

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 18 20. SEPTEMBER 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

*Billedværket*

## »ODIN og ROESKILDE«

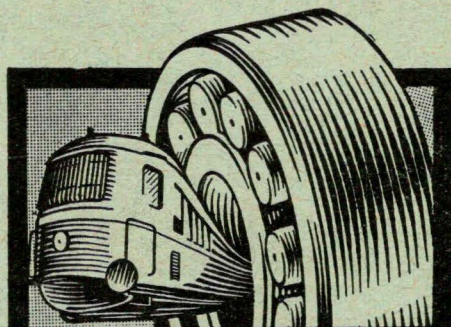
En historisk beskrivelse af trækraften indenfor Danske Statsbaners nuværende område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

En god gave-ide.

Evt. overskud tilfalder Feriehjemmet.

Pris 15 kr. portofrit tilsendt.



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

OPTIKER

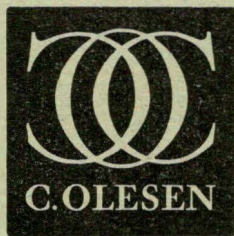
*Felix Schmidt*  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fielstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør





AKTIESELSKABET  
**C. OLESEN**  
MANUFATUR EN GROS  
KØBENHAVN K.

*Urmager ved Statsbanerne*

**L. Beyer Holgersen & Søn**

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

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
RANDERS

**Hovedbanegaardens Restaurant**

KØBENHAVN

*anbefales de ærede Rejsende*

Billige Priser    Husk Marketenderiet    Hurtig Betjening  
Telefon 1232    Ærbødigst Viltoft

Importkompagniet <sup>A/S</sup>

**Kalundborg**

Import af

**KUL, KOKS &  
BRIKETTER**

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen  
Rosengaarden 13

**B  
O  
G  
T  
R  
Y  
K**

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 Kjøler og Smoking  
udlejes

**ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN**

Nørrebro Runddel 140

Telefon Taaga 1513



**Odense Pilsner**  
*den mest velmagende*

<sup>A/S</sup>ALBANI BRYGGERIERNE

*Skibsreparationer - Kraner*

*Elevatorer - Transportanlæg*

**Aarhus Flydedok & Maskinkompagni <sup>A/S</sup>**  
Hans Nielsens Maskinfabrik

**HB HOVEDSTADENS  
BRUGSFØRENING HB**

**Andersson & Bardram <sup>A/S</sup>**

Stuiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

AKTIESELSKABET

**Accumulator-Fabriken**

TELEFON LYNGBY 1645

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj

**DEUTA** - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

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





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 18 - 55. ÅRGANG

19. SEPTEMBER 1955



### Indhold:

To vellykkede kursus . . . . .	205
Ny chef for Baneafdelingen . . . . .	206
FN nyt . . . . .	206
Sådan skal det være . . . . .	207
75 års jubilæum . . . . .	208
Censorhonorar . . . . .	208
»Koldtillæg« til motorvogne . . . . .	208
Oplysningsarbejdet . . . . .	208
Nye amerikanske elektrolokomotiver . . . . .	209
Fra medlemskredsen . . . . .	213
En fars rettigheder og pligter . . . . .	213
Under DLF . . . . .	214
Tak . . . . .	214
Jubilæum . . . . .	214
1. Distrikts Jubilæumsforening . . . . .	214
Opmærksomhed frabedes . . . . .	214
Personalia . . . . .	214
Medlemslisten . . . . .	215
Nye adresser . . . . .	215
Statsbanepersonalets Sygekasse . . . . .	215
Størrelsen af emolumenter og funktionsvederlag . . . . .	215
Foreningens lommebog 1956 . . . . .	216
Lokomotivpersonalets Hjælpesfond . . . . .	216
Lokomotivmændenes Enkekasse . . . . .	216



### 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.

## To vellykkede kursus

Når feriehjemmet slutter sin sæson 1955, kan Landsoplysningsudvalget påny notere sig et godt resultat indenfor kursusvirksomheden. Som indledning på sæsonen har der været afholdt et medlemskursus og som afslutning et tillidsmandskursus. For begges vedkommende gælder, at de var så udmærket tilrettelagte og så vel opbyggede i studieplaner og foredragsrækker, at begge ugerne blev lærerige og interessante for deltagerne.

Selv om der på vore kursus stilles forholdsvis store krav til kursisterne i henseende til det forberedende arbejde og til arbejdstimer, viser det sig alligevel, at vore medlemmer forstår nødvendigheden af, at der ydes en indsats efter den målestok, Landsoplysningsudvalget har givet udtryk for. De, der har fået tildelt de særlige og store opgaver og derfor må anvende mange fritimer til at sætte sig ind i stoffet, møder vel forberedte og godt udrustede, når kursusarbejdet tager sin begyndelse. Dette både til gavn og glæde for dem selv og for de kammerater, for hvem de forelægger resultatet.

Også i år kunne en del melde færdig med den treårige periode, hvortil de havde tegnet sig og forpligtet sig til at overholde. Det skal til gengæld erkendes, at alle de, som deltog for sidste gang, meget gerne havde set, at den treårige periode i mellemtiden var blevet forlænget. Det var et almindeligt ønske ved afslutningen, at der blev givet mulighed for de pågældende til at fortsætte endnu nogle år. Ønskerne herom kan Landsoplysningsudvalget tilskrive sig som et sandt udtryk for den succes, udvalget har haft også på dette område. Efter de nuværende planer skal der nye hold til, og det er naturligvis ønskeligt, også for organisationen, at det størst mulige antal tillidsmænd når at komme på kursus indenfor en rimelig tid. Men på den anden side er organisationen jo ikke større, end at vi skulle kunne nå hele tillidsmandsrækken igennem, også selv om der kræves deltagelse i indtil tre år. Er vi først nået så langt, bør man vel overveje, om ikke de tre år burde forlænges til f. eks. fire år. Der findes jo emner nok, som kan tages op til behandling og som kan beskæftige en ny studiekreds i løbet af en uge. Beslutning herom skal vi imidlertid overlade til Landsoplysningsudvalget, som uden tvivl selv er indstillet på fortsat at skabe nye ideer for den voksende interesse for oplysningsarbejdet.

Efter kursusvirksomheden må, som vi tidligere har givet udtryk for, i størst muligt omfang følge et udvidet og stadigt voksende studiekredsarbejde ude i afdelingerne. Vinteren bør benyttes til at skabe interessen for det arbejde blandt medlemmerne. Og vi har da også allerede nu den glæde at se en del afdelinger i fuldt sving. Vi opfordrer alle vore medlemmer, og her ikke mindst de yngre, til at slutte op om de kolleger, som har påtaget sig opgaven at etablere en studiekreds. Uanset emnet bør man give møde og tage aktiv del i arbejdet. Har du først een gang været studiekredsdeltager, bliver du ved hermed. De timer, der anvendes hertil, giver altid gode resultater og medvirker til at styrke kammeratskabet og forbedre vor position.



## Atom-elkraften over eksperimentstadiet

*F. N.s atomkonference i Geneve indfrie de store forventninger.*

De forenede Nationers atomkonference, der over hele verden er blevet fulgt med stor interesse, er nu afsluttet. Videnskabsmændene finder, at man har fået indfriet de store forventninger, man havde næret til konferencen som en første større aktiv indsats for internationalt samarbejde med det formål for øje at udnytte atomkraften i fredens tjeneste. Som resultat af konferencen kan det fastslås, at atom-elkraften allerede har passeret eksperimentstadiet. I dag kan man producere atomkraft, der er billigere end den kraft, man kan udvinde på anden måde de fleste andre steder i verden.

Denne kendsgerning bekræftedes bl. a. af den russiske videnskabsmand N. A. Nikolajev, som med støtte i et større statistisk materiale klarlagde, hvordan man i Sovjetunionen i dag på atombasis producerer elkraft, som vel er dyrere end den kraft, man gennemsnitlig fremstiller på kulbasis, men billigere end den kraft, der produceres på mindre elektricitetsværker, hvortil brændstoffet skal hentes langt borte fra.

Der herskede på konferencen almindelig enighed om, at ganske uanset prisen vil atom-elkraft være fremtidens løsen alene af den grund, at de kraftmængder, der efterhånden vil blive nødvendige, overhovedet ikke kan skaffes ved hjælp af de nuværende råvarer, olie og kul. F. N.s statistiske afdeling har udregnet, at jordens 2400 millioner mennesker i 1952 havde et kraftforbrug, der svarede til 3600 tons kul. Efter hvad man kan beregne, vil 5000 millioner mennesker år 2000 kræve et kraftforbrug, der svarer til 20.000 millioner tons. Verden vil til den tid have dobbelt så mange indbyggere som i dag og vil med den udvikling, handel og industri er inde i, behøve seks gange så megen kraft som nu.

