

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 7 . 5. APRIL 1962 . 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



Caltex Auto-Service

GØRLØSE

Telf. Freerslev 122



REPARATIONER

OLIE - BENZIN - GUMMI

Hjul-afbalancering

HERNING

Knallerter - Cykler og symaskiner
Stort udvalg . Reparationer udføres

JENS MICHAELSEN
Vestergade 9 . Herning . Tlf. 2249

- gå først i

IMPORTØREN

Østergade 20 . Herning . Telf. 2555



Hammerum Herreds
Spare- og Laanekasse

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

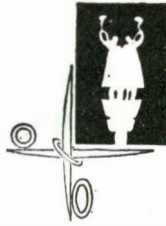
Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

ODENSE

Chr. Andersen & Søn

Ure & Optik

Kongensgade 6 - Odense - Telefon 12 50 70



Man lægger mærke til
det store udvalg:

dame- og herrekonfektion,
kjoler,
teenage- og juniorbeklædning
pige- og drengetøj
dame- og herrelingeri
til populære priser

TILSKÆRERNE

Rådhuspladsen 75
Stengade 37, Helsingør
Gøernes Gård, Næstved

- det store
magasin
for tøj

*Opstilling af automater for
varme drikke*

GEORG HANSEN

Kongshvilebakken 49 - Kgs. Lyngby - Telefon 87 26 40

HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

SLAGELSE

CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes
ring til 52 02 12 - så kommer glarmester
Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

Ved køb og salg af ejend. eller villa ret da henvendelse til

VIGGO HANSEN Statsexm. ejendomsmægler
Slotsvænget 20 - Slagelse - Telf. 52 42 07

ULBJERG

ULBJERG  **Andelsmejeri**
Ost i fineste kvalitet
VIBORG TLF. ULBJERG 60



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7 - 62. ÅRGANG

5. APRIL 1962



Indhold:

Feriegodtgørelse og ændrede stedtillægssatser	99
Feriehjemmets sæson 1962	100
106-årig prins kører historisk tog	100
Lønning i april 1962	101
Vesttysk jernbanenyt	102
Landevejslokomotivet	103
Feriehjemmet på Knudshoved	103
Dybfrost i bagerivirksomheder	104
Fra medlemskredsen - Velfærd	107
Studierejse til Nürnberg	107
DLF	107
Personalialia	107
DJT	109
Ansøgningsskema til feriehemmet	110



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Lørdag 9-12.

Annonce-ekspedition:

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

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Feriegodtgørelse og ændrede stedtillægssatser

Det lykkedes ikke centralorganisationernes repræsentanter at formå finansministeren til at forhøje antallet af overenskomsttillægsportioner. Det tidligere standpunkt truffet af ministerens forgænger og senere akcepteret af finansudvalget og folketinget blev fastholdt, uanset det fremlagte materiale der påviste rigtigheden i tjenestemændenes krav om en lønregulering efter § 88. Også ønsket om en ændring i reguleringstillægsbeløbene, hvorefter de 4 portioner efter skala A blev omregnet efter skala B blev afvist, selvom der heri havde været mulighed for at opnå en lønregulering af en karakter, der nærmest svarede til det oprindelige forhandlingsgrundlag.

Finansministerens holdning skal formentlig ses på baggrund af ønsket om ikke at gå på tværs af sin forgænger eller de beslutninger, som har fået tilslutning fra det høje ting og måske der også fra anden side har været gjort opmærksom på, at en ændring midt i en overenskomstperiode kan få konsekvenser udenfor tjenestemændenes rækker, uanset om tjenestemændene ikke har tiltrådt forslaget fra ministeren i foråret 1961.

For centralorganisationerne var denne situation ikke særlig opløftende, men som vi tidligere har givet udtryk for, viste finansministeren forhandlingsvilje. Et lyspunkt som organisationerne måtte opfatte som muligheden for at gennemføre en økonomisk forbedring af en eller anden karakter. Forhandlingsudvalget mente det derfor rimeligt at finde frem til andre og tidligere fremsatte forslag, som hidtil ikke havde kunnet få sin velsignelse i finansministeriet. Et gammelt ønske om nedsættelse af aldersgrænsen for opnåelse af 4 ugers ferie og i forbindelse hermed en form for feriegodtgørelse udover den fastsatte lønning samt en eventuel ændring af stedtillægssatserne blev derfor taget op til fornyet behandling.

Forslagene herom blev velvilligt modtaget af finansministeren. Efter adskillige møder, også centralorganisationerne imellem, hos hvem der viste sig ikke så få betænkeligheder, lykkedes det den 17. marts at finde frem til et forligsforslag, som i hovedtrækkene går ud på følgende:

Aldersgrænsen for opnåelse af 4 ugers ferie fastsættes til 50 år.

Forhøjelse af de eksisterende stedtillægssatser a, b, c, d og indførelse af ny stedtillægssats e på kr. 240.- årligt.

Honorarernes grundbeløb forhøjes med 10 pct.

Der ydes feriegodtgørelse på 1 pct. af den årlige lønning, der oppebæres den 1. april minus pensionsbidraget og stedtillægget.

Medens de tre første forslag ikke kræver nogen yderligere forklaring, vil der i forbindelse med det sidste om feriegodtgørelse være en hel del detailspørgsmål, som endnu ikke er endelig afklaret, men som formentlig vil være det inden ret længe. Der er blandt andet spørgsmålet om, på hvilket tidspunkt feriegodt-

106-årig prins kører historisk tog

I de svenske statsbaners museum i Tomtebodas står et af verdens ældste, køreklare lok, nemlig det grønne 106-årige »Prins August«. Maskinen med den høje skorsten, forsynet med blankpudset messingring og med kobberbeklædte dele, er gjort køreklar på værksted, og man har foretaget en prøvetur fra Stockholm til Uppsala og tilbage.

Det var en kold omgang for personalet på lokets åbne førerplads. »Prins August« prusted, og røg og damp stod ud fra skorsten og maskine. Farten var omkring 40 km i timen, og turen gik glat. Loket trak et par vogne, og kørslen gik glat og så godt, at man skulle tro, der var tale om et langt yngre lok. »Prins August« konsumerede 300 liter vand og hundrede kilo kul pr. mil, og der blev gjort holdt en række steder undervejs, hvor lokomotivet vakte megen opmærksomhed. Det er mange år siden, det har været ude på strækningsskørsel.

Årsagen til prøvekørslen var den, at »Prins August« skal trække et helt igennem historisk tog i forbindelse med den store, svenske jernbaneudstilling »Tog 62« i Göteborg til maj. Nu er »Prins August« atter hjemme i hallen i Tomteboda, hvor det stadig bliver passet og plejet som et lille barn.

Samtidig er svenske jernbanefolk i gang med at gøre en del gamle personvogne med 1., 2. og 3. klasse i stand til den historiske tur fra Stockholm helt til Göteborg. Den startes om morgenen den 7. maj og skal tage fem dage. Om natten gør man ophold ved flere stationer undervejs.

Ankomsten til Göteborg skal ske den 11. maj om middagen, hvor »Prins August« kører toget til udstillingsområdet. Togpersonalet vil være iklædt datidens historiske dragter. Det 106-årige loks lange og enestående køretur vil blive filmet og fulgt af jernbaneentusiaster fra lande verden over. Turen bliver en enestående »reklame« for den snart forladte damp-alder med al dens romantik og spænding.

gørelsen skal udbetales, godtgørelsens tildeling til tjenestemænd der fratræder tjenesten indenfor et påbegyndt ferieår, hvori der påny er opsamlet feriedage og meget andet. Vi skal imidlertid senere vende tilbage hertil, når det endelige cirkulære foreligger fra finansministeriet.

