

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 22

20. NOVEMBER 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«

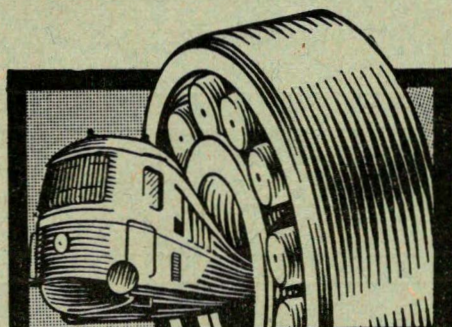
En historisk beskrivelse af trækraften indenfor Danske Statsbaners nuværende område. Bestillinger modtages:

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

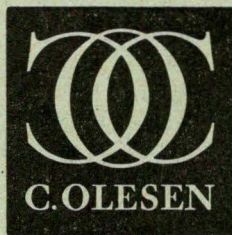
*Felix Schmidts*  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør





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

Urmager ved Statsbanerne siden 1856

**L. Beyer Holgersen & Søn**

(C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
RANDERS

**Andersson & Bardram A/s**

Studiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Importkompagniet A/s  
**Kalundborg**

Import af

**KUL, KOKS &  
BRIKETTER**

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

**B  
O  
G  
T  
R  
Y  
K**  
L. A. Jørgensen  
Rosengaarden 13  
Tlf. Byen 1502  
København K

**NORMAL-  
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B  
Tlf. Øbro 62 61



**Diesel-elektriske  
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

**FRICHS**

Elegante Kjøler og Smøking  
udlejes

**ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN**

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513



**Odense Pilsner**  
*den mest velmagende*

ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

**Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s**

Hans Nielsens Maskinfabrik

**HB**

forbrugernes  
egen  
virksomhed

HØVEDSTADENS BRUGSFØRENING



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



## Spar valuta - køb dansk

Med ovennævnte slogan har Landsforeningen »Dansk Arbejde« indledet »De danske varers uge« som et propagandamæssigt fremstød, der har en større mening end blot det, der kan lægges i en eller anden virksomheds reklamekampagne for at stimulere salget af sine varer. Bag Landsforeningens initiativ ligger større perspektiv med baggrund i vort lands valutariske situation. Der ligger heri et forsøg på at fremme dansk industris produktion på hjemmemarkedet, for derigennem at opbygge konkurrencemulighederne overfor udenlandske varer og dermed imødegåelse af vort presserende valutaproblem, som landets højeste myndigheder er i gang med at stabilisere ved hjælp af tvangsforanstaltninger, der i almindelighed er ildesete i alle befolkningskredse.

Det rejste initiativ har vi imødeset med glæde, og det er vældige anstrengelser, der er sat i værk for at frembringe et godt resultat. Ved hjælp af plakater, mærkater, farvestrålende tryksager, vinduesudstillinger og mange forskellige arrangementer udstrækkes kampagnen til hver en krog i landet — overalt mødes man af »Spar valuta — køb dansk«.

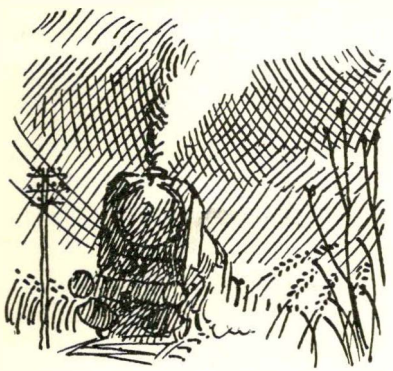
Nødvendigheden af et så omfattende fremstød er indiskutabel, idet det simpelthen er samfundets økonomiske sundhed, der trues af vort hjemmemarkeds overfyldning med udenlandske varer, og dette sker som en direkte følge af forbrugernes forkærlighed for disse varer, der langt fra alle er bedre eller billigere end vore egne.

Det er imidlertid en kendsgerning, at der hos forbrugeren er en umiddelbar leflen for »udenlandsk«, og så gør det i og for sig mindre til sagen for vedkommende, om »udenlandsk« er bedre eller billigere, eller om man overhovedet har brug for det.

Naturligvis vejer priserne til for manges vedkommende, ikke mindst for den husholdning, hvor det er småt med fortjenesten, thi selvsagt er det af betydning at hensyn gøres til dette så man bliver i stand til at delagtiggøres i al verdens herligheder, hvilket forøvrigt ingen skal fortænkes i, hvis man samtidig sætter tæring efter næring og med sine ønsker sætter ind på kvalitet og dermed holdbarhed fremfor iøjnefaldende, letforgængelige ting.

Fra mange organers side er udfoldet stærke bestræbelser for at lære forbrugeren til at købe den rette vare — d. v. s. kvalitet til den rigtige pris, men det er svært at få frembragt denne køberånd på bred basis; thi i butikernes brogede, righoldige vareudvalg er det den farverigeste og eleganteste vare, som fanger øjet og sælger sig, og vi ved til trivialitet, at en ærkedansk vare skal besmykkes — eller beskæmmes — med prangende navne og sentenser på fremmed sprog for overhovedet at få en rimelig afsætningschance herhjemme.

Nu skal man imidlertid ikke fortabe sig i doktriner, hvorefter man tilgodeser danske varer ret alene og formene alt andet ad gang. Det ville være horribelt at procedere ud fra en sådan tankegang og er på forhånd dømt til udstødelse i mørket, simpelthen fordi vi ikke er i stand til at leve uden handelssamkvem med omverdenen; men i dette samkvem må dannes en vekselvirkning,



### DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 22 - 55. ÅRGANG  
20. NOVEMBER 1955



#### Indhold:

Spar valuta — køb dansk . . . . .	253
Nordisk Nyt — Norge . . . . .	254
En god sæson for feriehjemmet . . . . .	255
Ny overingeniør . . . . .	256
Elektrolokomotiver og elektromotorvogne for 50 p/s . . . . .	257
Nye diesellokomotiver til DSB til rangering og strækningekørsel . . . . .	260
Ti års tysk fagbevægelse . . . . .	261
Fra medlemskredsen . . . . .	262
Ængstelse igen . . . . .	262
Håndbog for Danske Statsbaners tjenestemænd . . . . .	262
Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter april—septbr. 1955 . . . . .	263
CO I's diskussionsmøde . . . . .	263
Nye satser for overarbejdsbetaling og godtgørelse for mistede fridage . . . . .	263
Byttelejlighed . . . . .	263
Statsbanepersonalets Sygekasse . . . . .	263
Under DLF . . . . .	264
Tak . . . . .	264
Opmærksomhed frabedes . . . . .	264
Jubilæums- og afskedsfesten ved Gb . . . . .	264
Gåse-, ande- og flæskespil . . . . .	264
Jubilæums- og afskedsfesten ved Helgoland . . . . .	264
Personalía . . . . .	264
Dødsfald . . . . .	264
Medlemslisten . . . . .	264



#### 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.



## Norge.

### *Væk med dampen.*

I tidsskriftet for Norges Statsbaner, »Vårt Yrke«, behandles spørgsmålet motordrift contra dampdrift. I Norge er man nemlig i fuld gang med et »Væk-med-dampen-program«, og det, man allerhelst ser, er en elektrificering af alle jernbanestrækninger, men anlægsomkostningerne er meget høje, hvorfor det planlagte program bliver en kombination af elektrificering og diesel-elektrisk drift. Den sidste driftsform er noget dyrere, men til gengæld er den ikke forbundet med så store anlægsomkostninger. NSB har i dag en samlet banelængde på omkring 4400 km og heraf er ca. 1200 km elektrificeret. Yderligere 1150 km skal elektrificeres efter en plan vedtaget af Stortinget i 1952. Når dette er sket, vil der være ca. 2000 km tilbage, som fortsat drives med damp, om der ikke indføres dieseldrift. »Væk-med-dampen-programmet« forudsætter fuldførelse af den sidste elektrificeringsetape og dieseldrift på de ikke elektrificerede strækninger, og efter de foreløbige beregninger anslås besparelserne til 50 mill. kr. årligt, men dette må måske korrigeres, når mere nøjagtige beregninger foreligger. I øjeblikket har man 1 diesel-hydraulisk strækningslokomotiv og 3 dieselhydrauliske rangerlokomotiver, der er bygget i udlandet. Desuden er bestilt 2 lignende rangerlokomotiver på norsk værksted. Rangerlokomotiverne har vist sig at svare fuldt ud til forventningerne. Med hensyn til strækningslokomotiverne er man ikke helt sikker på, hvilket system — diesel-hydraulisk eller diesel-elektrisk — der bør vælges. Det nævnte lokomotiv, der kører på Nordlandsbanen, går meget godt, og denne type er lettere i vægt og billigere i anskaffelse. I al fald skal der foretages indgående prøver med lokomotiverne, inden man bestemmer sig for en bestemt type. Dette vil tage nogen tid, og dampdriften påføres stadig store udgifter. Det vil først og fremmest være rigtigt at ændre rangeringen til dieseldrift og derefter fortsætte med strækningstjenesten.

så i det mindste udgifts- og indtægtssiden stemmer overens, og dertil en valutareserve som kan regulere svingningerne i prisudviklingen udefra.