For at skaffe den må de fleste lande søge til atomkraften. Det er givet, at omkostningerne til eksperimentering og teknisk udvikling vil blive høje. Men et af atomkonferencens vigtigste resultater — måske det allervigtigste — er, at man i dag ved, at det på langt sigt betaler sig at ofre penge på dette arbejde, hvorved man vil have løst et af den økonomiske udviklings største problemer:

*Kraft.*

## En ny chef for Baneafdelingen



Med udgangen af januar måned 1956 fratræder chefen for Baneafdelingen, T. F. Engqvist, sit embede på grund af alder. Som hans efterfølger har man allerede nu udpeget overingeniør Svend Thorning Christensen.

Den nye banechef er født 19. januar 1898. Han begyndte sin virksomhed ved Danske Statsbaner som ingeniørassistent 1. september 1927 og blev 10 år efter, 1. oktober 1937, udnævnt til baneingeniør. Med sin levende interesse for Statsbanernes anlægsområder og med sin dygtige og energiske indsats overfor de store opgaver, faldt det naturligt, at Thorning Christensen tildeltes stillingen som overingeniør efter Engqvist fra 1. maj 1942.

I denne stilling har den nye banechef været med i planlægningen af de mange nyordninger, banerne har beskæftiget sig med. En af hans hovedopgaver har bl. a. været hovedstadens nærtrafik og de forestående planer om et underjordisk banenet.

På grund af de økonomiske forhold er dette og mange andre projekter endnu kun nået til tegnebræddet og forhandlingsbordet, men forhåbentlig forbedres forholdene, så det bliver den nye banechefs opgave at føre det planlagte ud i livet.

Vi lykønsker med udnævnelsen og udtaler håbet om bevarelsen af det gode samarbejde, som i dag er rådende mellem organisationerne og chefen for Baneafdelingen.



# Sådan skal det være!

Disse ord kunne stå som motto over de to ting, der har været mine største oplevelser i livet, nemlig den unge lokomotivfyrbøder Kurt Hovgaards mod, energi og livsvilje efter det ulykkestilfælde, der i marts måned i år gjorde ham til invalid — og Danmarks lokomotivmænds svar på den appel, jeg her i bladet rettede til deres hjælpsomhed og gode hjerte.

Sandelig om ikke lokomotivmændenes stolte motto *Enighed — Kundskab — Hjælp* har stået sin prøve! Det blev her efterlevet til punkt og prikke. Kurt Hovgaard fik den start, han fortjente, og han fik så langt mere end det rundelige beløb, indsamlingen indbragte: Han fik håndslag fra stærke, ærlige hænder, der villigt straktes ud imod ham fra alle landets egne — hvert lille kronestykke var som en god kammerat, der kom springende og sagde: »Davs Kurt — du er en svend og en god lokomotivmand, og det vil du altid blive ved med at være, selv om du ikke mere kan fodre kedlen — derfor kommer vi og hilser dig fra dem, der sendte os!«

Jeg vil gerne bede om lov til at fortælle jer, kolleger, hvorfor denne hjælp var så velfortjent i Kurt Hovgaards tilfælde. Lige fra den første dag på hospitalet var han et lysende eksempel for de andre patienter. Han ønskede ingen opvartning — da sygeplejersken ville trække hans ur op, havde han selv gjort det — han lærte sig også omgående at tænde en cigaret, og ca. 14 dage efter ulykken skrev han med venstre hånd et lille brev, der lyser af håb og godt humør, og som er så pænt skrevet, at mange med højre hånds fulde brug kunne misunde ham.

Jeg kunne have undt jer alle, der gav jeres skærv, at se Kurts ansigt, da han mandag den 20. august ved en lille frokost i sine forældres hjem modtog sparekassebogen med det indsamlede beløb.

Organisationsformand Greve Petersen og hovedkasserer Svendsen var i dagens anledning kommet til Aarhus, og sammen med lokomotivførernes og lokomotivfyrbødernes formænd for de herværende afdelinger, Lønqvist og Jensen samt undertegnede, samledes vi i Kurt Hovgaards hjem.

Organisationsformanden overrakte sparekassebogen med en lille tale, hvori han udtrykte sin glæde — og også sin glædelige overraskelse — over det store beløb, der var kommet ind.

»Jeg er glad og stolt over at kunne overrække dig denne bog, Kurt«, sagde Greve Petersen, »og jeg ved, at dine tanker såvel som vore i dag går med en hjertelig tak til hver eneste mand, der har skrevet sig på listerne. Det er første gang, en indsamling har indbragt så meget, men din sag — og hele din måde at tage det hele på — har vakt sympati i vide kredse, og vi ved, at du har fortjent den opmuntring — det skub, der ligger deri.«

Det blev en hyggelig dag i et hyggeligt hjem, og det var en glæde at se, hvor godt Kurt Hovgaard så ud, og hvor godt han klarede sig.

Nu er det jo sådan, at Kurt allerede på hospitalet havde udtalt, at han ikke ville gå med stok — og skønt det kun er ca. fire måneder siden, han kom

til skade, går han fint på den protese, han har fået — så fint, at der skal et godt øje til at se, at han har kunstigt ben. Armprotesen har han også fået og kan bruge den, men den lader en smule tilbage at ønske i bevægelighed, så Kurt håber, at han i løbet af kort tid kan få en anden og bedre. Men det er beundringsværdigt at se, hvor han allerede har vænnet sig til at klare sig selv.

Nu, da Kurt snart er helt restitueret, er Danske Statsbaners ledelse trådt ind i billedet, og de fortjener megen tak for deres indsats. Hr. distriktschef Haldbo kom og tilbød Kurt en stilling som kontorist — ja, der var et par stykker at vælge imellem — men Kurt får nu sit job nede i remisen, så han kan blive blandt os lokomotivmænd, hvor han føler sig bedst hjemme. Det job skal han nok klare!

Se, nu har danske lokomotivmænd vist en så enestående hjælpsomhed og offervilje i eet tilfælde, så nu falder det mig i tanken, at vi burde gøre det i alle tilfælde! Her er en udfordring til alle vores afdelinger: Sker der indenfor jert område en ulykke, så skriv ind til bladet om den! Altfor tit læser vi om en kollegas ulykke som en kort — og måske forkert skrevet — notits i dagspressen. Det er galt, og det er ikke nok. Den eller de, der har overværet ulykken, bør skrive om den, for de har de bedste forudsætninger for at kunne gøre det, så det kan tjene som advarsel for andre, og måske forebygge senere ulykker. Og nøjes så ikke med at skrive, men sæt jer i sving, så en indsamling kan komme i gang. Den kollega, som ulykken overgår, får langt mere end beløbet — han får gode, venlige tanker, der kalder på modet og selvtilliden!

Ja, dette her er vel nok et lille sidespring, men jeg synes, det ganske naturligt hører hjemme her, hvor der er så meget godt at tænke på og sige tak for.

Ja, lad mig slutte med at takke jer alle, fordi I tog så smukt mod min opfordring og virkelig gjorde, som jeg håbede — gav af fulde hænder! Tak, lokomotivmænd!

Folmer Jensen,  
lokomotivfører,  
Aarhus.

Alle bidragydere, lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, pensionister, forskellige firmaer og alle, der har været med til at skænke mig den storslåede gave, som jeg har fået overrakt af hr. E. Greve Petersen og hovedkasserer K. Svendsen, bedes herved modtage min hjerteligste tak.

J. Kurt Hovgaard,  
lokomotivfyrbøder.

Tak til alle der har været god ved vor søn i disse dage. Det har givet mod til os alle.

Dorthea og Chr. Hovgaard,  
Møllevangsgade 93.  
Aarhus.

## 75 års jubilæum

Låne- og Sparekassen for Embeds- og Bestillingsmænd, Frederiksholms Kanal 16, København K., kan den 23. september d. å. fejre 75 års jubilæum, idet den blev stiftet nævnte dato i 1880. Forud for stiftelsen var enkelte embedsmænd trådt sammen for at drøfte betimeligheden af oprettelsen af en sådan kasse, da det måtte erkendes, at der var stor trang til et pengeinstitut, som ville give tjenestemændene lån på rimelige vilkår og under former, der passede til deres særlige forhold.

Låne- og Sparekassen for Embeds- og Bestillingsmænd er den ældste af de danske tjenestemænds låneinstitutioner, og tillige den eneste, der skaffer midlerne til udlån gennem sine sparekasseindskud. Såvel dens låneafdeling som sparekassen er vokset ganske betydeligt gennem årene. Det skal således nævnes, at kassen det første år efter starten havde et udlån på ca. 67.000 kr. og et indlån på knapt 13.000 kr., medens reserverne androg ca. 60.000 kr. Af det afsluttede regnskab for året 1954/55 fremgår det, at kassens udlån nu er 5.410.638,67 kr., og dens indlån 5.600.058,16 kr. Reserverne udgør 711.018,35 kr. og obligationsbeholdningen var 824.075,95 kr. Kassen har 4.100 løbende udlån, og i sparekassen er 781 sparekonti.

