

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 12

20. JUNI 1955

55. 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

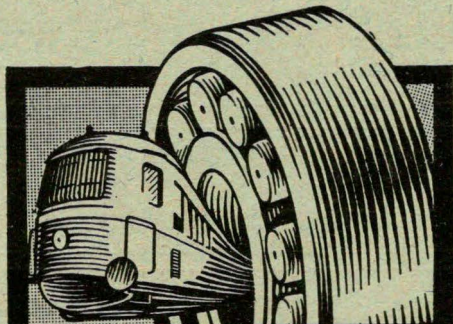
Vandforsynings- og
vandbehandlingsanlæg
til lokomotivfødevand

Elektrolytisk vand-
behandling
Pumper . Ventilation

Generalrepræsentant for
National Aluminate Corp.
(Nalco)

J. Krüger A/S

KØBENHAVN K
Christians Brygge 22 . Tlf. 4726
Telgr.: Softwater



Naar det kommer an paa

DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer

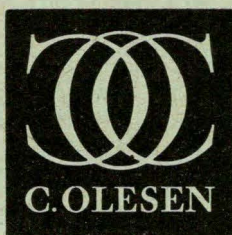
OPTIKER

Felix Schmidt
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fielstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverander



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser Husk Marketenderiet Hurtig Betjening
Telefon 12 32 Ærbødigst Viloft

Importkompagniet ^{A/S}

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

B O G T R Y K
L. A. Jørgensen
Rosengaarde 13

Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHS

Elegante Kjoler og Smoking

udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513



Odense Pilsner
den mest velsmagende

1/5 ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni ^{A/S}

Hans Nielsens Maskinfabrik

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB

Andersson & Bardram ^{A/S}

Stuistræde 10 . Tlf. 8638 . København K
Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA ^{A/S}

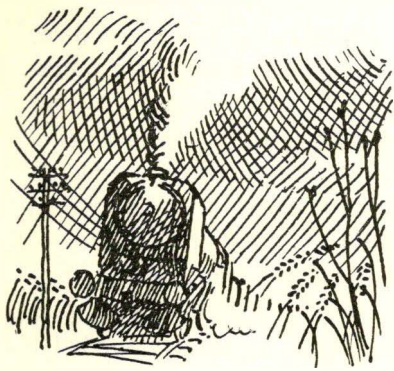
RANDERS

THÜRMEERS
originale Snittøj

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. 12 - 55. ÅRGANG

20. JUNI 1955



Indhold:

Mellem os sagt —	133
Nordisk nyt	134
Fra arbejdspladsen	135
Danske Jernbaners Afholdsselskab	136
Arthur Deakin in memoriam	136
De amerikanske jernbaner	137
Rapid-lokomotivet	138
Diesellokomotiv med to førerpladser	140
Et ikke helt almindeligt rangerlokomotiv	140
Møde hos de svenske lokomotivmænd	141
Nye signaler	141
Ny færge til Helsingør—Hälsingborg-overfarten	142
Et lille billigbogs-jubilæum	143
Jernbaneskolen	143
Tak	144
»Lanternen«	144
Personalialisten	144
Medlemslisten	144
Københavns Jernbane Orkester af 1921	144
Statsbanepersonalets Sygekasse	144
Statsanstalten for Livsforsikring	144



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.

Mellem os sagt — !

En del af vore medlemmer og måske også nogle uden for denne kreds vil temmelig sikkert ryste på hovedet, når vi atter beskæftiger os her i bladet med tildeling af fridage til lokomotivpersonalet. De, der kender os, vil til gengæld være klar over, at vor genoptagelse af problemet må skyldes ganske særlige forhold. Af natur er vi imod stadig at skulle beskæftige os med en overenskomst, som kun er cirka fire år gammel, ligesom vi afholder os fra at reagere overfor en enkelt misligholdelse af en aftale, idet vi almindeligvis betragter sådanne tilfælde som et fejltrin begået under dagens hastige arbejde. Men de seneste tiders henvendelser vedrørende 2. Distrikts fortolkning af fridagsbestemmelserne og de mange bebrejdelser, vi modtog om samme problem under fællesmøderne i februar—marts måned, kalder os på ny frem i denne sag.

Efter dagligt gennem fire år, fra 1947 til 1951, at have beskæftiget sig med den ene fridagssag efter den anden, fordi man i distriktet pludselig havde fundet anledning til at se bort fra den bestående aftale af 1944, måtte vi efteråret 1951 optage forhandlinger med Generaldirektoratet for at få en ende på de ganske meningsløse forhold, der efterhånden opstod, og som betød ganske urimelige tilstande for personalet foruden et unyttigt stort administrationsarbejde fremkaldt af en tendens til ustandselig at rette på de indsendte tjenstetidsopgørelser uden hensyntagen til den trufne overenskomst. Forhandlingerne blev således ikke fremkaldt fra vor side, men da vi gengæld altid stiller os beredvillig og stiller forhandlingens vej i højsædet for alt organisationsarbejde, meldte vi os for at få en klarhed på sagen.

Som vi allerede den gang gav udtryk for, kan man kun teoretisk sammenligne tjenstemandens vilkår med de vilkår, der bydes arbejderne i privatindustrien, og selv om man derfor søger at stille disse to samfundsgrupper ens med opstilling af love og bestemmelser, viser der sig i praksis noget helt andet, og ikke mindst for den tjenstemand, for hvem mødetider forekommer i alle døgnets timer, og for hvem fyraftensklokken ikke kimer på samme tid som for andre. Bedre bliver det ikke, når den pågældende kun er underkastet 8-timersbestemmelsen som en gennemsnitsnorm og dagligt kan have en arbejdstid på 10 timer samt en samlet arbejdstid efter et passende hvil på 12 timer. Teoriens mangler overfor praksis giver sig yderligere udtryk i de udligningsbestemmelser, der er fastsat for såvel overtid som for fridage, efter hvilke der gives ledelsen ret til at benytte henholdsvis den efterfølgende og de to efterfølgende måneder.

Disse kendsgerninger gjorde sig da også gældende, da fridags-sagen på ny skulle til forhandling. Selv om der fra administrationen nok så optimistisk blev tilkendegivet, at man nu ville tilrettelægge kørselsfordelingerne med det antal fridage (60—61), som tjenstemanden tilkom, og at fridage indlagt af hensyn til tjenestens art og arbejdets karakter i fremtiden skulle benævnes »hviledag« eller »frihed«, således at man til enhver tid, var klar over, hvad der var ordinær fridag og skulle beregnes som sådan, måtte man fra samme side på et givet tidspunkt have et udvalg til udarbejdelse af særlige underbestemmelser for personalet,

Norge

Kollektiv opsigelse.

I følge »Jernbanemanden« har Statstjenestemandskartellet i Norge afsluttet sine lønforhandlinger med staten, og resultatet blev en gennemsnitlig lønforbedring på cirka 5 pct.

Under forhandlingerne rejstes yderligere krav om forhøjelse af de generelle lønninger, men dette blev afvist fra statens side med den begrundelse, at man ikke under den herskende økonomiske situation kunne gå i spidsen med at hæve lønningerne og omkostningsniveauet og fordi der ikke inden for privatindustrien skal foretages lønregulering i 1955 ud over det, der eventuelt tilkommer gennem pristalsreguleringen.

Med denne kendsgerning for øje gik organisationernes forhandlere stærkt ind for et bindende tilsagn fra statens side for at skabe et grundlag og bedst mulig udgangspunkt for senere forhandlinger.

På baggrund af dette og fordi kartellet i samråd med de tilsluttede forbund bør iværksætte omfattende forberedelser med hensyn til indsamling og udarbejdelse af statistiske beregninger m. v., kan forhandlingerne med staten om generelle lønforhøjelser ikke finde sted før til efteråret. Under disse forhandlinger vil kartellet fremsætte krav om hævnning af tjenestemandenes lønniveau således, at de bringes på linie med lønmodtagerne i arbejdslivet forøvrigt. Kartellet vil i den forbindelse kræve ændringerne gennemført fra det tidligst mulige tidspunkt.

Såfremt forhandlingerne resulterer i et forslag, som forhandlerne og kartellets repræsentantskab kan anbefale, vil sagen på sædvanlig måde blive sendt kartellets medlemmer til urafstemning. I modsat fald vil kartellet opsiges stillingerne. Det samme bliver gjort, såfremt et anbefalet forslag bliver forkastet af medlemmerne.

