

DANSK LOKOMOTIV-TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 19

5. OKTOBER 1954

54. ÅRGANG

Uden Udbetaling

Som Funktionær i Stat eller Kommune har De den særlige Fordel, at De hos os kan købe Deres nye Tøj **uden Udbetaling.**



Til Herrerne:

Maalkonfektion, syet efter Deres Ønske med Super Canvas Indlæg **258⁰⁰**

Færdig Kamgarnshabit i moderne Snit og med god Pasform **228⁰⁰**

Til Damerne:

Elegant Dragt efter Maal forarbejdet i heluldne Stoffer **298⁰⁰**

I færdigsyede Dragter har vi et smukt Udvalg til **198⁰⁰**

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue * Linie 4-5-7-14-15-16 til Frederiksborggadekrydset

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING

GASACCUMULATOR
KØBENHAVN * ODENSE * AALBORG * AABYHØJ

BOSCH
DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR
— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS



Regnfrakker


Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

*Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

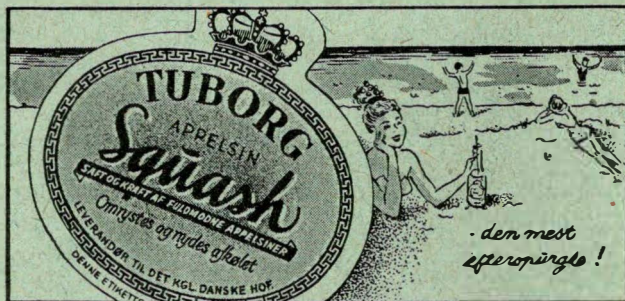
OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Flolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1953

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

Vesterbros Ligkistemagasin

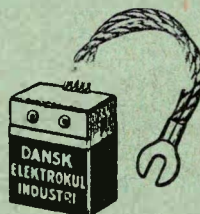
Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelser og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

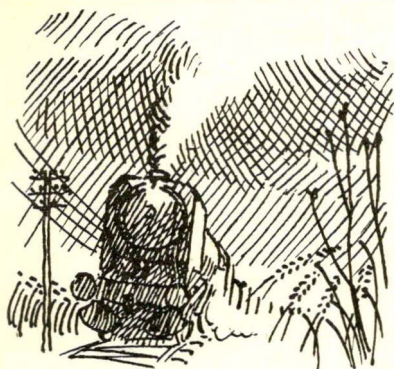
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 19 - 54. ÅRGANG
5. OKTOBER 1954



Indhold:

Efter de første fem år!	221
Nordisk Nyt — Norge	222
Kære veninde! Kære ven!	223
Ændringer i signalreglementet	225
A/S Frichs 100 år	226
Indtryk fra en studierejse i Tyskland	228
Landsoplysningsudvalget	230
Mørketid — Oplysningstid	230
Besøg på Statsradiofonien	231
»Vejlekassen«	231
Under DLF	232
Tak	232
Opmærksomhed frabedes	232
Personalia	232
Afsked	232
Medlemslisten	232
Nye adresser	232
Lommebog 1955	232
Lokomotivpersonalets Hjælpefond	232



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.

Efter de første fem år!

Under henvisning til den mellem Dansk Arbejdsgiverforening og De samvirkende Fagforbund oprettede overenskomst af 6. juni 1946 om oprettelse af samarbejdsudvalg indenfor disse organisationers område samt til de, i den af Lønningskommissionen 1943 afgivne betænkning, nedlagte udtalelser havde statstjenestemændenes centralorganisation I og II fremsat ønske over for finansministeriet om, at spørgsmålet om oprettelse af samarbejdsudvalg inden for staten måtte blive taget op til behandling, og da finansministeriet mente at kunne imødekomme centralorganisationernes ønske om at nedsætte et udvalg til at undersøge spørgsmålet, blev et sådant nedsat, og den 9. marts 1948 forelå »Betænkning angående oprettelse af samarbejdsudvalg ved statens virksomheder«.

På grundlag af denne betænkning påbegyndte man i 1949 nedsættelse af samarbejdsudvalg inden for Statsbanerne, og i oktober måned 1949 kom den officielle meddelelse om sammensætningen af hovedudvalget og distriktsudvalgene, og således er der, når dette skrives, gået en periode på fem år siden udvalgenes start, og det vil derfor være naturligt at kaste et blik tilbage over arbejdet.

Samarbejdsudvalgenes arbejde kan måske have været noget famlende, men når dette siges, må det ikke glemmes, at der ville være visse vanskeligheder ved at indpasse tanken inden for Statsbanerne, hvor man jo netop i modsætning til forholdene i privatindustrien havde et udpræget samarbejde på bred basis. Det må også erindres, at samarbejdsopgaverne ikke umiddelbart for Statsbanernes vedkommende kunne stilles i relation til opgaverne i privatindustrien, idet hele institutionens opbygning og virke må bedømmes ud fra helt andre forudsætninger.

Imidlertid er der efter de fem års forløb grund til at notere sig de nedsatte udvalgs betydning — ikke mindst under de omfattende rationaliseringsforanstaltninger, som skete sideordnet med udvalgenes arbejde — et arbejde, som stadig skrider stærkt frem.

Det er selvsagt naturligt, at alle disse bestræbelser tages op til behandling i udvalgene for at opnå den mest fornuftige løsning af problemerne, og den bedste udgang på alt dette får jo netop sin særlige understregning ved det helt afgørende, at den indflydelse på resultatet, der skal til, nødvendigvis må være udtryk for en positiv indsats fra begge parter — administration og organisation.

Hovedudvalget og distriktsudvalgene har lagt megen energi i behandlingen af problemerne, og dette arbejde vil efterhånden komme til at virke lokalt ude ved landets mange tjenestesteder, d. v. s. i en direktegående linie fra topudvalgene til underudvalgene, eller som de rigtigst benævnes »lokale samarbejdsudvalg«. Blot nødes man til i samme forbindelse at erkende, at disse lokale samarbejdsudvalgs udbygning lader noget tilbage at mangle i antal, selvom man allerede ved mange større tjenestesteder har fået oprettet sådanne udvalg.

Det er egentlig svært at give en nøjagtig vurdering af, hvorfor disse udvalg ikke er opstået i langt større udstrækning, thi



Norge

Som bekendt fejrede Norges Statsbaner sit 100 års jubilæum den 1. september, den dag for 100 år siden, hvor Norges første jernbane »Christiania—Eidsvold« blev åbnet.

Dagens højtideligheder blev indledet med nedlægnning af kranse på den første lokomotivførers grav, englænderen William Graham, som ligger begravet på Oslos Hospitals kirkegård i Gamlebyen.

Senere på formiddagen var Norges Statsbaner vært ved en modtagelse på hotel »Viking«, hvortil gaver og hilsner strømmede fra nær og fjern. Vi skal nævne, at Norsk Jernbaneforbunds formand overrakte en adresse, en dirigentklokke og en gave på 100.000 kr. til jernbanemuseet i Hamar. Formanden for Norsk Lokomotivmands Forbund overrakte et maleri af den første jernbanedirektør

På Oslo rådhus holdtes et stort festmøde, hvor kongen og kronprinsen var til stede. Desuden deltog stortingspræsidenten og repræsentanter for regeringen samt gæster fra Sverige, Danmark, Finland, England og Frankrig. Ved denne lejlighed sagde generaldirektør Stokke i sin tale bl. a.: »I 100 år har jernbanefolket i togene, ved stationerne og langs linien stået til tjeneste. Et århundrede er gået ud, et nyt går ind. Tog ruller ud. Tog kommer ind. Jernbanefolket vil fortsætte sit arbejde under vort motto: Altid til tjeneste«.

Efter festmødet kørte de indbudte i et historisk tog — vognene udlånt af jernbanemuseet i Hamar — fra »Pibervigen« station udenfor Oslo rådhus til Framnes, hvor den store jernbaneudstilling viser jernbanemateriel i fortid og nutid. Indtil udstillingen lukker den 28. september, vil dette tog befare nævnte strækning og publikum vil kunne benytte lejligheden til at rejse frem og tilbage med det historiske tog.

der kan ikke herske tvivl om betydningen i et stærkt udbygget samarbejde på de lokale områder, hvorved meget ville kunne rettes til gavn for begge parter.

Samarbejdsudvalgstanken har jo f. eks. i privatindustrien vist, at der ved denne direkte og saglige kontakt opnås fordele, som kommer arbejderne til gode. Det er måske meget naturligt at nære en vis skepsis ved indførelse af noget nyt, som man ikke rigtig kan overskue, men på den anden side kan man med rette sige, at denne skepsis skulle kunne elimineres, når man har de nuværende udvalgs arbejde at se tilbage på.

