

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 22

20. NOVEMBER 1953

53. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

KØBMAGERGADE 43. K · C.768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS · KLAREGADE 7. ODENSE

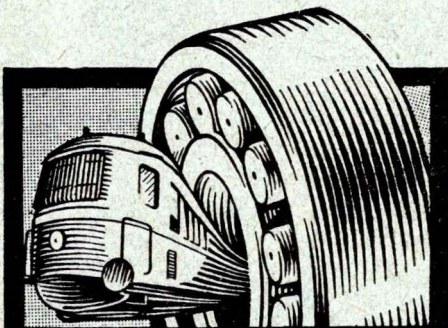
DAME - HERRE - OG BØRNEKONFEKTION

*Vi åbner gerne konto
for DSB-personalet,
uanset hvor i landet De bor*



Stjerne **MAGASINET** A/S

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 · ÅRHUS
TELEFON 2 36 11



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/S
RANDERS

Importkompagniet A/S

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengårde #3
B O G T R Y K
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Skibsreparationer - Kraner

Elevatore - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Nielsens Maskinfabrik



Odense Pilsner
den mest velsmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE

A/s Kulimporten Dania



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

Leverandør
til Danske
Statsbaner

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

Elegante Kjoler og Smoking

udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 22 - 53. ÅRGANG

20. NOVEMBER 1953



Indhold:

Internationalt arbejde	277
Nordisk nyt — Højre-kørsel i Sverige	278
Tillidsmandskursus 1953	279
Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter april—septbr. 1953 ..	280
Foreningens love og medlemskort ..	280
»Ardelt«-traktoren	281
Tysk motorhurtigtog	283
Transport af automobiler med jernbane	284
Uheldsforsikringsforeningen	285
Håndbogen Danske Statsbaners tjenestemænd	286
Spil selv — vær aktiv musikdyrker	286
»Vejlekassen«	287
Under DLF	288
Tak	288
Københavnse afdelinger	288
Personalialia	288
Nye adresser	288
»Ølsen og Jensen«	288



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Internationalt arbejde

Såfremt verdens arbejdere fortsat udbygger samarbejdet, vil ingen ny krig kunne iværksættes. En mere intim kontakt mellem folkeslagene er den bedste sikring for fredens bevarelse. Således har man sagt generationer imellem, siden arbejderbevægelsen så dagens lys og fik fodfæste. To verdenskrige har på trods heraf raset hen over jorden. Den organiserede arbejder har stået ansigt til ansigt med kammeraten ved fronten, hvor våbnenes magt over mennesket har forvandlet venskab til had. Fædrelandskærligheden har naturligt sejret i kampens time, men ofte har den kæmpendes menneskekærlighed givet ham de store sjælelige kvaler, fordi alt omkring ham var stik imod hans ønske og hans natur.

Men hvorfor er de gamle spådomme da ikke gået i opfyldelse? Fagbevægelsen i den frie verden er jo dog så stærkt udviklet, som det er ønskeligt, og den ene nations organisationer i så intim forbindelse med andre nationers, at der må være tale om en magtfaktor af den støbning, der skal til for at skabe fred og fordragelighed nationerne imellem. Enhver kan stille sig dette spørgsmål og fremsætte disse betragtninger. Besvarelsen heraf kan til gengæld være vanskelig — og dog! Hvor langt er er vi egentlig kommet på dette område? Et godt stykke fremad må vi erkende, men der er endnu langt til det endelige mål.

Herom vidner en del af de sager, som var til behandling på den for nylig afholdte 6-dages jernbanemandskonference i Rom. Det at skulle trænge i dybden af problemerne inden for et enkelt lands organisationsliv, er forbunden med store vanskeligheder. Alene det at skulle samle enhver lønmodtager i en organisation, koster megen kamp også i lande inden for Europas grænser. Der er store brydninger selv inden for en enkelt kategori, fremkaldt af forskellig politisk anskuelse eller religionsopfattelse. Forhold, som det for Nordens folk ikke er så nemt at forstå, selv om der også her findes problemer inden for organisationerne og organisationerne imellem. At der kan være forskel på organisationsbygningen alt efter landenes struktur og den herskende mentalitet, står enhver klart, men at man f. eks. endnu kæmper for retten til 8 timers dagen ca. 34 år efter den internationale konvention dette spørgsmål vedrørende, vil vel nok forundre en del. Men ikke desto mindre har ITF måttet beskæftige sig med dette spørgsmål efter opfordring fra de græske jernbanemænd, som hidtil ikke ved egen hjælp har kunnet indhente det ønskede resultat hos deres regering. Skønt ITF indgående behandlede dette emne på den ordinære kongres i Stockholm i 1952, og fra den græske regering havde skriftligt tilsagn om, at kongressens beslutning skulle blive efterkommet, blev det nødvendigt påny at fremsende en resolution til regeringen med henstilling om overholdelse af løftet.

Fra Jernbaneforbundet i Saarområdet forelå der en beklagelse over regeringens brud på foreningsfriheden. Efter en regeringsbeslutning i juli 1953 vil jernbanemændenes arbejdsvilkår blive fastsat af myndighederne, og forhandling herom med organisationerne vil ikke mere finde sted. Konferencen tog naturligvis skarp afstand herfra og rettede en appel til rette ved-



Højre-kørsel i Sverige?

Bestræbelserne for styrkelse af internationalt samkvem har mange sider. Til eksempel er standardisering inden for en række områder, herunder samfærdsel, ønskelig og må betragtes som praktisk i forbindelse med f. eks. turisme. Landene indbyrdes har forskellig færdselsretning. Sverige og England, som er os nær på livet, har venstre-kørsel, og for tiden beskæftiger disse lande sig med ændring af dette forhold for indførelse af højre-kørsel, det mest almindelige system på denne klode.

Sverige er langt fremme i sine overvejelser, og for kort tid siden var en større svensk kommission bl. a. i Danmark for at studere forholdene i tilknytning til højre-kørsel.

En ændring af systemet i Sverige kræver store økonomiske ofre, og problemerne er mangfoldige. Ifølge det svenske jernbaneforbunds blad »Signalen« er omkostningerne anslået til 150 mill. svenske kr., heraf for SJ's vedkommende ca. 15 mill. kr.

En særlig komité har beregnet totalomkostningerne under hensyn til to forudsætninger: at reformen bør udføres senest 1959, og at planernes gennemførelse påbegyndes 1954. I hovedsagen kan reformarbejdet inddeles i hovedgrupperne 1) ændringer af anordninger på gader og veje 2) ombygning af sporveje og 3) ombygning af busser.

Ændring på gader og veje koster 16 mill., sporveje 55 mill. og busser 75 mill., medens forholdsregler mod ulykkesrisiko og sluttelig administration beregnes til 1,5 mill. kr. Der skal flyttes 50 000 vejmærker. I gennemsnit vil det koste 6 000 kr. at ændre en bus med det nugældende prisniveau, og ialt ca. 9 600 busser skal ombygges. Hertil skal yderligere tages det forhold i betragtning, at fabrikers og værksteders kapacitet kan skabe vanskeligheder ved overgangen.

De 150 mill. syner dog ikke meget i relation til de totale omkostninger til vejtransportvæsenet, der i 1950 udgjorde 2,3 milliarder kr.

*

kommende om en snarlig ændring af dette forhold. ITF informerede samtidig Internationale Arbejdsbureau, og fra Frie Fagforeningsinternationale forelå en tilsvarende henvendelse.

For Asiens vedkommende behandlede man efter opfordring fra eksekutivkomitéen en redegørelse fra generalsekretærens besøg i området. Det fremgår heraf, at Asiens jernbaneforbund så godt som ingen forbindelse har indbyrdes og er mere isoleret fra hverandre, end de europæiske jernbaneforbund var for 60 år siden. Det er derfor nødvendigt at skabe en sådan kontakt mellem forbundene, men under de nuværende forhold er de ikke i stand til at gennemføre denne ved egen kraft. ITF har derfor påtaget sig opgaven, og som rådgivende er udpeget generalsekretæren i Indisk Jernbaneforbund, Guruswami.