Skal man nå til disse stabile forhold, må landets industri sættes i stand til at kunne konkurrere med de udenlandske, og dette kan i første række gøres ved størst muligt salg på hjemmemarkedet, idet en virksomheds lavest mulige prisansættelse betinger størst mulig produktion af dens vare. At vi herhjemme skulle kunne frembringe varer i masseproduktion som i de store industrilande er utænkeligt, fordi vi ikke forlods har nogen stor befolkningsmængde at bygge på inden for landets grænser. For vort vedkommende skal varerne i hovedsagen frembringes på basis af håndværksmæssig kvalitet.

Vi skal arbejde og sælge for at sætte vor levefod op, og afgørende er det derfor, at vi i størst mulig udstrækning støtter vor egen industri, og netop på baggrund af landets økonomiske trængsel er der grund til at tage hånd i hanke med tingene og få det onde vendt til det gode. Dette sker ikke blot ved at afvente særlige foranstaltninger fra højeste sted, men ved aktivt at slutte op om »De danske varers uge«, ikke kun i denne, men ved fremover at købe dansk, hvor dette i pris og kvalitet er fuldt på højde med udenlandsk. Følger forbrugeren dette op, kan man se vej ud af vor nuværende økonomiske klemme.

Når det er sagt, at forbrugeren skal købe i hensynet til afvejning af pris og kvalitet, bør det også siges, at sælgeren har sit ansvar, fordi forbrugeren ikke alle er i stand til at vurdere varen, og forretningsmanden må derfor anbefale danske varer, når disse er lige så gode og billige som de udenlandske; men det kan måske kollidere med nogles bestræbelser på at øge egen fordel, når de ligger inde med udenlandske varer, der giver relativ høj fortjeneste, og at de dermed beskedent lukker øjnene for varernes eventuelle ringere kvalitet. Dog — vi har i det store hele en ærlig og saglig købmandsstand; men alt for ofte læses om dumpingspøgelset i dagspressen, og hver gang drejer det sig om varer af problematisk værdi. Sådanne varer forårsager indskrænkning af danske industriers beskæftigelse eller måske fuldstændige lukning og dermed arbejdsløshed. Altså imod vort ønske om at opretholde størst mulig beskæftigelse og adgang for enhver til at føre en ordentlig tilværelse.

»De danske varers uge« retter sin appel til forbrugeren, men det må ikke glemmes, at andre led i samfundet må følge trop. Hvad med producenten? Har han ikke også pligt til at vende blikket mod de danske varer? Naturligvis — og i dagspressen vil man i den seneste tid have kunnet set eksempler på betydningen heraf. Verdenskendte virksomheder — som vi er heldige at have — kan ved brug af vore egne varer give dem et blåt stempel, som lukker udlandets øjne op for dansk kvalitet.

Lad os være enige i at give Landsforeningen »Dansk Arbejde«s initiativ al vor støtte til gavn for vor industri og dermed vor økonomiske situation, hvis fremgang betinger samfundets fremgang og vor levefods højnelse.

*Spar valuta — køb dansk.*

\*



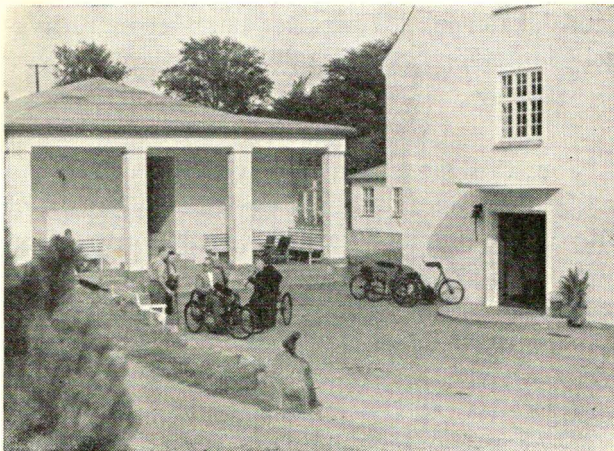
## En god sæson for feriehjemmet.

Med de gode og solfyldte sommerdage i erindring går det vel an i disse efterårsdage at fortælle lidt om, hvorledes sæsonen 1955 er forløbet for vort feriehjem. En oversigt herover på et tidligere tidspunkt har ikke været mulig, da det afsluttende arbejde, herunder bl. a. det regnskabsmæssige, først foreligger nu.

Til gengæld kan vi se tilbage på en både god og vellykket periode for hjemmet, som igen i år har været godt besøgt og for de fleste dages vedkommende har kunnet melde fuldt hus. Lige fra den første feriedag, pinselørdag, har der været stærk søgning, og først omkring den 15. august og denne måned ud blev der tale om en »tyndere« belægning. Den tid, der normalt ellers kan påregnes optaget af vore pensionister og enker, var således i år den svageste, hvilket formentlig skyldes, at vi i sæsonens første tid havde større besøg af pensionister og enker end tidligere år. Hovedbestyrelsens beslutning om at forlænge sæsonen med yderligere 3 dage og mandagen som hjemrejsedag i stedet for lørdagen, viste sig ikke umiddelbart at have lige så stor interesse, som det egentlig var forudset.



To deltagere fra de svagføres ophold på Feriehjemmet poserer for fotografen.



Munter passiar på en solfyldt plads.

I alt har hjemmet været besøgt af ca. 750 personer, og af pensionsdage har der i år været 7459 eller gennemsnitlig ca. 10 dage til hver feriegæst. Af pensionsdagene tegner de voksne sig for 6166 og børnene for 1293. Af pensionsdagene har medlemmer med børn optaget de 4174, medens andre tjenestemænd ved Danske Statsbaner og ikke-ansatte har optaget resten. Medens vi er ved tallene kan det have sin interesse til lige at få oplyst, at der i sæsonens forløb er serveret ca. 760 måltider ud over de faste pensioner.

Også i år har vi kunnet glæde en del svagelige medlemmer og medlemmers svagelige hustruer med et rekreationsophold efter alvorlige sygdomme. Ikke mindst denne side af feriehjemmets betydning for vor organisation er der al mulig grund til at lægge vægt på. Det at kunne hjælpe disse mennesker er af stor værdi både for os selv, etaten og samfundet.

### *Kursusvirksomheden.*

Såvel blandt vore medlemmer som hos de udenforstående, der har haft lejlighed til at besøge eller deltage i vore kursus, er hjemmet blevet anerkendt som en særdeles velegnet høgskole. Lokaleforholdene er til dette formål ideelle, og hjemmets beliggenhed er fortrinlig for de mennesker, som i en 8 dages periode skal forene praktisk arbejde med korte stunder til det fornøjelige friluftsliv. Også i år har vi derfor afholdt 2 kursus, et for medlemmer, der ikke er aktive tillidsmænd, og et udelukkende for vore tillidsmænd. Begge kursus er takket være oplysningsudvalgets indsats afviklet på en tilfredsstillende måde. I denne forbindelse kan der være grund til at nævne, at hovedbestyrelsen i god tid havde bevilget midler til nye møbler i studie-



kredsløkalerne, der herefter har fået mere hyggeligt præg og praktisk udnyttelse.