Hertil kommer, at der synes at være en stærk interesse for forslagsordningen, der for godt tre år siden, direkte afledt af samarbejdsudvalgenes nedsættelse, førtes ud i livet, idet der gennem de forløbne år siden ordningens fremkomst fra personalet er indsendt en lang række forslag af vidtfavnende karakter — ialt til dato godt 800 forslag — og der skulle derfor være grundlag for at danne sig en reel mening om nytten af at gøre en stærkt indsats for at få samarbejdsudvalgenes antal forøget.

Der ligger naturligvis det i forslagsordningen, at den indebærer en vis præmiering for antagne forslag, hvilket også er noget, man har indført med den hensigt at animere forslagernes fremkomst, og man burde måske ikke nære tvivl om, hvor den virkelige interesse ligger i forslagene. Dog kan man ikke lade være med at tro, at et sådant arbejde ville blive stærkt underbygget ved en drøftelse og bearbejdelse af de forskellige fremsatte forslag i de lokale samarbejdsudvalg, hvorved formentlig en langt større effektivitet vil kunne opnås.

Det er for så vidt en procentvis ringe del af forslagene — omkring en halv snes procent — der har fundet anvendelse, men det vil til gengæld ikke være rigtigt på dette grundlag at komme til den konklusion, at ordningen skulle være af mindre værdi, fordi virkningerne i så stor en forretning som Statsbanerne er meget vanskelige at overse for den enkelte.

Forslagsordningen og samarbejdsudvalgene bør nøje høre sammen, idet man på denne måde vil kunne få det rigtige frem, nemlig sådan at forstå, at det bliver helhedens interesse, der varetages, og ikke, som det kan ske, fremsættelse af forslag, hvis ensidighed vil virke hæmmende for ikke at sige direkte skadelige for andre interesser, som naturligt bør være informeret om og indforstået med et problems løsning.

Stort set kan man ytre tilfredshed med samarbejdsudvalgenes arbejde i de første fem år af deres eksistens, et tidsrum, som er medgået til at give arbejdet form, og det er ønskeligt, at den kommende tid må vise en fortsat udbygning af det gode forhold mellem administrationen og organisationerne. Man må heller ikke forledes til troen på, at det kan blive standende ved det nuværende, fordi der, som før nævnt, bør gøres en indsats for oprettelse af flere samarbejdsudvalg, og det må stå enhver klart, at nok skal Statsbanerne drives med størst mulig rentabilitet, men det endegyldige resultat skal ikke alene ligge i de opnåede praktiske værdier, der skal tillige fremkomme en økonomisk afkastning, hvor også personalet skal se sig betalt, og dette kan kun ske, hvis vi alle viser en aktiv interesse for sagen ved at gå ind i et sagligt samarbejde.

Kære veninde! Kære ven!

Jeg har jo lovet at skrive et feriebreve til jer fra DLF's feriehjem. I to hører jo til den store halvpart af lokomotivfolk, som endnu ikke har haft den forfriskende og vidunderlige oplevelse at feriere på jeres eget feriehjem.

Det er jo efterhånden sivet ud, at det har regnet af og til i denne sommer. En del badhoteller og sommepensionater har måttet lukke på grund af den altfor rigelige væde. Men ved I to kære mennesker, at DLF's feriehjem i år har haft den største belægning i hjemmets eksistens?

Og hvorfor? — Jo, ganske simpelt fordi jeres eget feriehjem er uforligneligt — uforligneligt i mange måder. Lad mig nævne tre af de betydeligste faktorer. 1. Beliggenheden: Kun få steder i vort land findes noget skønnere og intetsteds et mere helsebringende område. 2. Menneskene: Uanset deres sociale stilling og erhverv føler de sig som lokomotivfolk, ingen går og skaber sig for at synes eller regnes for mere end det at være et ganske almindeligt menneske. Og det er dog af den allerstørste betydning for et vellykket ferieophold, at man føler sig helt på hat med sine feriefæller. 3. Frk. Petersen: Jeg kan vist ikke sige det mere kortfattet, end jeg skrev i mit feriebreve sidste år: Vores allesammens frk. Petersen, som med sin stab af søde, unge piger sørger for gæsternes ve og vel på en måde, så hver enkelt føler det som om al hendes omhu og venlighed netop gælder denne ene — mig. Frk. Petersen er som en god veninde og mor for hver eneste gæst.

Det lyder som en almindelig reklame for en eller anden forretning, vil I måske sige? Det er ganske simpelt en kærlighedserklæring til DLF's feriehjem. Men kom nu med mig en lille tur — en hverdagstur på feriehjemmet.

En morgen da de første badegæster gik ned ad den skønne trappe som fører ned til stranden og badehuset, fik de øje på en hel del mørke punkter cirka tre hundrede meter fra land. »Punkterne« lå i tre grupper. »Punkterne« forsvandt og dukkede op i en uendelighed. Hvad kunne det være? — Gæs? — Næ, de snadrede ikke — Gæs plejer jo at kæfte så forfærdeligt op. — Umuligt var det ikke — dagen før havde to sælhunde svømmet nok så gemytligt omkring ude ved »Kohornet« — En dreng fór ind i spisesalen og forkyndte med megen stemmepragt: »Kom, kom, der er sælhunde i vandet!!«.

Lidt efter stod et halvt hundrede mennesker med og uden kikkerter og diskuterede — sælhunde eller ikke sælhunde.

»Ha, ha, ha, ha, det er edderfugle!« Det var lokomotivfører Mørch, en gammel strandjæger, som afgjorde spørgsmålet. Han

kunne se det — uden kikkert — han vidste, hvad han talte om.

I tre døgn blev edderfuglene liggende. — Samtidig med dette fuglebesøg gik der mange store makrelstimer langs strandkanten, næsten helt ind til land. Vandet »kogte« af makrel — i timevis stod de på næsten samme sted — og så snakkede man makrel og undrede sig over naturens eventyrlige mangfoldighed.

Et par dage efter humlede og boltrede et par marsvin sig ind gennem fjorden. Næste dag stod der i Kalundborg-aviserne, at de to delfiner havde vist sig helt inde ved Gisseløre, lige ud for radiostationen.

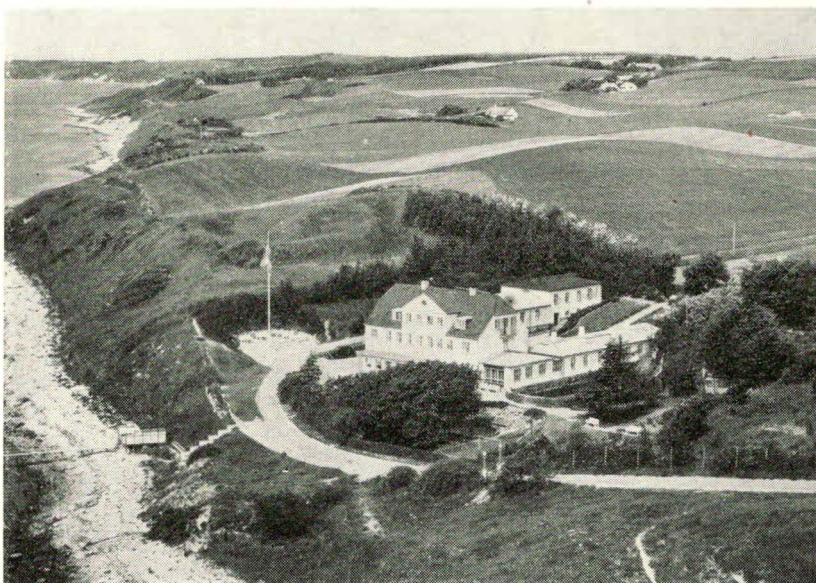
Ustandseligt oplever vi noget usædvanligt, noget helt uden for vor sædvanlige hverdag.

Morild — Har I nogensinde oplevet det betagende syn en mørk augustaften, når havet synes som en flydende ild? En uforglemmelig skønhedsåbenbaring. Kast en sten i vandet, og en lysende kurv af ildgnister hæver sig og de glimtende funker falder i skinnende buer tilbage mod vandspejlet. Øs vandet op med din hånd — strålende, luende som stjernelys driver det som gylden regne mellem dine fingre.

Sådan en aften oplevede vi ude på jeres eget feriehjem.

Tro nu bare ikke, at det kun er i og ved vandet, at tildragelser og oplevelser hænder — nej, nej. På det ca. tyve tønder land store område, som er feriehjemmets ejendom, vil I hver dag og hver time komme ud for usædvanlige hændelser — om I da har øjne og øren med.