Omend der er nogen skuffelse over at § 88 ikke kunne bringes til anvendelse under de førte forhandlinger, har samtlige centralorganisationer tiltrådt forslaget ud fra den kendsgerning, at det opnåede resultat er acceptabelt, når det tages i betragtning, at organisationerne ikke hermed har afskrevet sig retten til på et senere tidspunkt at fremsætte krav om forhøjelse af antal overenskomstportioner og at det nu gennemførte som andrager en årlig udgift for staten på ca. 50 mill. kr. ikke skal have indflydelse på en eventuel senere lønforbedring.

Feriehjemmets sæson 1962

Efter indstilling fra feriehemsudvalget har hovedbestyrelsen besluttet at åbne sæsonen for feriegæster lørdagen før pinse den 9. juni. Sæsonen afsluttes lørdag den 1. september, hvorefter vi som i tidligere år inviterer 50 svagføre til et ophold fra den 3. til den 10. september. Fra fredag den 1. juni til fredag den 8. juni er hjemmet reserveret for det årlige tillidsmandskursus, der således i år er henlagt til før feriesæsonen i modsætning til tidligere, hvor dette kursus afsluttede sæsonen.

Selvom der har været en kraftig stigning i priserne gennem de senere år, har hovedbestyrelsen besluttet kun at gennemføre en mindre stigning i pensionspriserne, som er optrykt bag i bladet sammen med det ansøgningsskema, som vi anmoder medlemmerne om at anvende ved fremsendelse af ansøgning om ophold.

Med denne sommer går feriehemmet i sin 41. sæson, idet den 17. juni d.å. er 40 årsdagen for feriehemmets åbning. Feriehemmets mangeårige økonoma, frk. S. Petersen, har på grund af alder ønsket at fratræde feriehemmet, og vi har i vinterens løb søgt efter en afløser for frk. Petersen. Af en hel del ansøgere har vi udpeget frk. Karla Rasmussen, der ligesom sin forgænger er bosiddende på Fyn og i øvrigt vil være kendt af en hel del af feriehemmets gæster. Frk. Rasmussen har for år tilbage gennem flere sæsoner været ansat som kokkepige på feriehemmet og har i den mellemliggende tid uddannet sig yderligere indenfor hotel- og restaurationsbranchen. Selvom der ved et lederskifte altid vil følge noget nyt med, har det sin betydning, når en del af det gamle bevares og fornuftigt kombineres med det nye. Under hensyn hertil er der derfor mellem den afgående og tiltrædende økonoma truffet aftale om, at frk. Petersen skal medvirke de første par måneder af den kommende sæson.

Lønning og feriegodtgørelse 1. april 1962

Lønklasse	Løntrin	Alderstillæg	Lønning i h. t. § 84 i 1958-loven	4 portioner reguleringsstillæg A	2 portioner reguleringsstillæg B	40 portioner overenskomsttillæg	Bruttoløn	Pensionsbidrag	Nettoløn	1 % feriegodtgørelse
7.	1	—	12.120	576	460,80	1.920	15.076,80	603,07	14.473,73	144,74
	2	360	12.480	576	460,80	1.920	15.436,80	617,47	14.819,33	148,19
	3	360	12.840	624	499,20	1.920	15.883,20	635,33	15.247,87	152,48
	4	360	13.200	624	499,20	1.920	16.243,20	649,73	15.593,47	155,93
	5	360	13.560	672	537,60	1.920	16.689,60	667,58	16.022,02	160,22
	6	360	13.920	672	537,60	1.920	17.049,60	681,98	16.367,62	163,68
10.	1	—	13.200	624	499,20	1.920	16.243,20	649,73	15.593,47	155,93
	2	360	13.560	672	537,60	1.920	16.689,60	667,58	16.022,02	160,22
	3	360	13.920	672	537,60	1.920	17.049,60	681,98	16.367,62	163,68
	4	600	14.520	720	576,00	1.920	17.736,00	709,44	17.026,56	170,27
	5	600	15.120	720	576,00	1.920	18.336,00	773,44	17.562,56	175,63
12.	1	—	13.680	672	537,60	1.920	16.809,60	672,38	16.137,22	161,37
	2	600	14.280	672	537,60	1.920	17.409,60	696,38	16.713,22	167,13
	3	600	14.880	720	576,00	1.920	18.096,00	723,84	17.372,16	173,72
	4	600	15.480	720	576,00	2.400	19.176,00	767,04	18.408,96	184,09
	5	600	16.080	768	614,40	2.400	19.862,40	794,50	19.067,90	190,68
15.	1	—	14.940	720	576,00	1.920	18.156,00	726,24	17.429,76	174,30
	2	1.080	16.020	768	614,40	2.400	19.802,40	792,10	19.010,30	190,10
	3	1.080	17.100	816	652,80	2.400	20.968,80	838,75	20.130,05	201,30
	4	1.080	18.180	864	691,20	2.400	22.135,20	885,41	21.249,79	212,50
18.	1	—	17.820	864	691,20	2.400	21.775,20	871,01	20.904,19	209,04
	2	1.440	19.260	912	729,60	2.880	23.781,60	951,26	22.830,34	228,30
	3	1.440	20.700	1.008	806,40	2.880	25.394,40	1.015,78	24.378,62	243,79

Stedstillægssatserne ændres til

A	1.356 (948)
B	924 (600)
C	708 (420)
D	540 (300)
E	240 (0)

De i parentes anførte satser er de tidligere.

Lokomotivførere, som 1-4-1958 var fyldt 55 år, og som ikke nåede advancement til 15. lkl., tillegdes et honorar på 420 kr. + procenttillæg. Dette honorar vil fra 1-4-1962 udgøre 1.101,24 kr., beregnet således $420 + 15\% = 483$ og derefter $483 + 128\% = 1.101,24$ kr. Af dette beløb beregnes feriegodtgørelse i alt kr. 11,01.

Vesttysk jernbanenyt

Indtægt på 7,9 milliarder D-mark

I de vesttyske forbundsbaners årsberetning for 1961 ses, at de samlede indtægter nåede op på rekordtal, nemlig 7,9 milliarder D-mark. Indtægten af godstrafik steg med ca. 100 mill. mark, for persontrafikkens vedkommende blev indtægten 6 pct. og for banernes busser 15 pct. højere. Der blev i årets løb leveret 11.500 nye godsvogne, hvis samlede park nu er på mere end 273.000. Antallet af beskæftigede ved forbundsbanerne er siden foråret 1958 nedbragt med 52.000 efter rationaliseringen.

Arbejdet med »fugleflugtslinien« går stærkt fremad. De to ramper på hver side af den nye Femernsundbro og de mindre sideåbningers brokonstruktioner er gjort færdige, og til sommer anbringer man den store brobue over den 250 m brede midteråbning i broen. Forbundsbanerne forfølger successen med biltogene gennem Vesttyskland, og der vil bl.a. blive biltog fire gange ugentlig Hamborg-Chiasso i Schweiz og tre gange ugentlig Grossenbrode-München og Hamborg-München.

3850 stationer i Vesttyskland

Ifølge den sidste opgørelse er der ved de tyske forbundsbaner 486.000 ansatte, fordelt på 6.200 selvstændige tjenestesteder. Forbundsbanerne råder over 3850 stationer og ikke mindre end 16 direktioner rundt om i Vesttyskland.

