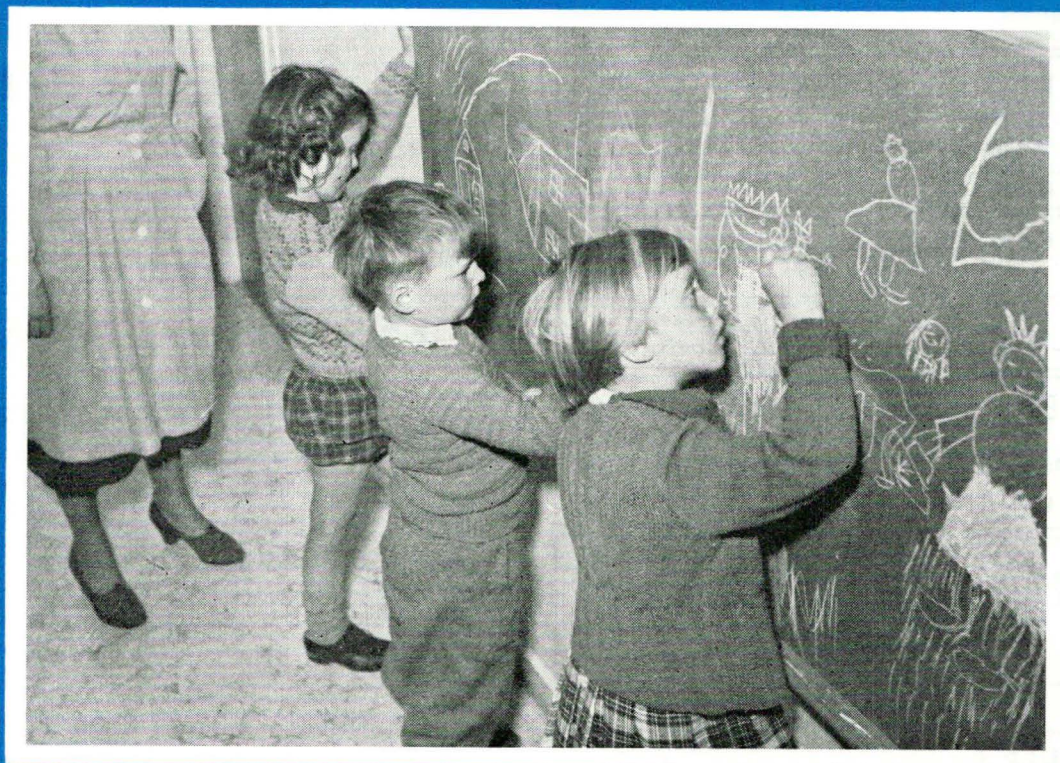


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 8 . 20. APRIL 1962 . 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

VEJLE

HOLM KRISTENSEN

Murermester

Ellevang 30 . Vejle . Tlf. 5065

Udfører alt murerarbejde . Tilbud gives gerne

FREDERICIA

MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn

- det moderne magasin for møbler - vi ompolstrer Deres møbler

Gothersgade 32 - Fredericia - Tlf. 822

Køb Deres frugt og grønt hos

HOUSTRUP's Eftf.

Jyllandsgade 16 - Fredericia - Telefon 367

Læs byens blad...

FRIT FOLK

- et blad i udvikling

JENS FR. ALSING

Danmarksgade 42 - Fredericia - Telf. 2290

Specialforretning for knallerter og cykler

Stort udvalg i førende mærker

1. kl. reparationsværksted

Calvi Bageri og Konditori

v/ H. Møller Nielsen

Vestebrogade 34 - Fredericia - Telf. 1006

- vi leverer det bedste brød

- vi anvender kun de bedste råvarer

Børge Laursens Ligkistemagasin

(Stanley Thomsens Eftf.)

Danmarksgade 33 - Fredericia - Telf. 290

Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes

MUSIKHUSET

Fredericia - Tlf. 605

STRUER

STRUER BRÆNDELSFORRETNING

v/ Henry Christiansen

Søndergade 17 - Struer - Telf. 5 00 33

Alt i brændsel og fyringsolier - SHELL og CALTEX brændselsolier

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

Anbefaler alt
i moderne
blomsterbinderi

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

NYKØBING F.

GEORG CHRISTENSEN

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8. Nykøbing F. Tlf. 850339

Centralvarme - Oliefyr

Vand - Sanitet

HØJBJERG

UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og Jan. Program sendes. Understøttelse kan søges.

Uden udbetaling



Som ansat ved

D S B

kan De få en

beklædningskonto

til et beløb af

600 kr.

mod betaling af

60 kr. pr. måned

i 10 måneder

J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station

NÆSTVED

Kør sikkert med TAXA

der er altid moderne vogne ved

BANEGÅRDEN i NÆSTVED Telf. 724001

Salon FEMITA

salon for den moderne dame

moderne hårpleje - formskæring - permanent

Skellet 1 - Næstved - Telf. 722781



HELGE LARSEN - MALERMESTER

Kildemarksvej 117 - Næstved - Telf. 724639

Alt malerarbejde udføres i bedste kvalitet

til rimelig pris

OTTO NIELSEN - TØMRERMESTER

Kälersvej 3 - Næstved - Telf. 720627

Alt tømrer- og bygningsnedkerarbejde udføres

Tilbud gives gerne

MØBELHUSET

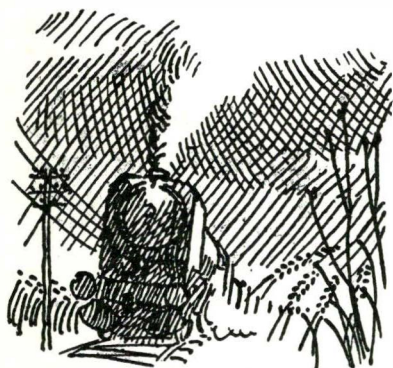
Riddergade 10-14 - Næstved - Telf. 720651

- moderne møbler til moderne hjem

- vi er altid til tjeneste

ULBJERG

ULBJERG  **Andelsmejeri**
Øst i fineste **VIBORG** kvalliteter **T.L.F. ULBJERG 50**



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 8 - 62. ÅRGANG

20. APRIL 1962



Indhold:

| | |
|---|-----|
| Sommerkøreplan og tjenestetid.. | 115 |
| Lønforliget | 116 |
| 75 år | 116 |
| 25 års jubilæum | 116 |
| LO og Fællesmarkedet | 117 |
| Arbejderne, markedsplanerne og sprogvanskelighederne | 117 |
| Frontruden | 118 |
| Ny bjergbane skal forbinde Vest- europa med Teheran | 119 |
| Interessante forsøg med gastur- binelokomotiver | 119 |
| Lokomotiv nr. 2500 fra NOHAB | 120 |
| Sovjet-olien på verdensmarkedet | 121 |
| Større toghastighed Leningrad- Moskva | 122 |
| Jernbanefærger i alle verdens- dele | 123 |
| Ismasserne i Antarktis vokser .. | 123 |
| 50 år | 124 |
| DLF | 124 |
| Personalia | 125 |
| Ansøgningsskema til feriehem- met | 126 |



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.

Sommerkøreplan og tjenestetid

Natten mellem søndag den 27. maj og mandag den 28. maj skal Danske Statsbaners vinterkøreplan afløses af den udvidede og særlig omfattende sommerkøreplan. Med denne begynder forhåbentlig en travl tid overalt på banernes arbejdspladser. En tid enhver jernbanemand trods alt glæder sig til, selvom den er ensbetydende med en ekstra belastning i arbejdstid og tjenestetildeling.

De sidste måneders livlige aktivitet med afpuksning af køreplanen og opstilling af kørselsfordelinger følges naturligvis med interesse af personalet. En forud tilrettelagt tjenesteplan for sommerens måneder er af stor betydning for de mennesker, der har hele døgnnet, som arbejdsdag. Det giver mulighed for en bedre tilpasning af fritiden og tilværelsen sammen med familien.

En stor part af lokomotivpersonalet må imidlertid påregne at få tildelt den tjeneste, der omfattes af den del af trafikken, som af praktiske eller tekniske grunde ikke kan indpasses i faste planer. Underretning om den enkelte dags tjeneste må derfor meddeles med dags varsel i heldigste tilfælde med to til tre dages varsel. For disse mennesker kan sommerkøreplanen og -tjenesten være noget af et mareridt.