Hvad mener I om at møde en rigtig spillevende fiskeørn — møde den på mindre end seks meters afstand? En dag kom jeg gående ad den smalle fodsti ude ved den yderste ende af »Kohornet«. Nå, ja — I ved jo ikke, hvad »Kohornet« er for noget. »Kohornet« er en 36 m høj klint bevokset med slåen og mange andre buske og trævækster.



»Kohornet« er også jeres klint. Altså — jeg gik på den smalle fodsti — på venstre hånd den høje plantage og til højre en mandshøj slænhæk.

Og så skete det. — Stien ender ved en lille platform med en udsigtsbænk. Og der på platformen sad ørnen. Jeg var ikke langt fra at få et chok. Ørnen derimod var ikke det mindste imponeret over min ringheds tilsynekomst.

Det var en kraftig pålandsvind, og som følge heraf havde ørnen ikke hørt mig komme, før jeg stod foran den. Den bredte med sindsro sine vinger ud — og uden at baske fangede den opvinden og sejlede majestætisk op over plantagens høje graner — og forsvandt. Tilbage stod jeg med en uforglemmelig oplevelse.

Foran mig på mit bord ligger en stor tot lyse bughår af en ræv — vistnok af en stor ræveunge. Denne tot og mange andre totter, som vinden forlængst har fejlet bort, har også sin lille historie.

Når man rigtig vil nyde en solnedgang ved havet, skal man ikke stå nede ved stranden, men søge højt tilvejs.

Hver aften spadserer feriehjemmets gæster op på »Kohornet« for at glæde sig over det storslåede naturfænomen, som en solnedgang set fra »Kohornet« altid er.

Altid forskellig — hver aften nye overraskende farvespil. Solen selv lader sig måske ikke se, men dens lys farver de fantastiske skyformer i alle farveskalaens nuancer. Nå — det med solnedgang må jeg lade vente til næste feriebreve. Det var de totter af en rævebug, jeg ville fortælle jer et par ord om.



Frk. Petersen melder »afgang«.

Vi havde stået på »Kohornet« i stille undren over solnedgangens farveorgie. Gæsterne var nu forlængst gået ned til hjemmet. Jeg stod alene tilbage og så det sidste gyldne lys forsvinde i synsranden over Røsnæs. Det var næsten mørkt. Jeg stod ganske stille på den smalle sti. Med et kom ræven, den har sin hule i skrænten på »Kohornet«. Den kom luntende nok så sindigt forbi, et par meter foran mig. Den havde noget mørkt, stort, i flaben — det var blevet for mørkt til, at jeg kunne skelne, om det var en fasan eller en stor kylling. Mikket forsvandt nedover skrænten med sin fangst. Jeg stod stadig aldeles stille. — Lidt efter kom en stor sort vildkat luskende — havde de to været på samme vildtbane? — Jeg rørte på mig, og katten var væk som en røg.

Tidligt næste dags morgen var jeg igen oppe på »Kohornet«, jeg ville forsøge, om jeg kunne få øje på de tre næsten fuldvoksne ræveunger, som endnu boede dernede i rævegraven. Og så var det, at jeg så totterne. Omtrent på samme sted, hvor jeg havde stået om aftenen, så der ud til at have stået en kamp. Store lyse totter af bughår lå spredt på kamppladsen. Jeg sankede en af de største op og gik videre. Jeg havde ikke gået ti skridt, før jeg igen så den vilde, sorte kat. Den stirrede på mig med sine gnistrende gule øje og forsvandt så i et par spring ind i krattet. — Havde der været kamp mellem den sorte kat og en af de store ræveunger? Havde ræveungen været på kattens jagtområde? Eller omvendt??

Men den sorte tot ligger foran mig på mit bord.

I timevis kunne jeg berette om hændelser og oplevelser, men mit feriebreve er vist allerede blevet alt for langt.

Høgene, mågerne — mylderet af de farvestrålende vilde blomster — bølgenes brusen, rislen, eller de svagt nynnende toner fra det aldrig slumrende hav. — Gæsternes smil og glade latter skaber solskin inde, selv om regnen trommer mod ruderne et par timer.

»Lille Stubbe« spiller Chopin — og der bli'r stille i stuen, selv de umusikalske tvinges til at lytte, så kønt lyder det. Gerhard Poulsen synger og fortæller, så lattertårer løber ned ad kinderne på tilhørerne. Tankelæseren sætter alle i den højeste forbavselse med sine forbløffende tricks. Fra klaveret vælder dansetoner, og man får en lille svingom før sengetid. — Alt dette og meget mere må vente til en anden gang.

Og en dag må man tage afsked med de herlige feriedage. Mange af gæsterne sagde: Det har været den dejligste ferie, jeg nogensinde har oplevet. Har vi ikke haft godt vejr? Det har jeg såmænd slet ikke lagt mærke til!

Og hver især tager sine minder med hjem — tager dem frem i stille stunder — pudser og pynker dem, alt det uvæsentlige fjernes, og mindet om en dejlig ferie bliver skønnere og skønnere for hver gang, det bliver taget frem.

Og så melder frk. Petersen »afgang« ved et slag på stationsklokken. Der vinkes og råbes »på gensyn til næste sommer«!

Kære veninde! Kære ven! Skal vi osse sige: »På gensyn på DLF's feriehjem«!

M. G.

Ændringer i signalreglementet

Ved afdelingsingeniør J. Steffensen, Signalvæsenet.

Som anført i »Meddelelser fra Generaldirektoratet« vil der med gyldighed fra søndag den 3. oktober 1954 blive udsendt ialt 11 rettelsesblade til SIR. Rettelserne vedrører fire forskellige forhold, som omtales nærmere i det følgende.

1. Afmærkning af forsigtigstrækninger.

På de nye sider 93-II og 219-III er det fastsat, at standsignaler »forsigtigstrækning følger« (signal nr. 41) normalt kun anvendes på fri bane samt ved stationernes gennemgående hovedspor og gennemkørselsspor. Endvidere er definitionerne af gennemgående hovedspor og gennemkørselsspor bragt i overensstemmelse med dem, der nu i nogen tid har været anvendt i TIB.

Ved rettelserne har man bl. a. villet henlede opmærksomheden på, at den omhandlede afmærkning også benyttes ved gennemkørselsspor, som ikke er gennemgående hovedspor; alle sådanne gennemkørselsspor vil fremtidig blive udtrykkeligt nævnt i togplanerne. Ved gennemkørselsspor tænkes i denne forbindelse på spor, der regelmæssigt befares af planmæssigt gennemkørende tog, uanset om der fra indkørselssignalet kan vises »kør igen« for tog ad det pågældende spor eller ej.

2. Håndsignal »stop«.

Som følge af et uheld på en havnebane blev der i 1953 foretaget den ændring i rangerreglementet, at stopsignal mod vejfærdslen i mørke fremtidig skulle vises som rødt lys bevæget i kreds, idet stillestående rødt lys ikke påkalder opmærksomheden i samme grad, når signalet gives på et sted, hvor det ikke ventes.

Ud fra lignende betragtninger har man nu revideret signalreglementets tre former for håndsignal »stop« (signalerne nr. 82, 88 og 99), således at disse signaler herefter altid er kendetegnet ved en bevægelse.

Signal nr. 82, der anvendes over for kommende tog, skal om dagen normalt vises med et rødt flag, der bevæges fra side til side over hovedet, og om natten normalt ved rødt lys bevæget i kreds. Ved »stor signalgivning« på stationer uden gyldigt udkørselssignal skal signalet vises på denne måde. I andre tilfælde skal signalet vises på den nævnte måde, hvor det er gørkligt, altså f. eks. ved sporarbejder, men hvis rødt flag (hhv. rødt lys) ikke haves ved hånden, kan signalet om dagen vises ved, at signalgiveren rækker begge arme i vejret og bevæger dem skiftevis hen imod og bort fra hinanden, og om natten ved at bevæge lys af anden farve i kreds (selvfølgelig helst ikke rødt lys).

Signalgiveren bør iøvrigt så vidt muligt stille sig således, at han set fra det kommende tog »falder i øjnene«, idet signalet jo — bortset fra »stor signalgivning« — ikke vises på et sted, hvor lokomotivpersonalet er forberedt på at møde et håndsignal.