Statens tjenestemænd har en opsigelsesfrist på 3 måneder. Myndighederne kan desuden, hvis der foreligger organiseret opsigelse, forlænge opsigelsestiden med yderligere 3 måneder.

stadig under hensyn til de specielle arbejdsvilkår. Medens disse underbestemmelser blev nedlagt i en særlig aftale på fire punkter, blev der såvel under hovedforhandlingerne som i det nye udvalg givet udtryk for, at man naturligvis ikke skulle tilside-sætte de almindelige bestemmelser i ordresamlingen — serie A. Bestemmelserne i de fire punkter skulle alene være en ventil for reglerens anvendelse i det praktiske liv.

I erindringen om, at det var Statsbanerne, som uden først at tale med organisationen pludselig en dag indførte en for os ganske ukendt praksis ved tildeling af fridage, og at det ligeledes var Statsbanerne, som fremsendte forslag om nye fridagsbestemmelser, da vi havde henstillet, at de eksisterende blev overholdt, står vi i dag ganske uforstående over for, hvorfor vi påny skal til at kives og strides, fordi 2. Distrikt eller i hvert fald en enkelt mand i distriktet har fundet anledning til at se bort fra en truffen aftale. Vi skal gerne i denne forbindelse påny henled opmærksomheden på, hvem det var, der ønskede fridage udover den årlige norm benævnt med hviledage eller frihed.

Vi har allerede på nuværende tidspunkt tilskrevet Generaldirektoratet med anmodning om en snarlig forhandling og forhåbentlig afklaring af denne sag. Hvad det er, der er galt i 2. Distrikt, det ved vi ikke, men umiddelbart får man det indtryk, at det i væsentlig grad skorter på samarbejde mellem de personer, som opstiller kørselsfordelingerne, og de personer, som dagligt gennemgår personalets indsendte tjenestetidsopgørelser. Nogle kørselsfordelinger fremsendes med påtegning om, at fridage udover normen er indlagt af hensyn til tjenestens art og arbejdets karakter, uden at man overhovedet gør opmærksom på, hvad det er for fridage, og uden at man overhovedet tager hensyn til, at disse dage efter Statsbanernes eget forslag og ifølge den trufne aftale skal bære en anden benævnelse. Og da de ikke gør det, bestemmer den tjenestemand, som har det daglige gennemsyn af tjenestetidsopgørelserne, selv hvornår en fridag er ordinær fridag, eller hvornår han finder den egnet til at være en udlignende fridag. Enhver kan sige sig selv, at sådanne forhold ikke alene er urimelige, men også utålelige. Gang på gang kommer en opgørelse tilbage overstreget med rødt eller sort, tilføjet nye tal og med oplysning om, at nu er den ordinære fridag taget ud af beregningen, og den oprindelige overtid er samtidig udlignet. Alt dette sker uden hensyntagen, ikke alene til fridagsbestemmelserne, men også til overtidsbestemmelserne i ordre A.

Mellem os sagt er lokomotivpersonalets tjenstlige forhold meget vanskelige. Det ved den, som er eller har været aktiv lokomotivmand, og det ved de mennesker, som forestår tilrettelægning af kørselsfordelingerne, men hvorfor så ikke efterkomme de retningslinier, parterne engang er blevet enige om, fremfor fortsat at skabe irritation og uheldige tilstande ude på arbejdspladser. En god vejledning i kundebetjening og trafikervhervelse er et af de nyeste resultater fra troen på og ideen om, at samarbejde mellem administration og personale tjener etaten bedst. Men det er ikke nok alene at appellere til personalet på denne måde, der må også vises en ærlig vilje til at dyrke dette samarbejde af de mennesker, det er blevet betroet at varetage og fortolke overenskomsterne.

ARBEJDSPLADSEN

Aarhus Maskindepot

I lighed med en tidligere indsendt artikel »Fra arbejdspladsen« kunne jeg have lyst til at skrive noget om maskindepotet i Aarhus, som eventuelt kunne interessere lokomotivmænd, der ellers ikke færdes på disse kanter.

Remisen i Aarhus ligger i Mølleengen mellem stationsområdet og godsbaneterrainet. Den består af lokomotivremise og motorremise med hver sit værksted og dertil hørende personale. Andre bygninger og anlæg, som findes, beskrives nedenstående. Først skal der siges noget om lokomotivremisen og dens forskellige anlæg. Her har vi 16 spor med plads til 29 store maskiner, og på stykket mellem lokomotivværkstedet og motorremisen er der plads til endnu 4. Dertil kommer lokomotivværkstedet med plads til 2 store maskiner, hvilket vil sige, at ca. 35 maskiner kan komme under tag. På spor 18 er der placeret et kombineret udvaske- og spuleanlæg. Dampspulingen foregår på de to øverste spor. Man har før brugt vand fra udvaskemaskinerne, men efter at vandet er tilsat Nalco, benyttes andet vand, hvortil er tilføjet en smule solarolie. Udvasningen af maskinerne har ikke sin bestemte plads og foregår forskellige steder i remisen. Mindre reparationer af maskinerne udføres på stedet, hvorimod de større reparationer såsom nedtagning af hjul eller stempelestersyn foregår i lokomotivværkstedet, hvor man har både sænkegrav og løbekran til hjælp. I værkstedet står også den store 30 tons kørekran med værktøjsvognen klar til brug og udrykning. Nogle steder i remisen og blandt andet i lokomotivværkstedet er man begyndt at sætte lystofrør op, disse giver noget mere lys i remisen, hvilket er til stor hjælp for personalet under eftersyn, opsmøring eller reparationer.

Efter endt tur kommer vi ad indkørselssporet til 2 renesspor for henholdsvis store eller små maskiner. Forinden rensningen tager vi kul under en kulbro. Denne dækker flere spor og har fire styrttragte, hvoraf dog kun to benyttes. Tipvognene bliver fra kulgården ført op på broen ved hjælp af et kædetræk, som griber i en gaffel på vognene. Herfra styrtes kullene i tragten og denne påfyldning er let og smertefri for lokomotivfyrbøderen. Kullene bringes fra Aarhus havn til kulgården i Ps vogne, disse er specielt til formålet lavede vogne, som kun må køre mellem disse to områder. Forbruget i kulgården er 100 tons i døgnet.

Dernæst kører vi til rensegraven, og efter endt rensning og vandtagning kører vi på drejeskiven (vest for remisen findes en reserve). Ad et kort spor kommer vi til sandpåfyldningsanlægget, her passerer vi en fotocelle, der straks sætter et blinklys i gang indenfor porten til underretning for skydebromanden, som straks kommer og bringer os i hus.

Så er der motorremisen, som før kun var en mindre del af foretagendet. Denne har i de sidste

år haft en rivende udvikling, og det skal snart vise sig, at man inden få år får brug for en udvidelse. Her beskæftiges et stort personale med eftersyn og rengøring af motorvognene såvel udvendig som indvendig, og der er flere håndværkere her end i lokomotivværkstedet.

I hovedbygningen ligger kontorer, opholdsrum, jernbaneskole for uddannelse af lokomotivpersonale, frokoststue for remisearbejdere m. m. I enden af bygningen har vi magasinet med alt., hvad dertil hører.

Denne hovedbygning undergår for tiden store forandringer, den er langt fra tidssvarende, og pladsen var blevet for snæver, der måtte udvidelser til, og der blev derfor opført to bygninger, hvoraf den ene rummer skabsværelser og vaskerum for lokomotivførere og remisearbejdere, henholdsvis første sal og i stuen. Disse skabsrum er holdt i lyse farver, og der er rigelig plads mellem skabene til omklædning. Den anden bygning er beregnet for fremmed personale og ligger ud mod vejen. Umiddelbart indenfor hoveddøren har vi vaskerum, toilet og skab for snavset tøj (som selvfølgelig ikke må medtages på værelserne). Eventuel støj herfra vil ikke kunne forstyrre de sovende.

Der er 12 værelser, og disse er hyggelige og tiltalende med farvetrykte billeder på væggene, en kombineret seng og briks med magasin ved fodenden, som gemmer dyner og tæpper efter brugen. Her er forbilledet for de værelser, som lokomotivmænd ønsker sig ved ophold på fremmed depot.

I denne sammenhæng bør fremhæves lokomotivmester P. J. Hansens positive indsats for at bevare overnatningsbygningen og dens lokaliteter i forbilledlig stand.

I hovedbygningen skal der laves nye kontorer, skabsrum og vaskerum for lokomotivfyrbødere og håndværkere, og desuden bliver der i et stort lyst lokale i stueetagen marketenderi, hvor man kan spise sin medbragte mad til en kop kaffe, der vil også kunne fås en lille varm ret eller en madpakke mod bestilling. I andre lokaler i bygningen vil der blive skole, reservestue og opholdsrum m. m.