Men også inden for Europas grænser findes der steder, hvor udviklingen er gået i stå, eller hvor støtte fra ITF af andre grunde er påkrævet. Det gælder bl. a. Frankrig og Italien samt len lokale afdeling i Trieste. For Frankrigs vedkommende kæmper det jernbaneforbund, der står tilsluttet ITF og som har et medlemstal på ca. 31 000, en hård kamp mod det kommunistiske forbund, som disponerer over betydeligt større midler, end der indkommer gennem kontingent fra det opgivne antal medlemmer. Af hensyn hertil og til tilsvarende pres fra kristelige forbund har det til ITF tilsluttede forbund set sig nødsaget til at gennemføre en for landet forholdsvis stor kontingentforhøjelse. Men uanset dette er det frie forbund stadig kommunisterne underlegne i propagandahenseende, hvorfor der fra ITF er ydet økonomisk hjælp i to store propagandakampagner.

For Italiens vedkommende hersker der tilsvarende forhold som i Frankrig, og hertil kommer, at de frie forbund i dette land er splittet og hele tiden bekæmper hinandens eksistens.

Ved blot at fremhæve disse få eksempler af de mange, der blev behandlet på nævnte jernbanekonference, vil man forstå, at fagbevægelsen har et meget stort arbejdsområde og endnu mange opgaver, der skal løses, før det endelige mål er nået. Det er nødvendigt, at der gennem ITF ydes støtte til de svage organisationer, enten af økonomisk, moralsk, teknisk eller organisatorisk art.

Med moralsk støtte menes fremstillinger fra ITFs' side til fordel for tilsluttede organisationer, til regering og internationale myndigheder samt arbejdsgivere.

Med teknisk bistand menes udlevering af bøger, publikationer og afholdelse af korrespondancekursus, samt at fagfolk stilles til disposition for udøvere af specielle opgaver.

Med organisatorisk hjælp menes, at fagforeningsfunktionærer udsendes fra industrilande til underudviklede lande for at løse organisatoriske problemer.

For en del landes vedkommende har det været nødvendigt at anvende mere end een af de fastsatte understøttelsesformer.

I et frit land, hvor organisationslivet vokser og blomstrer, og hvor friheden er sat i højsædet, kan man dårligt forene sig med tanken om, at der ikke overalt hersker de samme tilstande. Men skal disse forhold rettes, er det nødvendigt, at vi, der er kommet så langt, er med i arbejdet for at hjælpe, hvor nøden den er størst. Fagbevægelsen har stadig opgaver inden for det internationale arbejde, og skal vi nå frem til det ønskede resultat, må vi alle være med til at skaffe gode forhold i alle lande.

Tillidsmandskursus 1953



Lørdag den 5. september samledes tillidsmænd fra hele landet på vort smukke feriehjem for i den efterfølgende uge at dygtiggøre sig i organisationsarbejde gennem det af landsoplysningsudvalget tilrettelagte kursus.

Deltagerne fik straks anvist deres værelser, og kl. 18.00 samledes alle til middagen, der var af den sædvanlige fine kvalitet, som har medvirket til at gøre vort feriehjem kendt viden om, hvilket ikke mindst skyldes vor dygtige økonoma, frk. Petersen. Efter middagen bød landsoplysningsudvalgets nye formand, J. V. B. Christiansen, gæsterne og de 32 kursister velkommen med håbet om, at alle måtte få en udbytterig og kammeratlig uge, og han gjorde samtidig opmærksom på, at landsoplysningsudvalget anså det for hver enkelt kursists pligt at gøre en virkelig indsats, såvel her på kurset som senere hjemme i afdelingen.

Svend Suneson holdt åbningstalen og indledte med at overbringe alle en hilsen fra foreningens formand, E. Greve Petersen, der desværre var forhindret i at være til stede på grund af sin deltagelse i smedeforbundets kongres. Svend Suneson ønskede derpå Jørgen Christiansen til lykke med formandsposten indenfor landsoplysningsudvalget og udtalte videre, at moderne organisationer kræver tillidsmænd med viden og indsigt, og dette fås gennem oplysningsarbejdet.

Som afslutning på middagen blev gæsterne og kursisterne præsenteret for hinanden af Jørgen Christiansen, og de forskellige tillidsposter blev uddelt.

Vore gæster var i år lokomotivfører Harald Blomquist fra Svenska Järnvägsmannaförbundet, lokomotivfyrbøder Aage Martinsen fra Norsk Lokomotivmands Forbund, maskinmester J. C. Madsen, Jernbaneforeningen, togfører O. J. Bendtsen, Dansk Jernbane Forbund, postbudformand Hans Christensen, Dansk Postforbund, og håndværker Børge Jensen, Fællesorganisationen DSB.

Dette års kursus adskiller sig på et par punkter fra tidligere kursus, idet man i år havde udvidet det med en dag oprettet den nye gruppe, den så-

kaldte udvidede gruppe for kursister, der tidligere har deltaget. Denne nye gruppe, der behandlede emnet. »Fagforeningspolitik«, og hvis oprettelse er et led i den videre udvikling af oplysningsarbejdet, arbejdede yderst tilfredsstillende og tilsvang sig megen respekt både hos vore gæster og hos de af foredragsholderne, der havde lejlighed til at høre den. Den indfriede på alle måder de forventninger, landsoplysningsudvalget havde stillet til den.

Endnu en ting blev nævnt, nemlig Gunnar Rasmussens bogstand. Gunnar Rasmussen havde i samarbejde med AOF udvalgt et stort antal forskellige bøger indeholdende al tænkelig litteratur til anvendelse i studiekredse og til støtte for en tillidsmand, og arrangeret disse i en smuk bogstand. Disse bøger kunne bestilles til senere levering, og landsoplysningsudvalget havde den glæde, at bogbestillingerne indløb i et langt over forventning stort antal.

Det egentlige arbejde på kurset indledtes allerede søndag morgen efter en stram arbejdsplan, der i store træk var lagt således, at der hver formiddag var gruppearbejde fra 9.30 til 11.30, kun afbrudt af en lille rygepause, og hver eftermiddag kl. 14.00 var der foredrag, der i almindelighed varede til kl. 16.00, og derefter fortsattes der i grupperne til kl. 17.15. Hertil kom så diskussionsaftenerne, der begyndte kl. 19.00 og varede til ca. kl. 22.00.

De 32 deltagere var delt op i 3 grupper: gruppe A (den udvidede gruppe) med 12 medlemmer og gruppe B og C med hver 10 medlemmer. Den udvidede gruppe, der blev ledet af Svend Suneson og Jørgen Christiansen, behandlede følgende emner:

1. Fagbevægelsens bestanddele og opbygning.
2. Fagbevægelsen og sociallovgivningen.
3. Fagbevægelsen og arbejdsløsheden, faglig kooperation.
4. Fagpolitik og kampmidler.
5. Lønbevægelser og lønprincipper.
6. Fagbevægelsen internationalt set.

Arbejdet var grebet an på den måde, at hver deltager, inden kurset, havde fået tildelt et emne at lave en indledning over, og hver indledning blev så debatteret i gruppen. Det er en arbejdsform, der

er ny ved vore tillidsmandskursus, men resultaterne, der opnåedes, og den interesse og det store forarbejde, som hver enkelt gennem deres indlæg lagde for dagen, viste, at det var den rette form, der var anvendt.

Grupperne B og C, der blev ledet af henholdsvis Carl Schmidt og B. A. Jensen, sidstnævnte debuterede som selvstændig gruppeleder, behandlede emnet »Tjenestemandforhold«. Dette var delt op i de forskellige hovedafsnit, som en tillidsmand inden for lokomotivmændene nu engang må kende. Disse hovedafsnit så således ud og blev behandlet i den rækkefølge, hvori de nævnes:

1. DLF's historie og samarbejde med inden- og udenlandske organisationer.
2. Lønningsbestemmelser og særlige ydelser.
3. Pension og efterindtægtsbestemmelser.
4. Sygefradragsregler og bestemmelser om flyttegodtgørelse og dobbelt husførelse.
5. Tjenestetidsregler og bestemmelser vedrørende fridage og ferie.
6. Mødekultur og mødeteknik.