Låne- og Sparekassen ledes af et tilsynsråd på 7 medlemmer og en direktion på 3 medlemmer. På grund af de vanskelige tider afholdes ingen festligheder i anledning af jubilæet, men på jubilæumsdagen er der på sparekassens kontor reception fra kl. 10 til 12.

C. P.

## Censorhonorar

Foreningen har på givne anledning behandlet spørgsmålet om udbetaling af honorar til lokomotivførere (kørelærere) i 7. lkl., der har haft censor-tjeneste. Efter sagens behandling i Generaldirektoratet har dette erklæret sig enig i, at omhandlede honorar skal udbetales de pågældende, som forretter censortjeneste. De med honoraret forbundne emolumenter (time- og dagpenge) oppebæres samtidigt.

## »Koldtillæg« på motorvogne

Foreningen har til Generaldirektoratet rettet henvendelse for at få revideret bestemmelserne for »koldtillæg« ved tjeneste på motorvogne. Henvendelsen er resulteret i, at bestemmelserne i ordreserie P side 39-II ændres derhen, at tillægget gives i tiden 1/11—1/4 for motorvognstyperne MK/FK, MO, MP, MQ, MA, MC, ME og MF. Opmærksomheden henledes på, at tidsrummet, hvori tillægget gives, er ændret som foran nævnt. Tidligere blev det ydet i tiden 1/10—15/5.

Fodnoten 4 på side 39-II ændres følgende således:

»4) Forhøjes med 10 minutter i tiden 1/11—1/4, når vognen henstår uden for remisen og ikke passes af maskindepotet. Tillægget gives ikke, når der gives det under 6) nævnte tillæg. Tillægget gives kun for een vogn.«



## Landsoplysningsudvalget

### Så starter vi

Omend vi aldrig bliver trætte af at nyde sommeren, fortæller kalenderen os, at vinteren står for døren, og efterårsregnen har jo allerede meldt denne årstid kommen. Samtidig med den mørke tid begynder sæsonen for oplysningsarbejdet, som i sagens natur hører denne til.

De københavnske afdelingers oplysningsudvalg har tilrettelagt et program, som i det efterfølgende nærmere skal omtales.

Onsdag d. 5. oktbr. starter studiekredsvirksomheden, idet der kl. 14,30 lægges ud med en teknisk studiekreds, som vi af praktiske grunde kalder »Fysik og elektroteknik«. Som studiekredsleder har vi fået lokomotivinstruktør P. Persson, og han vil »endevende« MO-vognen og tilbehør. Undervisningen foregår dels i skolebarakken på Otto Bussesvej, dels på Helgoland maskindepot, men herom vil deltagerne blive underrettet, efterhånden som undervisningen skrider frem. Til denne studiekreds kan kun medlemmer, der har været på motorkursus, melde sig, idet dette er en forudsætning for at kunne følge med. Erfaringen andre steder viser, at der blandt medlemmerne er en endog meget stor interesse for sådanne studiekredse, og det skal nok vise sig, at København ingen undtagelse bliver.

Om aftenen, stadigvæk d. 5. oktober, kl. 19,00 byder vi hr. generaldirektør P. E. N. Skov velkommen i »Rossini« Gl. Jernbanevej, hvor han vil holde et foredrag om emnet »DSB i dag — og fremover«. Der indledes med aktuelle jernbanefilm — en god og interessant aften venter vore medlemmer. Det bemærkes, at lokomotivmænd og aspiranter fra øvrige depoter naturligvis er hjerteligt velkomne.

Torsdag d. 6. oktober starter vi på opfordring en studiekreds med emnet taleteknik på »dagsordenen«. Vi har fået hr. Poul E. Nielsen fra AOF til at lede denne. Ham skal vore medlemmer nok blive tilfreds med, idet han er kendt i vide kredse som en dygtig og fornøjelig lærer. Undervisningen foregår bl. a. ved hjælp af båndoptager — har du aldrig hørt din egen stemme på bånd før, vil du forbavses. Udvalget tror bestemt, at denne kreds bliver en succes, mange ærgrer sig på generalforsamlinger, møder og lign., fordi de ikke har mod til at bestige talerstolen og fremsætte deres synspunkter om det, der behandles — nu er lejligheden der til at blive disse komplekser kvit. — Poul E. Nielsen venter dig i skolebarakken på Otto Bussesvej hver torsdag kl. 14,30.

Der er for de øvrige måneder indtil april 1956 tilrettelagt forskellige foredrag og besøg, men da disse ikke er endelig fastlagt m. h. t. dato, tidspunkt og lign., vil disse blive bekendtgjort, dels gennem DLT og dels gennem opslag på opholdsstuerne.

Vel mødt til vinterens oplysningsarbejde.

P. u. v. G. A. Rasmussen.



# Nye amerikanske elektrolokomotiver og elektromotorvogne

Af C. E. Andersen.

I DLT for 5. marts 1955, side 56, påbegyndtes en artikel, som var betitlet: Jævnstrømslokomotiver og -vogne på vekselstrøms elektrificerede baner. — Heri omtaltes, at New York, New Haven & Hartford Railroad for nylig har anskaffet 10 meget kraftige elektriske lokomotiver samt 100 elektriske motorvogne til brug på fjernbanestrækningen mellem New York og New Haven og desuden visse andre strækninger i nærheden af New York, hvor trafikken er udpræget lokaloplandstrafik. Disse baner er hovedsagelig elektrificeret ved luftledninger med 11000 volt 25 perioder/sek. vekselstrøm. Skønt det nye togmateriel er konstrueret til at køre ved denne art strømforsyning, må det betragtes som en form for jævnstrømsmateriel, idet det ikke udnytter vekselstrømmen umiddelbart, men efter nedtransformeringen omdanner den til jævnstrøm ved hjælp af specielle ensrettere, der driver jævnstrømsbanemotorer. Desuden kan det køre direkte ved jævnstrøm, hvilket sker på en strækning i New York.

Allerede herved er de pågældende lokomotiver og motorvogne højst bemærkelsesværdige. Men de er også i andre henseender bemærkelsesværdige og interessante og skal derfor omtales nærmere.

Først lokomotiverne.

Næsten alle de forhåndenværende amerikanske elektrolokomotiver er meget store og tunge konstruktioner med mange aksler, der er anbragt i to vældige bogier, som i den ene ende har underbogier med løbeaksler eller undertiden drevne aksler. I udpræget modsætning til denne konstruktionspraksis har New Haven banens nye elektrolokomotiver simple udelte bogier med kun tre aksler, der alle er drivaksler.

De ligner for så vidt de typiske amerikanske diesellokomotiver.

Også i andre henseender ligner de nye elektriske lokomotiver de mo-

derne dieselektriske lokomotiver. Således er banemotorerne en standardkonstruktion, nemlig af de gennemprøvede, masseproducerede typer, der bruges til diesellokomotiver. De er fremstillet af General Electric, der i forvejen leverer sådanne motorer og de øvrige elektriske anlæg til de dieselektriske lokomotiver, der fremstilles af Alco og Baldwin. I øvrigt kan det her anføres, at General Electric for nylig selv har optaget produktionen af svære dieselektriske lokomotiver som helhed, dog excl. dieselmotorerne, der indkøbes fra et motorfirma. Indtil dato er der dog kun bygget fire enheder. New Haven banens nye elektriske lokomotiver er ligeledes som helhed konstrueret af General Electric; dog er ignitronerne antagelig leveret af Westinghouse Electric.

De elektriske lokomotivers bogier er konstrueret anderledes end diesellokomotivernes bogier, fordi de har tre kraftige banemotorer i stedet for kun to selv i de treakslede bogier til de sværeste dieseleksprestogslokomotiver. Trods alt ligner de elektriske lokomotivers bogier de dieselektriske lokomotivers bogier.

Endvidere minder de nye elektrolokomotiver ved deres helhedsopbygning stærkt om diesellokomotiverne. Brugen af de treakslede bogier med små hjul er allerede nævnt.

Også m. h. t. vognkassens udformning ligner de diesellokomotiverne, bl. a. ved de fremspringende, afrundede vognkasseender og ved de bagvedværende højt anbragte førerrum.