Signalerne nr. 88 og 99, der vises på samme

måde, får om dagen to sideordnede former, som signalgiveren frit kan vælge imellem, nemlig een oprakt arm bevæget hurtigt fra side til side eller to oprakte arme bevæget skiftevis hen imod og bort fra hinanden. Om natten skal signalet normalt vises med hvidt lys bevæget i kreds; hvis hvidt lys ikke haves, bevæges andet lys i kreds. I forklaringen til signal nr. 88 er tilføjet, at natsignalet i faretilfælde bør vises med rødt lys, såfremt det kan ske uden at sinke signalets afgivelse. En tilsvarende tilføjelse vil blive foretaget i forklaringen til signal nr. 99, når det pågældende blad i SIR i nær fremtid skal optrykkes i anden anledning; ved samme lejlighed vil siderne 173 a/b/c blive omnummereret til 172 b, 172 c og 173.

Håndsignal »kør«.

Signal nr. 83, for hvilket der ikke længere er anvendelse, udgår nu af SIR.

4. Rangergrænsemærker.

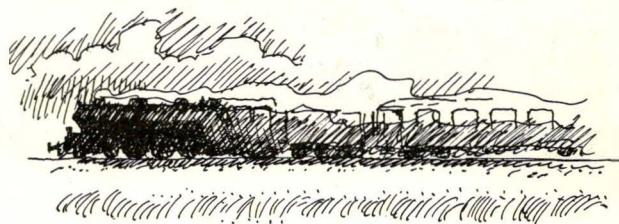
Ifølge de hidtidige regler for anbringelse af rangergrænsemærker (signal nr. 107) skulle mærket altid anbringes 50 m inden for indkørselssignalet. Hvor dette under særlige forhold står meget langt fra indgangssporskiftet, måtte rangergrænsemærket altså opstilles tilsvarende langt ude, hvilket bl. a. indebærer det faremoment, at et rangertræk kan komme så langt bort, at det bliver »glemt«. Da reglerne også i andre henseender har vist sig at være ufyldstgørende, har man udbygget og tydeliggjort bestemmelserne. De vigtigste ændringer er følgende:

Et rangergrænsemærke, der vender ind imod stationen, kan fremtidig undtagelsesvis anbringes mere end 50 m inden for indkørselssignalet, men det skal i så fald belyses i mørke.

Hvor der i forbindelse med sporudfletning el. lign. er anbragt et mod stationen vendende rangergrænsemærke såvel ved det indgående som ved det udgående hovedspor, skal mærket ved det udgående hovedspor altid belyses i mørke.

Hvor der i forbindelse med sporudfletning el. lign. findes et særligt mod stationen vendende rangergrænsemærke for det udgående hovedspor, anbringes der 50 m uden for dette mærke et mod fri bane vendende mærke, som belyses i mørke, når der ventes tog ad venstre spor.

Rangergrænsemærker vil altså fremtidig blive belyst i mørke, når de er anbragt på unormal måde i forhold til indkørselssignalet, således at dette ikke som ellers kan bruges til orientering.



A/S Frichs 100 år

Glimt fra den kendte virksomheds mange arbejdsår

En af vort lands kendteste virksomheder, A/S Frichs i Aarhus, har den 4. september passeret 100 års dagen for sin start. Megen opmærksomhed har sikkert fulgt den driftige og vel estimerede virksomhed på denne dag, og vi for vor part finder anledning til at kaste et blik på den virksomhed, hvis produkter vi som lokomotivmænd hos DSB kommer i den nøjeste kontakt med i vort daglige virke, hvor vi på alle statsbanestrækninger betjener de af Frichs byggede damplokomotiver, diesellokomotiver og motorvogne. Det er derfor naturligt, at dette blad markerer jubilæet ved at give et kort rids over virksomhedens udvikling gennem det lange spand af år. Et rids kan det kun blive, fordi hele udviklingen hos Frichs selvsagt ikke kan gøres op inden for dette blads beskedne rammer.

Da Søren Frich den 4. september 1854 startede sin virksomhed på det sted i Aarhus, hvor i dag Regina-komplekset ligger ved krydset Søndergade—Sønderallé, var den indrettet som almindelig maskinfabrik og støberi, hvor der bl. a. forarbejdedes kakkelovne, jerngangstøj til vind- og vandmøller samt forskellige landbrugsmaskiner.

Der gik ikke mange år, inden man begyndte fremstillingen af dampmaskiner og kedler samt maskinanlæg og jernkonstruktioner til den fabriksindustri, som så dagens lys i sidste halvdel af forrige århundrede.

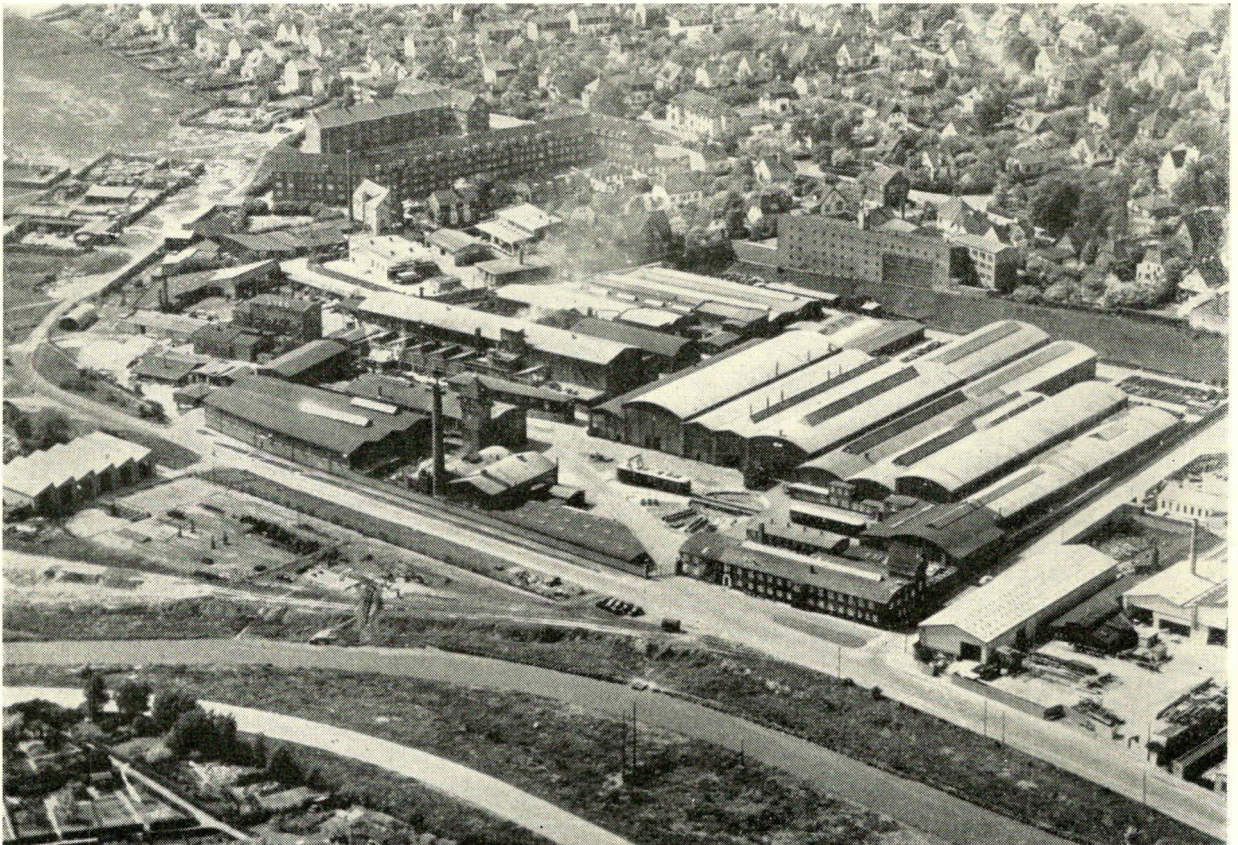
I 1885 trak Søren Frich sig tilbage og overdrog virksomheden til bygningsingeniørerne Wied og Vestesen, som videreførte den under navnet S. Frichs Efterfølgere. På daværende tidspunkt beskæftigedes der 150 mand, medens der ved dens start i 1854 kun var 26 mand.

Den 15. september 1896 ansattes maskiningeniør P. Due-Petersen som overingeniør, og med denne mand indledtes det arbejde, som i dag så smukt hævder virksomhedens plads i dansk jernindustri.

Med P. Due-Petersens personlighed og rige evner identificerer man hele virksomheden Frichs, og under hans ledelse voksede fabriken støt og skabte respekt og anerkendelse såvel indenfor som udenfor vort lands grænser.

Det er en alsidig produktion, der gennem årene er frembragt, og som den første her i landet påbegyndte Frichs produktion af dampmaskiner med ventilstyring, en produktion, som i den grad vandt tillid, så man kunne føre færdige maskiner på lager til omgående levering.