Foran hovedbygningen er der en rundkørsel om en grøn plæne, og lige ved siden af har vi kedelhuset med en stor og en lille kedel, de er stokerfyrede og leverer varme til alle maskindepotets bygninger, varmt vand til badning og rengøring og ikke at forglemme varmen til vognristen i fyrings-sæsonen. Sidste vinter var den store kedel i uorden, og man benyttede sig så af en P-maskine i remisen, og på vognristen havde man en D-maskine for at skaffe den fornødne varme, men i sommermånederne kan den lille kedel ordne det hele, så maskinerne bliver frigjorte til kørsel på strækningen.

Ved siden af kedelhuset findes en barak, som benyttes til skabsrum og vaskerum for remisearbejdere og lokomotivfyrbøderaspiranter. Denne pynter ikke i landskabet og kan sikkert også snart se nedrivning i møde, hvilket vil give god plads til andet formål.

Foran lokomotivførernes og remisearbejdernes hus er der en del bygningsrester, som vel også en dag bliver fjernet.

Ud mod vejen ligger et lille kønt anlæg, som nok engang har skullet glæde personalet, men som nu er pakket inde mellem høje buske på den ene side og kedelhuset med dets brændsel og slanger på den anden side.

På denne store arbejdsplads findes et stort personale, som består af: 8 lokomotivmestre, 2 lokomotivinstruktører (1 i damp- og 1 i motortjenesten), 212 lokomotivførere, 5 motorførere, 78 lokomotivfyrbødere og 5 lokomotivfyrbøderaspiranter. Af håndværkere er der 48 i lokomotivværkstedet og 52 + 11 udlånte fra Centralværkstedet i motorremisen. Der er 8 remiseformænd, 144 faste remisearbejdere og 34 ekstrarfolk. Dette giver ialt 607 mand, og det er klart, at så mange mennesker må arbejde sammen, hvis resultater skal opnås, derfor mødes vi i et fællesudvalg for at diskutere og hjælpe hinanden, og det går gerne gnidningsløst, selvom der er store ting for. I det hele taget hersker der en god ånd og et godt kammeratskab her ved depotet.

Skulle kendere af forholdene finde flere mangler her, så er det sikkert rigtigt, men dette skulle kun være en lille kort beretning, så alt kan jo ikke komme med.

Lokomotivfyrbøder *Willy Poulsen*.

Danske Jernbaners Afholdsselskab

I dagene 4. og 5. juni holdt Danske Jernbaners Afholdsselskab årsmøde i Esbjerg.

Formanden, togfører M. K. Thomsen, Fredericia, omtalte i sin beretning de trange økonomiske kår, selskabet fristede. Den medlemsmæssige tilslutning til afholdsbevægelsen i det forløbne år havde været vigende, hvorfor han alvorligt appellerede til mødets deltagere om at øge aktiviteten for at hverve flere medlemmer. Året 1954 udviste en tilbagegang i medlemstallet på 32. Bevægelsen har sine vanskeligheder med at få ungdommen gjort interesseret, og selskabets kredse pålagdes at lægge særlig vægt på agitationen på dette felt. Hertil vil man søge fremskaffet et tonefilmsforevisningsapparat, idet man nærer forventning til positive resultater ved fremvisning af oplysende og underholdende film.

I lighed med f. eks. Sverige har afholdsbevægelsen i Danmark oprettet et forsikringsselskab, hvortil DJA har givet sin tilslutning, dog med forbehold overfor forsikringsvirksomhed, som i forvejen varetages af jernbaneorganisationernes forsikringsforeninger. For DJA's vedkommende ligger her et arbejdsfelt på ansvarsforsikringens område, ligesom der for andre forsikrings vedkommende bør kunne forventes tilslutning fra medlemmers side, som ikke kan opnå forsikringer i jernbaneorganisationernes forsikringsforeninger (ekstraansatte o. l.).

Forsikringsselskabet stiftedes den 7. maj d. å. og lægger ud med sin virksomhed fra 1. august. Landsforbundet skal stille en garantikapital på 200 000 kr. og heraf er indbetalt 50 000 kr. DJA's kredse støtter foretagendet ved tegnede andele.

Beretning og regnskaber godkendtes enstemmigt af årsmødet og valgene til forskellige tillidshverv formede sig som genvalg.

Arthur Deakin in memoriam



Søndag den 1. maj afgik International Transportarbejder Forbunds 64-årige præsident Arthur Deakin ved døden. Under en 1. maj-tale i Leicester sank Deakin sammen på talerstolen og udåndede kort efter.

Arthur Deakin var en kendt personlighed inden for den engelske fagbevægelse og i det internationale organisationsarbejde. Han var præsident for De samvirkende Fagforbund i England og tillige præsident for ITF. Som en bitter modstander af kommunismen i alle dens former tog han del i det ledende arbejde ved at stifte den frie faginternationale, da det stod klart, at den gamle verdensorganisation var ved at udvikle sig til et kommunistisk propagandainstrument.

Deakin var født i Sutton Coldfield ved Birmingham den 11. november 1890. Da han var 10 år gammel mistede han sin far, og han flyttede umiddelbar efter til Merthyr Tydfil i Syd-Wales, hvor han fortsatte sin skolegang til sit 13. år. Herefter måtte han begynde at arbejde for en løn af 4 shilling om ugen, og efter det 16. år måtte han klare sig selv for en løn af 1 pund om ugen. Til denne usle løn krævede arbejdsgiveren 80 timers ugentligt arbejde, og det er derfor intet under, at Deakin allerede i 17 års alderen tog aktiv del i organisationsarbejdet for at forbedre vilkårene for sig og sine kammerater. Hans fagforeningskarriere begyndte i Flintshire i Nord-Wales, hvor han arbejdede på et stålværk. Den sparsomme fritid benyttede han til at studere fagbevægelsens historie samtidig med det aktive organisationsarbejde, hvortil han allerede i 1919 blev udpeget til fast funktionær. Da fjorten transportarbejderforbund omfattende havne-, kanal- og vejtransport i 1922 blev sammensluttet til Transport and Generalworkers Union med Ernest Bevin som generalsekretær, blev Arthur Deakin valgt som ombudsmand for Nord-Wales. Herefter fulgte tildelingen af mange betroede tillidshverv. I 1932 blev Deakin ombudsmand i London og i 1935 valgtes han til forbundets næstformand. Da Ernest Bevin i 1946 afgik som formand, rykkede Deakin ind på hans plads.

Arthur Deakin var overalt beundret for sine store menneskelige egenskaber, og mindet om ham vil blive bevaret inden for de organisationer, som har haft samarbejde med ham.

De amerikanske jernbaner anvender elektro-»hjerner« på godsbanegårde

Af Jørgen Petersen.

Union Pacific jernbaneselskabet installerer nye automatiske elektro-kontroller til skiftespor og sammenkobling af godsvogne på sit 42-spor anlæg i North Platte, Nebraska.

Disse automatiske kontroller forventes at ville spare millionbeløb på vognenes vedligeholdelseskonto og reducere fragtreklamationerne.

Systemet er vokset ud af krigstidens anvendelse af elektroteknik og radarudstyr og betegnes som et stort skridt fremad inden for tryk-knapkontrol og kaldes populært elektro-»hjerner« eller selvtænkende kontrol.

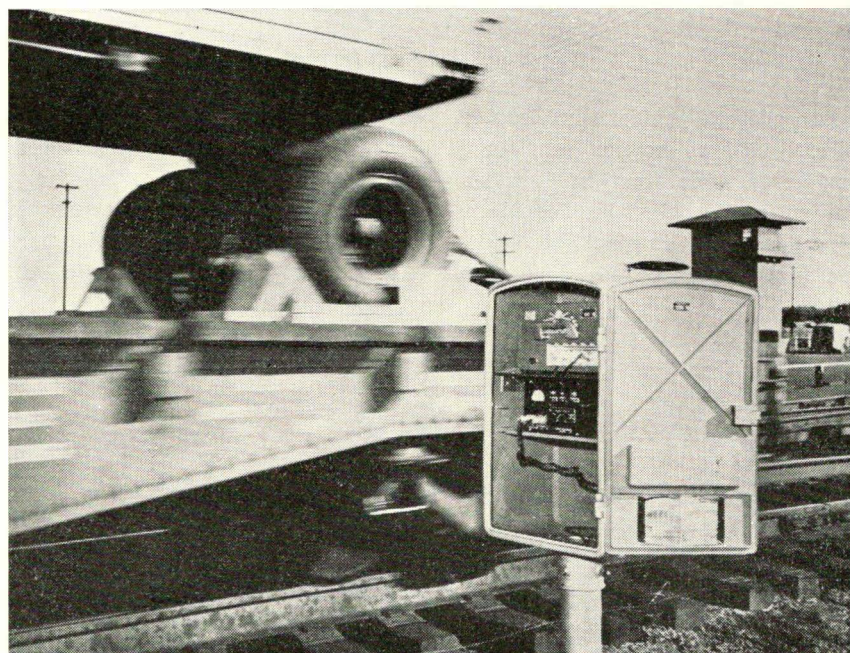
Elektro-speedometeret måler en kørende godsvogns fart og meddeler den til »hjernen« i kontrollårnet, der bremser den til en passende fart og leder den ind på sporet, hvor den tilkobles den holdende stamme med en fart af kun 5 km i timen. Elektro-»hjernen« udelukker den gentagne menneskelige fejltagelse at sende vogne op i hinanden med stor fart og ofte ødelægge både materiel og ladning. Selve instrumentet er lavet af Union Pacific Railroads i samarbejde med Reeves Instrument Corporation — det forener den kendte elektroteknik med nye radarprincipper på samme måde, som det allerede er forekommet indenfor mange felter i industri og transport.