#### *Svagførearrangementet.*

Som tidligere omtalt i bladet besluttede hovedbestyrelsen at indbyde ca. 50 svagføre til et otte dages ophold på vort feriehjem. Indbydelsen blev tilstillet svagførekomiteens formand, borgmester Julius Hansen, og arrangementet gik ind som et led i de af dagbladet Social-Demokraten gennem flere år gennemførte svagføretog. Dog således, at vor indbydelse kom til at betyde, at endnu flere af disse hårdtramte mennesker kunne få et tiltrængt rekreationsophold og komme ud i den frie natur, mange af dem ikke har stiftet bekendtskab med i mange år. Det skal naturligvis ikke skjules, at vi så hen til dette arrangement med visse betænkeligheder. Der var mange forhold at tage hensyn til, og da det var første gang vi stod som arrangør, var alle interesserede naturligvis indstillet på at opnå den bedst mulige start.

Men allerede fra det øjeblik, Danske Statsbaners 2 store og moderne rutebiler kørte op foran hjemmets hovedindgang, var alle bekymringer væk. Takket være en stor indsats fra forskellig side blev de svagføres besøg på feriehjemmet en glædelig begivenhed, og det tør fastslås, at lokomotivmændene fik megen fornøjelse af gæsternes besøg og denne særlige afslutning på feriehjemmets sæson 1955.

Det vil føre for vidt med endnu en redegørelse for, hvorledes de enkelte dage forløb, og vi skal derfor indskrænke os til en opfordring til alle, som har mulighed herfor, at gennemføre noget tilsvarende, og til vor hovedbestyrelse om at gentage svagførebesøgene til næste år.

Fra mange sider modtog vi en håndsrækning og betydelig hjælp både ved det tilrettelæggende arbejde og under arbejdet i den uge, besøget varede. Vi har således grund til at bringe en tak til Statsbanernes generaldirektør, vor personalechef, dagbladet Social-Demokraten, Svagførekomiteen, Falcks Redningskorps, Arbejdernes Samariterforbund, læge fru doktor Hermann og hendes mand, bryggeridirektør Hermann, ledelsen af Kysthospitalet, Bryggeriet Stjernen, de to sygeplejersker, Blindeskolen Raklevgaard og mange flere. Hertil kommer en tak til pensioneret lokomotivfører Chr. Højer og lokomotivfører O. S. Nielsen, København, der begge ved deres pengebeløb bidrog til til en festlig afslutning. Også de øvrige jernbaneorganisationer bringer vi en tak for den smukke gestus med de flotte

frugtkurve, som gæsterne modtog ved afrejsen, ligesom Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund takkes for tobaksgaven til vore gæster.

## Ny overingeniør.



Når overingeniør Thorning Christensen fra 1. februar 1956 overtager chefstillingen for Baneafdelingen, vil han i sit nuværende embede blive efterfulgt af afdelingsingeniør K. A. H. Gulstad.

Den nye overingeniør er født i København den 25. april 1911 og antaget ved Danske Statsbaner i 1935. Han ansattes den 1. april 1942 som ingeniør og opnåede efter 4 år forfremmelse til baneingeniør i 4. a lønningsklasse. Siden 1. april 1953 har Gulstad været afdelingsingeniør i 3. lønningsklasse.

Gennem 20 års virke indenfor etaten er den nye overingeniør kendt som en virksom og dygtig tekniker og særlig anerkendt for sin gode forhandlingsevner. Gennem flere år har han været beskæftiget ved nyanlægene og i de senere år i særlig grad ved rutebilområderne.

Vi lykønsker den nye overingeniør med udnævnelserne til embedet.



# Elektrolokomotiver og elektromotorvogne for 50 p/s

(Fortsat fra DLT nr. 20.)

Af C. E. Andersen.

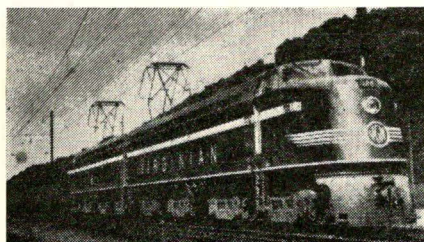
Lad os herefter se lidt på New Haven banens jævnstrømsmotorvogne med ignitronensrettere til brug på de vekselstrøms elektrificerede og tillige den korte jævnstrøms elektrificerede strækning i New York.

Den sidste type af selskabets egentlige vekselstrømsvogne har 4 banemotorer på 250 hk, altså 1000 hk pr. vogn. Hver motorvogn trækker gerne tre lignende vogne uden motorer. Et stort normaltog bestående af ialt 12 vogne har altså en motorinstallation på 3000 hk.

De nye vogne er alle motorvogne. Deres banemotorer udvikler kun 100 hk hver, altså kun 400 hk pr. vogn. Men det bliver til 4800 for et tog



*Pennsylvania Railroad's 341 t tunge dobbeltlokomotiv (seks 2-akslede bogier) for 25 p/s vekselstrøm. Det har ignitronensrettere og jævnstrømsbanemotorer. Det kan uden vanskelighed køre ved 60 p/s vekselstrøm.*



*Virginian Railroad's 469 t tunge dobbeltlokomotiv (fire 4-akslede dobbeltbogier) for 25 p/s vekselstrøm. Det har roterende omformere og jævnstrømsbanemotorer. Det kunne uden vanskeligheder være konstrueret for 60 p/s vekselstrøm.*

bestående af 12 vogne. Det er altså væsentlig mere end for det ældre materiel og i virkeligheden særdeles meget.

Køreegenskaberne står i forhold dertil. — De nye vogne er konstrueret for en maksimal driftshastighed af 80 miles i timen, d. v. s. lige ved 130 km i timen. — Den gennemsnitlige acceleration på horisontal, lige bane er 1 mile pr. time pr. sekund, d. v. s. knap 0,5 meter pr. sec. pr. sec. Bremsesystemet er dimensioneret for en gennemsnitlig retardation af 1,5 mile pr. time pr. sekund, altså 0,7 m pr. sec. pr. sec.

Vognene vejer 74 t. Det kan synes

at være meget, målt efter europæiske forhold. Men det er ikke særlig meget efter amerikanske forhold, idet der i USA stilles store krav til styrke, holdbarhed uden megen vedligeholdelse samt en mængde udstyr, som man ikke har i europæisk materiel. Alene airconditioneringsanlægget, der findes i de pågældende vogne, vejer 6 eller måske 7 t.

Den i virkeligheden ret moderate vægt er opnået ved at konstruere

vognene af legeret stål. De ydre beklædningsplader er endda af ædelt rustfrit stål.

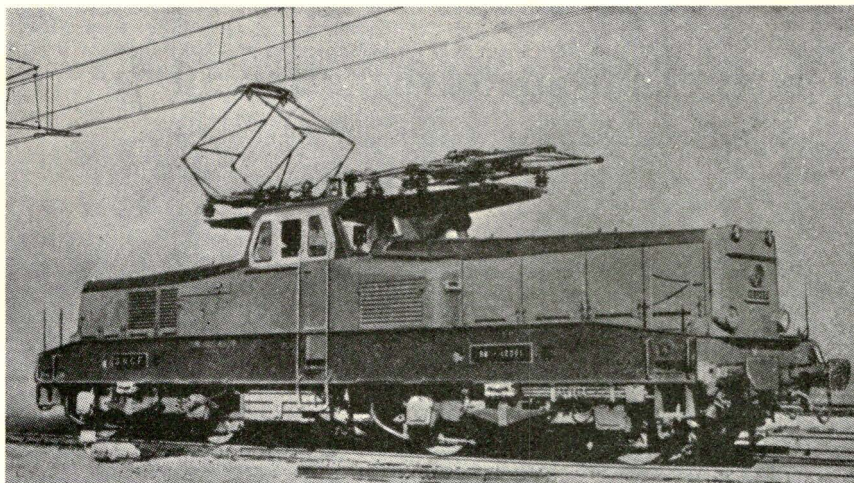
Vognenes længde, regnet i sammenkoblet tilstand, er 85 fod, d. v. s. 25,9 m. Vognene har endedøre, men ikke bælg, hvorfor passage fra vogn til vogn må foregå i det fri; det må i denne sammenhæng erindres, at vognene er beregnet for ret korte forbindelser.