150 millioner rejsende med Hamborgs U-bane i 1961

50 år siden den kendte bane blev åbnet.

Hamborgs store U-bane hører til de elektriske veteraner, idet den netop er fyldt 50 år og åbnedes officielt den 1. marts 1912. Uofficielt var der sket en prøvekørsel på den første banestrækning mellem Barmbek og Rathausmarkt et par uger i forvejen,

og i denne tid fik publikum lov til at køre gratis med toget.

Det skete på en tid, da der ikke var særlig stor trafik i Hamborg, endnu var bilerne sjældenheder, og det nye el-tog blev derfor hilst velkommen som et vældigt, teknisk fremskridt. En del af Hamborgs U-bane løber jo som højbane sine steder, mens den andre steder går under jorden på længere strækninger, nemlig under St. Pauli og den indre by, og i havne kvarteret kører banen på store stålbroer. I øvrigt er det kun få steder i verden, hvor togene kører underjordisk. De mest kendte er Subwayen i New York, Londons Underground og Metroen i Paris. Sammenlignet med disse el-banestrækninger under jorden, er de københavnske S-baners tunnelrør mellem Vesterport og Østerport kun for et lille hul at regne.

På Hamborgs U-bane erstatter man nu de gammeldags træsveller med et gummiunderlag mellem skinnerne og betonsveller. Det nedbringer vedligeholdelsesudgiften med mange millioner D-mark og medfører også, at tunnelhøjden kan gøres en halv meter lavere. Der er 61 stationer på Hamborgs U-bane, og hvert år anvendes 300.000 D-mark til deres vedligeholdelse. I nær fremtid tages et fuldautomatisk vognvask-anlæg i brug, og det giver en årlig besparelse på 25 pct. Tidligere har vognvasken kostet en million. Nye nærtrafik-tog er under bygning og vil blive indsat i driften fra august måned. Hele vognparken på Hamborgs U-bane skal efterhånden fornyes. Dette vil dog tage sin tid, da det varer to år at bygge et af disse tog.

I 1961 blev der transporteret 150 millioner rejsende med Hamborgs U-bane, en stigning på 13 pct. sammenlignet med året før. I banens 50. år vil den nye strækning til Wandsbek i den nordøstlige bydel blive taget i brug. I denne del bor så mange mennesker, at banens ledelse regner med en stigning på 20 pct. det næste år.

S-bane med 90 sekunders interval i Berlin

Berlins U-bane er blevet udvidet med strækningen fra Leopoldplatz til Spichernstrasse, hvor der køres med 70 km/t, efter at signalsystemet på den underjordiske bane er udbygget. Dette muliggør, at der afgår tog hvert 90. sekund.

Ny S-bane i Hamborg

Mens vi er ved nye S-baner, kan det noteres, at Hamborgs omfattende nærtrafik-net har fået et nyt »skud«, nemlig strækningen Hamborg H-Holstenstrasse-Langenhof, som ny- lig er taget i brug.

Med 150 km/t gennem Tyskland

Den fortsatte omstilling til el-drift på de vesttyske forbundsbaners hovedstrækninger, samtidig med, at skinnerne forstærkes og bliver sammensvejsede vil medføre, at toghastigheden kan sættes op. Det bliver den allerede fra sommerkøreplanen for visse internationale togs vedkommende. De vil få en plan, som er endnu strammere end sidste sommer.

Man forudser, at i løbet af ganske få år vil de store, internationale ekspresser, med forbindelse til Rødby-Femern-ruten, kunne køre lange, lige strækninger gennem Vesttyskland med op til 160 km's fart i timen.

To-etagers spisevogne

Det vesttyske sove- og spisevognselskab D.S.G. lader for tiden bygge to nye spisevogne på en fabrik i Vestberlin til den internationale ekspres »Rheingold« mellem Amsterdam og Basel. Den store nyhed ved disse vogne er, at de bliver i to etager, så de rejsende kan indtage deres måltider på »første sal«, mens køkkenet og de tekniske indretninger findes nedenunder. Spiserummet i vognene er indirekte belyst og har plads til 48 gæster, som betjenes af stewardesser. Alle de nyeste hjælpemidler findes i el-køkkenet, og der er telefonanlæg i spisevognene og madelevator op til første sal.

Landevejslokomotivet

I anledning af Dansk Lokomotiv Tidendes artikel om landevejslokomotivet i Nordjylland i 1862 vil jeg her citere, hvad »Dagbladet« i København skrev om dette d. 20. september 1862, hvilket nok kan have interesse for nogen af bladets læsere.

Den af hr. Christiansen i England bestilte dampvogn, der skal bære navnet »Vendsyssel«, er ifølge en fra London hidkommet meddelelse, nu færdig, og ventes afskibet med dampskibet »Olivia« til København. Den tekniker, der er sendt til England, for at modtage maskinen, har foretaget en prøvekørsel med samme, hvilket havde et meget tilfredsstillende udfald. Maskinens kulforbrug var mindre en forud bestemt, nemlig kun 38 pund kul pr. mil, uagtet den trak 3 vogne læsede med ialt 9 tons på et meget bakket terræn med en middelhastighed af 4 engelske mil i timen og med en stigning 1 på 12. Maskinen havde ifølge meddelelsen en meget stor kraft, så stor, at den efter at være bragt til standsning på stigninger uden mindste hjælp satte sig selv igang med den vedhængende svære last. Den lader sig let standse og vender på en påfaldende lille plads.

Det er en Mr. Rickett i Budingham, som har konstrueret lokomotivet, og ideen har en formående patron i jarlen af Caithness, som med et for ham bygget lokomotiv i september 1860

gjorde en tur på 150 engelske mil gennem byer og flækker, op og ned af bjerge hvis skråning var 1 på 10, ja indtil 1 på 7, forbi kørende og ridende på snævre sandveje med skarpe sving, kort sagt alle de hindringer som tænkes kunne, og uden vanskelighed eller standsning nåede sit mål. I reglen plejer vi her i Danmark at være sene med benyttelse af fremmede opfindelser og således komme bagefter.

Denne gang synes det, at vort færeland er blandt de første. Købmand Christiansen i Frederikshavn har indgivet andragende til kongen om tilladelse til at benytte landevejene mellem Frederikshavn-Sæby-Ålborg og Hjørring-Løkken og Skagen til kørsel med lokomotivvogn til befordring af passagerer og gods, samt om eneret hertil i 15 år.

Om foretaget kan betale sig, og det specielt på den anførte rute er en anden sag. De eneste ulemper, som kunne tænkes forbundet med lokomotivvognen er, at det muligt vil spolere vejene, samt skræmme de vejfarendes heste. Den engelske jarl har kørt sit lokomotiv, uden at de engelske heste skræmtes, siges der. Og et lignende lokomotiv har kørt gennem byen Stood ved Racheater uden at genere færdselen her. – Vi håber det vil gå ligedan i Nordjylland.

Verner Johansen.

Feriehjemmet på Knudshoved

Statsbanernes feriehem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1962 gæster fra søndag den 27. maj til lørdag den 8. september.

Samtlige statsbanernes tjenestemænd og timelønnede fast ansatte med familie (hustru og hjemmeværende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der, i det

omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Da der i de seneste år har været fuldt belagt praktisk taget hele sæsonen, henledes opmærksomheden på, at det ikke vil være muligt at give opholdstilladelse for andre familie-medlemmer end de foran nævnte.