De baneanlæg, hvor de nye lokomotiver skulle køre, nødvendiggjorde på forhånd, at de nye lokomotivers største akseltryk skulle holdes nede på et maksimum af 58 000 pund, d. v. s. ca. 26 t; og denne belastning kunne endda kun tillades, hvis akslerne var anbragt ret langt fra hverandre. — Det lykkedes at konstruere lokomotiverne til dette akseltryk. Deres totalvægt blev 348 000 pund, d.

v. s. 158 t. — Samtlige aksler er drevne, så hele vægten er adhæsiionsvægt.

Til sammenligning kan det nævnes, at New Haven banens i øvrigt nyeste elektriske eksprestogslokomotiver, som er bygget i 1937—38, har samme antal drivaksler, altså 6, der er fordelt på de to store bogier, men desuden har 2 løbeaksler i en underbogie i hver af de store bogier, altså sammenlagt 10 aksler. Disse lokomotiver vejer 432 000 pund eller 196 t, d. v. s. 84 000 pund eller 38 t mere end de nye lokomotiver. En serie lignende lokomotiver til godstog, bygget 1941—42, vejer endda ikke mindre end 224 t. De ældre eksprestogslokomotivers største akseltryk er kun ca. 45 000 pund eller 21 t, hvilket delvis skyldes hensynet til den ringe afstand mellem akslerne. Deres adhæsiionsvægt er derfor kun 274 000 pund eller godt 124 t.

De nye elektrolokomotiver er altså væsentlig lettere; men de har ikke desto mindre væsentlig større adhæsiionsvægt. Følgelig har de større arbejdsevne under omstændigheder, hvor adhæsiionsvægten er den begrænsende faktor.

De nye lokomotivers bogier er temmelig lange, ikke blot af hensyn til betydelig spatiering mellem akslerne, men også af hensyn til plads til banemotorerne, som er anbragt lavt, altså i udpræget grad imellem akslerne.

Da bogierne har tre banemotorer, er de usymmetriske. Drejetappene er forskudt noget bort fra midterakslen og mod den ene ende. Men vægtbelastningen er dog ligeligt fordelt på alle tre aksler, idet de perifere glideflader er forskudt mod den anden ende og er kompenserende belastet.

Lokomotivernes totallængde er 68 fod, d. v. s. 20,7 m. De er udformet symmetrisk. De har altså førerrum i begge ender, således som allerede berørt. Herved er de forskellige fra de amerikanske diesellokomotiven-

heder, der i almindelighed kun har førerrum i den ene ende; nogle af dem har endda slet ikke førerrum. De bruges i formationer på 2, 3 eller 4, der er sammenkoblet til en større enhed, som blot har førerrum i enderne. — Grunden til, at de nye elektrolokomotiver har førerrum i begge ender, er naturligvis, at de skal bruges alene. De kan nemlig udvikle lige så mange hk som 6 almindelige diesellokomotivenheder, omend naturligvis kun, når adhæsiionsvægten tillader en sådan præstation. Da de er udprægede eksprestogslokomotiver, og da deres adhæsiionsvægt er ret anelig selv efter amerikanske forhold, og da de ikke skal sætte i gang særlig tit, kan de under praktiske driftsforhold udføre lige så effektivt arbejde alene som en formation af en hel række diesellokomotivenheder.

Førerrummene er anbragt noget fra vognkassens ender, idet vognkassen, eller rettere sagt dens nedre del, er trukket frem og afrundet i strømform, således som det forlængst er blevet almindelig praksis for diesellokomotivernes vedkommende. Førerrummene er anbragt højt oppe, så der er god udsigt hen over vognkasseforlængelserne og ud over banen. Foruden de store fremadvendende vinduer er der sidevinduer, som findes i samme højde.

Førerrummene er ved sikkerhedsvægge adskilt fra maskinrummet. I begge ender af maskinrummet er der en varmekedel, hvis kapacitet er 2 500 pund damp i timen. De to kedler kan altså tilsammen producere ikke mindre end 4 500 kg damp pr. time. Dette er næsten lige så meget som et almindeligt europæisk damplokomotivs kedel kan levere til cylindrene. Når de pågældende elektrolokomotiver har så stor dampproduktionskapacitet, skyldes det, at de skal kunne levere damp til ophedning af eksprestog bestående af almindeligvis 18 og undertiden flere meget lange vogne.

På vogntaget er der to pantografer, som aftager strøm fra luftledningerne i form af 25 p/s 11 000 volt vekselstrøm.

Højspændingsforbindelserne fra pantograferne fører direkte til ho-

vedtransformatoren, der er så høj, at den rager helt op over taget. Transformatoren køles af en vædske, der i sin tur køles af luft.

I øvrigt bliver ensretterkølevædsken, reguleringsmodstandene, banemotorerne m. m. naturligvis kølet ved luft, hvorfor lokomotiverne er udrustet med et kompliceret og stort ventilationsanlæg. Desuden kræver bremsesystemet trykluft.

Strømmen fra hovedtransformatoren ledes til to grupper ensrettere, hver med 6 ignitronrør. Det er standardtyper, der er størrelsesbetegnet som 8-tommersrør. Deres anoder og kviksløvpøle er dog noget modificeret i forhold til dem, der bruges i ignitronerne til stationære anlæg, af hensyn til undgåelse af svigten af tændingskontakten selv under de uheldigste lokomotivbevægelser. — Ignitronerne holdes kølede af vand, som pumpes gennem rør igennem dem.

Foruden de 12 ignitroner, der leverer jævnstrøm eller rettere sagt pulserende jævnstrøm til hovedkredsløbet, er der 4 mindre ignitroner, der leverer strøm til de accessoriske anlæg.

På hver side af begge bogier er der monteret strømaftagersko, der gør det muligt at aftage jævnstrøm fra strømskinner. Dette skyldes hensynet til, at lokomotiverne periodevis må bruges som rene jævnstrømslokomotiver. New Haven banens tog fører nemlig snart til den ene og snart til den anden af New Yorks to store personbanegårde, Pennsylvania Station og Grand Central Terminal; den sidste er jævnstrøms elektrificeret, og togene må føres 18—19 km fra Woodlawn ad New York Central Railroads spor, hvor de forsynes med 660 volts jævnstrøm fra tredje skinne.

Lokomotiverne kan køre fra det ene strømforsyningssystem til det andet uden at behøve at bremse op til ringe hastighed, idet strømforsyningssystemerne til pantograferne og strømaftagerskoene holdes afbrudt. Specielle relaissystemer sikrer, at der ikke sker uheld, selv om lokomotivpersonalet glemmer at foretage de elementære kontaktstillinger.

Banemotorerne bruges i grupper

på tre eller to i serie, når lokomotivet kører ved vekselstrøm, men formentlig mest med motorerne arbejdsende parallelt, når lokomotivet kører på jævnstrømsstrækningerne, idet spændingen jo ikke er særlig høj.

Lokomotiverne er udprægede eksprestogslokomotiver, for ikke at sige lyntogslokomotiver, idet de selv under normale forhold kører med hastigheder op til 90 miles eller 145 km i timen. Da de desuden kun bruges til tog, der ikke standser ret tit, i modsætning til de tog, der formeres af motorvogne (hvorum nedenfor), har de ikke behov for synderlig stor adhæsiionsvægt (regnet efter amerikanske forhold), men derimod meget store hestekraftydelse, ikke blot varigt, men navnlig i korte perioder, især til acceleration.