I almindelig rangerpraksis skubbes godsvognsstammerne på banegårdene op ad en skråning, og her frakobles vognene een efter een for derefter frit at løbe ned og fordeles på de forskellige spor. Vognenes fart er udelukkende afhængig af skråningens fald.

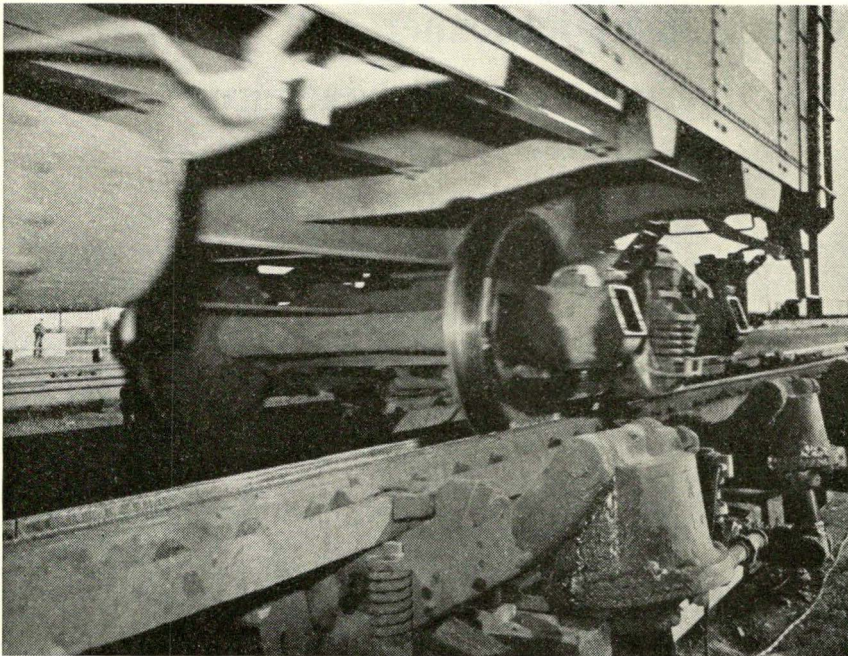
På godsbanegården i North Platte, hvor vognene fordeles på 42 forskellige spor fra den gennemgående linie for at skilles og samles i nye stammer, overtager elektro-»hjernen« ansvaret, så snart vognene skubbes op på skråningen. Idet vognene frakobles og kører ned, kontrolleres farten, og den meddeles til elektro-»hjernen«, der regulerer farten gennem en



Sporanlægget på godsbanegården i North Platte, Nebraska. Fra kontrollårnet dirigerer den »tænkende« automatiske »rangermester« godsvognene ind på de forskellige spor og sammenkobler dem under hensyn til deres bestemmelsessted.



Elektro- eller radar-speedometeret, der kontrollerer godsvognenes fart og meddeler den til elektro-»hjernen« i kontrollårnet. Dette instrument er så følsomt, at det registrerer hastigheden, hvormed man f. eks. bevæger en hånd i nærheden, eller et menneske, som bevæger sig langs med sporet.



Billedet viser den pneumatiske bremseklods, der indstiller den forbikørende vogns hastighed, når den ledes ind på sporene for at kobles til den holdende togstamme.

række elektro-pneumatiske vognforhalere eller bremseklodser på skinnerne.

Elektro-hjernen beregner bremsetrykket til nøjagtigt at tillade en

godsvogn at køre det pågældende stykke og derefter tilkoble den stammen med en fart på kun 5 km/t. Efterhånden som sporene fyldes med vogne, afkorter instrumentet auto-

matisk kørelængden og øger bremsetrykket.

Den automatiske elektro-hjerne kan arbejde med 120 vogne ad gangen — den eneste menneskelige funktion der kræves, er indstillingen af de spor der skal benyttes — dette valg træffes ved en tryk-knap kontrol, når vognene begynder at rulle. Godsbanegården i North Platte passeres af ca. 4000 godsvogne i døgnet. — hvoraf langt de fleste rangeres om.

De amerikanske jernbaneselskaber har årligt betalt 110 mill. \$ i fragttab og godsbeskadigelser, der for en stor del skyldtes de anvendte skiftespor og bremsesystemer. Andre millioner er anvendt til reparation af materiel når vognene er splintret eller beskadiget ved at kobles sammen med altfor stor fart. Disse store omkostninger skulle kunne spares ved en gennemgribende benyttelse af de nye elektro-hjerner.

På vore hjemlige godsbanegårde kunne man sikkert med samme udbytte anvende disse moderne instrumenter — der betyder både større sikkerhed og bedre økonomi.

Rapid-lokomotivet

Letvægtslokomotiv bygget til maksimalhastighed 150 km/h

Den svenske jernbanestyrelse nedsatte i 1948 en komité, som fik til opgave at finde frem til et forslag om en ny let elektrisk lokomotivtype baseret på de planlagte elektrificeringer, hvor en lav lokomotiv-

vægt skulle medføre begrænsning af omkostningerne til forstærkning af banelegemet.

I første omgang blev givet udkast, som gik ud på bygning af et lokomotiv med 2 to-akslede bogier (Bo-Bo);

men siden gik komitéen ind for en modificering af den allerede eksisterende og i drift værende lokomotivtype, kobbeltanglokomotivet D. Den nye type betegnet Da er bygget i et stort antal.

Komitéen fandt dog, at man skulle fremstille nogle letvægtslokomotiver, som kunne befare hoved- og sidestrækninger med højere hastighed, og som resultat af diskussionerne bestiltes 2 prøvelokomotiver hos Asea i 1952. Asea udførte den elektriske udrustning, medens NOHAB tog sig af den mekaniske sammen med Motala Verkstad og Svenske Jernbaneværksteder.

De to lokomotiver type Ra, som nu er i drift, er i hovedsagen ens udførte, men adskiller sig dog fra hinanden ved fjederophængningen, idet NOHAB har givet det ene ophæng-



Det færdige Rapid-lokomotiv under prøvekørsel.

ning med almindeligt benyttede underliggende bladfjedre, medens Asea har forsynet det andet med en overliggende enbladsfjeder, iøvrigt som fremgående af vedstående tegning. Totalvægten for det sidstnævnte lokomotiv er regnet til 1 ton lavere på grund af forskellen i fjederophængningen.

Akselkasserne styres af cylindriske tappe på bunddrammens underside. Al bevægelse sker i olie, og de cylindriske tappe har indbyggede hydrauliske dæmpere.

Overføring af motorens kraft til hjulenes aksler sker gennem en anordning med fri udveksling og en kardanaksel gennem rotorens centrum, parallelt med hjulenes aksler. Denne ordning giver væsentlig lavere vægt og påvirker ikke lokomotivets lodrette affjedring.

Den elektriske udrustning adskiller sig principielt ikke fra den standard, som er anvendt i Da-lokomotivet.

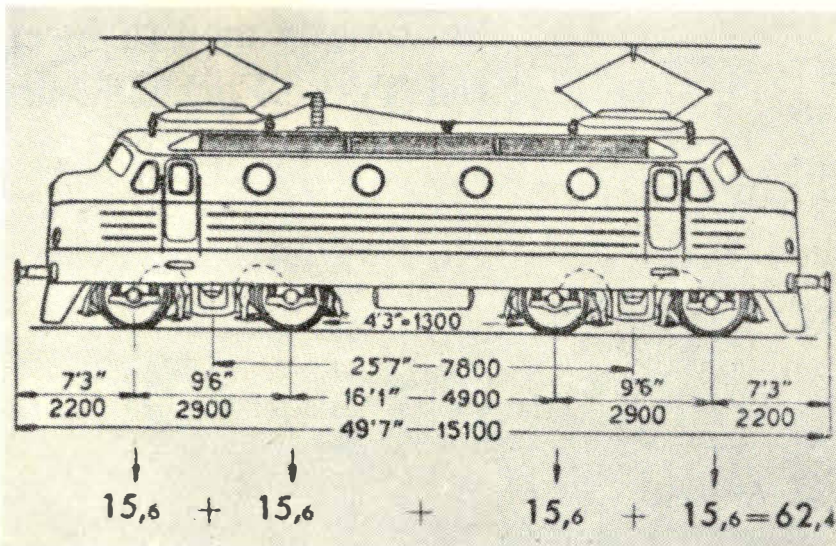
Førerrummet — stort og rummeligt — er luftkonditioneret og med varmluftspuling af front- og sideruder. Instrumentbrættet er forsynet med UK-belyste flyveplansinstrumenter. Der forefindes bl. a. kogeplade, spisebord og toiletskab af sovevognstype til føreren og hans assistent.