Samtlige vogne har førerrum i



*Et af de franske Nationalbaners forsøgslokomotiver til 50 p/s banen i Alperne. Det er udrustet med enfasebanemotoren for 50 p/s.*





*Persontogslokomotiv af den type, som de franske Nationalbaner nu anskaffer i stort tal til de linier i Nordøstfrankrig, der elektrificeres med 50 p/s vekselstrøm. Denne type har ignitronensrettere og jævnstrømsbanemotorer. Uanset, at lokomotivet er grimt og primitivt i fremtoning, er det et af de mest vellykkede elektrolokomotiver, der nogensinde er konstrueret.*

begge ender. Desuden optager air-conditioneringsanlægget og toiletet en del plads. 7 af vognene er udstyret med et bagagerum og har i øvrigt siddeplads for 92 passagerer. De 89 af vognene er helt passagervogne med plads for 120 passagerer, siddende på bænke med henholdsvis 3 og 2 pladser på hver side af midtergangen. Ryglænene kan vippe og indstilles

efter kørselsretningen. De 4 restandende vogne er indrettet for sluttede selskaber.

Det kan i denne forbindelse nævnes, at de pågældende elektriske motorvogne har kostet 173 000 dollars pr. stk.; det svarer til ca. 1 200 000 kr. eller meget nær 100 000 kr. pr. siddeplads. Til sammenligning kan det nævnes, at DSB's nyeste diesel-

elektriske motorvogne, Mo-vognene, hvoraf der sædvanligvis kræves to stykker til et Farumtog, har kostet omkring 950 000 kr. pr. stk. De har 37 siddepladser og et pakrum; de ældre typer havde 52 siddepladser, men de var meget trange. De kan trække nogle bivogne, men kan da ikke accelerere særlig hurtigt, da de har mindre kraft end de omtalte amerikanske elektriske vogne. Medens de amerikanske vogne er fremstillet af legeret stål, vognkassen endog af rustfrit stål, er de danske vogne fremstillet af almindelige stålsorter, der er langt billigere end de ædle stålsorter. Prisforholdet må iøvrigt betragtes på baggrund af den store forskel mellem det amerikanske og det danske lønniveau.

Vognenes indre er enkelt, men stilfuldt udformet. Sæderne er polstret i blåt med hvide nakkelæn. Belysningen er diskret, men intensiv og fremkaldes ved fluorescensrør. De mange store vinduer er faste. Ruderne består af to lag specialglas, hvoraf det ene absorberer en del af sollysvarmen, medens det andet er splintfrit.

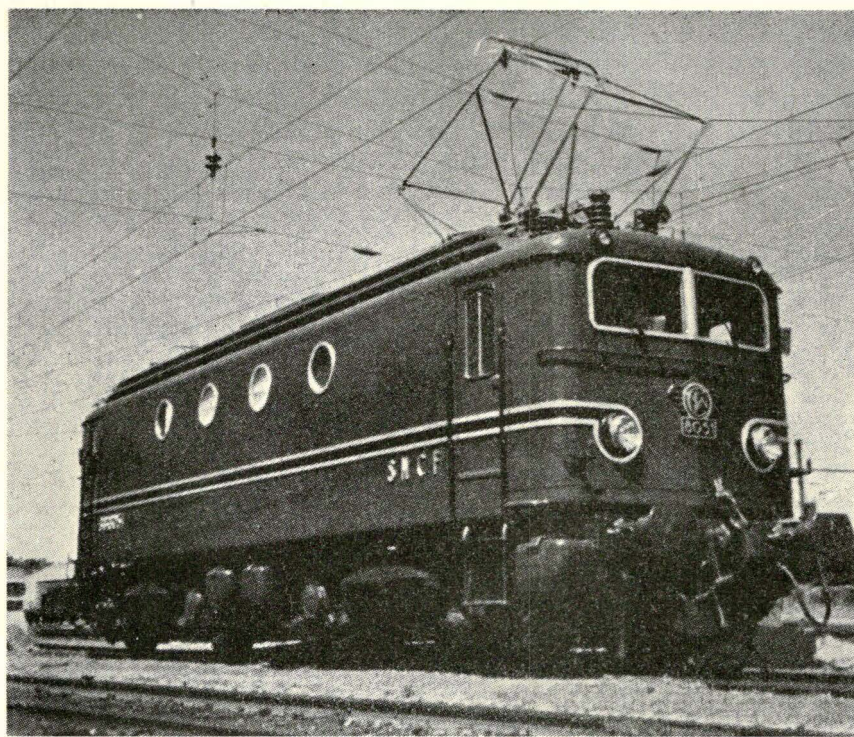
Deres blankskinnende beklædning er ikke tilbøjelig til at fastholde smuds og er lette at holde rene, hvilket må bidrage til at gøre det nye togmateriel tillokkende for trafikanterne.

I det ydre virker vognene — efter vedføjede billede at dømme — meget elegante.

Togenes publikumstække er særlig vigtig i USA, fordi næsten alle trafikanterne dér har egen bil, så de sædvanligvis ikke er nødsaget til at benytte togene.

De nye vogne er hver udstyret med en enkelt pantografstrømaftager. Desuden har de på hver side af hver bogie en strømaftagersko for strøm fra tredje skinne. Dette skyldes hensynet til, at de delvis kører på strækninger i selve New York-området, hvor banerne er jævnstrøms elektrificeret ved strømskinner, formodentlig fordi tunnelerne da ikke behøver at være særlig høje, hvilket har indflydelse på byggeomkostningerne.

Sådanne elektriske motorvogne og for den sags skyld også tilsvarende lokomotiver, der kan køre både på

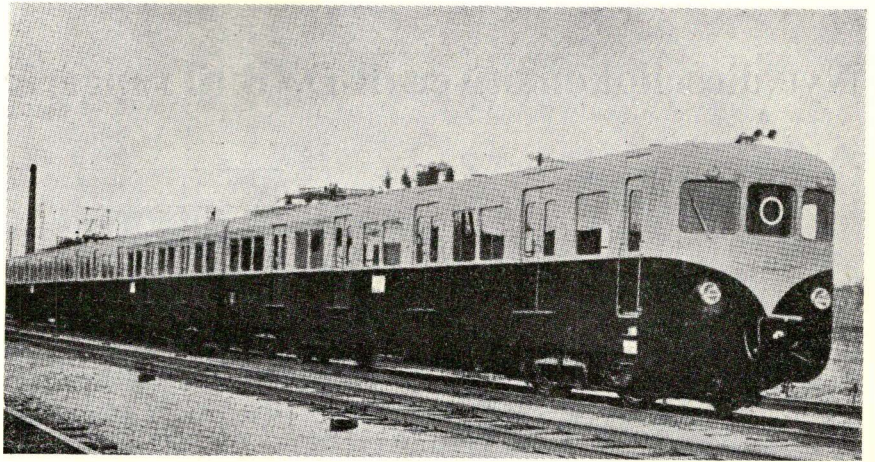


*Et af de franske Nationalbaners forsøgslokomotiver til 50 p/s banen i Alperne. Det er udstyret med polyanoðiske ensrettere og jævnstrømsbanemotorer.*



banestrækninger med strømforsyning fra særlige strømskinner og andre strækninger med luftledninger og såvel på strækninger med jævnstrøm som vekselstrøm, fremdeles på strækninger med lave spændinger og andre med høje spændinger og tilmed strækninger med lave strømfrekvenser eller med høje frekvenser, endda meget høje frekvenser, kan anvendes på baner med næsten en hvilken som helst art strømforsyning. De kan endda køre næsten frit over banenet med adskilt strømforsyningssystemer og med forskellige strømtilførselsformer og strømmarter.