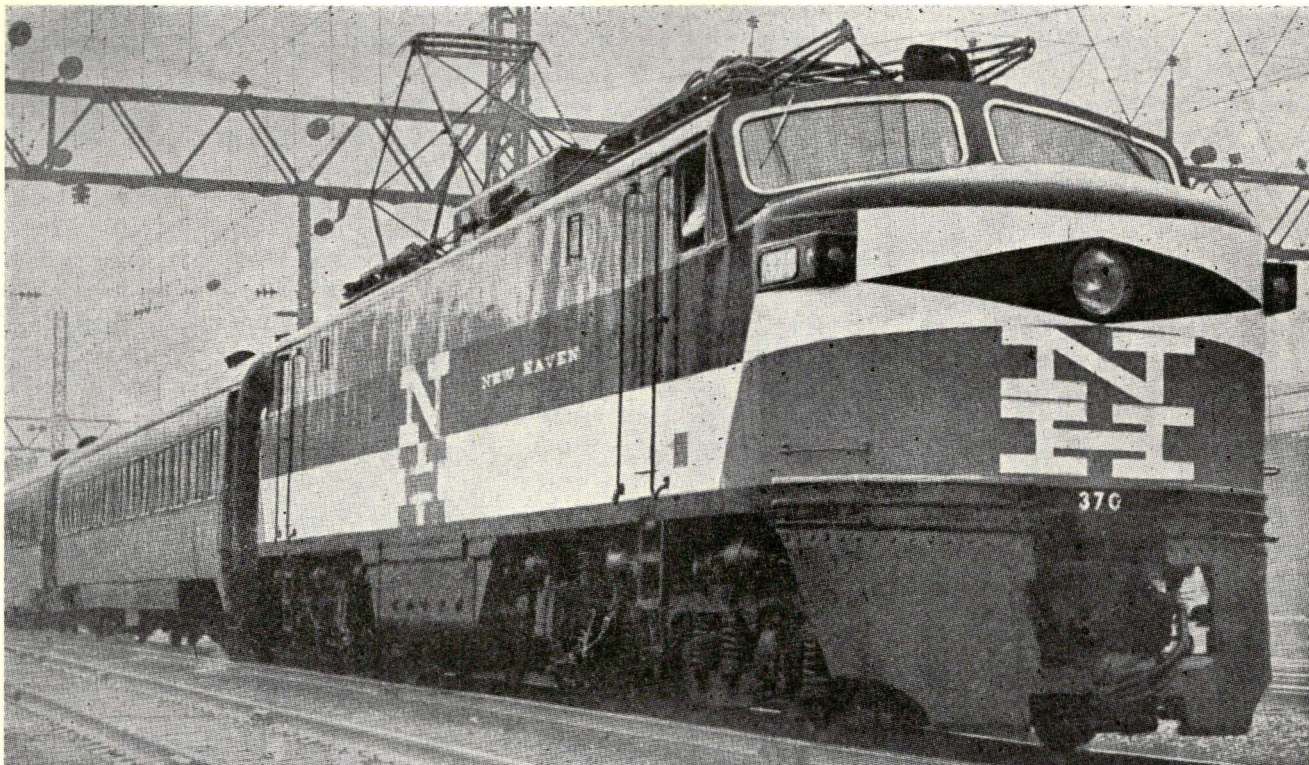
Ved lave hastigheder begrænses ydeevnen af adhæsiionsvægten. Denne er som sagt 158 t. Regnes der med en effektiv adhæsiionsfaktor på 25 pct., må den maksimale trækraft være mellem 39 og 40 t, målt på drivhjulspæredien. Regnes der med 30 pct., er største trækraft mellem 47 og 48 t. Regnes der med 35 pct. — et meget højt tal, men vel næppe urimeligt højt for et elektrisk lokomotiv med jævnt drejemoment —, bliver tallet mellem 55 og 56 t. — Det er slet ikke så lidt endda.

Hestekraftydelsen er afhængig af adhæsiionsvægten, adhæsiionsfaktoren og hastigheden ind til visse grænser. Tiden spiller imidlertid også ind, fordi motorernes vindinger og dermed isolationsmaterialet ophedes af strømmen (strømstyrken, ikke spændingen), og varmen må afgives i et tempo, der bestemmes af temperaturen, som imidlertid ikke må stige over et vist niveau.

I »Railway Age« for 11. april 1955 er der vist kurver over strømtilførsel, hastigheder, trækraft, hestekraftydelse, såvel varigt som i kortere perioder. Skønt det ikke angives direkte, må man antage, at de til grund for kurverne liggende trækraft- og hestekrafttal gælder for hjulspæredien.

Den tilladte kontinuerte trækraft er ved hastigheder fra 0 til lige ved 25 miles eller 40 km i timen godt 46 000 pund eller ca. 21 t, hvilket





*New York, New Haven and Hartford Railroad's nye elektrolokomotiv.*

svarer til ca. 13 pct. af adhæsi-  
vægten. Hestekraftydelsen er da pro-  
portional med hastigheden, og den er  
ved 40 km i timen ca. 3 100 hk.

Ved 40 miles eller godt 64 km i  
timen er trækraften godt 35 000  
pund eller lige ved 16 t. Den hertil  
svarende hestekraftydelse er godt  
3 800 hk.

Ved 60 miles eller godt 80 km i ti-  
men er trækraften lige ved 30 000  
pund eller noget over 13 t. Dette sva-  
rer til 4 000 hk.

Ved 60 miles eller hen ved 97  
km i timen er trækraften 25 000  
pund eller godt 11 t, hvilket giver  
knap 4 000 hk.

Ved 75 miles eller omtrent 121 km  
i timen er trækraften godt 19 000  
pund eller ca. 8 500 kg; arbejdsydel-  
sen er da 3 900 hk.

Ved 90 miles eller 145 km i ti-  
men er trækraften knap 13 000  
pund. Ydelsen er da 3 100 hk.

Den maksimale arbejdsydelse, der  
væsentligt afhænger af den tillade-  
lige og mulige strømtilførsel, er stør-  
re end den varige ydelse ved ha-  
stigheder under 75 miles i timen, og  
navnlig ved middelstore hastigheder.  
Ved små hastigheder begrænses ar-  
bejdsydelsen imidlertid af adhæ-

sionsvægten, og den er derfor nogen-  
lunde proportional med hastigheden,  
hvor trækraften bestemmes af ad-  
hæsi-  
vægten og adhæsi-  
onsfakto-  
ren.

Ved 60 miles i timen er den stør-  
ste trækraft 39 000 pund. Arbejds-  
ydelsen er da 6 300 hk.

Ved 50 miles i timen er trækraft-  
ten godt 59 000 pund; det giver 8 100  
hk.

Ved 40 miles i timen er trækraft-  
ten 87 000 pund, hvilket giver 9 400  
hk.

Den pågældende trækraft svarer  
til 25 pct. af adhæsi-  
vægten, hvil-  
ket betyder, at man nærmer sig  
grænsen til det maksimale. Spørgs-  
målet er da, hvor stor trækraft der  
kan fremkaldes, før hjulene begyn-  
der at spille. Man må imidlertid tro,  
at det er muligt at gå adskilligt høj-  
ere op for elektriske lokomotiver med  
jævnt drejemoment og med enkelt-  
akseltræk, hvor det effektive aksel-  
tryk ikke påvirkes af roterende uaf-  
balancerede masser. Hvor langt man  
kan gå, kan kun bestemmes ved di-  
rekte målinger. Grænsen varierer for  
øvrigt med skinnernes fugtighed, idet  
fugtigheden kan give anledning til  
dannelse af oliehindere.

Dersom man forlænger kurven til  
en trækraft, der svarer til 30 pct. af  
adhæsi-  
vægten, altså 47,4 t, kom-  
mer man til hastigheden 34,5 miles  
eller 55,5 km i timen. Den hertil sva-  
rende arbejdsydelse er 9 700 hk.

Ved 33 pct., svarende til 52 t, kom-  
mer man til 30 miles eller godt 48  
km i timen. Det svarer til 9 300 hk.

Det ses altså, at den pågældende  
lokomotivtype kan præstere op til ca.  
10 000 hk i korte perioder uden at  
blive overbelastet, d. v. s. ophedet for  
meget i motorvindingerne, og uden  
at hjulene spiller. Det gælder ganske  
vist først ved hastigheder omkring  
50—60 km i timen. Ved lavere ha-  
stigheder er bl. a. adhæsi-  
vægten  
utilstrækkelig til en sådan ydelse.  
Men selv ved blot 25 km i timen kan  
lokomotivet yde omkring 5 000 hk i  
kortere perioder og ca. 2 500 hk  
igennem ubegrænset tid.

De pågældende lokomotiver skal  
bruges enkeltvis, hvilket som sagt  
er årsagen til, at de har førerrum i  
begge ender. Hvor der bruges diesel-  
elektriske lokomotiver til lignende  
store og hurtige tog, bruges der sæd-  
vanligvis tre eller fire almindelige  
fireakslede enheder, som hver svarer  
til den type, DSB har indført i 6 aks-



let udgave af hensyn til mindre belastning af skinnerne. I andre tilfælde bruges der til de store, hurtige amerikanske eksprestog to eller tre seksakslede diesellokomotivenheder, hver med fire banemotorer og to dieselmotorer, hvor det drejer sig om General Motors type. Lignende lokomotiver bruges for øvrigt af New Haven banen på de ikke elektrificerede strækninger øst for New Haven, altså for de samme tog, som mellem New York og New Haven trækkes af elektrolokomotiverne.

Da sådanne formationer af diesel-elektriske lokomotiver har større adhæsionsvægt end de enkelte elektriske lokomotiver, kan de accelerere togene hurtigere ved små hastigheder; derimod kan de ikke accelerere togene så hurtigt ved store hastigheder, fordi diesellokomotivformationernes samlede hestekraftydelse er mindre end et elektrolokomotivs hestekraftydelse ved hastigheder over 40 km eller så. Da diesellokomotivformationerne har større egenvægt og udsættes for større luftmodstand, især ved store hastigheder, er deres ydeevne yderligere begrænset i forhold til elektrolokomotivernes.

Man kunne måske vente, at New Haven banens nye elektrolokomotiver kun behøver en enkelt mand til deres betjening. Ikke desto mindre bruges der to mands besætning på dem.