Ud over dette faste program fik deltagerne i gruppe B og C tildelt skriftlige opgaver i pensionsberegning og sygefradragsreglerne, så det vil ses, at med den sparsomme fritid, der var afsat, måtte hver deltager lægge stor energi for dagen.

Foredragsrækken, der som sædvanlig var meget omfattende, indledtes af kontorchef T. K. Holmflet om »Tjenestetidsregler og deres fortolkning«. Mandagens foredrag, der havde titlen: »Din egen købmand — din egen fabrikant«, holdtes af foretningsfører Thor Pedersen på en ualmindelig fængslende måde. Hans redegørelse for, at det var arbejderne muligt at komme til at beherske al produktion og overtage kontrollen med al økonomi, gav sikkert en og anden noget at tænke på. Om aftenen havde Svend Suneson indledningen over emnet »Er fagorganisationen fulgt med tiden og udviklingen?«

Afdelingschef L. Buus Pedersen talte tirsdag eftermiddag om »DSB's personalepolitik«, og kom herunder ind på den tanke, at DSB skulle have antallet af fastansatte tjenestemænd reduceret og erstattet af en stab af løsarbejdere, hvilket giver større mulighed for en afpasning af arbejdsstyrken til det øjeblikkelige behov. Afdelingschefen var dog opmærksom på, at denne tanke ikke umiddelbart kunne overføres på lokomotivpersonalet.

Onsdag holdt fhv. finansminister Viggo Kampmann foredrag om »Folkepensioneringen«, og beviste heri, at ingen tjenestemand kan have noget at indvende imod dennes gennemførelse. Efter talen udbragtes et kraftigt leve for Socialdemokratiet, og Viggo Kampmann fik et ønske om al medgang ved det forestående valg med ud i sin fortsatte valgkamp. Aftenens diskussionsemne var: »Har oplysningsarbejdet nogen organisatorisk betydning«, som Jørgen Christiansen indledte over. Interessen for uddybelsen af dette emne var stor, og der var mange deltagere i diskussionen.

Fuldmægtig cand. act. E. Grage holdt torsdag foredrag om »Ulykkesforsikringsloven«, og foreningens formand, E. Greve Petersen, afsluttede fore-

dragsrækken med fredag eftermiddag at holde foredrag om »DLF, CO I og DsF«. E. Greve Petersens udtalelser gav anledning til en livlig diskussion om indmeldelse i De samv. Fagforbund, og denne mundede til slut ud i en behandling af måden, hvorpå lokomotivmændene kunne overbevises om, at deres plads er i denne organisation.

Om aftenen samledes alle til en festlig afslutning, hvorunder gæster, ledere og kursister gensidigt takkede hinanden for det gode samvær i den forløbne uge; og vor økonoma, frk. Petersen, og hendes personale, fik overrakt en lille opmærksomhed. Aftenen sluttede med sang og munter underholdning af stedlige kræfter.

Lørdag morgen tog man afsked med hinanden, kurset var slut, man skiltes, og hver især drog hjem besjælet af en ærlig vilje til fortsat virke for vor organisation og med mindet om en herlig uge blandt kammerater på vort smukke feriehjem.

P. E. Poulsen.

Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter april-september 1953

Indtægten af personbefordringen (herunder også rejsegods og automobiloverførsler på færgerne) er steget med ca. 7,9 mill. kr. til ca. 146,0 mill. kr.

Indtægten af godsbefordringen er steget med ca. 4,6 mill. kr. til ca. 76,9 mill. kr.

Indtægten af postbefordringen og forskellige andre indtægter er steget med ca. 1,9 mill. kr. til ca. 19,2 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne steget med ca. 14,4 mill. kr. til ca. 242,1 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter er steget med ca. 9,8 mill. kr. til ca. 233,8 mill. kr. Af stigningen falder ca. 4,3 mill. kr. på lønninger, ca. 6,7 mill. kr. på vedligeholdelsesarbejder og ca. 2,7 mill. kr. på forskellige andre udgifter, medens udgiften til brændsel er faldet med ca. 3,9 mill. kr.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 2,7 mill. kr. til ca. 22,3 mill. kr., hvorefter det endelige resultat bliver, at der er et regnskabsmæssigt underskud på ca. 14,0 mill. kr. mod ca. 15,9 mill. kr. i perioden april—september 1952.

Foreningens love og medlemskort

Gennem afdelingskassereren eller underafdelingsrepræsentanten vil medlemmerne få udleveret foreningens nye love med de af kongressen 1953 vedtagne ændringer.

Med lovene følger nyt medlemskort til afløsning af hidtil gældende medlemsbøger, hvis gyldighed ophører 31. december d. å. Fra samme dato bortfalder de særlige hjælpemærker.

I modsætning til de gamle medlemsbøger, der opbevarede hos afdelingskassereren, skal de nye medlemskort opbevares af medlemmerne, der ved tilmelding i en afdeling får kortet påtegnet hos kassereren.

De hidtil gældende medlemsbøger indkaldes ikke, men udleveres ved afdelingens foranstaltning.

Med udgangen af november måned udløber samtidig den mellem Generaldirektoratet og foreningen fastsatte prøvetid for betjening af Ardelt-traktorerne. Skønt der i de to år har været en del tekniske vanskeligheder med denne traktortype, har det dog været muligt at indhøste nogle erfaringer, og efter alt at dømme vil Ardelt-traktoren blive en standardtrækkraft indenfor den fremtidige rangertjeneste. Vi bringer derfor i det efterfølgende en fornyet omtale af traktortypen udarbejdet af afdelingsingeniør V. Weng.

»Ardelt«-traktoren

Af afdelingsingeniør V. Weng

I 1951 blev der som forsøg købt 6 traktorer fra »Ardeltwerke«. Disse traktorer er forsynet med en dieselmotor på 167 hk. og et gear, hvor udvekslingen er sådan, at traktorerne både kan rangere med store træk og på strækningen er i stand til at fremføre mindre tog (60 ts. i krogen) med en hastighed på indtil 60 km/t.

Traktoren er bygget som lokomotiv på ramme med 2 aksler, som begge er drivakslar, og den har en tjenestevægt på 28 t. Kraften overføres fra dieselmotoren gennem gearkassen og derfra gennem et tandhjulstræk til en blindaksel, der ved hjælp af drivstænger trækker de to drivakslar. Afstanden mellem akslerne er 3200 mm og hjuldiameteren er 1000 mm. Traktorens længde er over pufferne 7800 mm.

Dieselmotoren er en almindelig standard 4-takt dieselmotor fra »M. A. N.« (»Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg«), men den har kun 5 cylindre i modsætning til Statsbanernes andre motorer, der har 6 eller 8 cylindre. Motoren er principielt konstrueret som en MP-motor (eller MO), og den har samme cylinderdiameter som MP (175 mm), men slaglængden er noget mindre (nemlig 220 mm mod 260 mm).

Af detaljer kan nævnes: Elementerne til brændstofsystelet er leveret af »Bosch«, og brændstofpumperne er ikke som på MP og MO samlet i et fælles hus med en spe-

ciel knastaksel, men der findes (ligesom på MK) en brændstofpumpe ud for hver cylinder, og en særlig knast på den normale knastaksel bevæger pumpestemplerne, men selve virkningen af pumpen er fuldstændig den samme. Smørepumpen, der er en tandhjulpumpe, trækkes direkte af knastakslen ved hjælp af cylindriske tandhjul. Smøreolien pumpes gennem et filter til hovedledningen, der fordeler den til de forskellige lejer: hoved-, plejlstangs- og knastaksellejer, styrehjul, regulator og kølevandspumpe m. m. Hovedledningen er forsynet med en overtryksventil, der lukker olien direkte i krumtaphuset, hvis trykket er for stort, f. eks. ved kold olie eller forstoppet filter. Traktoren er forsynet med en frontkøler, hvor kølevand pumpes gennem ved hjælp af en centrifugalpumpe. Foran denne køler er anbragt en anden køler for smøreolien. Dette er nødvendigt, da olien i bundkarret ikke bliver kølet tilstrækkeligt under rangering, hvor hastigheden er ret ringe, mens friktionsvarmen i lejerne, som bortføres af smøreolien, er ret stor.