Her i Danmark kunne lignende vekselstrøms-jævnstrømsmotorvogne eventuelt gøre god publikumsservice og følgelig forøge persontrafikken stærkt på strækningerne København-Holte-Hillerød-Snekkersten-Helsingør samt Helsingør-Snekkersten-Rungsted-København. Desuden vil de være velegnede til den fremtidige baneforbindelse København-Kastrup-Limhamn-Malmö-Lund-Eslöv-Hälsingborg. Da ensretterne ikke er afhængige af vekselstrømsfrekvensen, kan de pågældende vogne uden videre køre på de svenske banestrækninger, blot deres transformatorer dimensioneres store nok til den lave frekvens, der bruges i Sverige. — Endelig kan sådanne motorvogne bruges på bane-

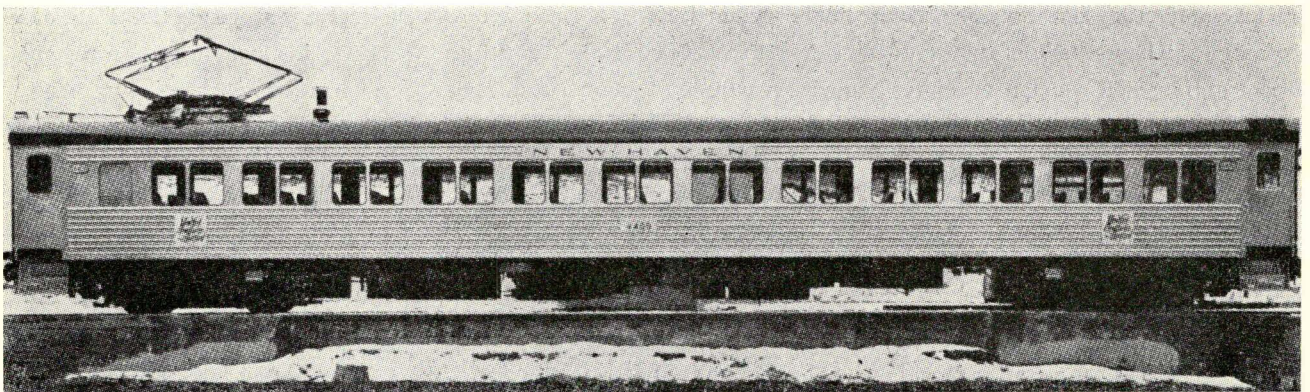


*Motorvognstog til Istanbul's forstadsbaner, der er elektrificeret med 50 p/s vekselstrøm. Vognene har ensrettere og jævnstrømsbanemotor.*

strækningen København-Roskilde, eventuelt i gennemgående trafik mellem Eslöv eller Lund samt Helsingør eller Rungsted på den ene side og Roskilde på den anden. — Senere kan de måske fortsætte ud over Roskilde til Korsør, idet denne strækning kan elektrificeres billigt med 50 p/s vekselstrøm ligesom strækningerne Holte—Hillerød—Helsingør, Snekkersten — København — Roskilde samt Malmø—Kastrup Lufthavn—København.

Desuden kunne de lejlighedsvis køre på de mindre trafikerede og vedblivende ikke-elektrificerede strækninger fra Roskilde til Kalundborg, og Roskilde til Nykøbing og Gedser

eller ad Lollandsbanen til Nakskov, endvidere fra Ballerup til Frederikssund samt ad privatbanen fra Hillerød til Hundested. De kan nemlig uden for de elektrificerede strækninger få tilført strøm fra akkumulatorer eller dieselgeneratorer på tilkoblede, fjernstyrede, ubemandede, lave vogne, altså køretøjer, som principielt ligner Mo- og Mk-dieselvog- nenes motor-generator-bogier, men som dog må have et par toakslede bogier og små akseltryk i stedet for tre faste aksler og store akseltryk, idet de nødvendigvis må have gode køreegenskaber ved store hastigheder og må kunne anvendes på baner med spinkle spor.



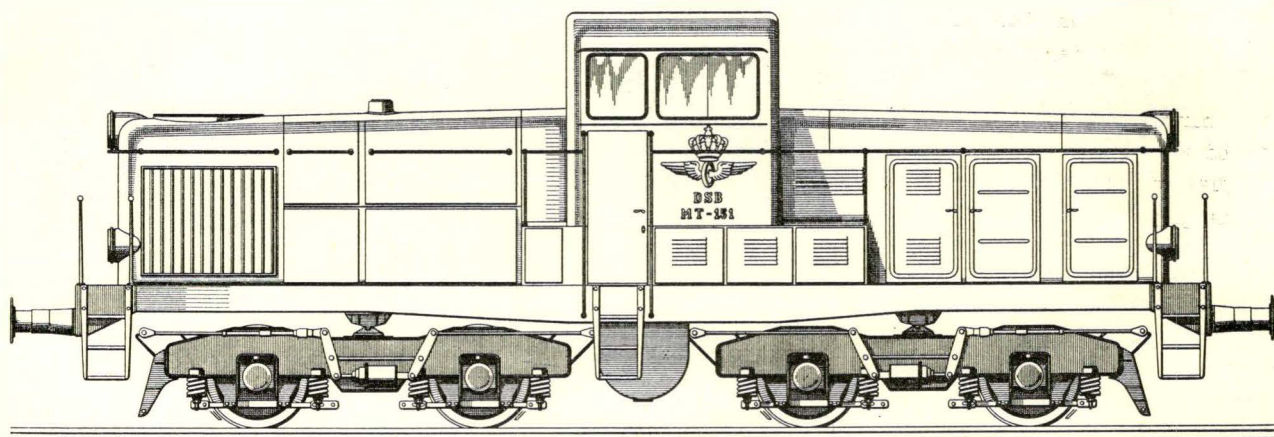
*New York, New Haven and Hartford Railroads nye elektromotorvognstype, der nu bruges i stort antal til afvikling af trafikken mellem New York og den nordøstlige omegn.*

*New Haven banens linier her er vekselstrøms-elektrificeret ved luftledninger. Men enkelte af New Haven banens tog føres i New York ad New York Central banens spor ind til Grand Central Terminal, hvor linien er jævnstrøms-elektrificeret ved strømskinner. Følgelig må de nye vogne kunne køre både ved vekselstrøm og jævnstrøm.*

*Skønt de normalt fødes med 25 p/s vekselstrøm kunne de med blot ubetydelige konstruktive ændringer også køre ved 50 eller 60 p/s vekselstrøm. Hvis de var udrustet med noget større transformatorer, kunne de desuden køre ved 16 $\frac{2}{3}$  p/s vekselstrøm. De er således meget alsidigt anvendelige, for så vidt som de kan køre ved enhver art strøm og både ved strømforsyning fra luftledninger og strømskinner. Rent principielt kunne de altså køre på de københavnske S-banestrækninger, på de kommende bybanestrækninger med ringe tunnelhøjde og på de svenske strækninger samt de endnu ikke elektrificerede strækninger ved København og i Nordsjælland, hvis banerne her elektrificeres med 50 p/s vekselstrøm.*



# Nye diesellokomotiver til DSB til rangering og strækningskørsel



Projekttegning til det nye dieselelektriske MT-lokomotiv.

Den 21. oktober 1955 er der mellem DSB og A/S Frichs som hovedleverandør sluttet overenskomst om levering af 2 stk. 400 hk dieselelektriske lokomotiver til rangering og strækningskørsel, der vil få betegnelsen MT nr. 151—152.

Lokomotiverne, der får en tjenstfærdig vægt på 48 tons, udføres som bogielokomotiver med 2-akslede bogier, hvor alle aksler er drivaksler. Herved opnås der lavt akseltryk, så at lokomotiverne kan anvendes til kørsel på sidebaner med let spor, medens samtidig hele vægten overføres til de drivende aksler, hvad der har særlig betydning ved rangering med tunge vogntræk. Under rangering vil lokomotiverne kunne udføre alt almindeligt forekommende rangerarbejde, der i øjeblikket udføres med F- og Q-maskiner, herunder optræk på rangerbjerge med 1200 tons gods-vognstræk.

Ved strækningskørsel bliver maksimalhastigheden 70 km/time, og det gælder ligesom for MY-lokomotiverne, at ydelsen kan udtages kontinuerligt over et stort hastighedsområde, der her er fastsat til fra 12 km/time til 60 km/time.

I de nye diesellokomotiver vil for første gang blive anvendt en ny 4-takts dieselmotortype fra A/S Frichs med cylinderdiameter 200 mm, slaglængde 220 mm, max-omdrejningstal 1200 omdr./min. og cylindrene anbragt i V-form.

Den i MT 151—152 anvendte motor får 8 cylindre og er ikke trykladet; men ved motorkonstruktionen er der taget hensyn til, at motortypen kan udføres trykladet med samme eller større cylinderantal, så at motorer med større ydelse kan fremstilles med anvendelse af samme standarddele.

I den elektriske kraftoverføring anvendes banemotorer og hoveddynamo af A/S Titan's fabrikat.

De elektriske hjælpemaskiner, hvortil der anvendes vekselstrøm fra en med hoveddynamo sammenbygget vekselstrømsgenerator, leveres også fra A/S Titan.

Den elektriske styring indrettes med serieparallelomskiftning og med automatisk regulering af ydelsen jævn forløbende over hele dieselmotorens hastighedsområde fra ca. 400 omdr./min. til 1200 omdr./min., hvilket er særlig hensigtsmæssigt under

rangering, hvor ydelsen under hver rangerbevægelse skal kunne indstilles til en passende rangerhastighed.

De to MT-lokomotiver er lovet leveret i begyndelsen af 1957; men leverandøren søger at fremskynde bygningen til endnu tidligere levering, da Statsbanerne lægger vægt på snarest at få den nye lokomotivtype i drift.

Typen vil i øvrigt få interesse ud over anvendelsen i Danmark, idet den udføres svarende til standardforskrifter fastlagt af de europæiske jernbaners fællesforskningsinstitut, O. R. E. Dette rummer bl. a. den fordel, at der ved eventuelle senere indkøb af denne lokomotivtype, som foretages af DSB eller andre baner, der kan drage fordel af finansieringsmulighederne gennem »Eurofima» (jfr. artiklen herom i »Vingehjulet» nr. 2 i år) fra 1957 kan opnås finansiering gennem denne institution.

Som støtte for dansk industri deltager Statsbanerne i begyndelsesomkostningerne ved fremstillingen af den nye lokomotivtype.



## Ti års tysk fagbevægelse.

### *Storslåede resultater.*

Ved den tyske faglige landsorganisations jubilæumsfest fornylig i kæmpehallen i Dortmund, der rummer 15.000 personer og var fyldt til sidste plads, gav næstformanden Georg Reuter i en pressekonference en oversigt over de resultater, der var opnået siden starten af den frie tyske fagbevægelse i slutningen af 1945.

Som bekendt er den tyske fagbevægelse opbygget på industriforbund, hvoraf der findes 16. Disse er alle tilsluttet landsorganisationen »Der deutsche Gewerkschaftsbund«, som nu tæller ca. 6 millioner medlemmer (Vesttyskland har ca. 50 mill. indbyggere). — Medens den tyske fagbevægelse før den sidste verdenskrig var opdelt i forskellige retninger (de frie, de kristelige og de »gule« organisationer) sammensluttedes alle disse organisationer ved genoprettelsen i efteråret 1945 i en enhedsorganisation, der bygger på tolerance i politisk og religiøs henseende og på de demokratiske principper. Den bærende ide var varetagelsen af arbejdernes faglige interesser uden hensyn til livsanskuelse eller politisk anskuelse hos det enkelte medlem. Ideen viste sig at være bærekraftig, omend der for 2 år siden var tendenser til spaltning, idet de kristelige fraktioner dengang ligesom i de sidste dage følte sig forbigået og tilsidesat indenfor landsorganisationen. Talmæssigt råder den socialdemokratiske fløj over ca.  $\frac{3}{4}$  af de ledende poster, svarende til denne fløjs medlemstal. Den kristelige fløj er imidlertid opdelt i en katolsk og en protestantisk fraktion, og den sidstnævnte tager energisk afstand fra oprettelsen af en eventuel kristelig sær-organisation, der kun vil være til gavn for arbejdsgiverne.

### *19.000 overenskomster.*

I løbet af de første ti år har de 16 industriforbund afsluttet ialt 19.000 overenskomster, gældende for ca. 15 millioner arbejdere. Til varetagelse af medlemmernes juridiske rettigheder overfor arbejdsgiverne har forbundene behandlet  $13\frac{1}{2}$  million henvendelser fra medlemmerne. I 865.000 sager og 520.000 processer ved arbejdsdomstolene lykkedes det at skaffe medlemmerne et samlet beløb på omkring 200 mill. DM (ca. 330 mill. kr.), som de ellers næppe havde fået. I utallige tilfælde annulleredes ulovlige afskedigelser.

### *50 mill. DM til oplysningsarbejdet.*

Fagbevægelsen har lagt stor vægt på skolings- og oplysningsarbejdet, til hvilket formål der ved udgangen af 1954 var anvendt ialt over 50 mill. DM. Der oprettedes bl. a. 24 fagforeningsskoler og et økonomisk-videnskabeligt institut. Omkring 1,3 million medlemmer deltog på forskellig vis i kursus- og oplysningsarbejdet.

Hertil må også henregnes landsorganisationens udgivervirksomhed. Organisationen har oprettet et særligt forlag: Bund-Verlag i Køln, der foruden en mængde bøger og brochurer udgiver følgende blade og tidsskrifter: Ugebladet »Welt der Arbeit« (32 store sider); »Gewerkschaftliche Monatshefte«

(tidsskrift for socialpolitik); »Die Aussprache« (tidsskrift for oplysningsarbejdet); »Wirtschaft u. Wissen« (funktionærblad); »Aufwärts« (Ungdomsorgan); »Arbeit u. Recht« (tidsskrift for arbejdsret) samt et par andre tidsskrifter og en brevscole. Det gamle forlag »Büchergilde Gutenberg« udsender en mængde værdifulde skøn- og faglitterære bøger og værker. Landsorganisationen medvirker derudover i »Arbejderakademiet« i Frankfurt a/M, i Socialakademiet i Dortmund og i »Akademiet for samfundsvidenskab« i Hamburg.

### *»Lige løn for lige arbejde«.*

Den tyske fagbevægelse har gjort en effektiv indsats for varetagelsen af de kvindelige arbejderes interesser. Gennemførelsen af princippet »Lige løn for lige arbejde«, der nu er anerkendt i love og retskendelser, er fagbevægelsens fortjeneste. Det er en videre udformning af den tyske grundlovs § 3. »Mænd og kvinder er ligeberettigede«. I enkelte fag er ligelønsprincippet nu gennemført i praksis, og der gøres stadig fremskridt på dette område.

For ungarbejdere og lærlinge har fagforbundene virket særlig energisk og fået gennemført lærlingebeskyttelse, længere ferie for lærlinge, særlige lærlingeskoler og bedre lærlingelønninger. For yngre tyske fagforeningsmedlemmer arrangeredes i årenes løb et stort antal udlandsrejser, hvori deltog ikke færre end 24.500 personer. Samtidig gæstede 4300 unge udenlandske arbejdere med fagbevægelsens bistand den vesttyske forbundsrepublikks område. Forbundene har ialt 13 større og mindre feriehjem.

### *Understøttelser og byggevirksomhed.*

Fra valutareformens gennemførelse i 1948 og indtil udgangen af 1954 har fagforbundene ialt udbetalt ca. 250 mill. DM i understøttelse til deres medlemmer. Dette har betydet en væsentlig lettelse for det offentlige understøttelsesvæsen. (Arbejdsløshedsunderstøttelsen er som bekendt en statsopgave).

Gennem de sociale byggeselskaber har de tyske fagforbund bygget eller genopført ca. 90.000 lejligheder, svarende til et etage-areal af en mindre storby størrelse, f. eks. Nürnberg (400.000 indbyggere).

Tusinder af fagforeningsfunktionærer arbejder med administrationen af organisationerne, af socialforsikringen og på det arbejdsretlige område. Ialt er 17.000 funktionærer skolet med dette arbejde for øje. — Hertil kommer de mange tusinde tilidsmænd i de enkelte virksomheder og i bedriftsrådene, i de utallige kommissioner og nævn. Alle disse udgør tilsammen det solide grundlag, på hvilket den tyske fagbevægelse hviler.

Den tyske fagbevægelse kan med stolthed se tilbage på de første ti års arbejde. Der er lagt et så solidt grundlag for varetagelsen af arbejdernes økonomiske og kulturelle interesser, at det ikke kan rokkes nævneværdigt, selv om der dannes en særorganisation for den kristelige (katolske) retning. Dens medlemstal vil blive forsvindende lille i forhold til enhedsorganisationens »Der deutsche Gewerkschaftsbund«.

C. L. S.



### Ængstelse igen

Nogle kritiske bemærkninger, som een under mærket »Dønningen« er fremkommet med over for indlægget »Ængstelse«, der var optaget i DLT af 5. september, ønsker jeg gerne at imødegå, hvorfor følgende.

Hvorvidt det beror på en tilfældighed, at mit indlæg i bladet samme dag kom til at være et supplement til lederen, eller at det blot gav redaktionen anledning til at komme frem med sine synspunkter over dette uløste, men såre påtrængende problem, kan jeg ikke sige noget om, men det glæder mig at se, at vor forbundsledelse ser en nødvendighed i at få det løst, og at den i det væsentligste har de samme synspunkter, som jeg.

Som første svar til »Dønningen« angående det, at det skulle være undgået min opmærksomhed, »at man i stadig stigende grad lader lokaltrafikken besørge af biler«, både hvad gods og passagerer angår, så vil jeg dertil sige, at det jo netop er dette, som har påkaldt min opmærksomhed, fordi jeg ikke kan se, at det er en virkelig koordinering af bane og bil. Det, jeg forstår ved noget sådant og ved rationel drift, er jo, at man lader det smidigere køretøj, som bilen er, overtage den lokale og kortere kørsel, mens man samtidig forøger og forbedrer fjerntrafikken med flere og hurtigere tog — hvorved bedre forbindelser opnås — hvilket der åbnes mulighed for, når lokaltoget ændres til gennemkørende tog. Denne driftsform betyder mere kørsel med det samme personale og materiale, og dette behøver personalet ikke at ængstes for, modsat nu, hvor man ved at skære væk af de forskellige jernbanestrækninger og på andre erstatter tog med biler, opnår hele besparelsen på personalets bekostning, en reduktion af deres antal. Kald det rationalisering, om man vil, men jeg vil hellere nøjes med at kalde det ren overgang fra jernbane til bil-drift.

Et svar på det der er faldet »Dønningen« mest for brystet, at »jernbanefolk hverken kan gøre fra eller til i udviklingen for jernbanen«, kan jeg bedst give ved at henvise til første indlæg igen, da jeg der skrev, at »Kundeerhvervelse og betjening er i sig selv rigtig, men ikke nok«, men jeg skrev også, at den rette vare måtte falbydes. Dette sidste var jo det indlægget gik ud på at forklare, at tiden og udviklingen engang for jernbanen, ligesom den har gjort det med de andre transportformer, ville sætte tingene på plads, så den rette vare (transportform) kom frem. Iøvrigt kan jeg ikke indse, at selve betjeningen har noget som helst med en udvikling at gøre, som f. eks. for jernbanens vedkommende, og havde jeg brugt ordet strukturændring i stedet for udvikling, så er det muligt, at det i den anledning ikke var noget, som ville falde »Dønningen« for brystet.

Angående min påstand om jernbanens upopulære stilling, ja så glæder jeg mig virkelig over tilfældet som fortalt i »Vingehjulet«, men jeg ville glæde mig endnu mere, hvis der var flere af dem

og mindre af bebrejdelseerne. Jeg skal ikke komme nærmere ind på dette emne, men blot sige, at vi, der dagligt har med de rejsende at gøre, også har øjne og øren i hovedet.

I sidste afsnit af »Dønningen« indlæg, hvori det menes at være umuligt at gøre de økonomiske forhold mellem tog og biler op med nogenlunde nøjagtighed, må jeg naturligvis give ham ret. Men med at bevare de langsomme persontog, at have for få hurtige tog og dermed igen de ringe forbindelser for de langvejsrejsende, er så jernbanen ikke selv med til at tvinge de rejsende ud i landevejens blodstrøm? som »Dønningen« kaldte det, og er den ikke medskyldig i, at mange tager risikoen ved egen befordring at komme over vejen via hospitalet?

Det ville sikkert og vist være en nyttig samfundsopgave for jernbanen, at påtage sig, om den ved ændring af sin kørsel i tide hjalp landet til at undgå et bekosteligt vejbyggeri og hjalp med til at dæmme op for blodstrømmen. Dobbelt nyttigt ville det være, når jernbanen derved samtidig kunne få oprettet sin økonomi.

A. J. Jørgensen.

## »Danske Statsbaners Tjenestemænd«

### Ny udgave af den populære håndbog i 1956

Siden udsendelsen af sidste udgave af håndbogen »Danske Statsbaners tjenestemænd«, eller personalefortegnelse, som den populært kaldes, og som udkom i 1954, er der sket så omfattende forandringer indenfor samtlige tjenestegrene, at denne udgave praktisk taget er uanvendelig, og den sædvanlige redaktion af håndbogen, kontorchef V. P. Larsen, overtrafikkontrolør N. K. Bønding Nielsen og ekspeditionssekretær O. E. Rude har derfor taget initiativet til at udsende en ny udgave, som man forventer kan foreligge i løbet af februar måned 1956.

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

Prisen for bogen er som sædvanlig sat så lavt som muligt, men under hensyn til de stedfundne stigninger på arbejds løn har det ikke været muligt at sætte prisen lavere end til 10,50 kr.

Udsendelsen af den nye udgave vil uden tvivl blive modtaget med glæde af jernbanemændene. De meget omfattende forandringer indenfor etaten, dels på grund af afsked eller død, dels på grund af udnævnelser og forflytninger, har medført, at en fornyelse er påkrævet.

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



## Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter i tiden april—september 1955.

Indtægten af personbefordringen (herunder også rejsegods og automobiloverførsler på færgerne), ca. 156,5 mill. kr., er steget med ca. 5,2 mill. kr.,

indtægten af godsbefordringen, ca. 79,6 mill. kr., er faldet med ca. 2,3 mill. kr.,

indtægten af personbefordringen og forskellige andre indtægter, ca. 22,0 mill. kr., er steget med ca. 2,4 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 258,1 mill. kr., steget med ca. 5,3 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 243,0 mill. kr., er steget med ca. 5,5 mill. kr. Der er en stigning på ca. 3,5 mill. kr. på lønninger, hovedsagelig som følge af lønreguleringen pr. 1. april 1955, medens udgiften til vedligeholdelse af anlæg (herunder også rullende materiel og færger m. m.) er faldet med ca. 0,9 mill. kr.

Driftsresultatet, et overskud på ca. 15,0 mill. kr., er ca. 0,2 mill. kr. dårligere end i april—september 1954.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 4,2 mill. kr. til ca. 28,9 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 13,9 mill. kr. mod ca. 9,5 mill. kr. i første halvdel af driftsåret 1954/55.

	April/september 1955	April/september 1954	Afviselser
Personbefordring .	156.470.000	151.320.000	5.150.000
Gods og kreaturbefordring	79.550.000	81.810.000	÷2.260.000
Postbefordring ...	9.960.000	9.230.000	730.000
Andre indtægter .	12.080.000	10.410.000	1.670.000
Indtægter i alt ...	258.060.000	252.770.000	5.290.000
Driftsudgifter ...	243.030.000	237.540.000	5.490.000
Driftsoverskud ..	15.030.000	15.230.000	÷ 200.000
Afskrivning .....	10.740.000	9.390.000	1.350.000
Forrentning .....	18.170.000	15.320.000	2.850.000
Statens tilskud til driften .....	13.880.000	9.480.000	4.400.000

## CO I's diskussionsmøde.

Som tidligere meddelt har Centralorganisation I arrangeret et diskussionsmøde med de politiske partier den 22. november kl. 19,30 i Odd Fellow Palæet, Bredgade, København, med emnet »Skal pristalsreguleringen af tjenestemandslønningerne afskaffes? I så fald hvad skal — eller kan — der sættes i stedet for?«

De politiske partier har anmeldt følgende diskussionsdeltagere:

Redaktør Holger Eriksen, MF, Socialdem.,  
landsrettsagfører Henry Christensen, MF,  
Venstre,  
borgmester Aksel Møller, MF, Konservative  
Folkeparti,  
fhv. undervisningsminister Jørgen Jørgensen,  
MF, Radikale Venstre,

plantageejer Oluf Pedersen, MF, Danmarks  
Retsforbund,

og endvidere vil finansminister Viggo Kampmann deltage i egenskab af finansminister.

Under mødet vil der for mødedeltagerne være adgang til at deltage i diskussionen.

Der kræves adgangskort til mødet, hvilket tidligere er bekendtgjort, og det meget begrænsede oplag er udleveret.

## Nye satser for overarbejdsbetaling og godtgørelse for mistede fridage.

Mellem Centralorganisation I, Centralorganisation II og finansministeriet har der i den senere tid været ført forhandlinger angående forhøjelse af de for statstjenestemændene gældende satser for overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage. De afsluttende forhandlinger fandt sted den 31. oktober, og der blev ved denne lejlighed opnået enighed om at forhøje de nævnte satser med virkning fra 1. december d. å.

For vore medlemmer bliver de nye beløb følgende:

### Overarbejdspenge:

Lokomotiv-, elektro- og motorførere .... 6,06 kr.  
Lokomotivfyrbødere og aspiranter ..... 5,44 kr.

### Godtgørelse for mistede fridage:

Lokomotiv-, elektro- og motorførere .... 48,48 kr.  
Lokomotivfyrbødere og aspiranter ..... 43,52 kr.

De nødvendige rettelser i foreningens lommebog side 14 bedes foretaget.

## Byttelejlighed

Aarhus—København eller omegn.

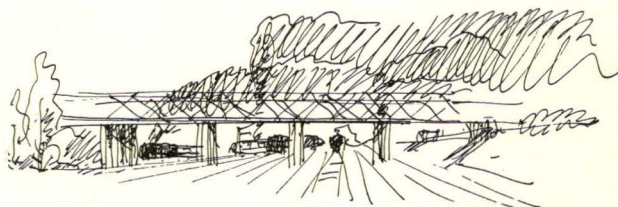
Moderne 1 værelse i Aarhus (86 kr. incl. varme), ønskes byttet med 1 eller 1½ værelse i København eller omegn.

Politibetjent S. Kjellberg Pedersen,  
Grønnevej 45, Virum. Tlf. 84 81 65.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget dr. K. Jernes, Odense.

Dr. Jernes afholder konsultation Graabrødreplads 4, kl. 13—15.







### Tak

For den mig uforglemmelige fest samt den smukke erindringsgave I gav mig i anledning af min afsked som lokomotivmand, takker jeg eder alle.

Med hilsen  
N. A. Vest,  
pens. lokomotivfører, Padborg.

Det er en smuk tanke, afdeling 3 har påtaget sig ved at mindes sine gamle kammerater med en opmærksomhed i anledning af deres afsked fra Danske Statsbaner. Tak afdeling 3 for denne smukke gave, den skal for tid og evigt blive anbragt i vore hjem på et synligt sted og stå som et symbol på godt kammeratskab inden for jeres afdeling og med dette at erindre om fortsat godt samarbejde i afdelingen.

*Emil Hansen, Nøl, og Emil Gelsing, Helgoland.*

### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 12. december frabedes venligst.

P. A. Malmros,  
lokomotivfører, Nyborg.

### Jubilæums- og afskedsfesten ved Gb.

Pensionister og fraværende medlemmer erindres om afdeling 1's møde den 1. december 1955 kl. 12,30 det sædvanlige sted. Tilmelding skal ske til Hilda 1152 eller Asta 3093 senest den 25. november 1955 kl. 12,00.

### Gåse-, ande- og flæskespil

Afdelingerne 1, 2, 3 og 45 afholder gåse-, ande- og flæskespil fredag den 2. december kl. 20,00 i »Ny Ravnsborg«, Vester Fælledvej 82.

Der spilles 13 spil ialt. Første spil er gratis for alle i salen. 10 gennemgående spil for 3,00 kr. samt 2 ekstra spil à 1,00 kr.

Medlemmer, pensionister og aspiranter med familie er velkomne.

### Jubilæums- og afskedsfesten ved Helgoland

Mandag den 14. november 1955 afholdt Dansk Lokomotivmands Forenings afdeling 3, Helgoland mdt., en festlig aften til ære for to af afdelingens 40 års jubilærer, Peter Petersen og Carl Høbo, og samtidig en afskedsfest for to tidligere medlemmer, Emil Hansen og Emil Gelsing.

Lad det være sagt med det samme, det var en god fest med godt humør i farve, lys og stemning som altid ved afdeling 3's fester.

Bestyrelsen fortjener en tak for dens store uegen-

nyttige arbejde, som altid er forbunden med arrangementer af denne art.

Der deltog ialt 54 medlemmer fra afdelingen foruden enkelte særligt indbudte. Afdelingens formand, P. Jensen, indledte som altid med vanlig rutine aftenen med at byde alle hjertelig velkommen og på sin djærve måde fik stemningen bragt op i et plan, der altid præger festerne.

Afdelingen havde den glæde for første gang at se hovedbestyrelsens formand, E. Greve Petersen, hvilket naturligvis var med til at give festen en tak. Endvidere var indbudt sektionsingeniør Rosen samt, som naturligt er, lokomotivmester Jørgensen, der har det ærefulde hverv at skaffe frihed til de mange, som ved tjeneste ellers ville være forhindret i at deltage, endvidere værkfører Ryaa, og som repræsentant for afdeling 1 dens formand, lokomotivfører Gunnar Rasmussen.

Der er som altid ved en sådan lejlighed mange talere, sektionsingeniøren, foreningens formand E. Greve Petersen samt afdelingens formand Peter Jensen og mange, mange flere. Det ville føre for vidt at referere alle disse talere, men fælles for dem alle gælder, at de var holdt i god stemning og godt humør. Det blev sent, førend alle kunne beslutte sig til at forlade denne festlige aften.

SOS.



Forfremmelse til lokomotivmester (7. lkl) pr. 1-12-55.  
Konst. lokomotivmester (7. lkl.):  
P.-E. P. Jacobsen, Fredericia.

Forfremmelse efter ansøgning iflg. opslag  
til lokomotivfører i 7. lkl. pr. 1-12-55.

Lokomotivfører (11. lkl.):  
S. J. P. Herbst, Aarhus, i Aarhus.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-11-55.

Lokomotivfører:  
G. K. Løfgreen, Langaa, til Randers.

Dødsfald.

Pens. lokomotivfører J. L. G. Petersen, Dannevirkegade 9, 3., København V. (død 16-9-55).

### MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-11-55.  
Pens. lokomotivfører E. K. Haarløv, Herluf Trollevvej 1 a, Slagelse.

Pens. lokomotivfører I. G. A. Nielsen, Rosenvangs Alle 21, Kongsvang, Aarhus.

Pens. lokomotivfører N. A. Vest, Nørregade 32, Padborg.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-12-55.

Pens. lokomotivfører J. E. Clausen, Ingerslevs Boulevard 17, 2., Aarhus.



**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  
**1. Kl.s Mejeriprodukter**

Gothersgade 14

## 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

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIER

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**

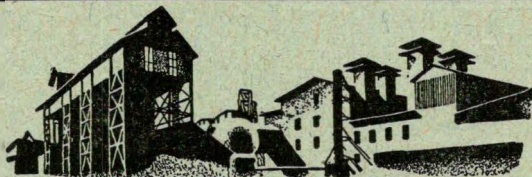
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

»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

Prøv mine Kræmmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

**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 Rødspøttefilet'er  
samt Fiskefars  
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

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

**Chr. Schrøder**

Tlf. Kalundborg 360

**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

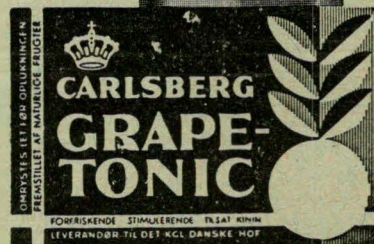
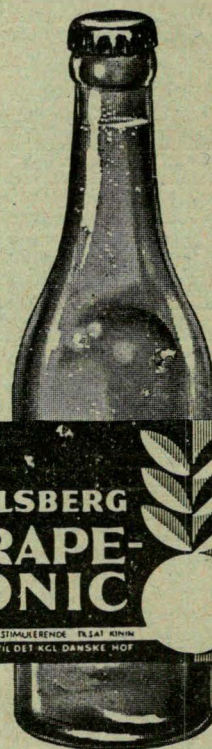
**N. JENSENS SØNNER**

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

*En forfriskende Smag...*

ALLE KAN LIDE DEN



**Carlsberg**