Årsagen hertil er formodentlig den, at man ikke finder det fuldt forsvarligt at betro så mange hestekræfter og så tunge og lange tog med så mange rejsende i en enkelt mands hænder ved de meget store maksimalhastigheder, selv gennem byerne, som New Haven banens tog plejer at køre med på den stærkt trafikerede elektrificerede hovedlinie mellem New York og Hartford, trediedelen af vejen til Boston. — Afstanden mellem Pennsylvania Station i New York og New Haven er 72 miles, d. v. s. 116 km, og gennemkøres af visse 18-vognstog på kun 86 minutters køretid, skønt lange delstrækninger går gennem byområder.

De nye lokomotiver udmærker sig på en lang række områder i forhold til de ældre lokomotiver, bl. a. ved deres større ydeevne og mindre

egenvægt. De muliggør bl. a. derfor rejseforhold, som virker tillokkende på trafikanterne.

Dertil er de meget billigere i drift og anskaffelse end de ældre lokomotiver, regnet i forhold til deres effektive ydeevne, og de er langt billigere end diesellokomotiver, hvor man har elektrificeret eller kan tillade sig at elektrificere banerne, d. v. s. hvor trafikken er stor, eller hvor man mener at kunne byde de rejsende den allerbedste service.

I øvrigt skaber den pågældende lokomotivtype helt nye muligheder. Det er allerede omtalt, at sådanne lokomotiver kan køre på strækninger, som er jævnstrøms elektrificeret, eller som med fordel kan elektrificeres med jævnstrøm og eventuelt med strømforsyning fra tredje skinne, der kan blive nødvendig, hvor man skal lave lange dyre tunneller, f. eks. under byer.

Dertil kommer, at sådanne lokomotiver kan køre på strækninger, der elektrificeres med vekselstrøm med høje periodetal. Dette indebærer, at banerne kan forsynes med strøm fra distriktsforsyningsanlægene, hvorfor banerne i de fleste tilfælde kan elektrificeres langt billigere end ellers muligt.

Som følge deraf har Pennsylvania Railroad fornylig igangsat en omfattende undersøgelse over, om det måske kan betale sig at elektrificere hovedlinien over Alleghanybjergene med 60 p/s 22 000 volt vekselstrøm og at anskaffe nye elektrolokomotiver, der ligner New Haven banens type, i stedet for at anskaffe diesellokomotiver, som Pennsylvaniabanen ellers er vel tilfreds med, hvilket har givet sig udslag i, at selskabet har omkring 1500 diesellokomotivenheder i drift.

I Europa anskaffede de tyske Rigsbaner allerede omkring 1936 to ensretterlokomotiver, det ene med AEG-, det andet med BBC-udrustning, til Höllental-banen i Schwartzwald, som forsøgsvis var blevet elektrificeret med 50 p/s 20 000 volt vekselstrøm.

1951 leverede BBC et nyt ensretterlokomotiv til Höllental-banen.

Iøvrigt leverer BBC et kolossalt ensretterlokomotiv til en brunkulsgrubebane ved Köln.

Efter krigen har de franske Nationalbaner gjort et tilsvarende eksperiment ved at elektrificere en bjergbane i Alperne med samme strømsystem og har dertil anskaffet forskellige lokomotiver og motorvogne, bl. a. et ensretterlokomotiv med Westinghouse-ignitroner, og har desuden ombygget en ældre jævnstrømsmotorvogn og forsynet den med ensrettere, transformatorer og højspændingsstrømaftagere, så også denne type materiel kan prøves under de ændrede forhold.

Eksperimentet med det nye strømsystem og de nye typer rullende material, bl. a. ignitronmateriellet, har givet så gode resultater, at de franske Nationalbaner nu har elektrificeret hovedbanen mellem Valenciennes i Nordfrankrig og Thionville i Østfrankrig med samme strømsystem, dog med baneledningsspændingen forøget til 25 000 volt, hvorved afstanden mellem transformatorstationerne kan gøres større, og luftledningerne kan nøjes med ringere tværsprofil og færre bæremaster.

Også ved denne elektrificering har man opnået tilfredsstillende resultater og har derfor besluttet at elektrificere størstedelen af hovedbanerne i Nordfrankrig og Østfrankrig, skønt man ellers ikke havde regnet med at skulle elektrificere banerne her, idet anlægsomkostningerne ville blive så store ved anvendelse af det sædvanlige 1 500 volt system, at det slet ikke kunne betale sig at elektrificere banerne.

Til den elektrificerede bane i Nordøstfrankrig konstrueredes flere typer nye lokomotiver, bl. a. en type med amerikanske ensrettere. Driftserfaringerne med 5 lokomotiver af denne type overgik alle forventninger. Derfor er der siden bestilt først 9 og derpå 38 lokomotiver til, så det samlede antal snart kommer op på 52.

Disse lokomotiver er fireakslede og vejer 84 t. Deres effektive adhæsionskoefficient og deres arbejdssevne er så stor, at de kan fremføre 750 t tog på lange strækninger med uafbrudt 10 pct. stigning. Ved 52 km i timen kan de udvikle 3580 hk ved timeydelse og naturligvis væsentlig mere i kortere perioder.

(Fortsættes).



### Samarbejde mangler

For tiden prøves der på at spare strøm under kørslen med de elektriske tog, muligvis kan der spares en del penge på denne konto, og enhver som gør tjeneste i togene, finder det på sin plads at der spares, hvor der kan, men en betingelse for at gennemføre en relativ besparelse er, at enhver som er beskæftiget i og ved S-togene, hver på sin plads gør sit bedste for S-togenes rettidige fremførsel. Der må fremfor alt være samarbejde mellem maskin- og trafiktjenesten. Såvel køremænd, som til- og frakobler vogne, togførere og fungerende på stationer med afgangssignaler må være præcise. A propos, afgangssignal. Så vidt jeg erindrer, blev der i 1950 holdt et møde i Holte, hvortil samtlige stationsforstandere og stationsmestre ved S-banen var indkaldt. En afskrift fra dette møde blev fremlagt på togpersonalets skrivestue, og jeg skal her prøve at citere denne skrivelse.

»Stationer med afgangssignaler skal, når afgangstiden er inde, uanset om ud- og indstigningen er tilendebragt, sætte afgangssignal, og det påhviler alene togføreren at give brummersignal til dørlukning og afgang, når ud- og indstigningen er tilendebragt.«

På nogle stationer praktiseres denne skrivelse således. Uanset at afgangstiden er inde, står den fungerende og stirrer på de sidste langsomme rejssende for så, når de er inde, at tænde afgangssignalet, derved forhales afgang ¼ til ½ minut, og brugen af trillefløjten er da illusorisk. Lokomotivfører og elektrofører skal efter ordre søge at indvinde tabt tid, altså må derfor et forøget strømforbrug til for at indhente forsinkelsen.

Er et S-tog af en eller anden grund blevet forsinket, prøver elektroføreren og togføreren at fremskynde toget, og stationer med afgangssignaler har efter ovennævnte skrivelse pligt til at tænde afgangssignal straks, når toget ankommer til perron, der kan da, når togets ophold normalt er 1 minut og udveksling af rejsende er minimal, tjenes ¼, ½ muligvis ¾ minut på stationen, og den indtjente tid er penge.

E. E.

## I de fleste lande har en far rettigheder, men ikke pligter overfor sine børn

*I muhammedanske lande overgår forældreretten ved faderens død til farfaderen og ikke til moderen.*

I de fleste lande er det stadig faderen, som i første række har ret til at bestemme over børn født i ægteskabet og over deres ejendom — moderen kommer i anden række. Drejer det sig derimod om forpligtelser overfor børn, der er født udenfor ægteskab, hviler de i størstedelen af verden på moderen. De nordiske lande hører til de få, hvor et faderskab kan fastslås ad hestlig vej, og hvor faderen kan tvinges til i en vis udstrækning at påtage sig pligter overfor barnet.

Dette fastslås i en rapport, som FN's sociale afdeling har udarbejdet på grundlag af oplysninger fra 43 lande. Rapporten skal anvendes som baggrund for en debat, der skal finde sted i FN's komite for kvindernes status, når denne komite træder sammen i New York i denne måned.

Når forældrene samlever, tilkendes faderen i de fleste lande den højeste forældremyndighed over børnene. Hvis forældrene lever hver for sig, kan hensynet til barnet i visse tilfælde blive den faktor, som afgør, hvem der skal have forældremyndigheden, hedder det i rapporten. I de lande, hvor lovgivningen set fra kvindens synspunkt er mest liberal — hvor forældrene deler ansvaret for børnenes opdragelse — er det dog ofte faderen, der har ret til at forvalte og bestemme over børnenes materielle ejendom. Dette er altså det område, hvor fordommene overfor kvinden sidst falder.