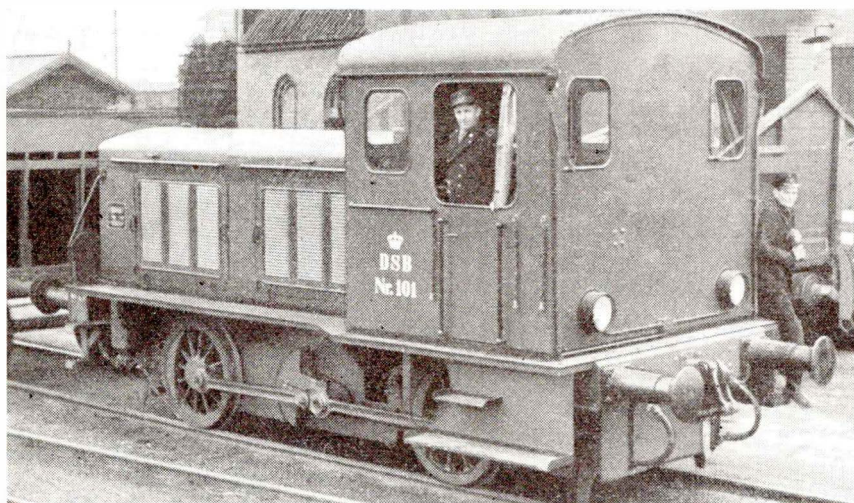
Denne motor er i modsætning til Statsbanernes andre motorer (med undtagelse af ML-motoren) en forkammermotor. Ved forkammermotorer sprøjtes brændstoffet ikke direkte ind i cylinderens forbrændingsrum, men brændstofventilen sprøjter det ind i et forkammer, der ligger oppe

i cylinderhovedet, og som er i forbindelse med det egentlige forbrændingsrum gennem et eller flere huller. Under kompressionen presses den indsugede luft også op i forkamret gennem hullerne, således at der ligeledes her er en temperatur, som er over solaroliens antændelsestemperatur. Ved indsprøjtningen af brændstoffet i forkamret antændes det derfor, og en mindre del af det brænder ved hjælp af den i forkamret værende luft. Det ved denne forbrænding opstaaede tryk presser og river resten af brændstoffet i fint fordelt form ud i forbrændingsrummet, hvor forbrændingen afsluttes.

Da solarolien kun skal spredes i et lille rum, forkammeret, benytter man her en anden type dyse (tapdyse) end i de normale dieselmotorer. På tapdyserne sker forstøvningen, idet solarolien passerer sædet i dysen. Spredningen bestemmes af formen af den ringformede spalte mellem den lille tap, der findes på enden af dysenålen, og hullet i dysen. Tapdysen forstøver ikke så fint som de normale huldysar, men det er heller ikke nødvendigt, da den egentlige forstøvning sker ved udblæsningen gennem forkamrets huller.

Da forkamret ligger i cylinderhovedet omgivet af kølevand, vil en del af kompressionsvarmen optages af vandet, således at det med kold motor kan knibe med at få solarolien antændt. Der er derfor i hvert forkammer monteret en glødespiral, hvormed man ved strøm fra akkumulatoren kan hæve temperaturen i forkamret inden starten.

Motoren er forsynet med en centrifugalregulator, der trækkes af styrehjulene, og som tillader en indstilling af omdrejningstallet mellem maksimum og minimum. Regulatoren sørger altså for, at motorens omdrejningstal ikke overstiger maksimum (1000 omdr./min.) og holder omdrejningerne konstant på minimum (tomgangsomdrejningerne), når håndtaget i førerhuset sættes i den



hertil svarende stilling. Alle omdrejningstal mellem maksimum og minimum kan opnås ved at stille på håndtaget i førerhuset alt efter den belastning, som traktoren har.

Motoren kan derfor komme til at løbe i længere tid på et af krumtappens kritiske omdrejningstal, hvor der p. gr. a. svingninger kan opstå farlige spændinger i denne og dermed brud. Krumtappen er derfor på forenden forsynet med en svingningsdæmper, der reducerer disse svingninger, så de farlige spændinger ikke fremkommer.

Forbindelsen mellem motor og gearkassen sker ved hjælp af en mellemaksel, der i begge ender er forsynet med en elastisk gummikobling, og mellem motor og mellemaksel er der indskudt en glidekobling, der skal hindre, at eventuelle stød ved gearskiftning overføres til motoren.

I gearkassen, der har fem gear, er alle tandhjulsudvekslingerne i stadig indgreb, og hver udveksling er forsynet med en lamelkobling, der kan kobles ind og ud af en luftcylinder, som styres fra førerpladsen ved hjælp af en gearskiftehane. Denne er indrettet omtrent som en førerbremseventil med et plant gliderspejl forsynet med borer til de forskellige skiftecylindre. Gearskiftehanen er konstrueret sådan, at når man drejer denne hen til et højere gear, vil luften under bevægelsen gå til cylinderen til dette gear gennem en

reduktionsventil, således at trykket stiger jævnt fra 0 til fuldt tryk. Her ved bliver det muligt, at der kan ske en glidning i koblingen, så motoren kan indstille sit omdrejningstal efter den nye udveksling. Under bevægelsen af håndhjulet er begge gear indkoblet, idet det lave gears cylinder først er udluftet, når håndhjulet er nært til næste stilling. Dette er muligt på grund af koblingernes specielle konstruktion.

Koblingerne for de enkelte udvekslinger i gearkassen undtagen for 5. gear er indrettet som overhalingskoblinger, dvs. at den udveksling, der giver den største hastighed for gearkassens udgangsaksel, automatisk vil koble den lavere udveksling ud. Dette sker ved hjælp af et stejlt gevind på akslen ved koblingen, der udløser koblingen, ved at skrue den ene endeplade fra lamellerne, så trykket og dermed friktionen ophører. Udkoblingen foregår når akslen får større hastighed end den, der svarer til tandhjulsudvekslingen, så koblingen bliver drevet i stedet for drivende.

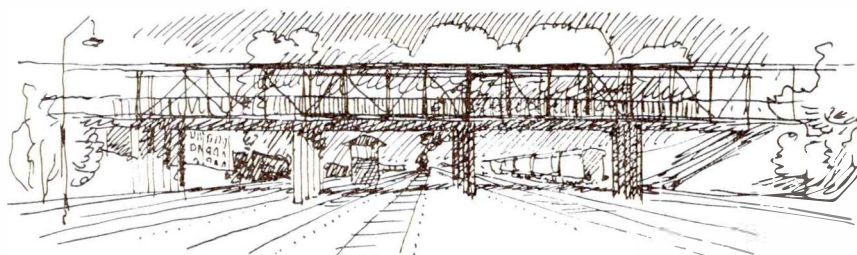
Traktoren er i stand til at trække med denne gearkasse i

1. gear	660 ts.	med	5 km/tm.
2. »	530 »	»	9,7 »
3. »	270 »	»	18 »
4. »	150 »	»	30 »
5. »	60 »	»	60 »