Lige efter århundredskiftet optog man fremstilling af sugegasanlæg, hvoraf talrige er leveret. Da olien holdt sit indtog som drivkraft i kraftmaskinfremstillingen, begyndte man at bygge forbrændingsmotorer, og omtrent på samme tid påbegyndtes fabrikationen af dieselmotorer.



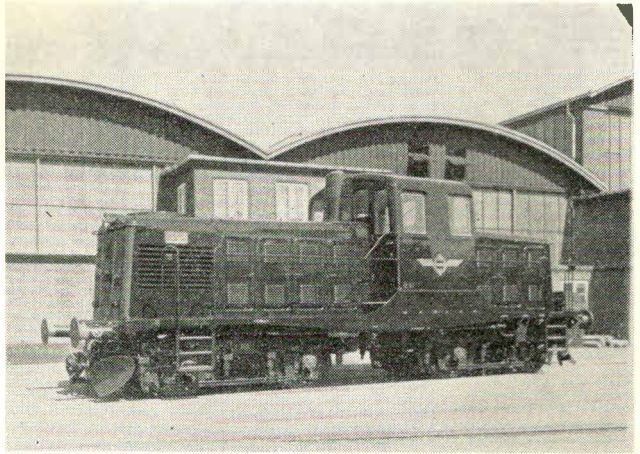
Den store virksomhed i fugleperspektiv.

Den stadig voksende produktion betingede, at virksomheden i 1912 flyttedes til sin nuværende beliggenhed vest for Aarhus ved åen, idet lokalerne ved Sønderalle blev for trange. Dette alene var dog ikke årsag til flytningen, thi hertil kom, at man i 1911 havde påbegyndt en produktion af damplokomotiver, hvortil krævedes sporforbindelse, hvilket vanskeligt kunne etableres til Sønderalle. Forholdet var nemlig det, at man i rigsdagen stærkt slog til lyd for, at landets forbrug af lokomotiver burde bygges herhjemme, og resultatet angående undersøgelserne af dette blev, at Frichs blev den foretrukne virksomhed, og efter tilfredsstillende udførelse af forskellige prøveordrer på rangerlokomotiver til Danske Statsbaner blev i 1919 sluttet den første overenskomst om levering af disses behov for lokomotiver.

Samtidig med flytningen af virksomheden blev denne omdannet til et aktieselskab med P. Due-Petersen og de tidligere indehavere J. Wied og H. Vestesen som direktører, indtil de to sidstnævnte i 1916 trak sig tilbage og P. Due-Petersen blev administrerende direktør.

Frichs har i årenes løb fremstillet 179 stk. af vidt forskellige størrelser og typer på damplokomotiver, og ordrene er effektueret både til ind- og udland. Men efterhånden er det blevet dieselmotoren, der optager den største produktion hos Frichs, og i 1925 påbegyndtes bygningen af motorer til jernbanebrug, og den første levering af sådan trækraft blev igennem vognfabriken Scandia, Randers, udført til Hads-Ning Herreders Jernbane, hvor den for tre år siden fejrede sit 25 års jubilæum og stadig bruges i den daglige drift uden tegn på alderdomssvækkelse. Statsbanerne er dog den kunde, som på dette område har skaffet virksomheden størst beskæftigelse, idet Frichs har leveret diesellokomotiver, vore kendte lyntog, og sidst, men ikke mindst den dieselelektriske motorvogn litra MO, hvor vogn nr. 100 blev afleveret til Statsbanerne for få måneder siden.

Gennem årene er fremstillet — iberegnet de, som for tiden er under udførelse — ialt 292 diesellokomotiver, dieselmotorvogne, lyntog og kraftaggregater dertil med en samlet hestekraft på ca. 140 000, hvortil kommer de i udlandet fremstillede aggregater efter Frichs konstruktioner.



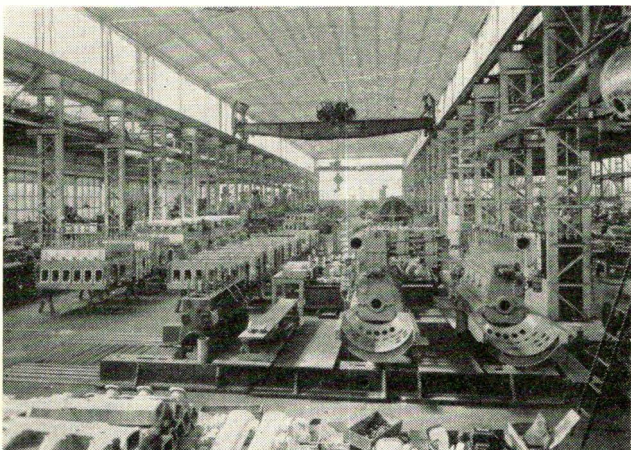
Lokomotiv på 375 hk til privatbane.

Det er dog ikke alene på jernbanemateriellets område, at virksomheden har haft en udvikling, idet man sideløbende har haft produktion af stationære og marinemotorer. Til mere end 60 danske elektricitetsværker er leveret dieselmotorer med ialt 30 000 hk. Til søs anvendes i stor udstrækning Frichs dieselmotorer både som hovedmotorer og hjælpemotorer, og dette gør sig ikke mindst gældende i skibe og færger, som sejler under splitflaget.

Udover de her nævnte fabrikationer har virksomheden naturligvis beskæftiget sig med en hel del andet, såsom dampmaskiner, kedler, beholdere, kraner, kullosseanlæg og andre jernkonstruktioner, elektriske anlæg og installationer samt jern-, stål- og metalstøbegods, og sidst er kommet til centrifugalstøbte cylinderforinger samt stålvinduer og -døre. Virksomhedens funktionær- og arbejdsantal er derfor gennem årene vokset til omkring 1000.

Siden direktør P. Due-Petersens død i 1945 har firmaets nuværende direktør J. Due-Petersen forestået virksomhedens ledelse.

Den store virksomhed kan se tilbage over en rig udvikling, som utvivlsomt vil blive fulgt op i fremtiden, og for jernbanedriftens vedkommende står sikkert opgaver foran deres løsning, som vil have den største betydning for virksomheden, hvis produktion beskæftigelses- og valutamæssigt vejer til i vor samfundshusholdning.



Fra maskinværkstedets hovedhal.



E-lokomotiver under bygning i lokomotivværkstedet.

Indtryk fra en studierejse i Tyskland

Af lokomotivinstruktør B. Kjær, Aarhus.

Af »Grosserer A. Collstrops Rejselegat« tildeltes der mig i år en portion af legatet, som anvendtes til kørsel på damplokomotiver i Tyskland.

Jernbanerne i Vesttyskland er inddelt i 16 distrikter, og det var mit ønske at foretage ture fra Düsseldorf, der ligger i Wuppertal distrikt, da det var mig bekendt, at der i denne by fandtes et godt depot, og heri blev jeg ikke skuffet, selv om de største lokomotiver ved depotet var af type 38 (T-maskiner) og altså på størrelse med vore R-maskiner.

Herhjemme fra var jeg forsynet med de nødvendige papirer og manglede kun tilladelse til kørsel på lokomotiverne, der udstedes for hvert distrikt af dettes maskinkontor.

Hovedforvaltningen i Frankfurt a. M. ønskede, at jeg meldte mig ved distriktet i Wuppertal og derfra henvistes jeg til maskinamtet (sektionen) i Düsseldorf.

Sektionsingeniøren (Bahnrat) viste mig depotet, hvortil der hører 43 lokomotiver, som alle er beregnede for hurtigtog.

Godstogslokomotiverne var stationerede ved et andet depot, der ligger i Düsseldorf-Dehrendorf.

På sektionskontoret mødte jeg to kørelærere (lehrführer), og den ældste blev stillet til min rådighed.

En lehrführer er en overlokomotivfører, der i daglig tjenstlig omtale kaldes en lokbetriebsinspektor, et navn, som forkortes til »lokbi«. Det er ikke en egentlig forfremmelse, men er udvalgte folk, som får særlige, fastsatte opgaver at kontrollere for hver måned, som f. eks. i sommertiden at tilse, om alle lokomotiver, de kommer i berøring med, er i god tjenstfærdig stand med hensyn til røgkammerets og askekassens tæthed for at undgå ildspåsættelse. Fejl ved lokomotiverne indberettes af »lokbi« på en særlig formular til lokomotivets hjemstedsdepot, og hans arbejde falder iøvrigt meget sammen med lokomotivinstruktørernes i Danmark.

Sammen med en »lokbi« planlagde vi ture med forskellige lokomotivtyper og over forskellige strækninger, da jeg var interesseret i lokomotiver med glidere som på vore N-maskiner, og jeg lærte, at glideren under en afspærring aldrig må lægges længere ud end til 60 procent.