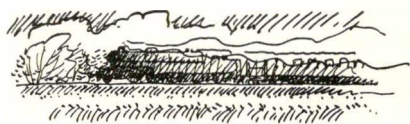
I de lande, hvor kvinderne er mindre frigjorte, er det som oftest stadig faderen, der ifølge loven er barnets »naturlige formynder«. Moderen kan dog i visse tilfælde betragtes som formynder, når det drejer sig om helt små børn — men hun kan dog miste alle rettigheder, også overfor sine helt små børn, hvis hun ikke lever sammen med faderen.

Hvis faderen dør, tilfalder forældremyndigheden i de fleste lande moderen. Men hos f. eks. muhammedanere gælder det, at forældreretten i tilfælde af faderens død overgår til den person, som faderen har udpeget i sit testamente. Har han ingen udpeget, overgår forældreretten ikke til moderen, men derimod til farfaderen. Hvis en muhammedansk enke gifter sig for anden gang, mister hun forældreretten til sine børn af første ægteskab. Dette gælder dog ikke, såfremt hun gifter sig med en slægtning til sin første mand. Ifølge belgisk og fransk lov skal et familieråd afgøre, om en mor, der er gift for anden gang, stadig kan beholde forældreretten over sine børn, eller om den skal tages fra hende.

Så snart det derimod drejer sig om forsørgelsespligt overfor børn født udenfor ægteskab, skifter billedet. Så er det ikke længere faderen, men moderen, der træder i forgrunden.

I de lande, hvor lovgivningen i første række tager sigte på barnets tarv, lægges dog samme forpligtelser på begge forældrene. I mange lande — f. eks. Frankrig, Belgien og Holland — kan en far ikke tvinges til at påtage sig nogensomhelst forpligtelse overfor et barn, der er født udenfor ægteskab. Kun i de tilfælde, hvor faderen frivilligt anerkender, at barnet er hans, kan der pålægges ham bidragspligt. De nordiske lande hører til de få, hvor et faderskab med de deraf følgende forpligtelser kan fastslås imod faderens vilje.

Hensigten med den omfattende undersøgelse, som FN her har foretaget, er at arbejde for afskaffelsen af den forskelsbehandling, der finder sted i mange lande til ugunst for mødrene.







### Jubilæum

Mandag den 3. oktober kan lokomotivfører H. Israelsen, Korsør fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Israelsen er en god lokomotivmand og kollega og kendt såvel blandt egne kolleger som stationens personale som en stille og rolig mand med et aldrig svigtende humør.

Afd. 17 sender på jubilæumsdagen de hjerteligste lykønskninger med tak for tiden, der er gået, og held og lykke i fremtiden.

Mandag den 3. oktober kan lokomotivfører J. P. L. Larsen, Korsør, fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Larsen, som er en god lokomotivmand og kollega, er velset overalt for sit gode og livsglade humør.

Afd. 17 sender på jubilæumsdagen de hjerteligste lykønskninger med tak for tiden, der er gået, og held og lykke i fremtiden.

Torsdag den 20. oktober kan lokomotivfører C. A. Rasmussen, Odense, fejre 40 års jubilæum.

Rasmussen har gjort tjeneste i såvel 1. som 2. Distrikt som en god lokomotivmand, der er kendt og afholdt for sit rolige, ligevægtige gemyt.

Afdeling 47 ønsker til lykke med tak for godt samarbejde gennem årene og de bedste ønsker for fremtiden.

P. A. L. J.

### 1. Distrikts Jubilæumsforening

Jubilæumsfesten afholdes torsdag den 6. oktober 1955 på Marienlyst Badehotel, Helsingør.

Aktive og passive medlemmer 30,00 kr.

Indtegningen slutter den 25. september.

Særtog afgår fra København kl. 11,55.

C. E. Johansen,  
Vigerslev Alle 19, Valby.  
Telf. Valby 7886 y.

### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

C. Høbo, Hgl.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

J. P. O. Jørgensen, lokomotivfører, Tønder.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst, men bestemt.

H. Israelsen, lokomotivfører, Korsør.



Overgået til stillingen som kontorist pr. 1-9-55.

Lokomotivfører (11. lkl.):

C. F. C. Noltensmejer, København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) N. A. Vest, Padborg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-10-55).

Lokomotivførerne (11. lkl.):

J. E. Clausen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-55).

T. Hansen (Elberg), Korsør, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-55).

Lokomotivfyrbøderne:

G. J. Ravn, Fredericia, afskediget efter ansøgning pr. 9-8-55.

E. Juhl Hansen, Roskilde, afskediget efter ansøgning pr. 4-9-55.

Ordensdekoration.

Lokomotivinstruktør (6. lkl.):

N. V. P. Petersen, København Gb, R. af D. pr. 18-8-55.

Forflyttelse pr. 1-10-55.

Lokomotivfører (11. lkl.):

E. Dyrberg, Frederikshavn, til Odense.

Forfremmelse til elektrofører (13. lkl.) efter ansøgning pr. 1-9-55.

Lokomotivfyrbøder:

A. M. Hansen, Fredericia, i Enghave.

## MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-8-55.

Pensioneret lokomotivfører E. J. H. Olsen, Bregnevej 6, Roskilde.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-9-55.

Pensioneret lokomotivfører J. C. M. Rasmussen, Enighedsvej 2, Sorø.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-10-55.

Pensioneret lokomotivfører C. A. Eisenbichler, Sjællandsgade 35, 2., Aarhus.

## NYE ADRESSER

Lokomotivfører-underafdeling:

Kolding: Repræsentantens navn og adresse rettes til: M. Petersen, maskindepotet.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget dr. B. de Fine Olivarius, Sønderborg.

Dr. Olivarius afholder konsultation Jernbanegade 18, kl. 12—15, lørdag dog kl. 11½—13½.



## Tak

For de dejlige dage vi havde på DLF's feriehjem følger min hustru, datter og undertegnede vor største glæde ved at sige tak for de indholdsrige timer, vi tilbragte sammen med ansatte og pensionister, og tak for den forståelse og pietetsfølelse, vi var genstand for. Det var en virkelig oplevelse for min hustru at gense feriehjemmet i dets nye skikkelse, idet hun ikke havde tænkt sig at skulle se det mere, men ved vor altid aktive formand hr. Greve Petersens initiativ lykkedes det, og hun er lykkelig ved at have hilst på og talt med en del af de mennesker, hun igennem mange år har lært at kende. En tak

skal ligeså være rettet til lokomotivfører Marius Johansen for hans store arbejde med at arrangere den store afskedsfest for gæsterne den sidste aften, vi var sammen, en aften vi sent vil glemme i selskab med de blinde, thi det var i sandhed en uforglemmelig aften, det havde man ikke tænkt sig, at det kunne lade sig gøre. Disse blinde unge mennesker burde have en udsendelse i radioen. Til sidst retter vi en tak til frk. Petersen, vores madmor, og til hendes flinke og smukke, unge medhjælpere, ikke at forglemme overmaskiningeniør E. Hansens forståelse.

I taknemlighed A. Møller Hansen og hustru  
Karen Lorentsen.

## Størrelsen af emolumenter og funktionsvederlag fra 1. oktober 1955

I forbindelse med forhøjelsen af reguleringstillæg med 2 portioner fra 1. oktober sker der tillige en ændring i satserne for emolumenter m. v. samt

funktionsvederlag. De nye satser bringes nedenfor som rettelsesblade til foreningens lommebog side 14 og 15.

Funktionsvederlag pr. dag  
i de første 6 måneder.

Funktionsvederlag pr. dag  
efter 6 måneders uafbrudt funktion.