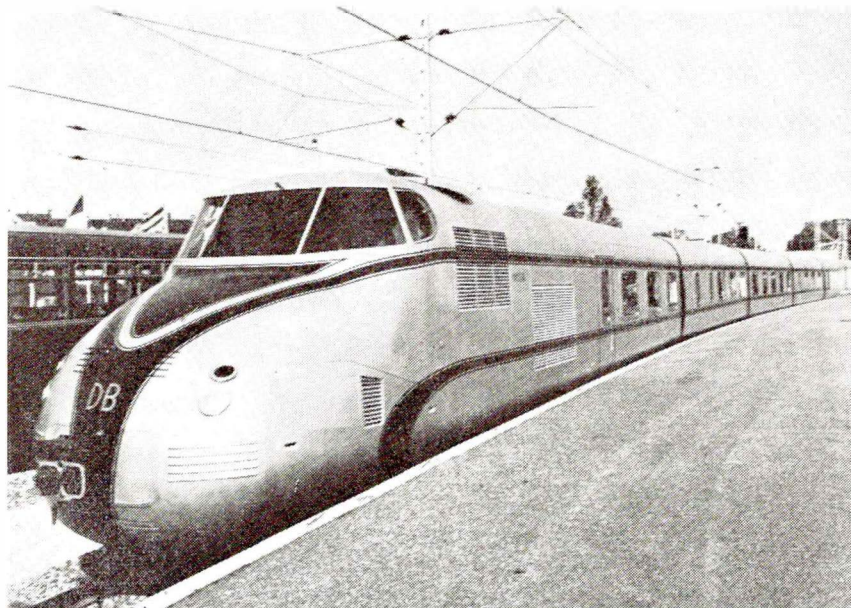
Ændring af kørselsretning sker på lignende måde, som på ME-MF, idet man ved hjælp af en skiftehane lukker luft ind i den ene eller anden ende af en skiftecylinder, der så forskyder et tandhjul, som trækker blindakslen og dermed drivakslene, således at det kobles sammen med det ene eller andet af to koniske tandhjul, der trækkes af et spidshjul, som sidder på udgangsakslen fra gearkassen. Da de to koniske tandhjul drives af samme spidshjul, vil de rotere i hver sin retning. Det forskydelige cylindriske tandhjul vil altså få forskellig omdrejningsretning og dermed traktoren forskellig kørselsretning, alt efter hvilket af de koniske tandhjul det har indgreb med.

Til afbremning af selve traktoren, er denne forsynet med en direkte virkende trykluftbremse, der betjenes med en almindelig hjælpebremsehane. Desuden er traktoren forsynet med en førerbremsehane nr. 8 for afbremning af tilkoblede vogne. Ved opbremsning af tog på strækningen skal altså begge førerbremsehaner betjenes.

Til at fremstille tryklufften er traktoren forsynet med en kompressor af samme type som på MO, der trækkes med kileremme af en remskive på indgangsakslen til gearkassen.



Tysk motor- hurtigtog



Deutsche Bundesbahn fremviser på den store trafikudstilling i München en helt ny type motor-hurtigtog, der såvel i fagkredse som på de udstillingsbesøgende har gjort et sensationelt indtryk. Disse tog, der er fremstillet af letmetal, har i konstruktionsprincippet en meget stærk lighed med det kendte spansk-amerikanske TALGO-tog, og de byder de rejsende i Tyskland en hidtil ukendt bekvemmelighed.

Der er konstrueret to typer, nemlig et dag- og et nattog, der i det ydre fremtræder ens, hvorimod de naturligvis indvendig er udformet efter formålet, for så vidt det gælder rejse om dagen eller natten.

Toget er leddelt og består af syv enheder, og den samlede længde udgør ca. 96 m. Den samlede togvægt uden rejsende er ca. 93 tons. (Et dansk 4-vogns lyntog er 82,4 m langt).

Der er en trækraftenhed i hver ende af toget, og i hver enhed er 2 motorer med tilsammen ca. 360 hk. Under trækraftenhederne er der to-akselede trucker, hvorimod der er 6 enkelt-aksler under den øvrige del af toget. I stedet for specialkonstruerede

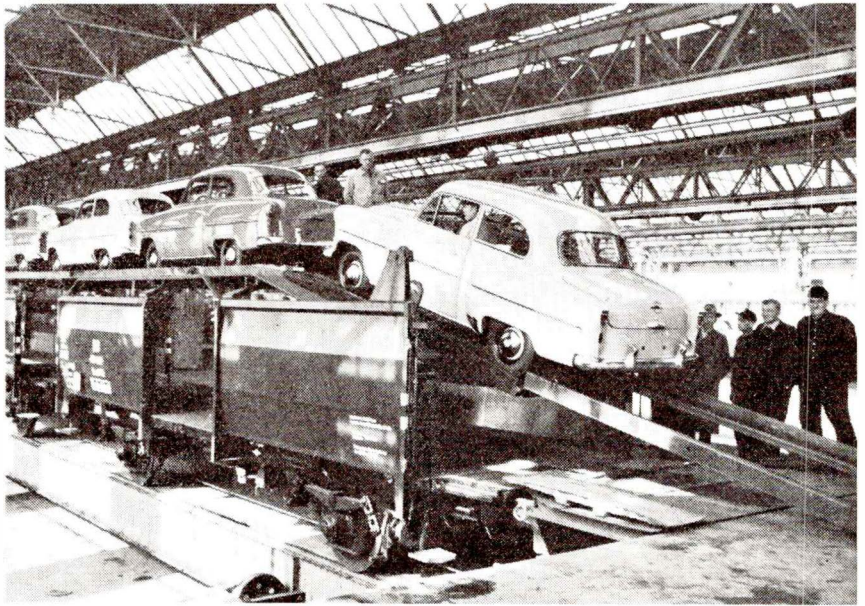
motorer er disse en standardtype, som anvendes i automobilindustrien, og de er i stand til at give toget en hastighed på 135 km i timen. Ved anvendelse af trykladning vil hastigheden kunne øges til 150 km i timen. Der findes alle tænkelige installationer for at tilfredsstille kravene til de rejsendes bekvemmelighed, og ventilationsanlæg sørger for stadig tilførsel af støvfri frisk luft, og radiotelefon er en selvfølgelig i dette mo-

derne fjernreisetog. For den travle forretningsmand er indrettet en kupé, hvor en maskinskriverske er klar til at tage diktat til f. eks. forretningsbreve.

Disse motor-hurtigtog er i vinterkøreplanen 1953/54 tænkt indsat på strækningen Hamburg—Basel og retur. I den tid, trafikudstillingen varer, kører de i propagandafart på strækningen München—Weilheim—Schondorf.



Transport af automobiler med jernbane



Blandt de »små« overraskelser, Deutsche Bundesbahn opvartede med på trafikudstillingen i München, var den første i Tyskland fremstillede dobbeltetages godsvogn til transport af automobiler.

Disse dobbeltetages godsvogne har en kapacitet på indtil 10 personautomobiler af typer som Opel-Olympia, Folkevogne, Ford-Taunus o. a.

To almindelige stålgodsvogne er fast sammenkoblede til en enhed, og øverste etage er konstrueret således, at enderne kan sænkes og vognene kører på ved egen kraft. På begge etager står den midterste vogn umiddelbart over pufferne.

Man opnår ved denne vognkonstruktion for det første at indvinde værdifuld vognrum og for det andet derigennem i stedet for den hidtidige stykgodsfragt at kunne tage den billigere vognladningsfragt med i beregningerne.

Uheldsforsikringsforeningen

Ordinært repræsentantskabsmøde afholdtes onsdag den 3. juni 1953 kl. 17 i Arbejdernes Forsamlingsbygning, Rømersgade 22, København.

Dagsorden:

- Pkt. 1. Protokol fra repræsentantskabsmøde 1952.
- » 2. Beretning og regnskab for driftsåret 1951/52.
 - » 3. Valg i henhold til vedtægtens § 10.
 - » 4. Fastsættelse af lønninger m. v.
 - » 5. Eventuelt.

Repræsentantskabets formand, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, bød repræsentantskabets medlemmer og gæsterne velkommen. Som gæster og indbudt var mødt foreningens æresmedlemmer, Skadeudvalget, revisorerne, repræsentanter fra Forsikringsagenturforeningen og »Vejlekassen« samt fagbladsredaktørerne.

Samtlige anmeldte repræsentanter var fremmødt med undtagelse af overportør N. Kolding, Dansk Jernbaneforbund, der havde meldt forfald.

Formanden mindedes de siden sidste møde afdøde æresmedlemmer, fhv. overportør O. Andersen, fhv. regnskabsfører Chr. Schmidt, og mangeårigt medlem af repræsentantskabet fhv. trafikinspektør Johs. Okkels.