Med et godstog, der fremførtes af et lokomotiv af type 44, der er et 3 cyl. 1 E-lokomotiv, kørte vi et godstog bestående af 98 aksler med en togvægt på 1404 tons. Fra den by, hvor vi overtog toget, var der en ca. 10—11 km lang stigning som Aarhus—Hasselager, og da togets vægt var større, end eet lokomotiv kunne trække, blev det ankomne lokomotiv beordret bagpå som skydelokomotiv, og togets samlede vægt, iberegnet de to lokomotiver, blev 1674 tons, et tal, som også opgives på bremsesedlen til lokomotivføreren.

En tysk bremseseddel opgiver, foruden det vi kender fra vore bremsesedler, også antallet af trinvis og ikke trinvis løsbare styreventiler.

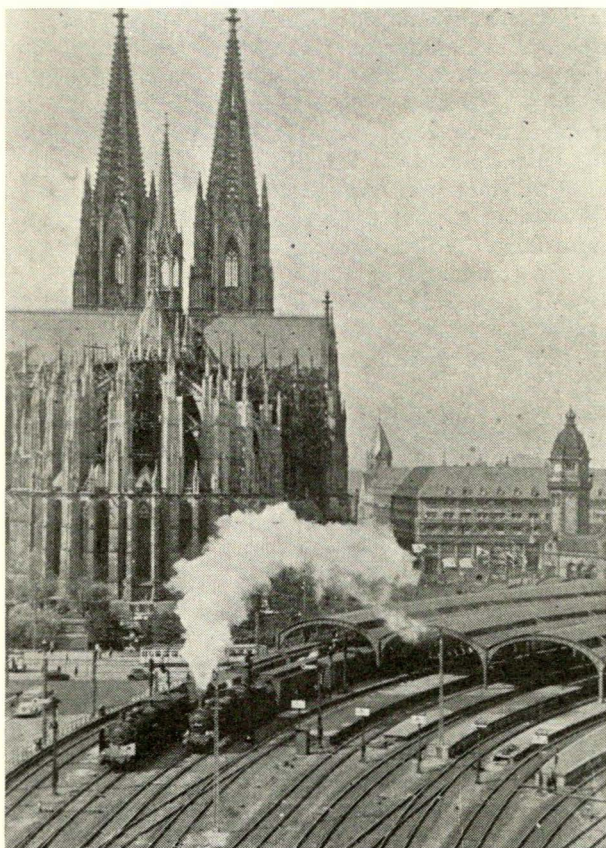
Bliver et tog forsinket, kan der fra en station eller blokpost vises et spidst trekantet signal, der betyder, at togets hastighed skal forøges for at undgå en overhaling.

En slæbende bremse i toget blev meddelt lokomotivføreren fra en blokpost, ved at blokpasseren slog håndfladerne sammen, hvorefter lokomotivføreren med et par fyldestød eller ved at hæve ledningstrykket søgte at løse bremsen, og toget fortsatte uden standsning og øget tidstab.

Møder en lokomotivfører et stopsignal, bliver han underrettet om årsagen hertil, så snart han passerer blokposten eller stationens kommandopost, ved at der vises en sort tavle med et nummer.

Er det angivne tal gældende for et foran løbende tog med en lavere hastighed, får kendskabet til strækningen og stedet for en eventuel overhaling stor betydning, dels for at undgå flere unødige standsninger og mest for at undgå et unødvendigt kulforbrug.

Den største tilladte hastighed er for alle strækninger 120 km/t, en hastighed, som lokomotiver af type 01, 03 og 05 med lethed kan køre, da de er bygget til 130, 140 og 175 km/t, og med de mange fjerntog, såsom »Rheingold«, »Mercur« o. m. a., skal der køres godt for at overholde køretiden.



Fra Kölns hovedbanegård.

Af typen 05 findes der kun tre lokomotiver, det er de lokomotiver, der i årene 1938—39 var strøm-linede og kørte mellem Hamborg og Berlin.

Under et ophold i Hagen besøgte jeg jernbane-skolen, der har til huse i en barak ved siden af depotet.

Til skolen hørte fire tidligere remisespor, adskilte fra den øvrige remise, og her stod et lokomotiv (bygget 1886), fra hvilket kun førerhuset var fjernet, og i lokomotivet var der flere snit i kedlen, snit i dom og regulator og de forskellige ventiler.

Omkring lokomotivet var der bygget en bred løbebro, så det var muligt for eleverne at følge undervisningen.

Der var en fyrkasse med et kort stykke af rundkedlen fra et bomberamt godstogslokomotiv type 44.

Der var gennemskårne modeller af mange cylinderomløb, regulatorer, »Gestra« slamudskiller o. m. a., og på et bord var der anbragt flere konstruktioner af smøreapparater med snit i, som blev elektrisk drevne, så det var muligt at følge pumpernes arbejde.

På et par bukke ved siden af lå en Nicolai-glider, hvor den ene ende var adskilt, og hvor den anden ende kunne sammentrykkes med en skrueanordning for at vise gliderens stilling i lukket og åben stilling.

Udenfor remisen stod to personvogne, hvorfra alt det indvendige var fjernet, og som langs væggene var forsynet med komplette trykluftanlæg og bremsearrangementer, som de findes på lokomotiver og vogne, og her undervistes der i trykluft.

Den væsentligste trækraft er stadig damplokomotiverne, og der er opnået en god udnyttelse af lokomotiverne.

Man har i Dortmund et maskinløb, hvor lokomotiverne løber Hamburg—Bremen—Osnabrück—

Dortmund—Düsseldorf—Köln—Koblenz—Frankfurt a. M., en strækning på ca. 700 km, uden fyrrensning, uden kultagning og uden anden opsmøring, end hvad der kan nås under et kort ophold med en »fedter«, såfremt det findes nødvendigt.

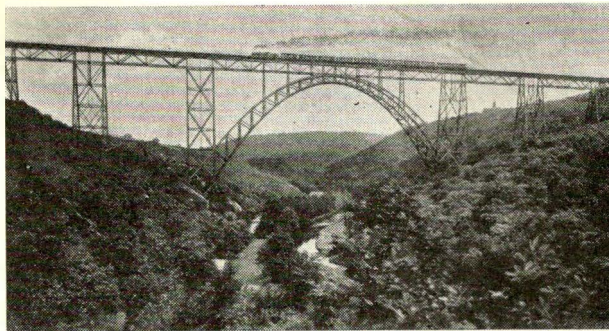
Til hvert lokomotiv hører 3 sæt personale og med personaleskifte på stationen i Dortmund kan et lokomotiv på 3 dage køre 2776 km, men turen Hamburg—Frankfurt a. M. køres altid af 2 sæt personale.

Vandtagning finder sted i Osnabrück og Köln og er ca. 16 à 18 m³ hver gang, og under vandforsyningen tilsætter lokomotivføreren selv, efter vandets hårdhed, den nødvendige mængde soda og nalcopulver, som medføres i beholdere bag i tenderen.

Kulforbruget var fra Hamborg til Frankfurt a. M. 4690 kg og bestod af gode Ruhrkul fra Herne, en kulsort med høj brændværdi.

Kulforsyningen skete fra kran, der vejede kulene nøjagtigt, og en vejeseddel, som vi kender fra vore vognvægte, blev afleveret til magasinet, hvor lokomotivføreren og magasinet kvitterede for rigtigheden på en formular, der følger lokomotivet.

Tilkobling og afkobling af et lokomotiv til en togstamme foretages af lokomotivfyrbøderen, når der ikke skal rangeres, så straks efter ankomst afkobles der og begyndes på opsmøring til næste



Tysklands højeste jernbanebro.

Müngstener broen blev bygget i tiden fra 1893 til 1897 og indviedes 15. juli 1897. Dens højde er 107 m. Vægten af jern i den andrager 5.050.000 kg. Byggeomkostning 2.700.000 mark.

tur, endnu medens lokomotivet holder på stationen, for til afslutningstjenesten hører også at aflevere lokomotivet opsmurt.

Stanglejernes oliekopper er meget store, og efter personalets udsagn er der olie nok i stængerne til ca. 2000 km.

På hovedstrækninger anvendes »Indusi«, der er en automatisk anordning til standsning af toget, såfremt lokomotivføreren overser et signal på »stop«.

Passeres et indkørselssignal med en større hastighed, end det er tilladt, vil en i sporet ved hovedsignalet liggende induktionsmagnet fremkalde en »nødbremning«, der registreres på det til hastighedsmåleren hørende indikatorpapir, med deraf følgende ubehageligheder for lokomotivføreren.