Lokomotivets maksimale hastighed er 150 km/h, og højeste effekt er 3300 hk med en maksimaltrækkraft i trækkrogen på 15 000 kg. Akseltryk 15,6 t. Hovedlængdemålene fremgår af vedstående tegning. Lokomotivets fremstillingspris er ca. 1,2 mill. sv. kroner.

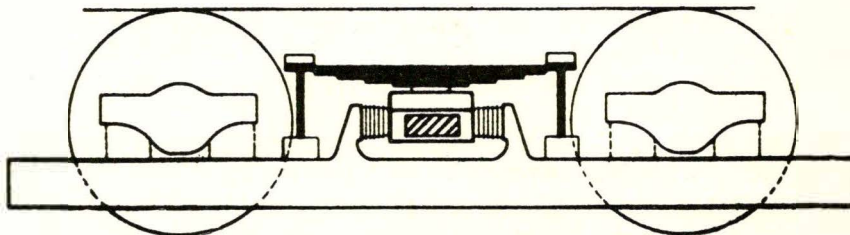
Den 3. marts i år prøvekørtes det første lokomotiv i et tog med 7 bogievogne og en togvægt på 350 t.

Det er nu fastlagt, at det skal fremføre bl. a. »Göteborgaren«. Med de større og tungere eksprestog, som Rapid-lokomotivet kan trække, får man naturligt flere rejsende hurtigt og bekvemt frem. For mindre end 30 år siden tog det 8 timer 45 min. med de hurtigste tog mellem Stockholm og Göteborg. Rapid-lokomotivet klarer det på ca. den halve tid i dag.

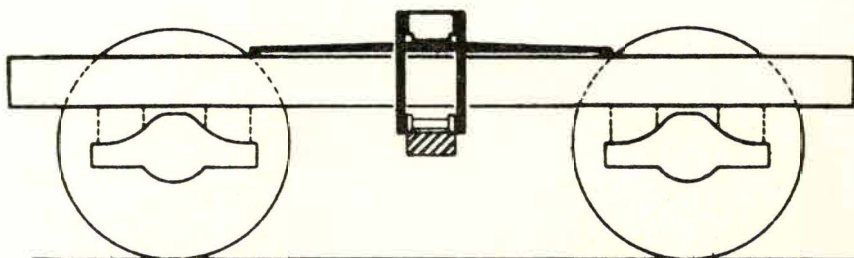
Iøvrigt regner man med i Sverige, at lokomotivet skal blive en god eksportvare.



Ra-lokomotivets hovedmål er som fremgående ovenstående 15,1 m over bufjerne, medens afstanden mellem truckcentrene er 7,8 m. Totalvægten udgør 62,4 t og akseltrykket bliver 15,6 t. Største trækkraft på trækkrogen andrager 15000 kg. Vognkassens strømlinede udformning er meget lig det diesel-elektriske lokomotiv MY's, som NOHAB leverer til Danske Statsbaner.

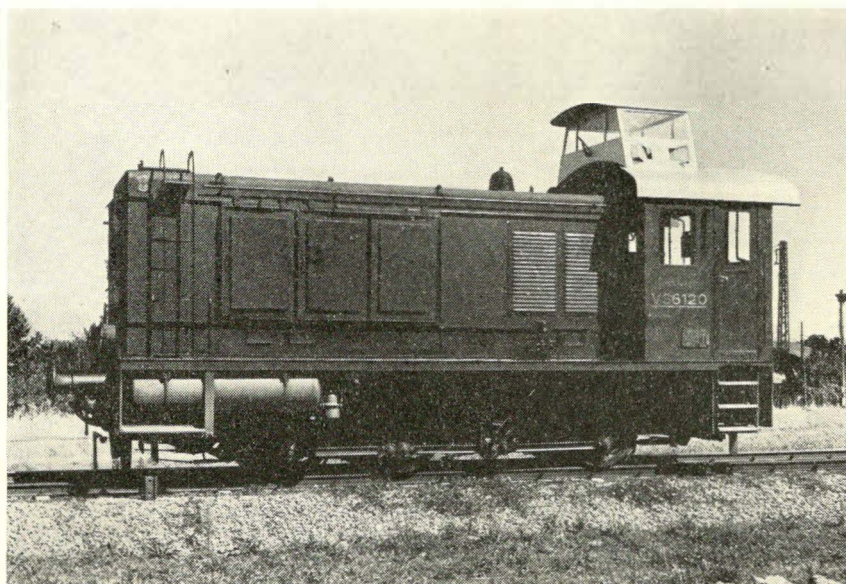


Af de to i drift værende prøvelokomotiver har NOHAB udført fjederophængningen med de almindeligt anvendte underliggende bladfjedre i modsætning til den af Asea foretagne ophængning på det andet prøvelokomotiv.



Asea's fjederophængning er som vist ovenstående en overliggende enbladsfjeder, hvis anvendelse medfører en nedsættelse af lokomotivets totalvægt med 1 t. Under prøvekørslerne foretages undersøgelser for at få fastslået, hvilken af de to fjederophængninger der giver de bedste køreegenskaber.

Diesellokomotiv med to førerpladser ved Tyske Forbundsbaner



Rationaliseringsbestrebelse har hos Tyske Forbundsbaner givet sig udslag i en interessant foreteelse i forbindelse med anvendelse af disse baners diesellokomotiv V36. Lokomotivet som stammer fra krigsårene først i 40'erne krævede under hensyn til udsigtsforholdene fra førerpladsen tomandsbetjening, men ved, som vist på hosstående billede, at bygge en førerplads ovenpå den oprindelige gør man det anvendeligt for enmandsbetjening, idet der fra den øverste førerplads er udsyn til alle sider uden gene fra motorhuset. Førerbremseventilen kan betjenes både fra øverste og nederste førerplads og fornødne sikkerhedsinstallationer er anbragt for at imødekomme kravene til enmandsbetjening.

Stetza.

★ ★ ★

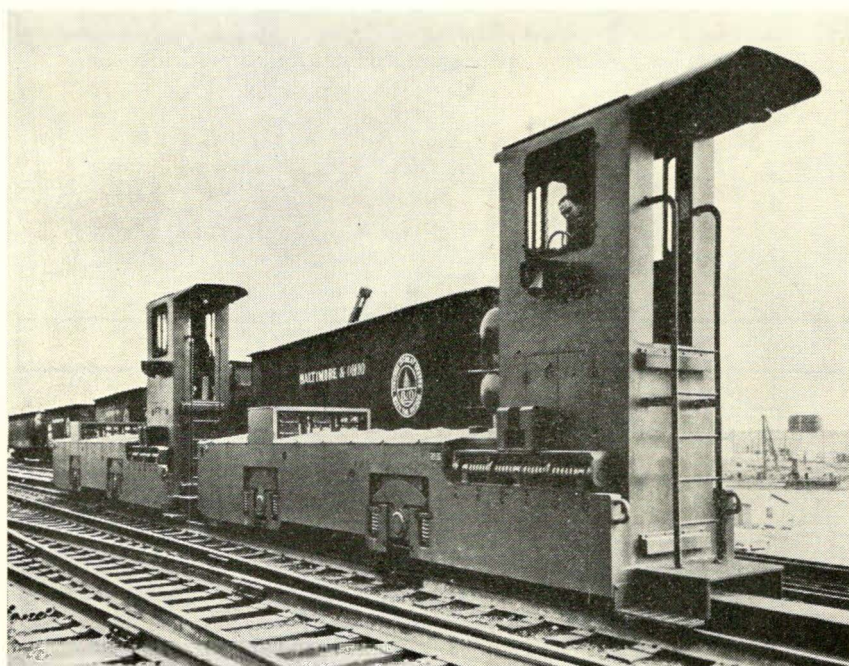
Et ikke helt almindeligt rangerlokomotiv er taget i brug i USA

Af Palle Hagmann.