O. Andersen, der døde den 5. august 1952, hørte til de allerældste navne indenfor foreningen. Han var med i arbejdet for at fa foreningen lagt ind under organisationernes ledelse, og allerede i 1901 gav hans interesse sig det tydeligste udslag, da han tog kraftigt til orde for det rigtige i, at det blev de faglige organisationer, der drev den gamle uheldsforsikringsforening videre og satte ny fart i dens tilværelse. Lige så længe O. Andersen tog del i vore repræsentantskabsmøder og årlige møder for æresmedlemmerne, tog han livlig del i diskussionen om foreningens trivsel, og ofte gav han — selv i sin høje alder — udtryk for sin mening om den yngre generations måde at lede foreningen på.

Chr. Schmidt, der døde den 5. september 1952, hørte også til den gamle garde indenfor foreningen. Så tidligt som i 1910 tradte han ind i repræsentantskabet, og han var en sjælden interesseret medarbejder, en interesse, der også førte ham ind på en af de mest fremtrædende poster, idet han en årrække var forretningsfører. I foreningens arkiver har vi ofte mødt skriftlige arbejder fra Chr. Schmidts hånd, og vi har tit og mange gange beundret den akkuratesse og den omhu, hvormed alle de sager, der bærer præg af at være gået gennem hans hænder, blev behandlet.

Johs. Okkels, der døde den 26. juni 1952, er den yngste af de tre kammerater, der skal mindes i dag. Han har »kun« været med i foreningens ledelse siden 1913, men det blev alligevel til næsten 40 års arbejde for en sag, der i højeste grad havde Okkels' interesse. Okkels var ikke interesseret i fremtrædende hverv indenfor denne kreds, men alligevel var han en aktiv deltager i alle vore repræsentantskabsmøder, der skulle stå store ting på spil, hvis Okkels en enkelt gang svigtede os. I en årrække var han betroet det ikke ofte påkaldte hverv som medlem af vor voldgiftsret, men han nåede ikke at komme i virksomhed i denne egenskab.

Æret være deres minde.

Formanden forestod ordstyrerhvervet og som sekretær valgtes lokomotivfører E. Greve Petersen.

ad punkt 1. Protokol over sidste repræsentantskabsmøde, der var udsendt i et personligt eksemplar til repræsentanterne, godkendtes enstemmigt.

ad punkt 2. Trykt beretning og regnskab forela, ligesom der var udarbejdet »Beretning over afgørelse af skadesager, der har medført døds- eller invaliditets-erstatning, samt fortegnelse over afviste sager i driftsåret 1. december 1951— 30. november 1952«.

Forretningsfører J. K. F. Jensen: Foreningens virksomhed i driftsåret 1951/52 kan betegnes som tilfredsstillende, dog kunne vi have ønsket os en større medlemstilgang. Vi gik ud af forrige driftsår med 8142 medlemmer og pr. 30. november 1952 var medlemstallet 8338. En nettotilgang på 196 medlemmer. Der er indmeldt ialt 486 nye medlemmer, hvilket er for lille en part af de nyantagne. Der findes arbejdssteder indenfor DSB, hvorfra vi praktisk taget ingen nye medlemmer har faet i det forløbne år.

Når vi tager det stigende medlemstal i betragtning kan de 651 anmeldte skader til gengæld ikke siges at være alarmerende. Der er afregnet 650 tilfælde, det svarer til 7,8 pct. af medlemstallet, og efter den sidste opgørelse over 10 år viste gennemsnittet sig at være 8,03 pct.

Styrelsen har besluttet at opretholde skadesreservefonden på 50.000 kr., da vi ved årets udgang stod med 81 sager, som ikke var endelig afgjort.

Dødsstatning er udbetalt i 6 tilfælde med ialt 13.000 kr. Af disse var de to ældste kun forsikrede for 1.000 kr., hvilket tyder på, at altfor mange endnu har den gamle størrelse 1.2.1. I to af de seks tilfælde indtraf dødsfaldet uden forbindelse med ulykker i tjenesten.

De sytten afregnede invaliditetserstatninger har beløbet sig til 5.350 kr. Det er et uaimindeligt lille beløb for et enkelt år. Men på en måde kan vi og de forsikrede kun være tilfredse hermed, for så er der ikke sket større skader på liv og helbred hos de forsikrede. På den anden side kan der i Direktoratet for Ulykkesforsikringen ligge mange sager og vente på afgørelse.

Som i tidligere år har vi også i det forløbne mættet give afslag i nogle tilfælde, hvor vi ikke har kunnet finde hjemmel for at yde erstatning. Almindeligvis forstår de forsikrede, hvorfor afslag må gives, men der forekommer desværre også tilfælde, hvor folk føler sig fornærmet og reagerer på en utiltalende måde ved f. eks. at bagtale foreningen eller udmelde sig af denne.

Forretningsføreren kom herefter ind på en nærmere redegørelse over tre forskellige sager, herunder een, som det havde været nødvendigt at søge juridisk bistand til.

Styrelsens afgørelser vedr. døds- og invaliditetserstatninger samt afviste sager har været forelagt Skadeudvalget, der har afgivet følgende erklæring:

»Vi undertegnede medlemmer af Skadeudvalget har gennemgået de os tilsendte skadesager: 6 dødsstatninger, 17 invaliditetserstatninger og 11 afviste sager, meddeler herved, at der ikke fra vor side findes noget at bemærke.

København, den 20. april 1953.

sign. N. Chr. Madsen.

Fredericia, den 8. april 1953.

sign. N. J. Olsen«.

For 5 år siden foretog vi en ændring af præmien for fareklasse A II, fordi det viste sig, at præmien ikke dækkede risikoen, vi havde for dagpengens vedkommende.

Vi har foretaget en opstilling over, hvorledes de enkelte fareklassers dagpengepræmier står i forhold til de udbetalte dagpenge, og resultatet er ikke uinteressant.

I fareklasse A I har dagpengeydelsen i årene 1948/52 ialt i 16 kvartaler udgjort 55,3 pct. af præmien. I A II er udbetalt ca. 75 pct. af dagpengepræmien og i A III klassen ca. 70 pct. Nogen større variation i disse tal sker ikke i de enkelte år. For det nu afsluttede år er de f. eks. henholdsvis ca. 50, 59 og 67 pct.

Vor forsikring i B-klassen, det vil sige med dagpenge fra 22. dag, er ikke særlig efterspurgt mere. Som forretning er denne klasse heller ikke særlig velegnet, fordi dagpengepræmien almindeligvis opsluges af udgifterne. Tilsvarende gør sig gældende for fareklasse B III. Men iøvrigt er vore dagpengepræmier, taget under eet, meget passende.

En oversigt over forsikringsbestanden ved driftsårets udgang viser en fremgang i forhold til sidste år for alle klassers vedkommende med undtagelse af A I, der viser en tilbagegang på 8.000 kr. ved død, 3.000 kr. ved invaliditet og 14 kr. i dagpenge.

Af regnskabet fremgår det, at vi i præmie har haft en merindtægt på 6.844 kr. og en stigning i renteindtægten. Erstatningsudgifterne er faldet med 8.322 kr., hvilket må ses i forbindelse med de omtalte unormale lave invaliditetserstatninger og dødsrstatninger.

Driftsoverskudet har udgjort 31.061 kr., der er overført til reservefonden. Det er 15.536 kr. mere end ifjor, men også her må henvises til ekstraordinære lave erstatningsudbetalinger.

Foreningens formue udgjorde ved driftsårets udgang 235.534,39 kr., det er en fremgang på 33.139 kr.

Lokomotivfører S. Suneson: Når foreningen indebærer navnet »gensidige«, bør man så ikke også have ensartede præmier og stryge fareklassesystemet.

Forretningsføreren: Vi må ikke anvende gensidighedsprincippet på denne måde. Vore præmier er opbygget og hviler på aktuarundersøgelse. Jeg tror, det vil være til skade for foreningen med ensartede præmier.