Af samme grund henstilles, at opholdet – især for så vidt angår pensionister og enker – så vidt muligt til-

rettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

	16/6-10/8	27/5-15/6 og 11/8-8/9
Voksne	12,00	11,00
Børn 4–11 år (incl.)	6,00	5,50
Børn indtil 4 år . . .	3,00	2,75

Hertil må regnes betjeningsafgift 12½ pct.

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive opkrævet 1 kr. pr. person for forbrug af sengelinned.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehemmet er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldirektoratet.

Stationer og ekspeditionssteder, som måtte få brug for blanketten, (formular A 849) bedes i nødvendigt omfang rekvirere denne i billet- og blanketforvaltningen.

Belægningen foretages af generaldirektoratet i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår; dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden 15. april blive betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det endvidere anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

Af hensyn til en så god udnyttelse af feriehemmet som muligt må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldt ud, meddele dette til generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.



Dybfrost i bagerivirksomheder

Dybfrysning anvendt industrielt som konservermiddel er her i landet af forholdsvis ny dato.

I USA startedes derimod de første frostkonserveringsforsøg allerede i sidste halvdel af 1920'erne, og i begyndelsen af 30'erne var de første dybfrostvirksomheder en realitet. Frostkonserveringen henvendte sig i første omgang til sådanne basisvarer som fisk, frugt, fjerkræ og grøntsager. Senere fulgte et stort udvalg af færdiglavede retter. En af de sidste skanser, der holdt stand mod frostkonserveringens fremtrængen var bageriprodukter. Nu er også denne skanse faldet, og husmødrene køber en stor del af bagerivarerne i frossen tilstand.

I Europa kom der først rigtig gang i frostkonserveringen efter den anden verdenskrig. England har været fremgangslandet og frosne fødevarer er i dag i dette land »big business«. Herhjemme slog frostkonserveringen først igennem i 50'erne, fortrinsvis inden for områderne fisk, grøntsager og fjerkræ. Også her i landet er et af de områder, som senest har benyttet sig af frostkonserveringen, bageriområdet, og foreløbig praktisk talt kun til internt brug. Men da udviklingen af fødevarerindustrien herhjemme stort set er genspejling af udviklingen i USA blot med en tidsmæssig forskydning, er der stor sandsynlighed for, at bageriprodukter, eller rettere en del bageriprodukter i nær fremtid vil blive købt i frossen tilstand. De stigende realindkomster er en medvirkende årsag til dybfrostens fremtrængen. Indkøbene retter sig mod finere varer og varer i en højere forarbejdningsgrad. Via fødevarerindkøbet køber husmoderen fritid. Tendensen til større, samlede indkøb, indkøb der er mere eller mindre uafhængige af forbrugstidspunktet, virker ligeledes fremmende på dybfrostens anvendelse.

Vore bagerier må derfor på et eller andet tidspunkt gå ind for dybfrosten for at kunne tilfredsstille de nye behov. Imidlertid benytter flere af vore fællesbagerier allerede dybfrysningsteknikken – ganske vist foreløbig kun

til internt brug – og af hensyn til de bagerier, der endnu ikke anvender denne teknik, vil det være naturligt kort at skitsere, hvorfor dybfrost anvendes, hvilke fordele anvendelsen af denne teknik indebærer i dag, og hvordan dybfrysningens metode rent praktisk gribes an.

Ved dybfrysning af bageriprodukter er det primære formål at bevare friskbrøds karakteren. Bevarelsen heraf – eller sagt med andre ord, bekæmpelsen af ældningsprocessen – har været et af bageriernes største problemer. Ifølge tyske undersøgelser forløber ældningsprocessen hurtigst i temperaturområdet fra + 30° til ÷ 7° C.

Under ÷ 7° C sker ældningen betydeligt langsommere og ophører praktisk talt, når temperaturen er under ÷ 25° C. Engelske og amerikanske undersøgelser stemmer i store træk overens med de tyske. Efter ovenstående skulle der til en vis grad være mulighed for at bevare friskbrøds karakteren enten ved temperaturer over 35° C eller under ÷ 7° C. Det gunstige varmeområde ligger midlertid fra 45° C til 75° C og forudsætter høj fugtighedsgrad. I praksis vil der derfor indtræffe farveændringer af såvel krumme som skorpe, hvorfor denne metode ikke er brugbar for længere tids lagring (max. 24 timer). I øvrigt kan metoden kun benyttes overfor bestemte produkter. Derimod kan de fleste bageriprodukter dybfryses, og dybfrysningen er i stand til at bevare friskbrøds karakteren i relativ lang tid.

Indtil dato må dybfrysningens metode derfor siges at være den eneste praktisk anvendelige lagringsmetode inden for bageriområdet.

På grund af ældningsprocessens hurtige forløb ved de temperaturer, der normalt forekommer i bagerilokaler og -butikker, må bagningen foretages så tæt på det formodede salgstidspunkt som overhovedet muligt. For produkter med et nogenlunde konstant dagligt salg lader dette sig gøre, men da salget i de fleste tilfælde varierer fra dag til dag, står bageren ofte i den situation,

at hans virksomhed er for lille om fredagen og for stor om mandagen. Anvendelsen af dybfrost kan eliminere et sådant problem. Ligeledes vil små, daglige produktioner med fordel kunne samles til en større ugentlig produktion. Herved vil bl.a. produktionsforberedelses- og klargøringsomkostninger kunne reduceres betydeligt og produktionen følgerlig blive mere økonomisk. Flere eksempler kan fremdrages, men lad os i denne forbindelse nøjes med kort at opstille i nogle hovedpunkter de væsentligste fordele ved anvendelse af dybfrost.

Brød og bagerivarer bliver til kvalitetslagervarer, hvorved der på hvilket som helst tidspunkt af dagen altid vil være et righoldigt udvalg af friske produkter til disposition. Forbruget vil herigennem kunne påvirkes i opadgående retning og medføre en omsætningsstigning. Mængden af gammelt brød vil kunne reduceres ganske betydeligt, fordi et lager indstattes som stødpude mellem efterspørgsel og udbud.

Spidsbelastninger før søn- og helligdage og i de tidligere morgentimer – såvel arbejdsmæssig som ovenmæssig – kan delvis eller helt undgås.

Gennem bedre udnyttelse af de »stille formiddagstimer« er det muligt at opstille en regulær produktionsplan og herigennem opnå stigning i kvalitet og produktionseffektivitet.

Endelig muliggør anvendelsen af dybfrost, at såvel natarbejde som søndagsarbejde helt eller delvis kan undgås.

Naturligvis får man ikke alle disse fordele gratis. Der må ofres penge på et frosts-kab eller frostrum. Nedfrysning såvel som den eventuelt senere følgende opvarmning kræver sin pris, og håndtering af varer ind og ud af frosts-kabet eller frostrummet er ikke gratis. Inden man går over til at anvende dybfrost, bør man derfor nøje overveje, hvilke besparelser og øvrige fordele, der kan opnås, og hvilke omkostninger der må ofres. Desværre er det umu-

ligt at sige noget eksakt om disse omkostningers størrelse. De varierer fra virksomhed til virksomhed, idet mange virksomhedsbestemte faktorer spiller ind, f.eks. produktionens størrelse og sammensætning, stedlige forbrugsvarer, frostskebets/frostrummetets placering, arbejds løn og el-priser.