En helt ny type af lokomotiver er nu ved at vinde indpas overalt i Amerika. Det er dog ikke beregnet til trafik, men til rangeringsbrug. Det

er af en meget smal konstruktion, på knapt en meters bredde, og er som følge deraf heller ikke beregnet til at køre på de almindelige skinner.

Det har heller ikke det almindelige lok.s funktioner med at skubbe eller trække vognene foran eller bagved stammen, men derimod fra siden. Ved siden af det ordinære skinnelægeme er der anbragt to tætliggende skinner, der holdes sammen af en forhøjet H-bjælke, der tjener som støtte for, at lokomotivet ikke skal få overbalance. Når en eller flere vogne skal rangeres bort, køres lok.'et op på siden af vognen, og to hydrauliske arme skydes ud og griber fat i vognen, der på denne måde føres frem eller tilbage. Det er vel unødvendigt at nævne, hvilke fordele og besparelser, der givetvis opstår ved denne form for rangering, men det kan jo nævnes, at i Baltimore Maryland, hvor denne type først blev sat ind og prøvet, har man til dato allerede opnået besparelser, trods nyanlægninger og anskaffelser, på flere millioner dollars, og resultatet er også, at flere og flere stater går ind for denne nye form for rangering.



Møde hos de svenske lokomotivmænd

Den 2. og 3. juni holdt de svenske lokomotivmænd deres årsmøde.

Mødet behandlede den af distriktsstyrelsen af lagte beretning, hvoraf det bl. a. fremgik, at man stadig førte forhandlinger med Generaldirektoratet om bemanningen af lokomotiverne. Forskellige gennemgående eksprestog er nu efter aftale blevet bemandede med 2 lokomotivførere. Fra Generaldirektoratets side forelå forslag om, at Skandiapilen burde eemandsbetjenes, ligesom den er det inden for norsk område. Forbunds- og distriktsstyrelsens repræsentanter ville imidlertid fastholde, at alle eksprestog bør være tomandsbetjente.

Om bemanningen af skinnebusserne oplystes, at en del af lokomotivpersonalet havde været til omskoling for at kunne overtage tjenesten på disse vogne, men efterhånden som man gik mere og mere over til motoriseringen og elektrificeringen, var behovet af kursus for lokomotivpersonalet steget. Fra distriktsstyrelsen havde man foreslået 8 til 10 kursus for 1954, men der var kun gennemført 5. På mødet behandlede man tillige funktionsreglerne, som havde givet anledning til en del utilfredshed blandt personalet. Man drøftede endvidere anciennitetsplaceringen og besluttede at nedsætte et udvalg på 5 mand, som inden næste årsmøde skal søge frem til et forslag om en ensartet behandling af personalet i samtlige distrikter. I Sverige er det nemlig således, at hvert distrikt antager sit personale, og medens man nogle steder måske kun er aspirant i ca. 2 år, kan man andre steder få en længere aspiranttid, fordi der ingen ledige lokomotivfyrbøderstillinger er, og der bliver ved ansættelsen ikke medregnet anciennitet før fra ansættelsesdatoen.

Til mødet var indsendt 43 forskellige forslag omfattende de almindelige problemer vedrørende lønninger, tjenestetid m. v., og efter opfordring fra distriktsstyrelsen behandledes et forslag om, hvorvidt skinnebusførerne skal have lokomotivmandsudannelsen og overføres til lokomotivmændenes organisation under Svenska Järnvägsmannaförbundet. Årsmødet fandt det rigtigst, at begge forslag blev gennemført, og noget tilsvarende havde forbundsrådet tidligere foreslået forbundsstyrelsen. Hvorledes Generaldirektoratet for banerne så på denne sag, var man endnu ikke helt klar over.

Da distriktsstyrelsens formand, lokomotivfører A. J. Malm, inden næste årsmøde fylder 60 år og således overgår til pensionisternes rækker, besluttede mødet at vælge hans efterfølger, men vedtog til gengæld, at Malm skulle blive i formandsstillingen det kommende år. Til hans efterfølger valgtes enstemmigt lokomotivfører John Carlsson.

I den bestående overenskomst fra lokomotivmændenes indmeldelse i Jernbaneforbundet blev det ved sammenslutningen i 1941 fastsat, at lokomotivmændene kunne besætte forbundets næstformandsplads. Denne bestrides for tiden af lokomotivfører Aug. Nelgaard, men også han fylder inden næste årsmøde 60 år. Mødet valgte derfor enstemmigt lokomotivfører og ombudsmand E. Svensson som forbundets kommende næstformand.

Nye signaler

I Dansk Lokomotiv Tidende nr. 9, 55. årg., har lokomotivfører Kristian Pedersen, Aarhus, foreslået, at man ændrede reglerne for gradvis gennemkørsel (stor signalgivning), således at planmæssigt gennemkørende tog i alle tilfælde skulle fløjte »færdig til indkørsel«, inden signal »kør« fra indkørsels-signalet måtte vises.

Praksis gennem mange år har imidlertid vist, at fløjtesignalet »færdig til indkørsel« giver anledning til mange uoverensstemmelser (og sager) mellem lokomotivførere og stationspersonale. Årsagen hertil er, at det fra mange signalposter er ganske umuligt at høre fløjtesignalet. Afstande, vejr og paralleltløbende banestrækninger er faktorer, der i betydelig grad nedsætter værdien af nævnte fløjtesignal (i Odense ville det i hvert fald være umuligt at høre fløjtesignalet fra tog vestfra). Formentlig har en lokomotivfører ikke det samme indtryk af et fløjtesignal som signalposters personale.

Det var i erkendelse heraf, at man ved revisionen af SIR forlod fløjtesignalet, for så vidt angår gradvis gennemkørsel og stor signalgivning på stationer med udkørselssignal.

Men kan lokomotivførerens begrundelse for at forøge den sikkerhed, som det »såkaldte nye signalreglement har bragt i fare«, uden videre afvises?

Nej, spørgsmålet kan selvsagt ikke afvises uden videre. Administrationen har derfor ved hvert uheld, der er indtruffet siden revisionen af SIR, foretaget en grundig bedømmelse af, om uheldet kunne tillægges de nye bestemmelser, eller om det skyldtes »gamle skavanker«. På grundlag heraf kan det fastslås, at de nye bestemmelser har affødt nogle få uheld eller tilløb dertil, fordi ganske enkelte lokomotivførere ikke har sat sig grundigt ind i de nye (nu 2 år gamle) signaler og deres betydning.

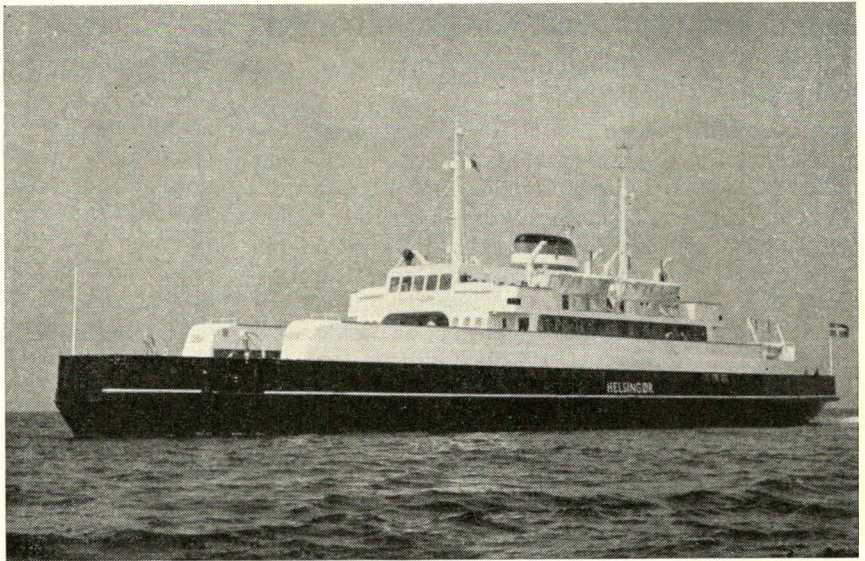
Da en meget væsentlig del af sikkerheden beror på iagttagelse af signaler, må det ubetinget forlanges, at alle lokomotivførere kender signalernes betydning, og at førerne viser omhu med hensyn til signalernes iagttagelse.

Eksemplet i Odense maner naturligvis Statsbanernes administration til eftertanke. Måske vil man se sig nødsaget til at forøge antallet af spæringer mellem togveje, men hvor der f. eks. er signalmæssig dækning, gør man det nødt, fordi dette uvilkårligt vil medføre forsinkelser.

Det kan her slås fast, at det beror på et fejlsyn hos lokomotivfører Kristian Pedersen, at kun strækningen Rungsted—Roskilde samt S-banen skulle have eller vil få behov for tæt togfølge. Såfremt jernbanen fortsat skal bestå og tjene befolkningen, må den indstille sig på at få i hvert fald: *rejsehastigheder, bekvemmeligheder* samt *økonomi* på linie med sine konkurrenter. Men skal jernbanens rejsehastighed sættes op, er det ikke tilstrækkeligt at sætte togenes kørehastighed op. Vi må også skabe smidige banegårde og kunne lade tog følge tæt på hinanden; og det er, hvad der i dag arbejdes på, bl. a. på den fynske hovedbane.

Wessel Hansen.

Ny færge til Helsingør-Hälsingborg- overfarten



Den smukke og moderne flåde af færger, som Statsbanerne råder over, blev den 14. juni forøget med endnu en enhed, da Helsingør Skibsværft afleverede færgen »Helsingør«, som skal sættes ind på overfarten mellem byen af samme navn og Hälsingborg.

Præsentationssejladens gav et udmærket vidnesbyrd om dansk skibsbygnings høje stade, og de mange forskellige instanser, der har samarbejdet om bygningen, fortjener ros for, hvad her er skabt.

Der tales og skrives meget i denne tid om erhvervs- og turistpropaganda for at ophjælpe vor

valutastilling, og der kan ingen tvivl være om, at indsættelsen af denne færge vil være medvirkende til at højne vort renommé i ind- og udland og i sidste instans bringe fremmed valuta til landet.

Skibsværftet havde nybygningen klar til stabel-afløbning den 25. februar 1955, hvor fru trafikminister Carl Petersen døbte den nye færge, som fik navnet »Helsingør«.

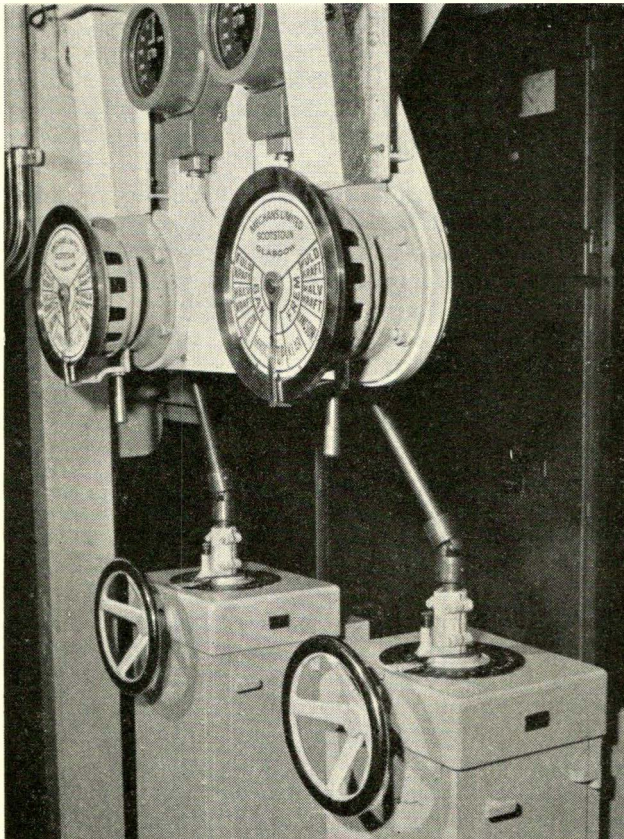
Under prøveturen, som fandt sted den 8. i denne måned, nåede færgen en tophastighed af 11¾ knob. Bag denne kendsgerning ligger færgens strømlinede profil og et dieselelektrisk maskineri, det første af sin art installeret i et fartøj i Statsbanernes efterhånden ret omfattende flåde.

I hver af færgens ender findes elektromotorer af Titan's fabrikat på 1050 Bhk ved 250 omdr. pr. min. med tilhørende tavleanlæg af Asea's fabrikat. Disse elektromotorer, der driver skruerne, modtager energi fra 4 stykker 280 kw dieseldynamoer ved 500 omdr. pr. min., medens den elektriske energi til lys og kraft i færgen ydes af 2 stk. 280 kw dieseldynamoer samt af 1 stk. 170 kw dieseldynamo i reserve. Fremdrivningselektromotorernes omdrejninger kan direkte dirigeres ved maskintelegrafren på broen, således at kaptajnen altså umiddelbart er i stand til at regulere skruernes omdrejningstal, medens ordren hidtil blev afgivet til maskinmesteren, der derefter regulerede omdrejningstallet.

Færgen har i øvrigt følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	80,00 m
Længde i vandlinien	79,15 m
Bredde udvendig på fender	13,38 m
Bredde i vogndæk	12,90 m
Sidehøjde fra køl til vogndæk	5,27 m
Dybgang, lastet	3,60 m
Effektiv sporlængde	76,200 m
Elektromotorernes hestekraft	2 × 1050 Bhk
	(1 motor i hver ende)
Omdrejninger	225 o/min.
Prøvetursfart	11 knob

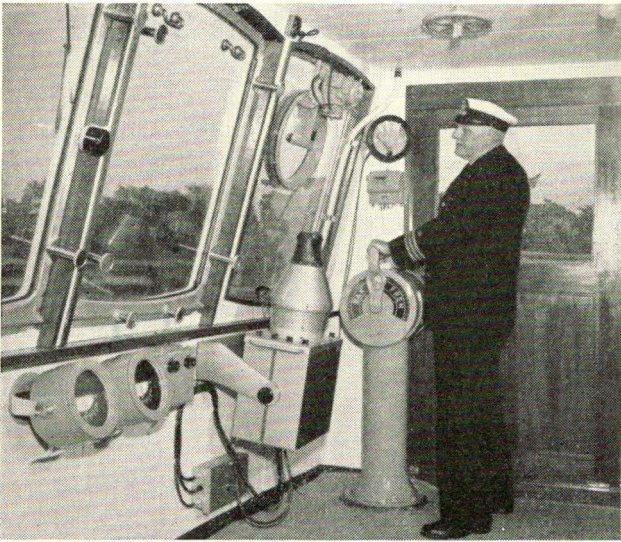
Den nybyggede færge er længere end de eksisterende færger på overfarten, og den er i stand til at



Maskinrummets manøvreplads.

Et lille billigbogs-jubilæum

Den 25. FFB-bog udkommet!



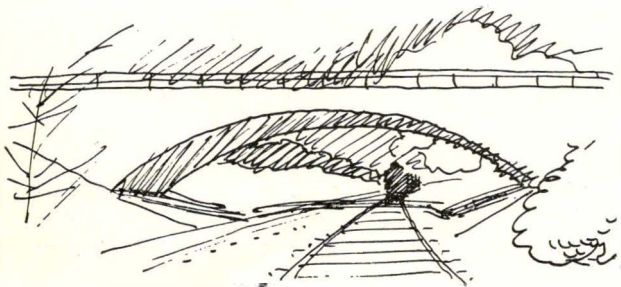
Fra broen kan man direkte regulere maskinens omdrejningstal.

rumme flere biler, ialt 60. På dækkets midte findes et spor, som kan tage de nyeste internationale gennemgående vogne eller 8 godsvogne, og sporlængden er 76,20 m. Den frie højde over dækket er på midten 4,90 m, således at de allerstørste lastbiler kan medtages, og for enderne er dækket lukket med rulleporte. Promenadedækkene i færgens sider er forsynet med noget nyt, idet disse dæk om vinteren er beskyttet mod vejrligets indflydelse ved vinduer, der kan klappes ned og således gøre dækket helt lukket.

Færgen har plads til 1000 passagerer, og den er bygget, så den opfylder de nyeste danske og internationale søfartslove. I tilfælde af brand er truffet en række foranstaltninger, således at passagerer og besætning kan nå op på vogndækket ad brandsikre trapper og gange. I øvrigt er færgen udstyret med de nyeste navigatoriske hjælpemidler.

Med den nye færge betjenes overfarten af ialt 5 færger, og udviklingen viser også en stadig stigende kurve for overførsel af biler og personer. Således er der i 1954 overført 3.286.000 personer og 224.052 biler, og i løbet af året har færgerne sejlet 15.276 dobbeltture.

I bogstaveligste forstand har disse færger sejlet vandet ved indgangen til Øresund tyndt, og man kan uvilkårligt ikke lade være med at tænke på betimeligheden i at få lavet en fast broforbindelse netop på dette sted, men en og anden er vel nok af en anden mening, og der er vel næppe heller udsigt til, at det skal blive på dette sted, at der etableres en fast broforbindelse mellem Danmark og Sverige.