Funktionen, udført af	Udført funktion i				Funktionen udført af	Udført funktion i			
	13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.		13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.
Lfb. grundløn	73,973 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	410,959 ø.	Lfb. grundløn	147,945 ø.	265,085 ø.	678,510 ø.	1369,249 ø.
1 tillæg	53,425 »	102,740 »	201,370 »	390,411 »	1 tillæg	106,849 »	223,989 »	637,414 »	1328,153 »
2 tillæg	32,877 »	82,192 »	180,822 »	369,863 »	2 tillæg	65,753 »	182,893 »	596,318 »	1287,058 »
3 tillæg	12,329 »	61,644 »	160,274 »	349,315 »	3 tillæg	41,096 »	141,797 »	555,222 »	1245,962 »
Mtf. grundløn	—	49,315 ø.	147,945 ø.	336,986 ø.	Mtf. grundløn	—	117,140 ø.	530,564 ø.	1221,304 ø.
1 tillæg	—	8,219 »	106,849 »	295,890 »	1 tillæg	—	49,315 »	429,863 »	1120,603 »
2 tillæg	—	41,096 »	82,192 »	271,233 »	2 tillæg	—	298,356 »	380,548 »	1071,288 »
Lkf. grundløn	—	—	98,630 ø.	287,671 ø.	Lkf. grundløn	—	—	413,423 ø.	1104,712 ø.
1 tillæg	—	—	41,096 »	230,137 »	1 tillæg	—	—	115,068 »	772,932 »
2 tillæg	—	—	49,315 »	156,164 »	2 tillæg	—	—	165,370 »	588,000 »

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 99

## Emolumenter m. v.

	Timepenge	Fulde dagpenge	Nedsatte dagpenge	Nattillæg til fulde dagpenge	Nattillæg til nedsatte dagpenge	Tillæg til fulde dagp. 1., 2. og 3. dag s. sted	Køretimepenge	Rangergodtgørelse	Nattimepenge	Overarbejdspenge	Godtgørelse for mistede fridage	Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lokomotivinstruktører . . . . .	0,90	16,80	11,85	13,00	4,35	7,10	0,71	„	0,98	„	43,12	27,80
Lokomotiv- elektro- og motorførere . . . . .	0,80	14,80	11,10	11,50	3,45	5,85	0,59	0,29,5	0,98	5,39	43,12	27,80
Lokomotivfyrbødere . . . . .	0,70	13,80	10,50	10,50	2,90	4,60	0,47	0,23,5	0,67	4,78	38,24	24,10
Lokomotivfyrbøder- aspiranter . . . . .	0,70	13,80	10,50	10,50	2,90	4,60	0,47	0,00	0,67	4,78	38,24	21,35

Størrelsen af betaling for ekstraordinær tjenestefrihed fastsættes af Statsbanernes Generaldirektorat. Størrelsen af alle de andre anførte ydelser fastsættes af finansministeren. Tillæg for 1., 2. og 3. dag ydes kun i forbindelse med dagpenge. Kørepenge beregnes på den måde, at de for tjenestemænd på laveste timepengesats (lokomotivfyrbødere o. a.) fastsættes til ca.  $\frac{2}{3}$  af de til enhver tid gældende timepenge. Den således udfundne kørepenge-sats forhøjes med 25 pct. for lokf., elektrof. og motorf. Fremkommer der ved beregning af selve kørepenge-satsen brøkdele af øre på  $\frac{1}{2}$  eller derover, forhøjes de til hel øre; mindre brøkdele bortkastes.



## Lommebogen 1956

Vi står overfor indkaldelse af eventuelle bestillinger af foreningens lommebog for 1956, og som tidligere år kan interesserede erhverve den til fremstillingsprisen + forsendelsesporto, ialt 5,50 kr. Man bedes notere sig, at der er sket en væsentlig stigning i prisen på grund af omkostningernes forhøjelse, der tilskriver sig de øgede arbejds lønninger og trykkeprisen. Det restoplæg, som sædvanligvis er beregnet, vil blive stærkt indskrænket, og alle eventuelle bestillinger må ikke forventes efterkommet. Lokomotivfyrbøderaspiranter har fortrinsret til restoplæg. Bestilling indsendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Enkeltbestillinger kan betales med frimærker; medens beløbet for større bestillinger bedes sendt gennem foreningens girokonto nr. 24542.

## 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 enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer 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.

## Lokomotivmændenes Enkekasse

### Regnskabsoversigt for 1954—55

Den 1. august 1954 var medlemstallet 155 og 31. juli 1955 143. Afgæede ved døden er pens. lokf. A. F. Clemmensen, Kh., pens. lokf. T. F. Graver, Vg., pens. lokf. J. D. Hubert, Od., pens. lokf. A. A. Jensen, Nf., pens. lokf. F. K. Kristiansen, Kh., pens. lokf. A. Rosenkilde Lauersen, Kh., pens. lokf. C. M. Madsen, Vo., pens. lokf. C. Skjoldager Nielsen, Kh., pens. lokf. T. Kristensen, Kh.; udmeldt er pens. lokf. E. S. J. Agård, Kh., pens. lokf. O. C. Christensen, Sg., lokf. A. C. Hansen (Varde), Gb.

Ved årets begyndelse ydedes understøttelse til 115 enker, ved årets slutning til 109 enker.

Enkekassens rentebærende formue udgjorde d. 1. august 1954 158.666,63 kr.; d. 31. juli 1955 158.314,07 kr.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.	<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdning pr. 1. august 1954	11.066,63	Understøttelser	7.911,25
Kontingent	2.673,00	Gebyr til giro	67,76
Renter	5.637,05	Nyt oplag af leveattester	42,00
		Provision for afdrag	141,60
		Kontorhold	500,00
		Kassebeholdning pr. 31. juli 1955	10.714,07
	<u>19.376,68</u>		<u>19.376,68</u>
<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.	<i>Passiver.</i>	Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings obligationer, kursværdi kr. 105.550,00	142.600,00	Enkekassens formue	158.314,07
Stabiliseringslånet, kursværdi kr. 2.350,00	5.000,00		
Indestår i Bikuben og giro	10.714,07		
	<u>158.314,07</u>		<u>158.314,07</u>

N. J. Themsen, kasserer.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i overensstemmelse med de fremlagte bilag. Obligationer og kassebeholdning til stede.

København, den 18. august 1955.

J. M. Sørensen,  
revisor.

Axel Hansen,  
revisor.

Resultatet af valget. Der indkom 23 stemmesedler med følgende resultat. Til bestyrelsen, C. V. Christensen, 21, J. Junge, 22, V. A. J. Olsen, 1, H. Kruse, 1. Som suppleant V. A. J. Olsen, 22, H. Kruse, 22. Som revisor J. M. Sørensen, 22, P. J. Persson, 1. Som revisorsuppleant P. J. Persson, 22. Udenfor valg C. C. Christoffersen, 4, N. J. Themsen, 4.

C. V. Christensen,  
Abjergvej 25,  
Vanløse.

C. Christoffersen,  
Sønder Boulevard 131, 4.  
Tlf. Vester 7147.

J. Junge,  
Vesterfælledvej 43.  
Tlf. Eva 1253.

N. J. Themsen,  
Sæbyholmsvej 39.  
Tlf. Damsø 3109.



**Det bedste**  
**I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen  
Jyllandsgade 22  
Fredericia  
Tlf. 1033

## LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

## 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 KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

**... vi sælger varme**

Telefon  
**170-888**  
4 linier

## Fredericia Mejeri

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

## Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

*altid bedst — derfor billigst*

»LA BELLA«

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

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

*Mylius* HANSEN  
GULDSMED  
URMAGER

## Vendersgade 9 . Fredericia

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

Ekvipér Dem i

## London-Magasinet

FREDERICIA

## FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 955

### 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

### 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

### NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

### Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales  
Ærb. Gustav Jensen

**Farve-  
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner  
**v. Holger Häuser**

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

»Moselunds«  
Rugbrød

Tlf. 309

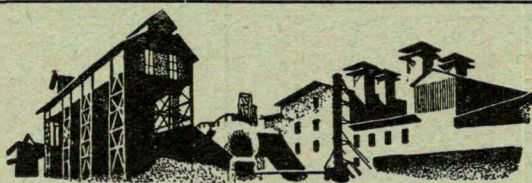
anbefales

I Sol og Pløre  
gaa eller køre

Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109



AKTIESELSKABET

# DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK





**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

**M. H. Iversen**

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

**Marketenderiet**

*i Centralværkstederne*

*og Godsbanegaardens*

*Lokomotivremise*

*anbefales*



Driftsudvalget

**Fiskehus Nr. 1**

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

**Chr. Schrøder**

Tlf. Kalundborg 360

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

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

**OTTO NIELSEN**

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

**AAGE NIELSEN** Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

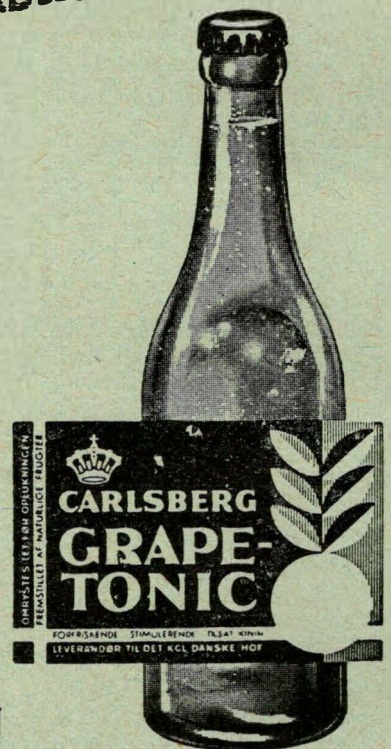
**N. JENSENS SØNNER**

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

*En forfriskende Smag...*

ALLE KAN LIDE DEN



**Carlsberg**