Nedfrysningen kan principielt foretages på to forskellige trin af produktionsprocessen, enten som dej eller som færdigbagt produkt. De forsøg, der er foretaget dels her i landet dels i udlandet viser imidlertid, at nedfrysning af det færdigbagte produkt med hensyn til smag, konsistens og skorpesprødhed er bedst. Også rent produktionsteknisk er denne metode at foretrække, ikke mindst på grund af spørgsmålet om ovnkapacitet i de tidlige morgentimer. I det følgende vil vi derfor udelukkende beskæftige os med nedfrysning af det færdigbagte produkt.

Det er før blevet nævnt, at de fleste bageriprodukter med fordel kan nedfryses. I store træk gælder det forhold, at jo fedtrigere produktet er, des mere velegnet er det for dybfrysning. De fedtfattige produkter kan af og til volde visse tekniske vanskeligheder. For at opnå et godt resultat er en differentieret behandling af de forskellige produkter nødvendig. Det vil føre for vidt i denne artikel at komme ind på disse specielle bageritekniske områder, hvorfor vi kun i store træk vil angive de mere generelle retningslinjer for bagning, nedfrysning, lagring og optøning.

Bagningen foretages på ganske normal måde i en godt opvarmet ovn. Dog må der tages hensyn til, at skorpedannelsen ikke bliver for kraftig. En kraftig skorpe kan have tilbøjelighed til afskalning ved den senere følgende optøning.

Nedfrysningen bør foretages så hurtigt efter bageprocessen som overhovedet muligt. At indsætte ovnvarme produkter i fryseren er dog næppe fordelagtigt. Dels vil der sætte sig uforholdsmæssigt megen rim på kølefladerne og hermed reducere køleanlæggets virkningsgrad, og dels kan det kraftige varmetød forhindre den hurtige nedfrysning til $\div 7^{\circ}\text{C}$ (jfr. ældningsprocessens hurtige for-

løb i temperaturintervallet mellem $+ 30^{\circ}\text{C}$ og $\div 7^{\circ}\text{C}$). Det vil derfor være fornuftigt at lade produkterne afsvale til ca. 40°C , før de indsættes i fryser. Den gunstige indfrysningstemperatur ligger på ca. $\div 30^{\circ}\text{C}$. For at opnå et hurtigt temperaturfald, må der foregå en kraftig luftcirkulation. Det vil sige, at stablingen i fryseren må foretages med omtanke. Den kunstige luftcirkulation må kunne foregå uhindret, hvorfor en tæt pakning af fryseren må undgås, såvel som anvendelsen af hele stikplader. Perforerede stikplader muliggør en gunstig luftcirkulation og dermed et hurtigt temperaturfald. Nedfrysningens proces er tilendebragt, når temperaturen i produktets midte er nede på $\div 25^{\circ}\text{C}$ til $\div 30^{\circ}\text{C}$.

Efter nedfrysning transporteres varerne på hurtigste måde til fryselaager. Mange virksomheder anvender endnu ofte frostskebet både som fryseskab og som lagarskab. En sådan løsning er brugbar, når blot luftcirkulationen i »lagertilstanden« standses. En luftcirkulation på dette trin befordrer skorpeafskalning og udtørring – og dermed vægt- og volumensvind.

En lagertemperatur på ca. $\div 18^{\circ}\text{C}$ er ikke alene tilstrækkelig, men også fordelagtig. Lavere temperatur er uøkonomiske og giver større risiko for afskalning af skorpe.

Optøningen, der bør foretages så tæt på forbrugstidspunktet som muligt, kan foregå i ovn, ved henstand i et normalt opvarmet lokale (bageriet) eller ved en kombination af disse to metoder. Såvel produktets art som forbrugsvanerne (kunderne foretrækker nu engang friskbagt, varmt wienerbrød) er afgørende for optøningsmetoden. Optøning i normalt opvarmet ovn er naturligvis den hurtigste metode.

Tilfører man damp, vil kondensationen på de kolde produkter forhindre dels en udtørring og dels en afskalning af skorpen. I denne forbindelse er det værd at nævne, at den normale bageovn ikke nødvendigvis skal benyttes. Der findes i handelen udmærkede *cirkulationsvarmeskabe*, som fuldt ud kan erstatte bageovnene. Anskaffes et sådant skab kan

mangelen på ovnkapacitet under spidsbelastninger afhjælpes. Varmeskabene har tilmed den fordel, at optøningsprocessen kan foretages betydeligt hurtigere end i bageovnen på grund af luftcirkulationen.

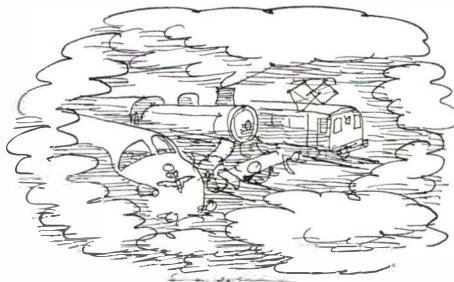
Ved store kompakte enheder som f.eks. brød kan optøning udelukkende i ovn ikke anbefales. Optøningsprocessen vil her tage så lang tid, at skorpen let bliver både for mørk og for skør med heraf følgende risiko for afskalning.

En langsommere optøning i bagerilokalet eventuelt med en kortvarig ophedning er her at foretrække.

Anvendelsen af dybfrost inden for bagerivirksomhederne indebærer mange aspekter. Virksomhedens frigørelse af den snævre forbindelse med komsumenternes varierende efterspørgsel er grundlaget for etablering af regulær fabriksdrift med heraf følgende stigning i produktionseffektivitet.

Det marked, virksomheden vil være i stand til at dække, kan udvides ganske betydeligt, og masseproduktionens logiske følgesvend er masse salg, hvorfor en ændring i afsætningsleddet må forudses. I en ikke al for fjern fremtid vil det sikkert blive almindeligt, at der i supermarkedets ene afdeling ligger dybfrosne bageriprodukter side om side med dybfrosne ærter og middagsretter, medens man i en anden afdeling kan købe »friskbagte«, varme produkter, leveret fra centralfabrikken i dybfrosen tilstand og måske opvarmet i kundernes påsyn i et cirkulationsvarmeskab eller anden form for optøningsovn. Det vil være nødvendigt at tage disse aspekter med i den løbende debat om de strukturelle ændringer af fællesbageriernes virksomhed.

Finn Møller Brunn.



Broen over kanalen til 3 milliarder francs eller tunnel til 400 mill. kr.

De to engelske-franske ekspertgrupper har delt sig i to lejre

Det vakte den største opmærksomhed verden over, da den franske regering den 23. august 1961 offentliggjorde, at to grupper af engelske og franske eksperter havde undersøgt undersøgt mulighederne for en fast forbindelse over den engelske kanal og nedfældet resultatet i hver sin rapport. Det blev dog ikke dengang meddelt, om man anså løsningen bro eller tunnel for at være den mest ideelle.

De to grupper arbejdede videre med deres undersøgelser. Efterhånden delte teknisk sagkyndige i de to lande sig i to grupper – for eller imod en bro, og diskussionen gik højt både i engelske og franske ingeniørkredse. Den varede i måneder, og imens foretog de to store teknikergrupper yderligere undersøgelser og detailberegninger.

Bag den del af den franske gruppe, som var stemt for en bro over Kanalen, sluttede en af Frankrigs største banker op og desuden en kreds af storindustrier, repræsenteret ved den tidligere premierminister Jules Moch. Denne gruppe har ladet udarbejde et projekt til en kombineret vej- og jernbanebro over Kanalen, og projektet er blevet forelagt den franske regering.

Planen går ud på, at der bygges en bro – 32,2 km lang – mellem Cap Blanc Nez i nærheden af Calais og Dover i England. I projektet indgår også opførelsen af to servicestationer ved hver ende af broen og desuden de nødvendige anlæg her for toggangen over broen. Hvis problemets løsning bliver en bro, vil denne blive 35 meter bred og få fire kørebaner til biltrafikken, et dobbeltspor til jernbanen og formentlig endnu to kørebaner til den langsommere vejtrafik.

Broens højde over vandspejlet skal være 70 meter, så selv de største linere kan passere under den, og ikke mindre end 164 piller på hver 200

meter skal bære broen. Det er tal, som er endnu større og mere fantastiske end dem, der har været fremme i forbindelse med en Storebæltsbro.

Efter de foreløbige planer vil der til broen medgå ikke mindre end 750.000 ton stål. Som topbelastning regnes der med, at 5.000 motorkøretøjer i timen vil passere en bro over Kanalen, og at afgiften for hver bil, der kører over, bliver ca. 90 francs. Udgiften til broen menes at blive på ca. tre milliarder francs.

Ser vi på den anden del af ekspertgruppen, som har samlet sig om løsningen: en tunnel under Kanalen, så bliver denne støttet af The Suez Canal Company, det tekniske selskab i England og af de gamle franske og engelske tunnel-selskaber. Også med hensyn til en tunnel foreligger nu udarbejdede detailplaner. Man anslår udgiften til en tunnel til omkring 200 mill. engelske pund sterling og

et lige så stort beløb til opførelse af de nødvendige jernbanestationer og -anlæg ved Dover og Calais. Både med hensyn til biltrafik og el-togtrafik gennem en tunnel, har ekspertgruppen foretaget studier i Schweiz.

Tunnel-tilhængerne hævder, at deres projekt er den bedste løsning med størst mulig hensyntagen til transport af personer og gods, og brofolkene på deres side holder på, at kæmpebroen i største grad opfylder netop disse hensyn.

Efter det hidtil foreliggende er der ingen tvivl om, at spørgsmålet bro eller tunnel over Kanalen vil blive et af verdens hidtil største tovtrækkerier mellem de to landes mest fremtrædende teknikere, støttet af vældige kapital- og industriinteresser, som altså også er delt i to lejre. Hvornår den endelige afgørelse kan foreligge, vides ikke, men antagelig kan der ikke opnås enighed, så sagen til sidst må afgøres ved lov af den engelske og franske regering.

Uanset, hvilken løsning man end kommer til, vil det blive en af verdens største ingeniøropgaver at gennemføre den faste forbindelse mellem Frankrig – det europæiske fastland – og England.



— Jeg tror stadig ikke på, at teknikken kan løse alting—du kan jo selv se, vi kommer ikke hurtigere frem fordi du gør sådan ---

Velfærd

I tilslutning til R. V. Dorners indlæg den 20. marts, en lille bemærkning om et område hvor en forlængst vedtaget reform slet ikke er trængt igennem (takket været trægheden med at få bevilget penge), er de elendige sengeforhold som der er på langt de fleste af 2. distrikts hvileværelser.

Disse senge må betegnes som oldtidslevninger, umagelige og hule som hængeskøjler og ganske uegnede til at give den hvile som man har behov, og man skulle synes et rimeligt krav på.

Uforståeligt at man i 1962 byder sit personale så elendige vilkår at hvile under.

Dette må ændres og i betydeligt hurtigere tempo end hidtil sket.

G. A. Hansen,
lokomotivfører, Århus.

Studierejse til Nürnberg

Foranlediget af henvendelse til udvalget skal oplyses, at den her i bladet tidligere omtalte studierejse til »MAN i Nürnberg« ikke vil kunne afvikles til april, som først planlagt.

MAN har meddelt os, at TEE-toget først vil være på »bedding« til juli, og har i forbindelse hermed stillet i udsigt, at den påtænkte studierejse eventuelt vil kunne gennemføres til efteråret. Nærmere herom vil følge senere her i bladet.

Grundet indtrufne omstændigheder vil besøget på Malmø Stadsteater ikke kunne gennemføres.

Udvalget søger i stedet herfor gennemført et andet fællesarrangement først på sommeren. Nærmere herom vil følge senere her i bladet.

j.

Bryggeriet Stjernen's påskebebudere

Mandag den 26. marts bringer Bryggeriet Stjernen sin påske-hvidtøl i handelen. Dette særligt bryggede hvidtøl har en ekstra sød smag, der især værdsættes af børn, men som også flere og flere voksne år efter år har lært at sætte pris på. Hvidtøllet, som udsendes både i hel- og halvflasker, er forsynet med hyggelige etiketter, der vil pynte på påskebordet og falde godt ind i den særlige atmosfære, der hviler over påskens borddækning.

Ugen efter at påskehvidtøllet er kommet i handelen – mandag den 2. april – udsender Bryggeriet Stjernen sin 2. påskedrik – den stærke mørkgyldne påskebryg. Dette specielle indbryggede øl har en fornem kvalitet, og besidder smagsegenskaber, der gennem de senere år er blevet værdsat i en sådan grad, at de ædle dråber har været udsolgt allerede før påske.

Flaskerne med Stjernen's påskebryg er forsynet med guldhætter og guldetiketter, der understreger det eksklusive og velsmagende indhold.



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mands, pens. lokomotivfører O. P. Petersen, bisættelse. Særlig tak til Esbjerg afdeling og pensionistforeningen for krans og fanernes tilstedeværelse.

Valborg Petersen.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 18. april frabedes venligst.

Sv. G. Nielsen, lokomotivfører, Korsør.

»Lanternen«

»Lanternen« afholder sin årlige generalforsamling torsdag den 12. april 1962.

I år prøver vi noget nyt, vi mødes under uret afdelingshallen Kh. kl. 15.00, hvor vi undervejs i udflugtsvogn i tog 753 afholder vor ordinære generalforsamling.

Dagsorden:

Punkt 1. Valg af ordstyrer.

- 2. Protokol.
- 3. Beretning.
- 4. Regnskab.
- 5. Indkomne forslag.

Evt. forslag bedes være formanden i hænde senest lørdag den 7. april 1962.

- 6. Valg.
 - a. Formand.
 - b. 2 bestyrelsesmedlemmer.
 - c. 2 bestyrelsessuppleanter.
 - d. 1 revisor.
 - e. 1 revisorsuppleant.
- 7. Eventuelt.

Efter punkt 7 skulle vi efterhånden være nået Dyssekilde st. lige nord for Frederiksværk, hvor vi stiger af, hvorefter der er ca. 3 min.s gang til den lille idylliske Thorup kro, hvor der serveres:

»Det dejlige kolde eventyr« med 4 lune retter, hertil 1 pilsner samt 2 snapse.

»Krofar hygger og underholder«.

Ved ca. 21 tiden stiger vi atter vogns, hvor der undervejs hjem vil blive lejlighed til »kortspil og anden snak«. – Husk kortene. – Pris pr. deltager 15 kr.

Deltagerne sørger selv for gyldig rejsehjemmel samt at forhøre på de respektive lkm.-kontorer om evt. tjenesteændringer.

Indtegningen sker på mdt. Gb, Hgl og Av eller ved telefonisk henvendelse til K. H. Pedersen 74 59 59 eller S. O. Steen 30 21 54.

Indtegningen slutter lørdag den 7. april kl. 12.

Bestyrelsen.



*Forfremmet til depotleder (15. lkl.) i Elektrokontrollen
pr. 1-4-62.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

B. A. Jensen, Enghave.

*Forfremmet til lokomotivfører (15. lkl.) (lokomotivme-
steraspirant) pr. 1-4-62.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):

H. R. Sørensen, Struer i Struer.
N. A. Tromsen, Nyborg i Nyborg.
Karl V. Jensen, Århus i Århus.
P. E. Christensen, Fredericia i Fredericia.
K. E. Lundemann, Fredericia i Fredericia.
E. Maagaard Christensen, Fredericia i Fredericia.

Overgået til lokomotivfører i 12. lkl.

Elektrofører (12. lkl.):

S. A. Thomsen, Enghave ved Enghave.

*Forfremmet til elektrofører (12. lkl.) pr. 1-4-62.
(med tjeneste som hidtil).*

Elektroførerne (10. lkl.):

E. M. Mejlstrup, Enghave maskindepot.
H. C. W. Sørensen, Enghave maskindepot.
A. Iversen, Enghave maskindepot.
T. K. F. Pedersen, Enghave maskindepot.
T. E. Andersen, Enghave maskindepot.

Forfremmet til lokomotivfører (12. lkl.) pr. 1-4-62.

Lokomotivfyrbøderne:

A. T. Larsen, Frederikshavn i Frederikshavn.
F. F. Jensen, København Gb i København Gb.
K. E. Christensen, Randers i København Gb.
H. E. Jensen (Fisker), Århus i København Gb.
K. O. F. Jensen, København Gb i København Gb.
F. J. Hansen, Odense i København Gb.
I. Klavsen (Nybo), Fredericia i København Gb.
O. Hansen, Nyborg i København Gb.
H. G. Larsen, Næstved i Næstved.
N. J. Andersen (Borg), Århus i Kalundborg.
V. Olsen, Odense i København Gb.
G. E. Marxen, Fredericia i København Gb.
H. V. Jensen, Nyborg i København Gb.
B. J. Sørensen, Næstved i Næstved.
J. Røddik, Århus i København Gb.
K. V. Jochumsen, Århus i København Gb.
N. K. Jensen (Steff), Århus i København Gb.
B. H. Faurholt, Århus i Slagelse.
B. C. V. Kruse, Alborg i København Gb.
H. J. Wodka, Roskilde i Roskilde.
J. C. Jensen, Esbjerg i København Gb.

T. A. Sørensen, Århus i København Gb.
O. A. Holm, Fredericia i København Gb.
F. Sørensen, Struer i København Gb.
K. R. Christensen, Struer i København Gb.
P. Nielsen (Jeppe), Randers i København Gb.
T. Hebsgaard, Århus i København Gb.
T. Schartau, Århus i København Gb.
E. B. Olsen, København Gb i København Gb.
K. M. Nielsen, København Gb i København Gb.
B. N. Sørensen, Esbjerg i København Gb.
H. Christensen, Århus i Slagelse.
E. Elley, Århus i Næstved.
H. C. Dam, Århus i Nykøbing F.
S. A. Pedersen, Nyborg i Nykøbing F.
L. Dupont, Århus i Gedser.
B. K. Christensen, Fredericia i Fredericia.
H. C. E. Kristiansen, Roskilde i Roskilde.
O. Jespersen, Århus i Gedser.
J. M. C. Hansen, København Gb i København Gb.
J. Voltzmann, Næstved i Næstved.

Uansøgt forflyttet pr. 1-4-62.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

S. E. Tandrup, Helgoland til København Gb.
K. B. Laursen, Helgoland til København Gb.
E. A. Hansen, Helgoland til København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning 1-4-62.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

H. F. Jensen, Fredericia, til Århus.
K. Hansen, Fredericia, til Århus.
H. A. Laursen, Slagelse, til Århus.
V. T. B. Dagø, Gb., til Århus.
B. B. Christensen, Helgoland, til Århus.
K. V. Jørgensen, Næstved, til Århus.
K. Brodersen, Næstved, til Århus.
F. B. Jensen, Helgoland, til Århus.
H. Duelund, Gb., til Århus.
J. V. Eland, Gb., til Århus.
E. Ebbesen Gb., til Fredericia.
E. H. Jensen, Gb., til Fredericia.
E. O. Hansen, Gb., til Fredericia.
E. B. Nielsen, Næstved, til Fredericia.
H. P. Buch, Gedser, til Fredericia.
J. V. T. Jensen, Gb., til Fredericia.
C. H. Christensen, Nykøbing F., til Fredericia.
K. E. Larsen, Slagelse, til Fredericia.
K. L. Møller, Gedser, til Alborg.
V. F. Pedersen, Gb., til Korsør.
A. Højsgaard, Gb., til Korsør.

Byttet tjenestetid efter ansøgning.

Lokomotivfyrbøderne:

B. K. Larsen, Helsingør.
J. H. Olsen, København Gb.

Afsked efter ansøgning pr. 30-4-62.

Lokomotivfører (12. lkl.):

J. Østerberg, København Gb.

Fortegnelse over Danske Jernbanemænds Turistorganisations rejser 1962

Rejse nr.	Periode	Bestemmelsessted	Omtrentlig pris kr.
<i>Rejser i Norden.</i>			
20	10/6–17/6	Pensionistrejse til Hellevik, svenske baners feriehjem i sydlige Skåne (Sølvesborg station)	155
21	21/6–29/6	Nordkap, Midnatsolens land	540
22	13/7–23/7	Fjeldblomstringstur i Lapland	160
23	20/7– 2/8	Ungdomslejr i Lapland, Bjørkliden (For unge mellem 13–18 år) .	225
24	30/7–13/8	samme rejse som ovenstående	225
25	11/8–20/8	Vandretur i Jotunheimen	265
26	18/8–27/8	samme rejse som ovenstående	265
27	18/8–25/8	Norges vestlandsfjorde	435
28	8/9–17/9	Høstfarver i Åre, ophold på svenske baners feriehjem	190
29	31/8–10/9	Høstfarver i Lapland, Bjørkliden ved Narvik	180
30	14/9–24/9	samme rejse som ovenstående	180
31	1/9–10/9	Pensionistrejse til svenske baners feriehjem i Åre	190
<i>Rejser i det sydlige udland.</i>			
51	29/4– 4/5	Tulipanblomstring, Holland	350
54	27/5– 4/6	Belgien: Provinsen Liege (Internat. rejse)	310
56	10/6–17/6	Luxembourg (Internat. rejse)	355
57	1/7–11/7	Polen (Breslau–Gdansk–Warszawa) + Berlin	470
58	29/7–12/8	München + bjergferie i Dienten	550
59	14/8–27/8	Østrig rundt	750
60	25/8–10/9	Val Gardene (Dolomitterne) og Varazze	480
61	1/9–12/9	Regensburg–Bayern–Passau–Wien (Internat. rejse)	440
62	1/9– 9/9	Rhinen (Rüdesheim–Wiesbaden + Heidelberg)	410
63	2/9–15/9	Paris + den franske Riviera	690
64	7/9–22/9	Mallorca	790
65	8/9–17/9	Rimini, badeferie	260
66	8/9–21/9	Rimini – Roma	480
67	9/9–22/9	Klassisk Italien	680
68	15/9–1/10	Sicilien, Palermo, Agrigento, Taormina	775
69	16/9–6/10	Spanien, Marokko	1140
70	18/9–4/10	Tarragona og Barcelona	515
72	5/10–24/10	Kanariske Øer	1580
	maj 1963	Hellas, Korfu, Delphi, Athen, Rhodos	950

Detaljeret program er udkommet og tilsendes Dem gerne på anmodning.
Anmeldelse bedes venligst indsendt til:

*Danske Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18, København V. eller
Sølvgade 40, København K.*

Dansk Lokomotivmands Forening
Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer		
Stilling:	mig selv		}	sæt x			
Adresse:	min hustru						
Vi (jeg) ankommer:	kl.					Alder	
Vi (jeg) afrejser:	kl.	egne børn					
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		fremmede børn					

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:
Dansk Lokomotivmands Forening,
 feriehuset,
 Hellerupvej 44, Hellerup.
 (Foreningens telefon-nr. er Helrup 7269)

.....
 Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehuset

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år incl.	Måltider udenfor døgnets	
					Voksne	Børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	17,00	5,00	8,00	Morgenkaffe . . . 3,00	3,00
2	Andre voksne og børn over 14 år.	22,00	7,00	10,00	Frokost, middag på hverdage . . . 5,00	3,00
					og på søndage . . 6,00	3,00

E. Greve Petersen.

SØNDERBORG

. . . De spiser godt og billigt på

K.F.U.M.s restaurant og pensionat

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

ARENDT THIESEN

Isolator

Finsensgade 5 . Sønderborg . Telf. 24831

Alt isoleringsarbejde udføres

Tilbud gives uden forbindelse

A. ANDRESEN

St. Raadhugade 4 - Telf. 2 33 49 - Sønderborg

Anerk. ortopædisk skomagermester

EHLERS KAFFE

Perlegade 70 - Sønderborg

Drøjhed

Fylde

Smag

Villy Rasmussen

MURERMESTER

Lundbyesgade 19 - Sønderborg - Telf. 24397

Vi giver gerne tilbud på alt murerarbejde - Nybygninger og ombygninger

Salon »madame«

KAJ JØRGENSEN - Perlegade 88 - Sønderborg - Telf. 2 49 05

- Den moderne salon for de moderne damer -

ALSGADES
24747
TAXI
SØNDERBORG

LANGAA

LANGAA VASKERI

HUSK tøj hentes hver mandag og tirsdag og bringes fredag og lørdag
Kitler og dåbskjoler udlejes
De ringer - vi henter og bringer overalt

Henny og Max Baarup

Telefon Langaa 180

CHR. NORUP MØLLER

KOLONIAL - ISENKRAM

LEGETØJ

TELEFON 42

»Kaffen der dufter over hele huset«

CALTEX-service

Moderne reparationsværksted for

BILER - TRAKTORER

Speciale: DIESELVOGNE

FRITZ KNUDSEN

Telefon Langaa 222

Skotøjshandler

SØREN K. MADSEN

Bredgade 31 - Langaa

Telf. 89

D.S.B.'s fruer anbefales:

BIRTHES SALON

Telf. 250 - Langaa

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4. København V

Tørvemuld og tørvestrøelse

af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller Urfugl er det bedste jordforbedringsmiddel og den bedste fjerkræstrøelse.

ROPI og P.M. briketter

er det bedste og billigste brændsel til regulerende varme

Forhandlere over hele landet

PINDSTRUP MOSEBRUG

PINDSTRUP . TELEFON 13 (4 lin.)

NÆSTVED

PAFF

Sydsjællands største symaskineforretning
v/ Sv. Christensen

»Balticgaarden« Axeltorv 5 - Næstved - Telf. 72 33 66

Vi forhandler også vaskemaskiner, køleskabe, støvsugere m. m.

Kør godt og økonomisk

kør med UNO-X benzin og olie

UNO-X v/ Tage Saxe Svendsen
Ringstedgade 225 - Næstved - Telf. 72 44 55

STRUER

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!



STRUER . Tlf. 119

A/s Struer Kulimport

Tlf. 777

VARDE

Vardeegnens Ungdomsskole - Varde - Telf. 1193

Skole for unge piger maj-okt. og unge mænd nov.-april. Almindelige skolefag.
(Særhold for ordblinde). Plan tilsendes gerne.

Gunver og Frede Nielsen

MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 SKIVE Telf. 1067

HORSENS

Telefon HORSSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSSENS



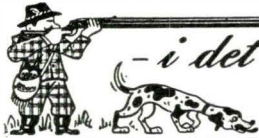
A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

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



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17

Inventar efter opgave



Viby Maskinstrikkeri

W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706

Strikkeri . Væveri

Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

»Spirella«

Frerne anbefales vor individuelle måltagning
til korset, hofteholder og busteholder hos
»Spirella« korsetiere

Fru C. Frederiksen - Michalsengade 4. 1ste
Aarhus - Telefon 2 40 16

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi
og
konfektion

Skræderforretning

Ryesgade 27. Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon
Aarhus 23720

Leverandør
til DSB

Alf Lideking
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF. 358 74

SANGE

Forfattes og duplikeres
Maskinskrivning udføres
Blade . Kortvarer . Lommeromaner

CHARLOTTEHØJ KIOSK

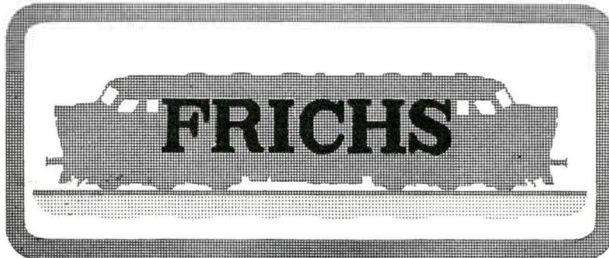
Tamperdalsvej 1 - Tlf. 6 93 53

Anker Kristensen

Vulkanisering
Nyt autogummi

Vester Alle 25 . Tlf. 2 73 96

Privat » 7 11 93



RANDERS

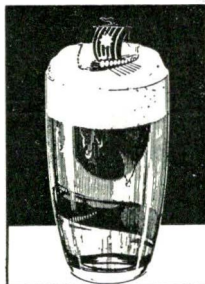
E. D. Christensens Eftf.

MOGENS HJORTH LARSEN

aut. el-installatør

Lille Voldgade 12-14 - Randers - Telf. 2579

En sikker forbindelse til alt elektrisk



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærespræmner
Prix d'Honneur
Belgien 1958*

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE MESSEN
BUUR NUOSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspøtte-
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Fa. KJÆR



CHRISTENSEN

Rubjerg Alle 7 . Telefon 503 og 520 . Lev. til feriehjemmet

NYBORG

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Krånse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butikslefe - derfor billigste Priser.*

Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskivning

FREDERICIA

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia - Tlf. 1456

MØBELFIRMAET

Gunnar Jensen

Vestergade 35 - Telf. 575 - Fredericia

Moderne møbler for alle hjem - Gerne konto

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

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

Driftsudvalget.

AABYHØJ

Plantesaig -

Stort udvalg af grønne og blomstrende planter, sammenplantninger af blomster, krånse og meget andet. NB. Bestilling på plante-skoleartikler modtages.

Åben søndag formiddag.

Gartneriet „Rosenkilde“

Arnegaardsvej 54, Aabyhøj, ved Tøusparken, telf. 584 26