Med Tove Ditlevsens følte og hjertevarme bog om skilsmisens ofre, *børnene*, »For Barnets Skyld«, har Fremads Folkebibliotek skænket os de første 25 fremragende romaner til de efterhånden mere og mere sensationelle FFB-priser. Nær ved halvanden million billigbøger er gennem FFB spredt ud over landet, hvor glædeligt mange har fundet vej til hjem, der ellers sjældent så bøger inden for dørene.

Det er iøvrigt anden gang at Tove Ditlevsen er med i FFB-serier, første årgang rummede jo hendes strålende »Man gjorde et Barn Fortræd«, en bog der glædeligvis kåredes til årets bedste af de mange nye læsere som FFB's bogombud tegnede rundt på vore arbejdspladser.

Årets serie, den tredje i rækken, er af samme høje literære kvalitet som de tidligere, men mon vi ikke har lov at sige, at den samtidig er den mest handlingsfyldte og spændende årgang? Vi tror det, og underbygger det med at nævne den usandsynligt handlingsrige »Storfanger« af Peter Freuchen, nordmanden Falkbergets »Bør Børson« der sikkert er denne bogsæsons allermorsomste bog, Alice Guldbrandsens kriminalroman, »Hr. Petit«, der mageligt stod sig mod radioens mr. Gregory, og den svenske forfatters, Jan Fridegårds, »Porten kaldes trang«. Både denne og »Bør Børson« var jo iøvrigt helt nye bøger for et dansk læserpublikum, men solgtes desuagtet til de samme priser som de øvrige FFB-bøger — og det i en bogsæson, hvor det er et særsyn at finde en bog til under 15 kr.

Man må håbe at rigtig mange sikrer sig FFB-serien for mage til bogtilbud skal man lede efter i årevis. Snak med bogombudene på arbejdspladserne om at blive abonnent — findes der intet bogombud, ja så må I have et, for naturligvis skal også kollegerne på jeres virksomhed have direkte kontakt med den gode bog til den billige pris. Skriv til FFB, Nørrebrogade 54, København N, så får du omgående svar.

Jernbaneskolen

Lokomotivfyrbøderkursus:

I København: 21. september—12. november med eksamen 14.—16. november.

I Aarhus: 8. september—31. oktober med eksamen 1.—3. november.

Instruktion til motoruddannelse:

I København: 27.—30. september.

I Aarhus: 30. september—4. oktober.

Motorkursus:

I København: 1. november—3. december med eksamen 5.—6. december.

I Aarhus: 4. november—7. december med eksamen 8.—9. december.



Københavns Jernbane Orkester af 1921

Ved Danske Jernbane Orkestre's landsorkesterstævne den 6., 7. og 8. maj blev følgende numre udtrukne:

1946 — 2783 — 1084 — 576 — 3654 — 2128 — 1580
— 135 — 2601 — 4344 — 4900 — 2780 — 1839 — 623
— 2707.

Gevinsterne kan afhentes hos K. J. O. af 1921's kasserer, E. Nedergaard, Hovmålsvej 89, København S., senest den 1. juli d. å.

Tak

Vor hjerteligste tak for venlig deltagelse ved vor kære mand og far, pens. lokomotivfører L. N. Andresen's død og begravelse.

Tak for fanevagten og fanernes tilstedeværelse.
Esbjerg, den 6. juni 1955.

Viktor og Marie Andresen.

En hjertelig tak for udvist deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører P. E. Boring's død og bisættelse.

Tak til afdeling 9 og 10 Næstved for æresvagten og fanens tilstedeværelse.

På børns og egne vegne
Inger Boring.

Lokomotivmændenes selskabelige forening

»Lanternen«

Adresseforandring:

Formand: E. Hougaard Pedersen, Sognegaards Alle 7, 3., Hvidovre.

Næstformand: H. Henningsen, Aalandsgade 27, 2., Su. 7919 u.

Kasserer: E. A. Hansen, Sommerstedgade 8, st.

Sekretær: O. Nymark Jensen, Skjulhøj Alle 61. Da. 7655 u.

Bestyrelsesmedlem: L. K. Rasmussen, Lille Farimagsgade 5, st. Tria 1399 u.



Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) C. A. Eisenbichler, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-55).

Lokomotivfyrbøder I. P. Nørreskov, Helsingør, afskediget 31-5-55.

Dødsfald.

Lokomotivfører P. E. Boring, Næstved, er afgang ved døden den 10-6-55.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører L. N. Andresen, Godthaabs Alle 12, Esbjerg, død 3-6-55.

Pens. elektrofører Frode Pedersen, Egholmsvej 26, Vanløse, død 3-6-55.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-6-55.

Pens. lokomotivfører J. E. P. Gelsing, Ryparken 156, 2., København Ø.

Pens. lokomotivfører H. P. Petersen, R. af Dbg., Sigerstedgade 15, 4. th. København V.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge P. Kistrup (4 c lægedistrikt), Østerbrogade 108, er bortrejst fra 31. maj til 1. september 1955.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge H. Bennedsen, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale til sædvanlig tid.

Statsanstalten for Livsforsikring

Arsberetning for 1954.

I det forløbne år har Statsanstalten som det første danske livsforsikringsselskab med 211 mill. kr. som tegningsresultat nået at nytte over 200 mill. kr. på et enkelt år. Hertil kommer nye renteforsikringer. Der blev af disse i 1954 tegnet 10,4 mill. kr. årlig hævnning.

Som følge af dødsfald blandt de forsikrede er der udbetalt 8,2 mill. kr., og på grund af forsikringstidens udløb er der til de forsikrede udbetalt 18,9 mill. kr.

I slutningen af 1954 passerede Statsanstalten som det første danske selskab en livsforsikringsbestand på 2 milliarder kr. Ved udgangen af året var bestanden vokset til 2,024 milliarder kr., og bestanden af renteforsikringer beløb sig til 83,3 mill. kr. årlig hævnning.

Godt 16 000 personer har i årets løb indsendt helbredsoplysninger til Statsanstalten for Livsforsikring. Af disse blev knap 15 000 antaget til tariffmæssig præmie. Kun 27 kunne ikke opnå livsforsikringsmæssig dækning. Tallet viser, at dårligt helbred kun i ganske få tilfælde udelukker de forsikringsøgende fra antagelse.

I årets løb har 376 forsikrede fået præmiefritagelse på grund af erhvervs- og arbejdsudygtighed. For forsikrede, der tidligere er blevet antaget med forhøjet præmie, er forhøjelsen helt bortfaldet i 176 tilfælde, mens den i 60 andre er blevet nedsat.

Af opgørelsen over Statsanstaltens kapitalforhold fremgår, at de samlede aktiver pr. 31. december 1954 udgjorde 973 mill. kr., at indtægterne var på 125,1 mill. kr., og at der i løbet af 1954 var indkøbt obligationer og placeret udlån til et samlet beløb af 76,8 mill. kr.

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)
*Store Bal-
og Selskabslokaler*
Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

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

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

»LA BELLA«

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

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

**FREDERICIA KUL-
OG BRÆNDEHANDL AS**

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gæstoks

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

Mylius **HANSEN**
GULDSMED
URMAGER

Vendersgade 9 . Fredericia

Værkstedet med mange års erfaring
Eget maskinsliberi for briller
Leverandør til sygekassen

**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**

Aut. Installatør
HENRY BERTELSEN

Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

»Moselunds«
Rugbrød

Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj
Struer - Telf. 109

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 118-828



STJERNENS

Golden

**ANANAS
SQUASH**

- en læskedrik i særklasse ...

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN . aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Marketenderiet

i Centralværkstederne

og Godsbanegaardens

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

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

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægshandel

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægshandel

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

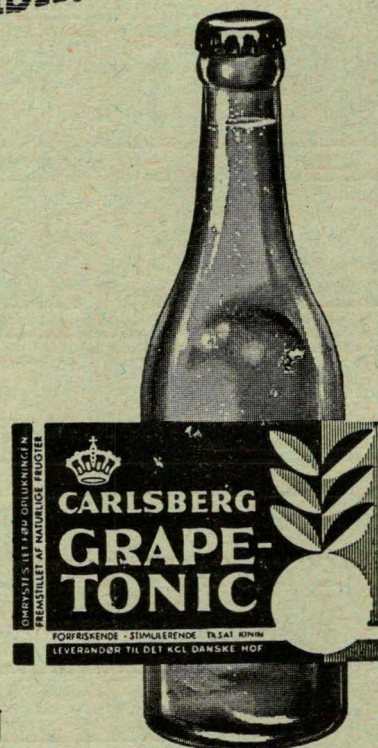
N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

En forfriskende Smag...

ALLE KAN LIDE DEN



Carlsberg