Beretning og regnskab godkendtes enstemmigt.

ad punkt 3. Forretningsfører J. K. F. Jensen, sekretær C. A. Gustavsen, 3. medlem af styrelsen Hjalmar Jensen, genvalgte enstemmigt til styrelsen.

Som kasserer genvalgte billetkasserer P. From Hansen og som stedfortræder, lokomotivfører E. Greve Petersen.

Overtrafikassistent M. S. Lyngesen genvalgte til formand for repræsentantskabet. Som næstformand genvalgte rangerformand Meldgaard Kristensen. Ligeledes genvalgte til revisor, fhv. trafikkontrolør A. Heede, til revisorsuppleant, stationsforstander M. Remfeldt, til Skadeudvalget, fhv. banearbejder N. Chr. Madsen og togfører N. J. Olsen, suppleant til Skadeudvalget, lokomotivfører S. Suneson, til formand for voldgiftsretten, overkirurg, dr. med. Hans Wulff og til medlem af voldgiftsretten, forretningsfører P. Madsen. Som nyt medlem til voldgiftsretten i stedet for afdøde trafikinspektør Johs. Okkels valgtes overtrafikassistent Carl Andersen. Som suppleant for førstnævnte medlem af voldgiftsretten genvalgte banebetjent N. A. Jensen og for sidstnævnte valgtes værkfører H. K. Henriksen i stedet for overtrafikassistent Carl Andersen.

ad punkt 4. Lønninger m. v. fastsattes uforandret.

ad punkt 5. Ingen begærede ordet.

Modet hævet.

E. Greve Petersen.

Håndbogen

Danske Statsbaners tjenestemænd

Siden udsendelsen af sidste udgave af håndbogen »Danske Statsbaners tjenestemænd«, eller personalefortegnelse, som den populært kaldes, og som udkom i 1952, er der sket så omfattende forandringer indenfor samtlige tjenestegrene, at denne udgave praktisk taget er uanvendelig, og den sædvanlige redaktion af håndbogen, kontorchef V. P. Larsen, overtrafikkontrolør N. K. Bonding Nielsen og ekspeditionssekretær O. E. Rude har derfor taget initiativet til at udsende en ny udgave, som man forventer kan foreligge i løbet af februar måned 1954.

Bogen udarbejdes som sædvanlig på grundlag af generaldirektoratets bogføring og bevarer sin hidtidige form og indhold, der bl. a. omfatter en oversigt over statsbanernes organisation, stationernes normering, anciennitetslister, forfremmelsesrække for lokomotivpersonalet, lønningstavler samt andre værdifulde oplysninger, som statsbanernes personale har interesse i.

Skønt der siden sidste udsendelse af håndbogen har fundet en stigning sted i arbejdslønnen, vil prisen for bogen blive uforandret 9 kr.

Udsendelse af denne udgave vil uden tvivl blive modtaget med tilfredshed ude blandt tjenestemændene, thi med de meget omfattende forandringer indenfor etaten, dels på grund af afsked eller død, dels på grund af de mange udnævnelser og forflytninger, har medført, at en fornyelse er påkrævet.

Vore tillidsmænd ude omkring i afdelingerne vil som sædvanlig tage mod bestillinger, men da oplagets størrelse fastsættes efter antallet af bestilte bøger, skal vi foruden at anbefale bogen på det bedste, også anbefale, at man indgiver sin bestilling inden fristens udløb den 5. december d. a. Det tilrådes at indgive bestilling snarest muligt. Bestillinger efter den anførte frist kan ikke påregnes effektueret.

Spil selv - vær aktiv musikdyrker

Under mottoet »spil selv — vær aktiv musikdyrker« blev der på et møde i Fredericia søndag den 25. oktober 1953 af repræsentanter fra samtlige jernbane-orkestre i Danmark stiftet

DANSK JERNBANE ORKESTER FORBUND.

Formålet med et forbund for jernbane-orkestre er:

1. At højne og udbrede den musikalske forståelse indenfor etaten.
2. At varetage fælles administrative og økonomiske interesser.
3. At samle orkestrene i fællesstævner landet over.

Følgende orkestre er tilsluttet Dansk Jernbane Orkester Forbund og ved deres formænd tilsluttet repræsentantskabet:

Esbjerg Jernbane Orkester (formand rgm. I. S. Vinther, Torvegade 151, Esbjerg).

Aarhus Jernbane Orkester (formand tgf. H. Kühle, Hans Brogesgade 21, st., Aarhus).
Struer Jernbane Orkester Forening (formand lkf. H. E. Stubkjær, Ringgade 108, Struer).
Aarhus Centralværkstedes Blæseorkester (formand hvk. W. Christensen, Carl Bertelsensgade 7, 4., Aarhus).
Københavns Jernbane Orkester af 1921 (formand stbtj. E. V. Bjørneboe, Brysselgade 1, 2. tv., København S.).

På mødet enedes repræsentanterne om at vælge E. V. Bjørneboe og H. C. O. Hansen som henholdsvis formand og sekretær, begge Københavns Jernbane Orkester af 1921. Derfor anmoder vi om, at alt hvad der har almen interesse for orkestrene sker igennem Dansk Jernbane Orkester Forbund's sekretariat ved E. V. Bjørneboe, Brysselgade 1, 2. tv., København S. — tlf. AMager 3633 x.

På D.J.O.F.s vegne
E. V. Bjørneboe.

»Vejlekassen«

Fredag den 25. september 1953 afholdt »Statsbane-personalets priv. gens. Hjælpekasse« (Vejlekassen) sit årlige repræsentantskabsmøde i København.

Formanden stationsmester *P. H. Pedersen*, bød alle velkommen, hvorefter man gik til valg af ordstyrer og sekretær.

Valgt blev henholdsvis togfører *N. J. Olsen*, Fredericia, og trafikassistent *E. Svendsen*, Nykøbing Fl.

Efter at ordstyreren havde foretaget navneoprøb, aflagde formanden en udførlig beretning om virksomheden i det forløbne år. Han beklagede, at mødets afholdelse var trukket lidt ud, men påpegede samtidig vanskelighederne ved at samle repræsentanterne på et tidligere tidspunkt.

1952 havde været et i enhver henseende godt år for »Vejlekassen«. Der havde været en tilgang på 1564 medlemmer mod 1497 i 1951, og det samlede medlems-tal er nu godt på vej mod de 26000. Der har været 261 dødsfald, det er mindre end beregnet. Af de 261 var det store flertal over 70 år, en var fyldt 104 år og 8 måneder.

Formuen er steget til 3 326.364 kr., altså en fremgang på 141.983 kr. og den største i kassens historie. § 19-fondet er tilført 101.330 kr. og er nu på ialt 505.216 kr., men må op på ca. 700 000—800.000 kr., før man kan tænke på et nyt fremstød. Gennemsnitsudbetalingen pr. dødsfald var steget i forhold til 1951, det skyldes forhøjelsen af grundsummen fra 500 kr. til 550 kr.

Medlemmernes alder var pr. 31. december 1952:

7945 medlemmer var ikke fyldt 30 år.

12903 medlemmer var ikke fyldt 40 år, d. v. s. over halvdelen af samtlige medlemmer.

109 medlemmer var fyldt 90 år.

562 medlemmer var fyldt 80 år.

2189 medlemmer var fyldt 70 år og altså kontingentfri.

324 medlemmer var ikke fyldt 20 år.

En tillidsmand havde i 1952 skaffet 233 nye medlemmer, hvilket var rekord for året.

Den samlede kontingentindbetaling beløb sig i 1952 til 263.236 kr., hvoraf Bogholderkontoret alene opkrævede de 86 pct.

Ingen begærede ordet til formandens beretning, der godkendtes enstemmigt.

Herefter fremlagde forretningsfører *Mandrup Poulsen* regnskabet og gennemgik grundigt de enkelte poster.

Regnskabet balancerede med 475 692,33 kr.

På indtægtssiden udgør kontingentet som af formanden nævnt 263.236 kr., en fremgang på 12.599 kr. fra 1951, men renten og kursgevinst udgør tilsammen også et anseligt beløb, nemlig 148.850,33 kr. Den årlige renteindtægt af obligationsbeholdningen er i dag oppe på 157.971 kr.