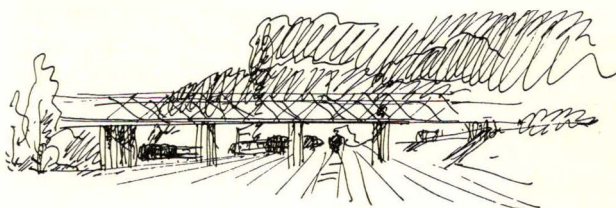
Der findes strækninger, hvor toghyppigheden er meget stor, f. eks. ind til Köln, så at man har automatisk signalgivning, og da ser lokomotivføreren alle signaler på »stop«, men når lokomotivet er lige før det fremskudte signal, og det næste interval er fri, slutter lokomotivet en kontakt, og signalet ændres til »kør«, netop så betids, at lokomotivføreren såvel i sigtbart som usigtbart vejr kan nå at se signalets nye stilling.

Flere strækninger er under ombygning til elektrisk drift, og af de fire hovedspor, der tidligere fandtes mellem Düsseldorf og Duisburg, kan nu to spor klare trafikken, fordi der på de brede autobaner transporteres store godsmængder.

I Wuppertal distrikt findes Tysklands højeste jernbanebro »Müngstener Broen«, der går over floden Wupper og ligger på strækningen Düsseldorf—Remscheid.

Motortog bliver anvendt mere og mere, og der er bygget et 2000 hk diesellokomotiv af en type, der ligner vore MY.

Det var lærerige dage, og overalt mødte jeg stor imødekommenhed.





Landsoplysningsudvalget

Mørketid — Oplysningstid

Så står atter en vinter for døren. En vinter, hvor lange, mørke aftener ligesom kræver, at der skal ske noget — og helst noget ekstraordinært — dersom ikke tiden skal falde for lang, og føles tom og indholdsløs.

Der er mange måder hvorpå man kan »slå tiden ihjel«, og de daglige annoncer i aviserne fortæller med al ønskelig tydelighed, at den mærkelige tomhed, og deraf følgende trang til adspredelse, der griber så godt som alle, når mørketiden indtræder, er et ganske godt forretningsobjekt, hvilket ikke mindst de mange danseskoler, og i det hele taget vidner forlystelsesindustriens store opsving de senere år, ganske godt herom.

Nu skal man ikke af disse linier udlede, at det, at søge danseskolerne eller anden underholdning er af det onde, tværtimod, i vor forjagede tid er det uden tvivl et gode, at der findes former hvorunder man på en fornøjelig måde, ligesom kan skubbe dagliglivets fortrædeligheder lidt til side. Meningen med ovenstående og følgende linier er da også ganske kort dette, at vi fra landsoplysningsudvalgets side gerne vil slå til lyd for, at den fremgang vi de senere år har været vidne til i oplysningsarbejdet indenfor vor organisation, i den kommende vinter tager et yderligere opsving. Med andre ord, vi opfordrer til en bedre udnyttelse af fritiden, og hermed mener vi, at selvom en eller anden form for underholdning i øjeblikket kan sprede tankerne, så gives der på denne måde dog ikke en personlig tilfredsstillelse, der virker på længere sigt, hvorimod — efter vor opfattelse — en fornuftig vekselvirkning af underholdning og undervisning, både vil virke adspredende, og samtidig give tilværelsen et større indhold.

I vort moderne samfund, rejser der sig dagligt problemer af en eller anden art, problemer, der enten direkte eller indirekte har indflydelse på vor daglige tilværelse.

Sådanne problemer kender vi alle. De kan være personlige, og i sådanne tilfælde går den, der rammes, i al almindelighed og ruger med dem selv, indtil de finder en naturlig løsning, eller eventuelt med tiden skubbes i baggrunden; men de er der stadigt.

De kan også være af mere almen karakter, for eksempel faglige eller politiske problemer, og i disse tilfælde udløser sådanne problemer i reglen mere eller mindre kraftige diskussioner, der desværre oftest ender i de diskuterendes rørende enighed om, at nøjes med at udskælde de bestående forhold mest muligt.

Nu ville det selvfølgelig være en herlig tingenes tilstand — navnlig for de, der beskæftiger sig med oplysningsarbejdet — dersom der i en artikel som denne, kunne gives nøjagtige anvisninger på, hvor-

dan dette eller hint problem vil kunne løses, men dette lader sig desværre ikke gøre. Vi kan derimod anwise en metode, der, selvom den ikke løser problemerne, giver en forståelse af, hvorledes disse opstår, og dermed den store personlige tilfredsstillelse det altid vil være, at kunne sige til sig selv, at ganske vist magter jeg ikke at helbrede, men jeg kan ved min lille indsats være med til at forebygge.

Vi kender eksempelvis alle i dag, den kedelige valutariske situation det danske samfund i øjeblikket er inde i, ligesom vi kender den forskel i opfattelsen af, hvordan situationen skal klares, de forskellige politiske partier har indtaget. Uden at ville tage del i diskussionen om, hvem der bærer skylden for de opståede forhold, så turde det være en uomtvistelig kendsgerning, at dersom samtlige — eller blot så godt som samtlige — skatteborgere i dette land, besad et mindstemål af kendskab til de specielle forhold vort samfund arbejder under, da havde vi i dag set Folketinget gøre et ærligt arbejde på at dele sol og vind lige, og ikke — som tilfældet er — været vidne til, at to store demokratiske partier nægter at tage del i det parlamentariske arbejde, ud fra rent parti-egoistiske motiver.

Også i det fagpolitiske arbejde ville et større kendskab til organisationsstrukturen være såvel gavnlig som ønskelig. Vi herhjemme bekender os til demokratiet, vel at mærke det demokrati, der bygger på det enkelte menneskes medbestemmelseret, og ligesåvel som det danske samfund bygger på denne rodfæstede demokratiske ret, bygger dansk fagbevægelse hele sit arbejde på demokratiske principper.

Men hvad nytter medbestemmelsesretten, dersom vi, der har denne ret, ikke forstår at bruge den. Det er her ikke klaret med, at man lig kællingen i det gamle ordsprog, vender særken ved nytårstid, og skifter mening og overbevisning i tide og utide. Det er her, som i alle andre tilfælde, hvor man har lidt at skulle have sagt, en absolut nødvendighed, at man underbygger sin medbestemmelseret således, at man i alle tilfælde har de nødvendige kundskaber til at vide, at medbestemmelseret også betyder medansvar.

Landsoplysningsudvalget opfordrer derfor i år, mere end nogensinde vore medlemmer til, at melde sig til et oplysningsarbejde. Vi er ganske klare over, at det ikke alle steder vil være muligt selv at oprette en studiekreds, men vi har troen på, at der ved samarbejde med andre tjenestemandorganisationer, vil kunne løses store opgaver, hvor resultatet i sig selv vil være løn nok for deltagerne.

Ligeledes findes der i de fleste større byer en A.O.F. afdeling, og da DLF er tilsluttet denne store kulturorganisation, vil vore medlemmer til enhver tid kunne deltage i de lokale arrangementer.

Endelig er der også breviskolen, hvor man med held, såvel enkeltvis som mindre grupper, vil kunne få materiale til så godt som alle tænkelige emner.

For samtlige studieformers vedkommende gælder, at landsoplysningsudvalget af sine midler yder tilskud, således at der i intet tilfælde vil kunne

siges, at det er økonomisk uoverkommeligt at deltage i et oplysningsarbejde.

Endvidere skal det nævnes, at udvalget i lighed med tidligere år, i videst muligt omfang vil være behjælpelig med råd og dåd, altså også med hjælp ved ledelse af studiekredsene, ligesom vi, hvor det er muligt, vil kunne skaffe indledere til diskussionsaftener eller lignende.

Som noget nyt har udvalget i år i tankerne, at søge startet en foredragstourne med et emne, der vil kunne skaffe almen interesse. Det endelige herom er endnu ikke fastlagt, men vil formentlig kunne fremkomme samtidig med udsendelsen af skemaer til afdelingsbestyrelserne.

Endelig vil udvalget også i år arrangere fællesbesøg på forskellige industrivirksomheder og institutioner. Det første af disse arrangementer bliver besøget på Statsradiofonien, hvorom meddelelse allerede er udsendt.

Med henvisning til denne artikels overskrift, opfordrer vi på det kraftigste afdelingsbestyrelser til at iværksætte — og medlemmerne til at deltage i et oplysningsarbejde — således at den kommende mørketid bliver en virkelig oplysningstid. Lad os alle, uanset forskelligheder i opfattelse af politik eller af vore organisatoriske tilhørsforhold, mødes i et oplysningsarbejde, hvor vi hver især gør en indsats for en personlig dygtiggørelse, der uden skelen til det egoistiske »jeg« alene tilsigter, at gavne og styrke vor gamle organisation, lad os lære at forstå vort gamle motto, at: »Enighed og hjælp er det samlende i en organisation, medens kundskaberne er det bærende!»