Det er imidlertid de vilkår personalet i reserven må indordne sig under. For at imødegå de altfor urimelige tjenestetildelinger og for at give reservestykkeren adgang til kortere eller længere perioder i fast tur er det derfor en almindelig praksis at tildele den afløsningen for sygdom og orlov. Men i den senere tid er der ved flere maskindepoter indført en helt ny praksis på dette område. I stedet for at tildele een mand afløsningen for en kollega, der er sygemeldt eller har orlov, stykkes periodens enkelte dage ud til flere forskellige fra reserven.

Det er en fremgangsmåde vi på det bestemteste må tage afstand fra, og som vi tør vove at påstå, ledelsen er enig med os i. Ikke alene afskæres reservepersonalet fra at få de tilstræbte og trods alt korte perioder, hvor de kan disponere og tilrettelægge fritiden sammen med familien nogle dage fremefter, men det er også et alvorligt indgreb i de trufne aftaler om faste kørselsfordelinger. Disse er af organisationens repræsentanter godkendt forud for køreplansskiftet, og de er godkendt som en helhed med samtlige tjenstedage uanset hvem, der udfører tjenesten. I øvrigt må det også administrativt være ulige nemmere og betydelig billigere at tildele een mand en fast tjeneste i en kortere eller længere periode fremefter, fremfor at skulle splitte tjenesten op i enkelte dage og fordele den mellem flere.

I øvrigt bør der tages mere hensyn til det personale, der er underkastet de tilfældige tjenester, end tilfældet har været hidtil. Det er naturligvis ikke ubekendt, at den kommende sommer bliver yderst vanskelig at komme igennem for mange maskindepoter. Som vi så ofte har givet udtryk for, har man i for stor en udstrækning opstillet normativer for lokomotivpersonalet på grundlag af vinterkøreplanen og dermed den trafiksvage periode

75 år

Søndag den 29. april fylder ferie-hjemmets økonoma, frk. J. Petersen, 75 år. Ved en tidligere lejlighed har vi nærmere omtalt fødselsdagsbarnet, hvorfor vi alene denne gang skal fastslå kendsgerningen om den runde fødselsdag. I tilslutning til en hjertelig lykønskning og glæden over, at det gode helbred følger frk. Petersen, kan vi dog ikke tilbageholde en vemodig tilkendegivelse af, at alderen betinger hendes fratræden som økonoma. Det er os derfor en glæde, at vi endnu nogle måneder skal samarbejde, og at fødselsdagsbarnet vil påtage sig at sætte sin afløser ind i arbejdet på hjemmet.



25 års jubilæum

Efter ønske fra formanden for Fællesorganisationen DSB, Hjalmar Jensen, fratræder han med udgangen af 1962, hvorfor det sidst afholdte repræsentantskabsmøde valgte, maskinarbejder Hans Jensen, Aarhus, som hans efterfølger.

Den 20. april har Hans Jensen været ansat ved Danske Statsbaner i 25 år. En periode, hvor han foruden sit daglige virke på Centralværkstederne tillige har været meget aktiv inden for det faglige og politiske arbejde. I den faglige gruppe har han været formand for Maskinarbejdernes Fagforening afdeling 2, Aarhus og tillige næstformand for Centralorganisationen for Smede og Maskinarbejdere i samme by. Med sin interesse for det kommunalpolitiske, som han har deltaget i gennem flere år, trådte Hans Jensen i 1960 ind i Aarhus byråd, hvor han fortsat har sæde.

Vi ønsker jubilaren hjertelig til lykke med dagen og føjer hertil alle gode ønsker for tiden fremover til de opgaver han har påtaget sig på det faglige og politiske område.

samtidig med en udbredt tendens til at anvende altfor lave normativtal og uden hensyntagen til det nødvendige personalebehov i tilslutning til uddannelse.

Vel vidende, at trækraftens modernisering og rationaliseringsforanstaltninger måtte medføre en reducere i antallet af lokomotivmænd, er det vor opfattelse, at teorien har været for fremherskende med for ringe tilknytning til det praktiske liv. Derfor er den styrke af lokomotivmænd de fleste maskindepoter har brug for ikke tilstede, og den kan heller ikke være det, når vi går ind i den travle trafikperiode.

Det antal af lokomotivmedhjælperaspiranter, der på nuværende tidspunkt er helt eller delvis uddannede og alene i det praktiske arbejde som et foreløbigt grundlag for deres anvendelse i et stærkt begrænset omfang, vil ikke kunne medvirke til den aflastning, der er påkrævet for det eksisterende personale uden for de faste kørselsfordelinger.

Denne situation kan til gengæld ikke betinge en tilsidesættelse af de rettigheder, lokomotivpersonalet har opnået efter indgåede aftaler med administrationen, og de vanskeligheder, der må blive en følge af fejl vurderingen mellem teori og praksis, skal ikke belaste personalet yderligere ved bl.a. dårlig fortolkning af de gældende tjenestetidsregler. Tjenestefordelerne ved maskindepoterne, som reservepersonalet i større udstrækning er underkastet end personalet i de faste kørselsfordelinger, bør derfor overholde de givne retningslinier for tjenestefordeling og beregning af tjenestetid. Herunder ikke mindst tildeling af fridage.

Lokomotivpersonalet er velvilligt gået ind for en fridagsordning, hvorefter det giver afkald på tildeling af de særlige helligdage i de måneder, hvor helligdage forekommer imod en fridagstildeling gennemsnitlig hver 6. dag. Dette »gennemsnitlige« skal ikke opfattes, som det altfor ofte er tilfældet, derhen, at reservepersonalet kan have op til ti eller flere dage mellem to fridage for senere hen at få tildelt enten sammenlagte fridage eller fridage med ganske få dages mellemrum. I aftalen om denne bestemmelse er det primære en jævn fordeling af fridagene og det sekundære undtagelsesvis afvigelse til mere end 5 dage mellem fridagene. En jævn tilrettelægning af fridage er af stor betydning for personalet.

Det er vort håb, at den kommende sommerkøreplan kan afvikles uden alt for store gnidninger mellem personalet og ledelsen og man fra sidstnævnte vil respektere de indgående aftaler, samt tage hensyn til, at vi efterhånden har en ret omfattende enmandsbetjening, der stiller store krav til passende hvile- og fritid.

Lønforliget

Som det vil være medlemmerne bekendt vil forslaget om ændring af stedtillægssatserne og feriegodtgørelse først komme til behandling i Folketinget umiddelbart efter Påske. Det kan derfor på nuværende tidspunkt ikke oplyses, hvornår beløbene er til udbetaling. Så snart meddelelse herom foreligger, vil underretning tilgå afdelingerne.

LO og Fællesmarkedet

Landsorganisationen i Danmark, De samvirkende Fagforbunds forretningsudvalg har på sit møde fredag den 13. april 1962 vedtaget følgende udtalelse:

Den 20. oktober 1961 gav Landsorganisationens forretningsudvalg ved en skrivelse til statsminister Viggo Kampmann sin tilslutning til, at der blev indledt forhandlinger om Danmarks eventuelle optagelse i det europæiske fællesskab.

I skrivelsen tilkendegav forretningsudvalget endvidere, at der var en række vigtige spørgsmål, som måtte afklares under de videre forhandlinger, ligesom man fremhævede, at en eventuel tilslutning til fællesmarkedet nødvendiggjorde forskellige tilpasninger i den danske lovgivning.

Landsorganisationens forretningsudvalg har senere haft en række møder med statsministeren, udenrigsministeren og andre repræsentanter for regeringen om de løbende markedsforhandlinger.

Flere af de spørgsmål, fagbevægelsen navnlig har lagt vægt på, er arbejdskraftens bevægelighed, den frie forhandlingsret, kapitalens bevægelighed samt en række af de sociale problemer, som stærkt spiller ind i arbejderbevægelsens interesser, og hvis løsning har nøje forbindelse med den fortsatte økonomiske og sociale udvikling i landet.

Under de førte drøftelser er der overfor statsministeren tilkendegivet, at forudsætningerne for Danmarks indpasning i fællesmarkedet var, at England indtrådte i fællesskabet, og at der nåedes et tilfredsstillende resultat i forhandlingerne mellem

fællesskabet og de øvrige EFTA-lande, ligesom man understregede betydningen af et fortsat og udbygget nordisk samarbejde.

Det er forretningsudvalgets indtryk, at man indenfor regeringen er opmærksom på de forskellige overgangsordninger til sikring af vort landbrug og industri samt kapitalens bevægelser, og at regeringen under de løbende forhandlinger i Brüssel drager omsorg for, at disse for vort samfund så vigtige interesser bliver varetaget med tilbørlig hensyntagen til den danske befolkning.

En endelig stillingtagen til Danmarks placering i de europæiske markedsplaner kan først ske, når forhandlingerne er ført tilende, men samtidig finder forretningsudvalget anledning til at udtale, at det kan medføre alvorlige følger for landets produktion, beskæftigelse og levestandard, hvis Danmark holder sig udenfor fællesskabet, især hvis vore to største traditionelle markeder findes som medlemmer. Forretningsudvalget opfordrer tillige regeringen til en nøjere undersøgelse af, hvilke økonomiske muligheder der måtte foreligge for Danmarks samhandel med andre lande uden for Fællesmarkedslandene, herunder med lande, der kan ventes tilknyttet Fællesmarkedet som associerede.

Landsorganisationens forretningsudvalg ønsker med henvisning til ovenstående at give udtryk for sin tiltro til, at de løbende forhandlinger af regeringen føres med stærkt hensyntagen til det danske erhvervslivs og herunder dansk fagbevægelses almenne interesser.

Arbejderne, markedsplanerne og sprogvanskelighederne

I løbet af måneder vil Danmarks og Englands tilslutning til »De Seks« være en kendsgerning.

Gennem artikler i dagspressen har det været berørt, hvilken betydning man tillægger det, at »De Otte«, som fællesmarkedet til den tid vel vil hedde, økonomisk vil blive en enhed, men sprogligt et »Babylon«.

Medens de store koncerner, der kommer til at beherske markedet, ret let vil kunne overvinde vanskeligheder af sproglig art, da udgifterne til kyndig assistance vil være en dråbe i havet i forhold til budgettet, vil mange organisationer – og i særlig grad den enkelte arbejder – af nærliggende grunde let blive sat udenfor.

Her er vi kommet til kernen af hensigten med denne lille opsats.

Ved en henvendelse til samtlige arbejderorganisationer er der *samtidig* i landene indenfor fællesmarkedet samt England, Danmark, Norge og Sverige peget på *Esperanto* som midlet – genvejen om man vil – til at overvinde sprogvanskelighederne under ét.

Her er lagt op til den enkelte, gennem få timers ugentlig studium af dette sprog (let relation til et hvilket som helst nationalt sprog) at nå frem til i løbet af et år, mundtligt og skriftligt uden besvær

Meld dig til et af de kursus, der efter ferien vil blive startet i forbindelse med Arbejdernes Oplysningsforbund og annonceret her i bladet.

i almindelige vendinger at kunne udveksle tanker med repræsentanter for organisationer eller enkelte kolleger i byer Europa over.

Der står organisationer bag dette sprog, hvis trykte medlemsfortegnelse rummer mulighed for at komme i kontakt med fagfæller i en hvilken som helst større by i Europa.

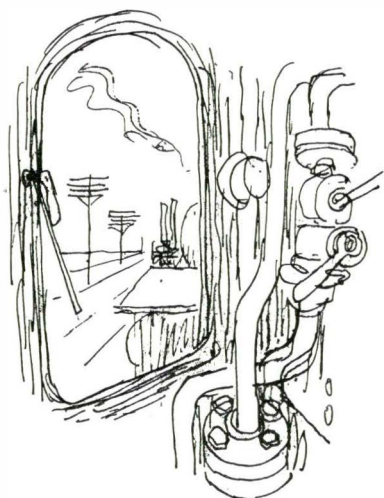
Tænk hvilken organisationsmæssig betydning det vil have, altid at kunne komme i forbindelse med en organisation eller fagfælle fra et fremmed land uden at behøve at skulle have oversat sine meninger og tanker af andre.

Her ville vi på forhånd have et forspring for arbejds giverorganisationerne.

Tre kendsgerninger kan her slås fast:

1. Sproget er lettere at lære end noget nationalt sprog.
2. Udtalen vil ikke volde noget besvær, der er nemlig aldrig tvivl om denne.
3. De grammatiske regler tilegnes let, når man blot kender grundlaget for sit eget lands grammatik.

Frontruden



Fiat-motortog til Tyrkiet

De tyrkiske statsbaner – TCDD – har fra Fiat-fabrikkerne i Italien fået 15 motortog på hver tre vogne, som har ialt 199 siddepladser. I den mellemste vogn findes også en bar. Den maksimale hastighed er 90 km/t, og den 342 km lange strækning fra Izmir (Smyrna) til Bandirma tilbagelægges på syv timer og femten minutter eller halvanden time hurtigere, end da togene blev fremført af damplok. Fra Banfirma sejler hurtiggående både over Mamara-søen til Istanbul. De nye italienske motortog er også sat ind på den europæiske side fra Istanbul til Adrianopel, 318 kilometer.

Hos Krauss Maffei i München har Tyrkiets statsbaner ladet bygge tre dieselhydrauliske lok, men man kan også selv, og har nylig i Tyrkiet bygget to damplok, de første og sikkert også de sidste, som tyrkerne er meget stolte over.

Operette-ferietips

På Bregenzer-søen i det vestlige Østrig er bygget en flydende teater-scene, hvor der i feriesæsonen opføres kendte pragt-operetter. Her vil der til sommer ske en uopførelse af en Robert Stolz-operette, hvis danske oversættelse lyder »Langt fra Yucatan«. Den aldrende komponist dirigerer selv orkester fra den 20. juli til 19. august.

Seks tog på 10 km

I fjor tog de ungarske jernbaner et nyt el-sikringsanlæg i brug i forbindelse med signaler. Princippet er det samme, som DSB anvender ved togkørsel på blokpost-signaler og den såkaldte centralstyring. Ungarerne kalder systemet Domino, og det tillader, at seks tog kan dirigeres samtidig inden for en strækning af 10 km.

Det nye system har vakt opmærksomhed i østbloklandene, hvoraf flere har bestilt sådanne anlæg i Ungarn, og det samme har bl.a. Grækenland og Argentina.

Elektrisk gennem Kärnten

En af de skønneste dele af Østrig, Kärnten mod syd, har nu fået fuldt elektrificeret jernbanedrift. Strækningen fra St. Veit over Friesach til Knittelfeld i Steiermark er blevet fuldført, og man kan nu køre med el-tog lige fra Wien. Nye elektrolok er sat ind på strækningen over det vanskelige pas Neumarkter Sattels. Elektrificeringen betyder hurtigere togforbindelser, også i den internationale forbindelse.

25 års lettog-jubilæum

For 25 år siden var de schweiziske forbundsbaner inde i en økonomisk mindre god periode, og for at råde bod herpå satte man bygning af letmetal-tog i gang. Man havde i enhver henseende gode erfaringer med denne togtype, som siden er udviklet betydelig, og banerne råder nu over mere end 1450 lette stålvogne i persontrafikken. 300 nye vogne er ved at blive leveret, og i løbet af indeværende år vil de tilbageværende ca. 700 tre-akslede vogne blive udtaget af driften.

I 1946 tog de schweiziske forbundsbaner lok-typen Re-4/4 i brug til fremførelse af letmetaltog. De viste sig at være fortrinligt egnede og kører maksimalt 125 km/t. Til svære tog i indenrigsfart bygges nu et nyt Bo-Bo-lok på 5.600 hk, der skal være færdig i år, hvorefter der sker serieproduktion.

Ny svævebane i Tyrol

Fornylig er en svævebane i Reith ved Brixlegg i Tyrol blevet taget i brug. Det er en kombineret bane med 40 gondoler og 140 svævestole. Banen er 2.000 meter lang og går 540 meter til vejrs på fjorten minutter. Ved dalstationen er anlagt parkeringsplads til 140 vogne.

Modernisering i Portugal

Man hører ikke meget nyt om Portugals jernbaner. Teknisk er de ikke så godt kørende som andre europæiske lande. For kort tid siden tog man den 28 km lange strækning fra Cais da Sodre ved Lissabon til badestedet Cascais i brug efter modernisering. Der er lavet automatisk linieblok, fjernstyring af 85 vigespor og 170 signaler. 13 ledvogterposter er blevet nedlagt og erstattet med automatiske halvbomme efter samme system, DSB længe har anvendt, og som dirigeres af togene selv.

Knive til rejsebrug forbudt i Italien

Her er et godt råd til danske, som agter sig på ferietur til Italien: Lad være med at have medbragte bordknive eller andre knive fra campingudstyr på Dem. Det er nemlig ulovligt i Italien, hvor sådanne knive betragtes som våben.

Ikke så få rejsende har både måttet aflevere knive og fået bøder, hvis de ikke fra italienske myndigheder kunne fremvise tilladelse til at være i besiddelse af sådanne »våben«.

Frankrig er længst

De franske statsbaner råder over det største antal jernbane-kilometer i Europa, nemlig 38.000, og der er 330.000 ansatte ved banerne. Som nr. 2 kommer vesttyske forbundsbaner med ca. 30.000 km, tæt fulgt af britiske statsbaner, som kun er nogle få hundrede km kortere, men til gengæld har det højeste antal ansatte ved europæiske jernbanedrift, over en halv million mand.

Ny bjergbane skal forbinde Vesteuropa med Teheran

Inden for det nærmeste år vil et lige så vanskeligt som betydningsfuldt stykke jernbanearbejde blive udført i Tyrkiet og Iran (Persien), som forbinder de to landes jernbanelinjer og derved samtidig danner et vigtigt led i forbindelsen til Vesteuropa. Kipling sagde ellers, at øst og vest vil aldrig mødes, men her bliver det en realitet gennem skinnevejen.

Allerede i trediveerne blev der udarbejdet planer for en jernbaneforbindelse, der skulle gå fra Mus i det østlige Tyrkiet til Tatvan ved den store sø Van og videre fra byen af samme navn på søens østlige side til Kotur, grænsebyen ved Iran. På den persiske eller iranske side skulle jernbanen videreføres til Kara Tapeh, og så var forbindelsen sluttet med den bestående jernbane, bl.a. til Täbriz og Teheran.

I 1958 udarbejdede et amerikansk ingeniørfirma detailprojektet, og udgiften var da ca. 130 mill. dollars for banens faste anlæg og omkring seks mill. for det rullende materiel. De 308 km af strækningerne ligger på tyrkisk grund og 135 km på iransk. På den korteste strækning af Vansøen mellem Tatvan og byen Van skal indsættes to dieselelektriske færger på hver tusind ton til overførsel af togene. Man regner med en udgift på 20 mill. dollars til færger og nødvendige havneanlæg.

Den tyrkisk-iranske jernbane vil også for godstrafikkens vedkommende få stor betydning, da man sparer den lange omvej med skib gennem Suez-kanalen og rundt om Arabien til den persiske bugt. Den nye jernbanes bygning stiller store krav, fordi den skal anlægges i bjergegne og klare en højdeforskel på ialt tusind meter. Ved Mus i Tyrkiet, hvor baneanlægget starter, er højden 1287 m og øst for byen Van og i nærheden af den iranske grænse når banelinien op i 2190 meters højde. Mellem Mus og Tatvan skal der bygges fire tunneller på ialt 1100 meters længde og seks tunneller på 2.000 m mellem Van og den iranske grænse.

Også i det bjergrige Iran skal man ved dette baneanlæg bygge tunnel-

er – ikke mindre end 27 på ialt seks km's længde. De nye stationer på linjen får hver et krydsningsspor, som er 690 m langt. Til baneanlægget er importeret skinner, som vejer 43,3 kg pr. m, og der bliver tale om normalspor. I øvrigt har Irans statsbaner næsten helt omstillet til dieselelektrisk drift, mens Tyrkiet endnu kører overvejende med damplok. Der skal bygges nye stationer på tyrkisk side i Tatvan og Van, de to byer ved søen, og i Rahal, Iran, samt flere godsbanegårde.

Første del af det nye baneanlæg

fra Mus til Tatvan, 98 km, ventes færdigt i løbet af året, det går dog noget mere langsomt på iransk område, hvor man for størstedelen anvender manuel arbejdskraft, og anlægget af de mange iranske tunneller vil også trække noget ud. Det har i den senere tid ikke gået så stærkt med de nødvendige bevillinger af den kapital, der er stillet til rådighed fra England og USA, men man håber, at der inden længe bliver nye midler disponibelt, så det manglende led i jernbanekæden fra Østen til Vesteuropa kan etableres.

Interessante forsøg med gasturbinelokomotiver

Det største i sin art

kører hos det amerikanske Union Pacific-jernbaneselskab

Man er nu midt i el- og dieselalderen i alverdens jernbaner, hvor kun en større eller mindre del af trafikken afvikles med damplok. Ved siden af disse trækraft-former gør man flere steder forsøg med gasturbinelokomotiver, men det er dog kun i meget beskedent omfang sammenlignet med den fremgang, der er sket inden for el- og dieseldrift.

I de sidste tyve år er der blevet bygget omkring 60 gasturbinelok. Teknisk kan man måske sige, at man på dette punkt ikke er kommet ud over de vanskeligheder, der altid følger med en begyndelse på noget nyt. Det første gasturbinelok i verden blev bygget af Brown Boveri & Cie til de schweiziske forbundsbaner og forsøgsvis indsat i driften i 1941. Det havde 2200 hk og en maksimal hastighed på 110 km i timen. Lokomotivet blev i årene 1946-50 også indsat på franske og tyske banestrækninger.

Siden 1950 har de britiske statsbaner – Western Region – haft to gasturbinelok, ligeledes bygget af Brown Boveri, i drift til fremførelse af eksprestog. Ydelsen var på 2500 hk og 145 km/t. maksimalt.

I størst omfang har det amerikan-

ske jernbaneselskab Union Pacific i de midtvestlige stater dog gjort brug af gasturbinelok. Standard-typen blev bygget af firmaet General Electric Co., det var en 4800 hk Bo-Bo, som blev leveret i 1948 og var i forsøgsdrift et par år. I 1952 fulgte 10 tilsvarende lok og i 1953-54 yderligere 15 af en forbedret type og på 4500 hk.

Gennem et par år har Union Pacific-selskabet haft verdens største gasturbinelok i drift. Det tre-delte lok, inclusive tender, måler i længden ikke mindre end 54,5 meter og yder 8500 hk. I den forreste del, lige bag førerhuset, sidder et hjælpe-dieselsaggregat, som gør det muligt at foretage mindre manøvre med loket uden at sætte turbinemaskineriet i gang. Dette består af fire hovedgeneratorer, som er anbragt i lokets midterste del. Tredives maskiner af denne type er nu indsat i driften.

De kører godstog over meget lange distancer, helt op til 1600-1900 km. Maskinernes ugentlige gennemsnitsydelse ligger på omkring 5000 km hver. Det skal blive interessant at høre mere nyt om denne driftsforms resultater, sammenlignet med damp og diesel.

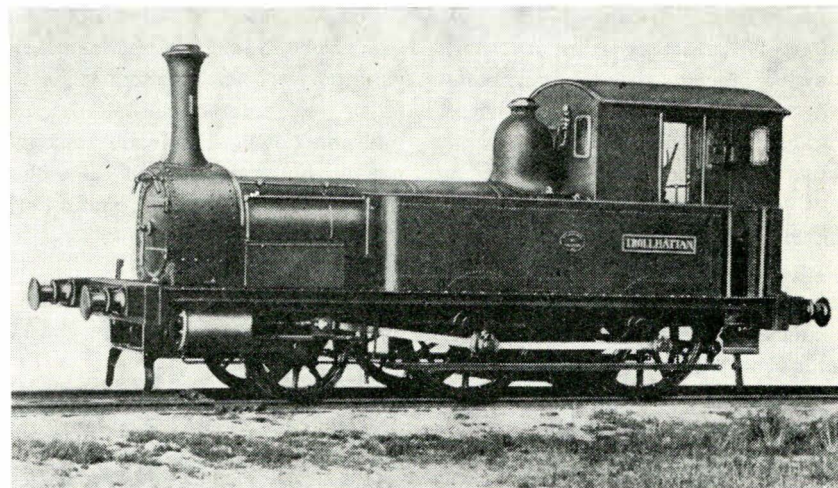
Lokomotiv nr. 2500 fra NOHAB

For kort tid siden indtraf en historisk begivenhed hos NOHAB i Trollhättan, da man leverede lokomotiv nr. 2500. Det var et dieselelektrisk lokomotiv litra T 43 på 1425 hk, som udgjorde det syvende af en serie på 50, som er i ordre for SJ.

NOHAB begyndte at fremstille lokomotiver i 1865. Det første lokomotiv leveredes til Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga-jernbanen og fik navnet »Trollhättan«. Dette lokomotiv findes nu på jernbanemuseet i Stockholm efter at have tjenestegjort i mange årtier.

Allerede 1897 forlod lokomotiv nr. 500 NOHAB's værksteder, for øvrigt det samme år som det første elektriske NOHAB-lokomotiv leveredes. I 1912 nåede man op til lokomotiv nr. 1000.

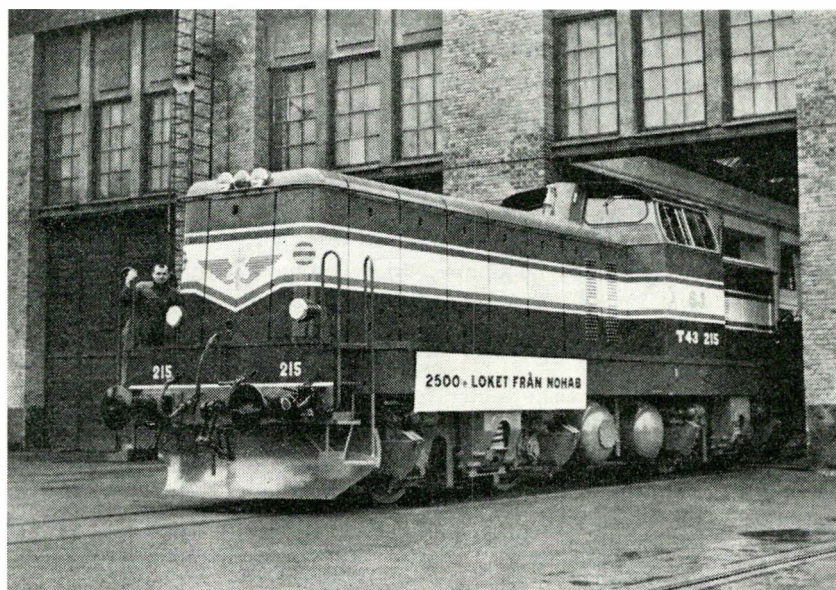
Efter første verdenskrig indtraf en begivenhed, som i høj grad påvirkede NOHAB's udvikling. Da fik virksomheden en ordre fra Sovjet på ikke mindre end 1000 damplokomotiver, den største ordre i lokomotivfremstillingens historie. Ganske vist blev antallet senere skåret ned til 500, men en så stor serie var alligevel enestående. For at klare denne ordre indenfor den fastsatte leveringsfrist måtte værksteder og maskinpark ud-



vides. Værkstederne lå da for størstedelen på venstre side af kanalen ved Trollhättan, og mulighederne for udvidelse var begrænsede. Nye værksteder opførtes derfor på kanalens østre side, og her har NOHAB i dag samtlige værksteder. De 500 damplokomotiver leveredes i årene 1921-24. Da denne serie var allerbedst i gang, færdiglavedes 5 lokomotiver om ugen, det vil sige, at der praktisk taget rullede et nyt lokomotiv ud fra værkstederne hver dag. Damplokomotivfremstillingen er nu et afsluttet kapitel ved NOHAB.

I forbindelse med elektrificeringen af det svenske jernbanenet har NOHAB spillet en ledende rolle med levering af et stort antal elektriske lokomotiver i samarbejde med ASEA.

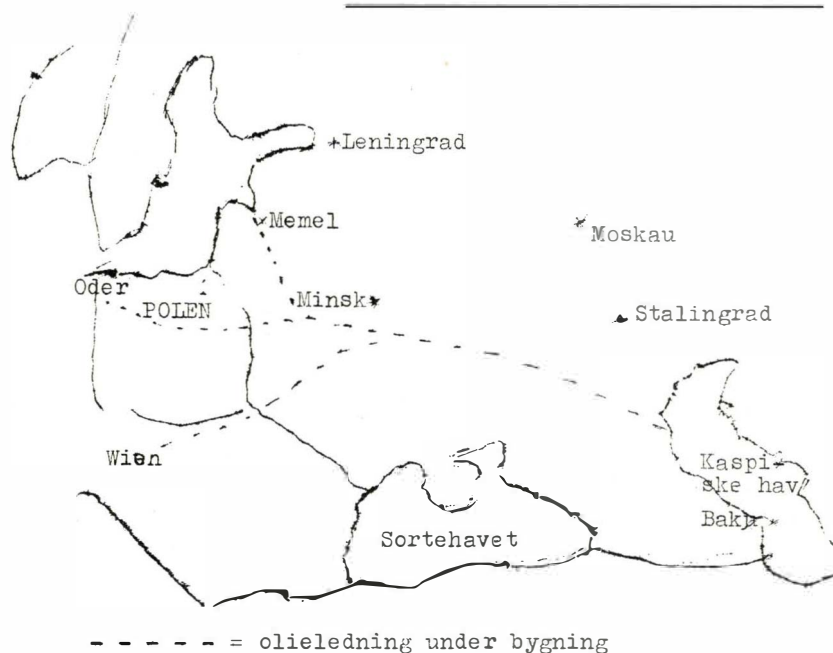
I begyndelsen af 1950'erne indledtes et samarbejde med verdens største fremstiller af dieselelektriske lokomotiver, General Motors i USA. Indenfor rammen af dette samarbejde har NOHAB leveret dieselelektriske lokomotiver til Danmark, Norge og Sverige. Dagens T 43 er et produkt af dette samarbejde.



Data for T 43:

| | |
|----------------------------|----------|
| Akselanordning | BO' BO' |
| Dieselmotoreffekt | 1425 hk |
| Længde over buffere | 14240 mm |
| Total akselafstand | 9400 mm |
| Afstand mellem boggicentre | 7000 mm |
| Akselafstand i boggiere | 2400 mm |
| Hjuldiameter | 1030 mm |
| Tjenestefærdig vægt | 72 t |
| Maksimal akseltryk | 18 t |
| Brændolieforråd | 2800 l |
| Maksimal hastighed | 95 km/h |

Sovjet-olien på verdensmarkedet



Højest interessante oplysninger om Sovjetunionens olieproduktion og olie-eksport (til dumping-priser) og om det påbegyndte storslåede rørledningssystem findes i en artikel i det polske tidsskrift »Tygodnik Powszechny« for 10.-9-1961. Vi gengiver her et uddrag efter »East Europe«.

Falder olie- og benzinpriserne?

Vil Sovjetunionens stigende olie-eksport til dumpingpriser i nær fremtid tvinge de syv store olieselskaber til at nedsætte deres olie- og benzinpriser betydeligt? Vil det 4.000 km pipelinesystem gøre Baku-olien overlegent konkurrence-dygtig på verdensmarkedet, når disse olieledninger snart er færdige? Hvor vil Sovjetunionen prøve at afsætte sit store olieoverskud - Det er altsammen spørgsmål, som optager alle olie-interessererede stærkt, og hvis afgørelse kan få stor betydning for olie- og benzinpriserne og dermed for Vesteuropas industri og transportvæsen.

Hvor megen olie kan Sovjetunionen producere, og hvor megen kan Sovjet afse til eksport? Og til hvilken pris kan olien afsættes? Det er de vigtigste spørgsmål, der kræver et svar. Efter oplysninger i nævnte tidsskrift producerer de kommunistiske lande for tiden 166 mill. tons og forbruger ca. 150 mill. Der er altså et lille overskud på ca. 16 mill. tons, som er eksporteret til vestlige lande, især til Vesttyskland og Italien. Prisen ligger langt under de store olieselskabers pris. Principielt kan Sovjets olie leveres til ca. halvdelen af olieselskabernes nuværende pris. Om den vil blive leveret så billigt, når olieledningerne er færdige, afhænger naturligvis af flere faktorer, både politiske og økonomiske. Men der kan næppe være tvivl om, at Sovjets olie vil blive en meget ubehagelig konkurrent til oliekoncernernes olie.

De 4.000 km olieledninger i Sovjetunionen.

En af årsagerne til, at Sovjetunionen hidtil ikke har været nogen afgørende konkurrent på de vest-

lige oliemarkeder, er jernbanetransporten. De 15 mill. tons, som leveres til Mellemeuropa, beslaglægger daglig 33 tog à 50 tankvogne på de russiske jernbanelinier. Denne transportmåde er dyr, og den sætter snævre grænser for udvidelsen af eksporten. Nu har Sovjetunionen sat sin olieproduktion voldsomt i vejret. Først nu er man rigtig begyndt at udvinde olie fra de rige oliefelter i Volga-Uralområdet. For at komme af med denne olie bygges der nu et tregrenet pipeline-net med udgangspunkt i Baku, fra hovedledningen der fører tværs gennem Rusland (ca. 200 km syd for Minsk) fører en sidelinie mod syd til Bratislava (ikke langt fra Wien), en midterlinie gennem Polen lidt nord for Warschau til Oderfloden ved byen Schwedt og en nordligere linie til Memel, hvor der er planlagt en stor havn, og hvorfra olien skal transporteres til de skandinaviske lande og andre lande. Olien fra den sydlige sidelinie kan transporteres med tankskibe og pramme på Donau til Østrig, Ungarn og Jugoslavien. Denne transportmåde er meget fordelagtig.

Sovjetunionens olie-offensiv.

Sovjetunionen kan naturligvis langt fra dække Vesteuropas olieforbrug, der anslås til 186 mill. tons, hvilket er 17,2 pct. af det samlede verdensforbrug. Men Sovjet regner med at kunne forøge sin produktion til omtrent 200 mill. tons i løbet af et par år, og da det indenlandske behov kun er ca. 100 mill. tons (medens USA's forbrug er 549 mill. tons), vil der kunne blive ca. 100 mill. tons til overs til eksport. En del heraf vil naturligvis gå til Kina, Indien, Kuba og andre lande, men alligevel vil langt den største del kunne eksporteres til Vesteuropa,

hvor den kan udveksles med maskiner og skibe, som der er hårdt brug for i Sovjetunionen til udviklingen af industrien. Det er klart, at olieprisen ikke behøver at spille nogen større rolle for Sovjetunionen, der kan fastsætte prisen uden at måtte skele til rentabiliteten. Deri ligger faren for konkurrencerne på verdensoliekarkedet.

Ingen konkurrence mellem olieselskaberne indbyrdes.

Når de syv store olieselskaber (Shell, Esso, Gulf, Mobil Oil, Standard of Texas, Standard of California samt BP) frit kan ansætte oliepriserne, skyldes det, at de dominerer næsten hele olieproduktionen, såvel i Nordamerika som i Sydamerika, Nær-Oriente, Australien, Europa o.s.v. Kun nogle ganske små mængder olie fra Iran, Irak og Venezuela kommer på markedet til lavere priser end de 7 verdenskoncerners priser, der er aftalt mellem selskaberne indbyrdes. Disse små olieleverancer fra de nævnte lande betyder ingen væsentlig trussel for oliekoncernerne. Anderledes stiller sagen sig, når Sovjetunionen for alvor begynder at optræde på verdensmarkedet. Så vil de gyldne tider for olieselskaberne og til del også for olie-landene, (f.eks. Kuwait) være forbi, og priserne for olie og benzin vil komme til at ligge på et anstændigt niveau. Selv nu er prisen på russisk olie langt lavere end på anden olie.

I Vesttyskland koster 1 ton sovjet-olie 54,88 DM, medens olie fra Irak koster 86,36 DM, fra Iran 80,76 DM, fra Saudi-Arabien 87,97 DM og fra Sahara 93,54 DM. Som det vil ses, er prisforskellen betydelig. – Verdens største olie-producent er Nordamerika, der producerer 386 mill. tons olie årlig, men som nævnt har et forbrug på 549 mill. tons. Den manglende oliemængde skaffer USA sig hovedsagelig fra Sydamerika, der producerer 181 mill. tons, men kun forbruger 67 mill. tons. Også fra Nær-orienten eksporteres en del olie til USA. Man vil heraf forstå, at USA's store olieproduktion ikke betyder nogen større konkurrence på det vesteuropæiske marked, thi USA kan slet ikke dække sit eget behov.

Når oliepriserne falder . . .

Det er ikke let at overskue konsekvenserne af et stort fald i oliepriserne, men faldet vil få vidtrækkende konsekvenser for andre områder af energiproduktionen, især kul og elektricitet, måske også for atom-kraftværkerne. Men også automobil-industrien kan komme til at nyde godt af lavere benzinpriser, og oliemyndighederne i de private huse kan tage et godt skridt fremad. Selv om udviklingen på dette område ikke ligger »lige om hjørnet«, er den i hvert fald rykket betænkeligt nær.

Større toghastighed Leningrad-Moskva

Hver aften kl. 22,17 bruser et eksprestog fra Leningrad ind på Leningrad-banegården i Moskva. Det tager 6 timer 20 minutter at køre den 650 km lange strækning.

Hidtil har dette tog, eksprestog nr. 5, været det hurtigste passagertog i Sovjetunionen. Det holder en hastighed på op til 120 km i timen.

I sommerkøreplanen bliver hastigheden yderligere forøget, således at køretiden vil komme ned på under 6 timer. Man regner med en hastighed på op til 160 km i timen.

De nye eksprestog, der sættes ind, vil blive trukket af nye diesellokomotiver af en type, som har betegnelsen TEP-60, og som er bygget i Kolomna.

Under prøveførslerne har disse lokomotiver været oppe på en marshastighed på 190 km i timen, hvilket er rekord både for Sovjetunionen og for udlandets vedkommende.

I sommerkøreplanen forudses det, at passagertogene på strækninger som Moskva-Kijev, Moskva-Brest og Moskva-Gorkij vil komme op på hastigheder på 100-120 km i timen.

Også inden for godstransporten er man i fuld gang med at udskifte damplokomotiver med elektro- og diesellokomotiver. I slutningen af dette år vil 51.000 km banestrækning være befærdet udelukkende af elektro- og diesellokomotiver. Samtidig udføres der et stort arbejde for at forbedre banelogemeerne, ligesom man i stadig øget tempo skifter de gamle skinner ud med sværere.

Træsveler bliver systematisk udskiftet med sveler af jernbeton, af hvilke der allerede er nedlagt flere millioner. Der foretages omfattende forsøg med at lægge skinnerne på jernbetonpiller og på specielle rammer af jernbeton. Formålet er at finde frem til et skinneløst system, som kræver mindst mulig vedligeholdelse, og som tillader de størst mulige hastigheder.

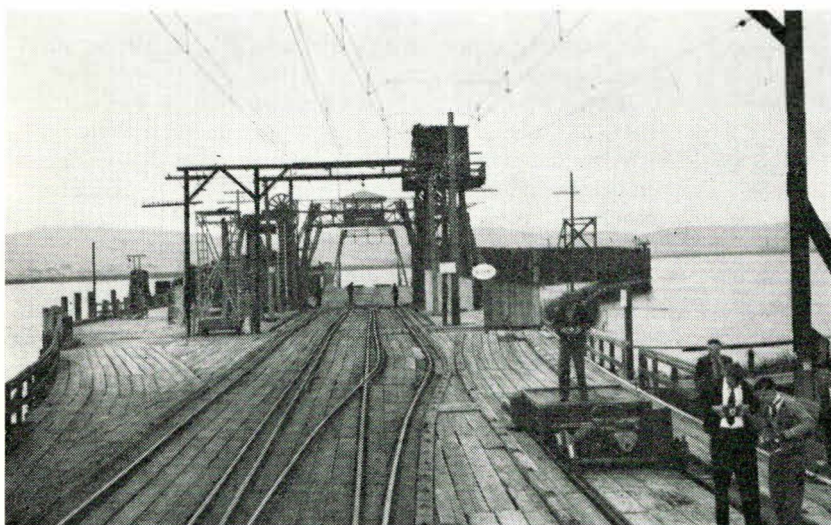
På alle større banestrækninger går man over til at anvende skinner på 800 meters længde til erstatning for de sædvanlige skinner på 12 meters længde. De lange skinner, der er svejset sammen af flere stykker, bringes frem til det sted, hvor de skal monteres, af specielle tog, der hver kan laste 12 af disse kæmpeskiner.

Aleksej Skorobogatov (APN).



– Chefen har tidligere været lokomotivfører !

Jernbanefærger i alle verdensdele



Ikke blot i Europa, men jorden over findes jernbanefærger af større eller mindre format til overførsel ved floder, søer og have.

Ved floden Joaquin, Californien, USA, findes en interessant færgeforbindelse til overførsel af elektriske tog fra »Sacramento & Northern Railway«, en 160 km lang jernbane-forbindelse mellem Sacramento og Chio.

Vore billeder viser sporanlægget på kajen ved Mallard, og den fra færgelejet afsejlende færge »Ramon«.

Ismasserne i Antarktis vokser

Over 90 pct. af verdens evigt isdækkede områder findes i Antarktis meddeler FN's Organisation for Undervisning, Videnskab og Kultur, UNESCO, i det sidste nummer af månedsskriftet Courier, der bringer en artikel af præsidenten for det videnskabelige udvalg for antarktisk forskning, Georges Laclavère. Ismasserne i Antarktis synes stadig at vokse. Det er en af de iagttagelser, der blev gjort under det internationale geofysiske år – men trods dette trækker islinien sig tilbage.

Artiklen indeholder bl.a. følgende kendsgerninger:

– Med sit areal på 1.295 millioner ha dækker Antarktis et område af samme størrelse som Europa og USA tilsammen.

– Klimaet i Antarktis er strengere end noget andet sted på jorden. Den laveste temperatur – minus 88,3 grader Celsius – er blevet målt i Sovjetunionens videnskabelige station Vostok ca. 1.280 km fra kysten, 4.000 meter over havet.

– At dømme efter kulaflejninger i området har klimaet i Antarktis i tidligere geologiske perioder været varmt og fugtigt.

– Antarktis virkelige rigdom består i de levende ressourcer i havene udenom. Det er ingen usandsynlig hypotese, at disse vældige proteinreserver en dag kan komme til at spille en vigtig rolle ved løsningen af jordens levnedsmiddelpromblem.

– Også kvinder har besøgt Antarktis og en del har overvintret der. Der kan ventes et stadig større antal kvinder til Antarktis enten som familiemedlemmer eller som selvstændige forskere og teknikere.

– Ildebrande på isolerede stationer er måske det største risikomoment i polarlejrene. Brande opstår i almindelighed på de koldeste eller mest blæsende dage.

– Den internationale antarktiske aftale, der nu er underskrevet af 12 lande (Argentina, Australien, Belgien, Chile, Frankrig, Japan, Norge, Ny Zealands, Sovjetunionen, Storbritannien, Sydafrika og USA) har til formål at hindre politisk indblanding i udforskningen af dette kontinent. I aftalen sikres den videnskabelige forskning frihed i en 30 års periode. De lande, der har undertegnet aftalen, forpligter sig til at udnytte det område, der begrænses af den 60. sydlige breddegrad til fredelige formål, ikke at foretage atomeksperimenter eller at anvende området til nogen form for radioaktivt affald samt at udveksle oplysninger om forskningsprogrammer m.v.

50 år

Den 28. april d.å. kan lokomotivfører E. Tandrup, Esbjerg, fejre sin 50 års fødselsdag.

I 1935 blev Tandrup antaget som lokomotivfyrbøderaspirant ved Struer maskindepot. Efter udnævnelsen til lokomotivfyrbøder 1-1-38 med station ved Brande maskindepot kom han tilbage til Struer 1-2-38 og var her, indtil han forfremmedes til lokomotivfører i Herning 1-12-45. Derpå forflyttedes han igen til Struer 1-2-46 og var her indtil udnævnelse som lokomotivfører (15. kl.) ved Esbjerg mdt. 1-6-60.

Tandrup har altid været en interesseret og dygtig lokomotivmand, i en periode virkede han som kørelærer i dampdriften og var som sådan med til

at uddanne de unge lokomotivmænd gennem flere år.

Parallelt med jernbaneinteressen løber en stærk interesse for organisationsarbejdet. Da Tandrup var stationeret i Struer, varetog han i en årrække hvervet som afdelingsformand, og det tør vist siges, til udpræget gavn for standen og især Struer afdeling. Der var da også andre end hans kollegaer i Struer, som havde øje for hans evne og vilje til at søge og udvirke fremskridt for organisationen, så det var helt naturligt, at han valgtes ind i hovedbestyrelsen 21-5-53, og her har han fortsat sæde.

Vi benytter anledningen til at ønske dig hjertelig til lykke med 50 års dagen og håber fortsat på dit virke i organisationsarbejdet til gavn for den stand, vi som tillidsmænd tjener.



Tak

Til Nyborg DLF's personale og tidligere Assens personale.

Min bedste og hjerteligste tak for udvist deltagelse ved min hustrus begravelse og tak for den smukke krans.

Pens. lokomotivfører,
S. M. Jensen, Assens.

Jubilæer

Lokomotivfører Helge Andersen (Ditmar), Næstved, har den 1-5-1962 25 års jubilæum ved DSB. Jubilæren har været stationeret i Gedser og Kalundborg, men har nu bygget (borg) i Næstved.

Helge Andersen spørger meget for altid at være inde i de forhold, han har med at gøre, og han har en evne til altid at muntre folk op, en evne kammeraterne i afdelingen sætter stor pris på. Jubilærens velvillige indstilling til de forskellige organisationsproblemer viser viljen til at løse vanskelighederne på bedste måde.

Til afdelingens lykønskning med jubilæet føjes et ønske om alt godt i fremtiden for dig og din familie.

P. A. V.
E. S.

Den 1. maj 1962 kan lokomotivfører Helge Jørgensen fejre sit 25 års jubilæum ved Danske Statsbaner.

Da jeg opsøgte ham, for at sludre om tiden der er gået, træffer jeg ham i andelsboligforeningen »Sproftentens smagfulde kontorlokaler, hvor han varetager formandens travle arbejde, en stilling han har beklædt siden foreningens start, til medlemmernes fulde tilfredshed.

I samtalens forløb, får jeg et indtryk af hans indsats, også indenfor andre felter end boligforeningen.

Han fortæller om sin store hobby, bueskydning, som hans tid dog ikke tillader ham at dyrke i så stor grad, som for nogle år siden, da han erobrede flere rekorder.

Indenfor politiken har socialdemokratiet draget nytte

af hans store evner, og placeret ham som næstformand i partiforeningen.

Bortset fra en forfremmelsesflytning til Brande i 1947, har han tilbragt hele sin jernbanetid i Nyborg.

Ved afdelingens generalforsamlinger og møder, er han en sikker deltager, og han har gennem en årrække varetaget kranskasse- og fanebærer-hvervet, ligesom han har været flittigt benyttet som dirigent.

Vi siger dig tak for din interesse for »Dansk Lokomotivmands Forening«, tak for kammeratskabet, og held og lykke fremover.

Til lykke.

A. T.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

T. C. L. Petersen,
lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. Simonsen,
lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

K. K. Knudsen,
lokomotivfører, Herning.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. maj frabedes venligst.

J. R. Larsen,
lokomotivfører, Helgoland.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. maj frabedes venligst.

H. Andersen (Ditmar),
lokomotivfører, Næstved.

Byttelejlighed Ålborg—København

Haves 2½ værelses moderne lejlighed, leje kr. 224,00 månedlig med varme, ønskes tilsvarende i København eller omegn.

Henvendelse fru L. Østergaard,
Konvalvej 17, Ålborg.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 5-4-62.

Lokomotivfyrbøder:

B. W. Jensen, København Gb. til Roskilde.

Uansøgt forflyttelse pr. 1-6-62.

Lokomotivfyrbøder:

N. C. Jensen, Åbenrå, til Fredericia.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 15-3-62.

C. C. Andersen, Århus.

E. Johansen, Århus.

J. Andresen, Århus.

M. Hansen, Århus.

P. A. Jensen, Århus.

J. B. Olesen, Århus.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1-4-62.

V. H. Andersen, København Gb.

P. Christensen, København Gb.

J. L. Bækdahl, København Gb.

F. A. Jensen, Fredericia.

J. Jørgensen, Fredericia.

L. R. Jensen, Fredericia.

A. Larsen, Fredericia.

J. Bargmann, Fredericia.

P. Rand, Fredericia.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1-6-62.

P. H. D. Jacobsen, København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

E. M. Søgaaard, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-62).

F. V. Olsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-4-62).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

L. V. Christensen, Padborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-62).

T. A. Jensen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-62).

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører:

O. P. Petersen, Frodesgade 42, Esbjerg, er afgang ved døden d. 3-3-62.

L. C. S. Jørgensen, Grimstrup, Esbjerg, er afgang ved døden d. 17-3-62.

C. F. Olsen, Esbern Snaresgade 11, 3., København V., er afgang ved døden d. 26-3-62.

DSB pensionister

Foreningen af pensionister ved Danske Statsbaner afholder generalforsamling, torsdag den 14. juni 1962 kl. 14,00 i »Folkets Hus« Enghavevej 40, København, med følgende

Dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes.
2. Valg af ordstyrer, sekretær og stemmetællere.
3. Forhandlingsprotokol og beretning.
4. Regnskabet for året 1/4 1961 til 31/3 1962.
5. Indkomne forslag.
6. Forslag fra bestyrelsen.
7. Valg af formand.
8. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer og 4 suppleanter.
9. Valg af revisor og suppleant.
10. Eventuelt.
11. Afslutning.

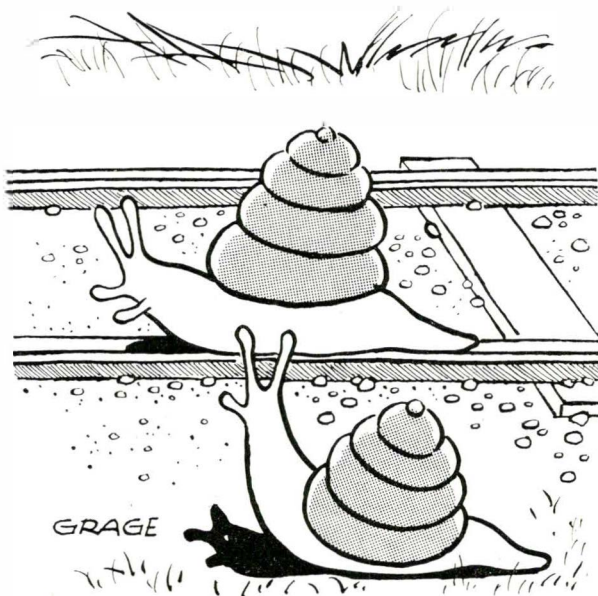
Bestyrelsen.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-4-62.

Pensioneret lokomotivfører:

H. H. D. Hansen, Stadionallé 15, 3., tv., Århus.



Du overvurderer dig selv Marius ! Der er ingen der tror at du er et hurtigtog ---

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,
feriehjemmet,
Hellerupvej 44, Hellerup.
(Foreningens telefon-nr. er Helrup 7269)

.....
Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehjemmet

| | | 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 og på søndage . . 6,00 | 3,00 3,00 |

E. Greve Petersen.

HOLSTEBRO

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i
BANEGÅRDSKIOSKEN
Holstebro
Tage Skjød Pedersen

PEDER LYNGB *Bageri og Konditori*

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

RINGPARKENS MALER

v/ ERIK ORLA ANDERSEN, malermester

Ringparken 11 - Holstebro - Telf. 2576

Værksted: Fredensgade 3

Vi udfører alt malerarbejde - Spec. tapet og bygningsarbejde

Vor skotøjsleverandør i Holstebro er

SKOTØJSBØRSEN

Nørregade 51 . Holstebro . Telf. 325

- alt i herre-, dame- og børnefodtøj

dalgaard RADIO
FJERNSYN

Vestergade 8 . Holstebro . Telefon 1695

Spis mere fisk - spis bedre fisk - spis fisk fra

»FISKEBØRSEN«

v/ B. J. Andersen

Struervej 47 - Holstebro - Telf. 2106

POVL LAGER

statsaut. installatør

Herningvej 5 . Holstebro . Telefon 915

Alt installationsarbejde af enhver art udføres omhyggeligt

AARHUS

D.S.B.

kører altid i

Haandværkerforeningens
Restaurant og Selskabslokaler

Aarhus Tlf. 2 02 33

Jernbanefunktionærerne
anbefales

TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97

Alt i vin - spiritus og tobakker

BRANDE

Evalds Kolonial, Viadukten

Altid friskbrændt kaffe
og udsøgte varer

Varer bringes overalt, også på landet

BRANDE . TELEFON 277

Sygevogne nye og brugte
til salg eller
udleje

Karl Jensen, Sygevoغنsfabrikant

Ndr. Strandvej 37 . Risskov
Telefon Aarhus 7 98 58

HENNING NIELSEN

Tømrermester

Tunøgade 32 . Aarhus

Tlf. 3 09 32

Nyt tømmerværksted

J. B. Schilder

Nørregade 7 - Kbhv. K. - Central 2058

Uniforms-Skrædderi - Målkonfektion

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

»Køb det hos

Schow

lige i nærheden«

**KALUNDBORG
KULKOMPAGNI**

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Svenn Høj

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Leverandør til Feriehjemmet.

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

HERNING

De holder på varmen, når De indsætter TERMOGLAS

Tilbud gives uden forbindelse

Poul Juul - glarmester

Th. Nielsensgade 39 - Herning - Telf. 772

Midtjyske Betonvarefabrikker

HERNING

Telf. 464 - 465 - Lind 45

ESSO Service Station

Johs. Nøhr

Fonnesbechsgade 16 . Herning . Tlf. 407

Benzin . Olie . Vask . Smøring

KOLDING

Fa. Chr. F. Jensens Vognmandsforretning

v/ K. E. Jensen - Grundlagt 1882

Flytteforretning - Piano-transport

Teglgaardsvej 32 - Kolding - Telf. 638

SØNDERBORG

NU SOM FØR

MØBLER

fra

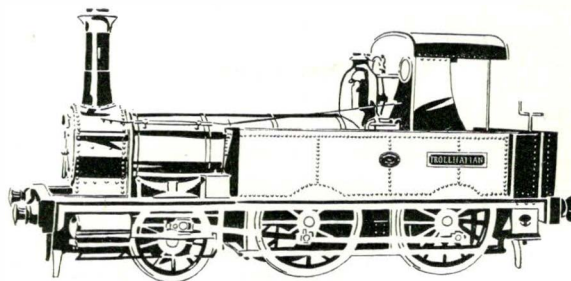
Central-Møbellager

Æblegade 2-5 - Sønderborg - Telf. 2 19 24



Er Mx blevet damplok?







Nej, det er kun dampvarmesystemet på et af DSB's diesel ellok, som afprøves, klar til levering. I år sker sidste levering på denne serie — 45 NOHAB-GM lok på 1425 hk. NOHAB er nu oppe i over 2500 leverede lok. Tegningen gengiver NOHAB's første-fødte — damplokomotivet TROLLHÄTTAN — som leveredes 1865.



NYDQVIST & HOLM AB TROLLHÄTTAN

Telefon 180 00 Telex 5284 Telegram NOHAB



| | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
|  LOCOMOTIVES |  WATER TURBINES |  DIESEL ENGINES |  ATOMIC POWER PLANTS |  ELECTRONIC COMPONENTS WELDING EQUIPMENT |  EXPORTERS |
|--|--|--|---|---|--|