På udgiftssiden er det store beløb, udbetalingerne ved dødsfald, 207.005 kr.

Efter at der er anvendt 26.375 kr. til nedskrivning af kurser er årets formuefremgang 141.983,10 kr., deraf er 40.653 kr. anvendt til lovbestemte henlæggelser (præmiereserve og sikkerhedsfond), hvorefter der til § 19-fondet nu kan henlægges 101.330,10 kr., således at dette fond nu er 505.216,70 kr.

Det går stadig fremad med regnskabet. »Vejlekassen« er stærkt konsolideret, men dens forpligtelser ud i fremtiden vil også blive store, så den fortsatte forøgelse af formuen er en absolut nødvendighed.

Det blev nævnt, at udestående restancer pr. 31. december 1952 udgjorde 4 kr. — et meget beskedent beløb.

På grundlag af forretningsførerens omtale af kontingentindbetalingen efterlyste remisearbejder *I. C. Christensen*. Aarhus, reglerne for kontingent, saftremt dette af en eller anden årsag ikke indgår. Spørgsmålet var aktuelt for en enke efter en afskediget remisearbejder (uden pension).

Styrelsen mente ikke, at »Vejlekassen« i almindelighed kunne undersøge årsagen til, at kontingentet ikke var indgået, men lovede under hensyn til de særlige omstændigheder, *I. C. Christensen* nævnte, at se nærmere på spørgsmålet, for hvilket *I. C. Christensen* takkede.

Fhv. maskinmester *I. P. Hansen* mente, at § 19-fondet nu var så stort, at grundbeløbet måtte kunne forhøjes til næste år.

Forretningsføreren svarede, at disse beløb ikke kunne ændres for tiden, de blev jo også forhøjet så sent som 1. januar 1952.

Regnskabet blev herefter eenstemmigt godkendt.

Valgene:

Til næstformand genvalgtes lokomotivfører *E. Greve Petersen*, til forretningsfører trafikkontrolør *Mandrup Poulsen*, ligesom kontorchef *R. Hansen* genvalgtes som revisor med maskinarbejder *P. Jørgensen* som suppleant.

Lønningerne fastsattes uændret.

Ændring i vedtægterne:

På styrelsens vegne forelagde formanden forslag til ændring af vedtægternes § 14, 1. stk. (tidspunktet for afholdelse af repræsentantskabsmødet).

Da forslaget ville medføre konsekvenser for andre paragraffer i vedtægterne, trak styrelsen efter en kort diskussion forslaget tilbage.

Herefter sluttedes mødet.



Tak

Ved min fratræden efter ca. 45 års aktiv tjeneste bringes herved kolleger og medansatte ved maskindepoterne Aalborg og Struer min bedste tak for godt samarbejde gennem årene.

K. Nørgaard.

Danske Jernbaners Idrætsforbund

sender sin bedste tak for assistancen ved salg af vore mærkater. Det har været en stor opmuntring for forbundets ledelse at se, med hvilken iver en hel del gruppeformænd har påtaget sig dette ekstra job. Da vi som bekendt ingen støtte får fra administrationen, har salget af mærkaterne været til stor gavn for jernbaneidrætten.

Københavnske afdelinger

De københavnske afdelingers oplysningsudvalg indbyder medlemmer og pensionister med damer til følgende arrangementer:

Besøg på Danmarks tekniske Højskole, Øster Voldgade, tirsdag den 24. november kl. 15.00. Modested uden for skolen.

Besøg på Arbejdernes Fællesbageri, Nannasgade 5, torsdag den 3. december kl. 14.00.

Foredrag tirsdag den 8. december kl. 19.30 på Københavns Maskinistiskole, Jagtvej 163. Forretningsfører Thor Pedersen. Det kooperative Fællesforbund, taler over emnet: »Din egen købmand — din egen fabrikant«. Efter foredraget er der spørge- og diskussions-tid.

Besøg på Bryggeriet »Stjernen«, Dr. Olgasvej 61, tirsdag den 15. december kl. 13.30. Til dette besøg vil der blive udleveret adgangskort ved foredragsaftenen den 8. december.

Særlig interesse for damerne har besøgene på Fællesbageriet og Bryggeriet »Stjernen« samt foredraget af forretningsfører Thor Pedersen, der er kendt som en meget livlig foredragsholder, som beredvilligt svarer på alle husmødres spørgsmål. En pjece vedrørende emnet vil blive udleveret til alle deltagere.

Mod op og få del i interessante oplevelser.

Oplysningsudvalget.

Gb. lokomotivførerafdeling

Afskeds- og velkomstfest afholdes sædvanlig tid og sted. Indtegning inden 25. november d. a. på fremlagte lister eller til afdelingsformanden.

S. A. K. Sørensen.

Gåse- og flæskespil

Husk afdelingerne 1, 2, 3 og 45's gåse- og flæskespil fredag den 27. november kl. 19.30 i »Ny Ravnsborg«, Vester Fælledvej 82.

Festudvalget.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-12-53.

Lokomotivfyrbøder:

A. J. Christensen, Næstved, til Slagelse.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-12-53.

Lokomotivfyrbøderaspirant:

E. J. Svensson, København Gb., i Næstved.

Afsked.

Lokomotivførerne:

L. T. Lund, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-53).

A. J. A. Haarbo, Roskilde, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-53).

A. Madsen, Fredericia, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-53).

E. H. Nielsen (Thorning), Helgoland, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-1-54).

Påskønnelser.

Gdt. har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for motorfører H. E. Rasmussen, Od., og motorfører E. J. V. Høtoft, Od., i anledning af resolut handle måde under faresituation på Tommerup st. (18-7-53). Der er udbetalt de pågældende en dusør.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører M. F. Bennekou, Finsensgade 8, 2., Nykøbing F. (9-11-53).

NYE ADRESSER

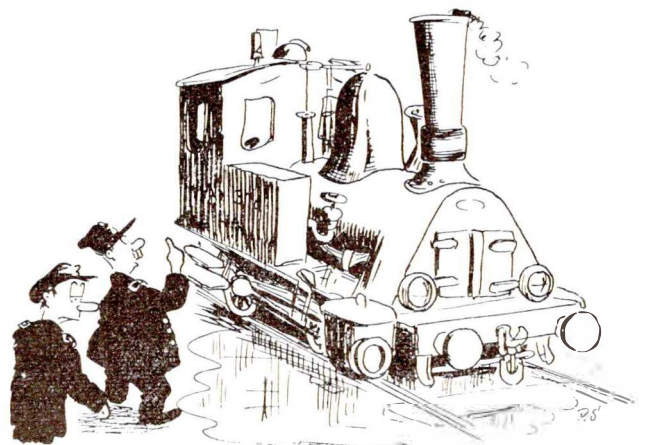
Lokomotivfører-afdeling:

Helgoland: Kassererens adresse rettes til: Lundtoftegade 86, 2. tv. Kbhvn. N.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Slagelse: Formandens navn og adresse rettes til: A. C. E. Philipsen, Torvegade 36.

Kassererens navn og adresse rettes til: R. C. Jensen, Fruegade 20.



Næ fy dog Hansigne — i din alder.

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport — Brændselolier

Gothersgade 44, Fredericia . Tlf. 169-170

Den folketlige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-
og Selskabslokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Reisende

Husk Marketenderiet!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

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

★ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Ostergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Erb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L PEDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage
L P betyder ogsaa laveste Priser

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner

v. Holger Häuser

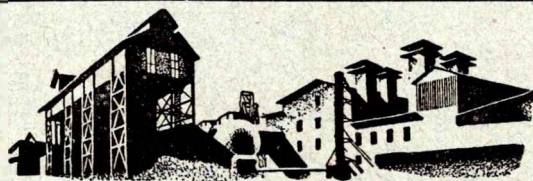
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Prøv mine Kræmmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

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

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 118-828

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættetilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel
Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN *Slagtermester*

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Fremstillet af



Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigst Viltøft