Med kammeratlig hilsen
P. L. V.

J. V. Christiansen.

Besøg på Statsradiofonien

Generaldirektoratet har meddelt tilladelse til, at familiefriepas til såvel ansatte medlemmers hustruer som familiefriepasberettigede børn, der ønskes benyttet i anledning af besøget på Statsradiofonien, ikke medregnes i den årlige fripasnorm, når reglerne i ordreserie A. side 149 overholdes.

Der er ligeledes meddelt tilladelse til, at ikke fripasberettigede aspiranter, der ønsker at deltage i besøget, vil kunne få udstedt fripas.

Det erindres her om, at fripassene kun vil kunne udstedes til fællesklasse, ligesom de efter benyttelsen skal stemples af foreningen og afleveres til fripasudstederen.

Efter indsendelse af tegningslisterne har der vist sig en så overvældende tilslutning, at det antal deltagere, Statsradiofonien har sat som maksimum, er betydeligt overskredet.

Imidlertid har denne institution rent undtagelsesvis tilladt, at lade besøget omfatte alle de tegnede deltagere. Under hensyn til de foreliggende omstændigheder og ud fra tidligere erfaringer som viser at mange uden at anmelde det tager familie og venner med, ser udvalget sig nødsaget til at gøre opmærksom på, at der til nævnte besøg kun bliver adgang for medlemmer og disses hustruer. Billetter til aftenkoncerten påregnes at kunne skaffes i fornødent omfang.

Vejlekassen

Tirsdag den 25. maj 1954 afholdt »Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse« (Vejlekassen) sit årlige repræsentantskabsmøde i København.

Formanden, stationsmester P. H. Pedersen, bød velkommen til gæster og repræsentanter.

Til ordstyrer valgtes forretningsfører P. Madsen, medens stationsforstander P. Højbjerg valgtes som sekretær. Ordstyreren konstaterede mødets lovlige indvarsling, hvorefter formanden aflagde

Beretning.

»Vejlekassen« har igen haft et særdeles godt år.

Der har i 1953 været en tilgang af 1222 nye medlemmer. Der har været 282 dødsfald, heraf var de 176 over 70 år. Efter aktuarens beregning skulle der have været ikke mindre end 478 dødsfald. Gennemsnitsudbetalingen har været 796 kr. Der har desuden været en afgang på 180, heraf har kun 2 været direkte udmeldelser, medens resten skyldes afsked uden pension eller skilsmisser.

Medlemstallet var pr. 31. december 1953 25327.

Det er efterhånden således, at vi i realiteten får alle de nyansatte som medlemmer og er derved solidt forankret i D. S. B.-ungdommen, 14000, altså et betydeligt flertal af medlemmerne er under 40 år.

Renteindtægten udgjorde ikke mindre end 151.999 kr., og den dækker 68 pct. af dødsfaldsudbetalingerne. Den såkaldte § 19 fond udgør nu 625.000 kr., men vi skal i alt fald op på ca. 800.000 kr., før der kan være tale om at tænke på yderligere forhøjelse af ydelserne eller andre goder for medlemmerne.

Obligationsbeholdningen er optaget til en kurs, der ligger ca. ½ million kr. under pari.

Sidste forhøjelse af ydelserne skete i 1952, den kostede en overføring på 345.594 kr. til forsikringsfonden.

§ 19 fonden må derfor, som formanden understregede, op på ca. 800.000 kr., før der kan foretages et nyt fremstød; men vi er altså godt på vej, og medens andre lignende foretagender har måttet forhøje kontingenterne for at kunne præstere den hidtidige ydelse, har »Vejlekassen« i de sidste 16 år gang på gang sænket kontingentet og forhøjet ydelserne.

Regnskabet godkendtes uden at nogen begærede ordet.

Valgene.

Formanden, stationsmester P. H. Pedersen genvalgte med akklamation. Som stedfortræder for forretningsføreren nyvalgtes overtrafikassistent M. S. Lynge, idet billetkasserer P. K. From Hansen ønskede at træde tilbage. Til revisor genvalgtes overportør Mikkel, Viborg, med overmatros V. E. Hansen, Korsør, som suppleant.

Som følge af, at kassens hele obligationsbeholdning nu er samlet i een bank, Arbejdernes Landsbank, vedtoges nogle redaktionelle ændringer i vedtægterne, således blev slutningen af § 16 ændret til: Forretningsføreren kan hæve indtil 30.000 kr. månedlig på bankkontoen (tidligere 15.000 kr. på hver af de 2 bankkonti). Herefter sluttede mødet.

P. Madsen,
mødets ordstyrer.

P. H. Pedersen,
formand.

L. M. Poulsen,
forretningsfører.



Tak

Hjertelig tak for den venlige deltagelse ved vor kære mand og fader, pensioneret lokomotivfører C. Skjoldager-Nielsens begravelse. Tak for de smukke kranser.

Inger Skjoldager-Nielsen.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

A. N. Libner,
lokomotivfører,

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes.

C. Christensen,
lokomotivfører,
Esbjerg.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 13-10 frabedes venligst.

C. G. Loving,
Helgoland mdt.



Forfremmelse til lokomotivførere pr. 1-10-54.

Lokomotivfyrbøderne:

A. E. Jensen, Aalborg, i Korsør.
J. Larsen, Esbjerg, i Nykøbing F.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-10-54.

Lokomotivførerne:

F. A. Knudsen, Korsør, til København Gb.
H. C. Fischer, Korsør, til København Gb.
H. R. Pedersen, Nykøbing F, til Korsør.
P. A. Overgaard, Padborg, til Sønderborg.

Lokomotivfyrbøderne:

P. N. Jørgensen, Roskilde, til København Gb.
A. P. Mikkelsen, Gedser, til København Gb.
P. D. Jørgensen, Slagelse, til Helsingør.
J. Pedersen, Gedser, til Kalundborg.
N. J. Buch, Skanderborg, til Slagelse.
T. Nielsen, Padborg, til Sønderborg.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-10-54.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

Georg Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.
B. K. S. Tinndahn, København Gb, i Roskilde.
A. Hansen, Korsør, i Korsør.
I. P. Nørreskov, København Gb, i Roskilde.
E. E. Frederiksen, København Gb, i Gedser.
H. R. J. Skov, København Gb, i Gedser.

Afsked.

Lokomotivfører M. Nielsen, Svendborg, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-54).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-6-54.

Lokomotivmester C. D. Walkusch, Johs. Jensens Alle 4, Fredericia.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-8-54.

Pens. lokomotivfører J. C. Hjorthøj, Jægergaardsgade 128, 1., Aarhus.

Pens. lokomotivfører B. Fischer, Villa »Hermes«, Lundevej 55, Kalundborg.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Esbjerg: formandens navn og adresse rettes til:

L. Villumsgård, Nørregade 1, st., th.

Lommebogen 1955

Ved udgivelse af foreningens lommebog for 1955 vil foreligge et lille restoplæg, hvoraf eventuelt interesserede vil kunne erhverve sig et eksemplar til fremstillingsprisen, som i år er 4,75 kr. Opmærksomheden henledes på, at lokomotivfyrbøderaspiranter har fortrinsretten til dette restoplæg. Bestilling indsendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Ved enkeltbestillinger kan betaling sendes i frimærker; ved større bestillinger bedes den indsendt på foreningens girokonto nr. 245 42.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

Uddeling af understøttelse

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50—100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af lokomotivmænds enker.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningskemaer kan fås på foreningens kontor, de må senest den 15. november være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom midt i december.

H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

Forlang

KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

H. KONGGAARD

Murermester

Entreprenør

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

Vand-

Gas- & Lysinstallationer

Telf. Nyborg 144, 381-1144

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs

VINSTUE

anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Nyborg Liggistemagasin

K. Jacobsen Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse el.

Ligbrænding. Grdl. 1897

v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager

Nørregade 13 . Tlf. 1060

Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur

Direkte Salg fra Driyhus

Ingen Butiksteje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

P. Mainz

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 20720

Thorvald Torntoft

AARHUS

Frederiks Alle 116 Tlf. 2551

**Isenkram.
Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer**

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 25322

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

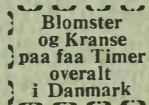
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Indskudskapital ca. 44 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør
til DSB



Aarhus

Amtstidende

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

✕ Paa faa Timer
overalt i Verden

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

A/s Kulimporten Dania

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Andersson & Bardram A/s

Studivestergade 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB