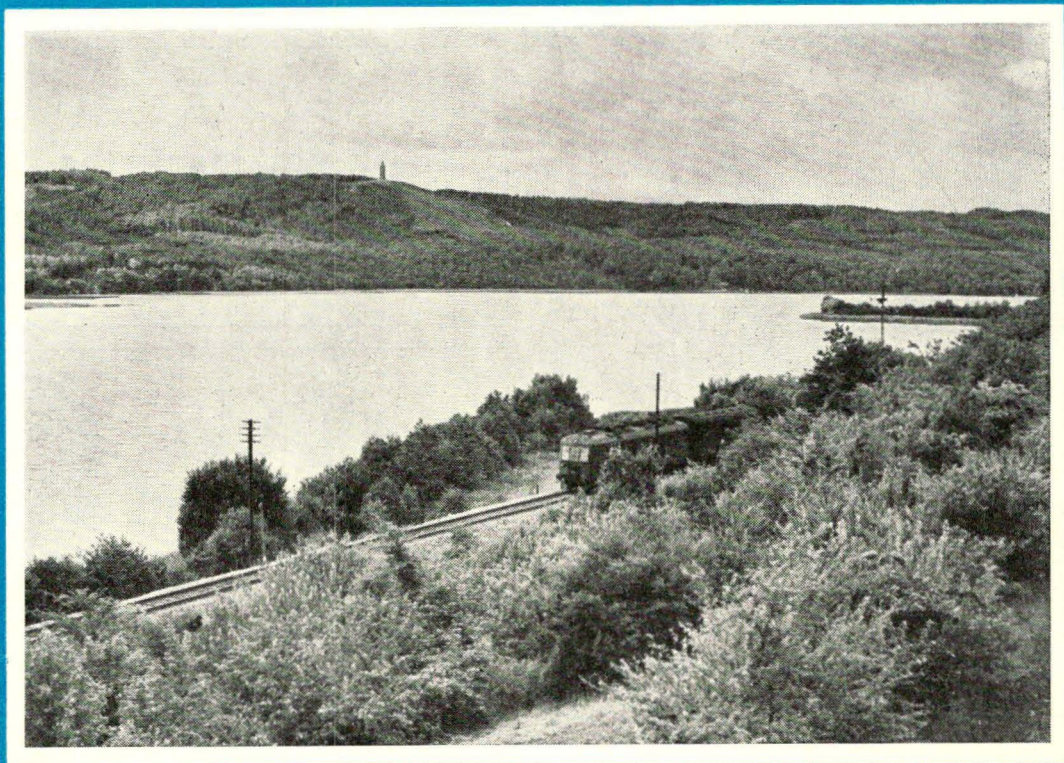


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 17 · 5. SEPTEMBER · 56. ÅRGANG



*Husk jernbaneorganisationernes egne forsikringsforeninger*



**FIONETTE**

Regnfrakker

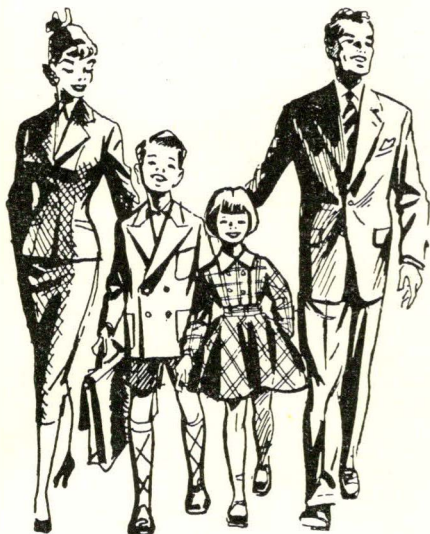
Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

## Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj på vor populære

**10 Maaneders**

**FAMILIE-KONTO**

**J. ALBERTSEN**

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

**HB**

forbrugernes  
egen  
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



### Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

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

### Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41  
København  
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



**SIGI**

Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

Spørg om vort ny kontosystem

**I. B. Schilder**

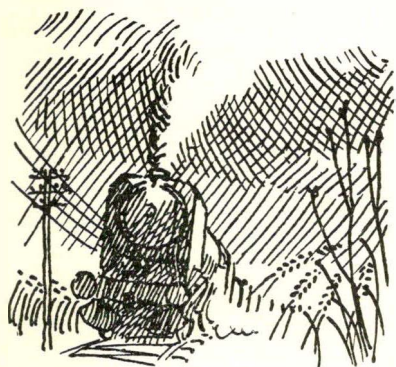
Nørregade 7  
København K

### De forenede Kulimportører

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K

Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 17 - 56. ÅRGANG

5. SEPTEMBER 1956



*Indhold:*

Byrdernes fordeling i en overgangstid .....	235
Det er studiekredstid .....	236
Skat og pristal .....	237
Danmarks lokomotivfabrik .....	238
I lokomotivmændenes paradys ..	244
25 år i statens tjeneste .....	245
Detailpristallet juli 1956 .....	245
Under DLF .....	246
Ændret jubilæumsanciennitet ..	246
Opmærksomhed frabedes .....	246
Byttelejlighed .....	246
Nye adresser .....	246

*Forsidebilledet:*

*Med Himmelbjerget som baggrund kører tog 544 gennem det smukke midtjyske landskab ved Laven.*



*Redaktører:*

*E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)  
K. B. Knudsen.*

*Redaktion og ekspedition:*

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

*Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.*

## Byrdernes fordeling i en overgangstid

Med visse mellemrum må foreningens hovedbestyrelse beskæftige sig med opstillede kørselsfordelinger, som af de pågældende afdelinger ikke er blevet anerkendt under forhandlingerne med distrikterne. Efter de fastsatte bestemmelser skal distrikterne efter endt udarbejdelse af lokomotivpersonalets kørselsfordelinger forelægge forslagene for foreningens stedlige repræsentanter og snarest optage forhandlinger på grundlag af eventuelle ændringsforslag fra personalet. Disse forhandlinger kan finde sted to gange årligt, selvom der normalt kun er turvalgsskifte en gang årligt i hvert distrikt. Væsentlige ændringer i kørselsfordelingerne kræver nemlig ikke alene en forhandling mellem parterne, men åbner også adgang for personalet til at foretage nyt turvalg. Dette er derfor gennem årene blevet ret almindeligt, både ved overgangen fra vinter- til sommerkøreplanen og ved vinterkøreplanens afløsning af sommerens.

Til færdigbehandling af tjenestefordelingerne er der fastsat 8 dage, men kan distrikterne og personalerepræsentanterne ikke blive enige, skal distriktschefen fremsende sagen til behandling i generaldirektoratet, hvortil foreningens hovedledelse, såfremt det forlanges af afdelingens tillidsmand, bliver tilkaldt. Når en tjenestetidssag sendes til afgørelse i generaldirektoratet, er 8 dages frist til forhandling naturligvis utilstrækkelig, og der er derfor nedlagt i bestemmelserne, at distriktschefen kan iværksætte den omstridte kørselsfordeling, som personalet må følge, indtil generaldirektoratet eller tjenestetidsnævnets afgørelse foreligger.

Selvom en vinterkøreplan må afvige en del i forhold til sommerens med den mere hektiske og krævende trafik, kalder overgangstiderne ikke altid på de helt store problemer, fordi der efterhånden kan indarbejdes et vist system. Der er ikke større forrykninger i den faste toggang, og der ligger en fast »stamme« for distrikternes trafik, hvorfra man kan udbygge det ekstra behov af tog, der er nødvendig for sommer- og højtidstrafik.

»Grundstammen« kan selvsagt forrykkes, når der sker forandringer i de faktorer, som har indflydelse herpå. Det gælder blandt andet, når der fra andre landes jernbanestyrelser fremsættes ønske om omlægning af de internationale forbindelser, når man for samme togs vedkommende søger en væsentlig afkortning af rejsetiden og derfor må føre togene gennem Danmark på helt andre tider af døgnet, og det gælder ikke mindst, når nye driftsformer indføres, som f. eks. tilfældet har været ved den fortsatte udvidede motorisering. Allerede ved det stigende antal MO-vogne kunne forskydningerne i kørselsfordelingerne mærkes, og det har for lokomotivpersonalet ofte været vanskeligt at få tilfredsstillende fordeling af tjenesten. En rimelig opstilling af tjenesten hvor sol og vind er delt lige med hensyn til dag- og nattjeneste har ikke alene været vanskelig, men til tider helt umuligt, fordi maskintjenesternes indflydelse på togarterne ikke strækker sig til, at de er enebestemmende, men må efterkomme



# Det er studiekredstid

Det er svært for en lokomotivmand at deltage i det oplysningsarbejde, der i vinterens løb foregår gennem vel tilrettelagte programmer fra mange sider. Hans meget uensartede tjeneste med fremmøde på alle døgnets timer er et handicap, der er svært at overvinde; men når lysten driver værket, finder han alligevel udvej for at supplere sin viden under en eller anden form.

Radioen giver mulighed herfor. Som tidligere år har statsradiofonien tilrettelagt vinterens studiekreds-rækker, og programmet foreligger nu for disse såvel som for radioens aftenhøjskole.

Der er fastlagt tre studiekredse omfattende samfundsøkonomi for den daglige avislæser, familielivets jura og dansk digtning i dag. Til støtte for disse udsendelser udgives der illustrerede grundbøger til en pris af 4,50 kr. De kan fås i boghandlen og vil alle ligge færdige, inden de respektive udsendelser startes.

Radioens aftenhøjskole får sine udsendelser placeret tirsdag fra kl. ca. 19,35—20.00. Emnerne, der vil blive behandlet, omfatter USA foran valget, kirken den er et gammelt hus, orientering om Sovjetunionen og forrykkes den tekniske og økonomiske verdensbalance?

Har man tid og lyst, er det værd at vende blikket mod folkeuniversitetet. Denne institution går ind i sit jubilæumsår, idet det er 10 år siden, at studenterrådet tog initiativet til et folkeligt oplysningsarbejde udgående fra Københavns universitet. Emnevalget i forelæsningsrækker, studie- og universitetskurserne er meget stort, og praktisk talt kan man få tilfredsstillende ethvert behov for viden.

Interesserede kan rette henvendelse til folkeuniversitetets kontor, universitetets hovedbygning, indgang: hovedtrappen, Frue plads, København. Personlig henvendelse kun i tiden 27. august—15. september kl. 16,00—18,30. Dette gælder forelæsningsrækker, medens indtegning til universitetskurser og sprogkurser skal ske skriftlig på specielle ansøgningsskemaer. Henvendelse sker til førnævnte adresse, og der skal vedlægges svarkuvert. Ansøgningsskemaer skal være tilbagesendt senest 15. september.

de krav der stilles fra trafikafdelingerne. På grundlag heraf kan der i perioder for damp-tjenestens vedkommende forekomme urimelig megen nattjeneste i forhold til dagtjeneste, og i andre perioder kan forholdet være omvendt, så motortjensten rammes af megen nattjeneste. På samme måde spiller disse forhold ind overfor andre ting i kørselsfordelingerne, f. eks. i de tjenestefrie ophold i og udenfor hjemstedet, den samlede tjeneste pr. døgn, og fridagenes placering.

Også med MY-lokomotiverne er der for lokomotivpersonalet kommet problemer på de hernævnte områder. De nye maskiner har jo fremkaldt noget af en revolution indenfor trækraften og dermed på hele toggangen. Og det måtte jo forudses, at der skulle en passende tid til, før det hele kunne ligge i et roligt og tilfredsstillende leje, hvor administrationen opnåede de mål, den tilstræbte, og personalet fik rimelige kørselsfordelinger.

Men ud fra indhøstede erfaringer havde vi ventet en bedre fordeling af byrderne i overgangstiden. En fordeling hvorefter man ikke pålagde personalet større vanskeligheder end højst nødvendig. Den nu snart afsluttede sommerkøreplan og de i denne forbindelse udløbne kørselsfordelinger, tyder imidlertid i nogle tilfælde på en anden indstilling fra administrationens side. Efter vor opfattelse har man i for stor udstrækning alene haft øje for, hvad MY-lokomotiverne kan præstere, og hvilke tog der skulle fremføres af denne lokomotivtype uden at tage hensyn til belastningen af personalet og den elasticitet, tjenestetidsreglerne giver udtryk for. Det ligger i sagens natur, at et lokomotiv af en kapacitet som den litra MY repræsenterer, ikke alene betyder en omvæltning i den hidtidige trafik, men også stiller betydelig større krav til betjeningspersonalet, såvel fysisk som psykisk. Det er derfor et menneskeligt forlangende, at omvendt lokomotivet kommer gennemprøvet, så bør man under dets tilpasning i trafikken samtidig lægge forsøgsplanerne på en måde, hvor personalet ikke belastes unødigt hårdt. Vi har tidligere gjort opmærksom på tjenestetidsreglernes uheldige anvendelse i forbindelse med den nyere tids udvikling, og vi anser det stadig for påkrævet med en mere lempelig behandling af det, der blev fastlagt i 1949, og som altså ikke kan praktiseres i samme omfang 6 til 7 år efter, hvor der er en hel ny form for trafik, end tilfældet var den gang. Vi har også gjort opmærksom på, hvorledes lokomotivpersonalet presses i henseende til forøget ansvar, alt efter som der moderniseres og mekaniseres. Det er tvingende nødvendigt, at administrationen tager hensyn hertil under deres opbygning af kørselsfordelingerne.

Kørselsfordelingerne for sommerperioden 1956 er nu snart udløbet, og de, der skal træde i kraft i oktober måned med gyldighed for den kommende vinter, er nu under udarbejdelse. Fra sommerkøreplanen foreligger endnu eksempler, som vore tillidsmænd har ønsket forelagt generaldirektoratet, men hvorom forhandlingerne endnu ikke er afsluttet, og skulle vi — mod forventning — ikke få en afgørelse på det fremsendte, før nye kørselsfordelinger er udarbejdet, håber vi til gengæld, at distrikterne vil tage hensyn til de anker, afdelingsrepræsentanterne har fremsendt, så de kommende kørselsfordelinger står i et bedre forhold til det arbejde, personalet skal udføre.

# Skat og pristal

*Nedenstående betragtninger har vi hentet fra De samvirkende Fagforbunds blad »Arbejderen«.*

Juli-pristallet, som har lønregulerende virkning, satte i år rekord med en stigning på 5 points fra april og 9 points fra januar. Pristallet har denne gang givet anledning til mange kommentarer, fordi det især var skatteposten, som kun beregnes een gang årligt, der fik pristallet til at stige. »Svikmølle«, »den onde cirkel«, »hul i hovedet politik« og mange andre betegnelser er blevet benyttet for at betegne det forhold, at skatternes indregning i pristallet får dette til at stige, at der som følge heraf ydes dyrtidstillæg, hvilket senere vil nødvendigvis give en skattestigning o. s. v.

I hele denne karussel af flokler og letkøbte argumenter er det af betydning at gøre sig kendsgerningerne klar. Skatternes indregning i pristalsbudgettet er berettiget ud fra det synspunkt, at skatterne fortrinsvis dækker forbrugernes udgifter til en række offentlige goder på linie med andre varer og tjenesteydelser. Stiger priserne på disse offentlige ydelser, virker det på samme måde som prisstigning på almindelige varer, hvorfor der også må tages hensyn hertil ved beregningen af det almindelige leveomkostningsindeks.

På den anden side kan man ikke frakende, at der fra det offentlige side af og til gennemføres skatteforhøjelser, som ikke er begrundet i større udgifter for det offentlige, men alene har til hensigt at begrænse befolkningens indkomster. I det omfang, det sidste er tilfældet, vil sådanne skatteforhøjelser, når de indregnes i pristallet, ligeledes bevirke en pristalsstigning, som i givet tilfælde kan medføre en forhøjelse af dyrtidstillægget og dermed modvirke det oprindelige formål — at begrænse befolkningens købekraft.

Alene ud fra denne betragtning at drage den vide konklusion, at så bør skatterne udgå af pristallet, er dog formentlig at gå for langt. Skatteforhøjelser af finanspolitisk karakter er i relation til de samlede offentlige indtægter af en meget lille størrelsesorden; vel mindre end 10 pct. Hertil kommer, at skattepostens indregning i pristallet ikke på forhånd kan siges at medføre, at pristallet bliver højere end det ellers ville have været. Det vil nemlig helt afhænge af, hvorledes stigningen på skatteposten er i relation til den almindelige prisstigning på forbrugsvarer iøvrigt. Er skattestigningen mindre end gennemsnittet, vil detailpristallet tværtimod blive lavere, end hvis skatteposten ikke blev indregnet i pristallet.

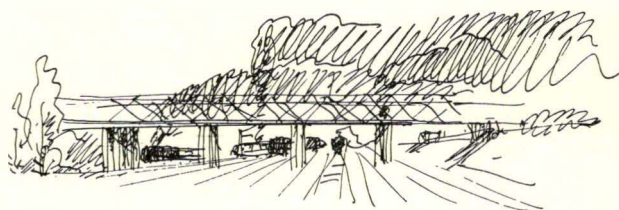
Ser vi på udviklingen fra 1949 — da pristalsbudgettet sidste gang blev ændret — må man erkende, at det er dette, der er tilfældet. Havde man ved det nye pristalsbudgets opstilling i 1949 besluttet at udelade skatteposten, ville pristallet i dag have været 4 points højere, end det er, nemlig 423 mod 419 points. Det er da også ud fra disse betragtninger, at det af den tidligere finansminister Thor-

kil Kristensen nedsatte udvalg vedrørende lønregulering efter pristal kom til den konklusion: »Det må derfor anses for hensigtsmæssigt at bibeholde posten for direkte skatter i pristallet.« Der er derfor ikke meget hold i den kritik, der nu fra forskellige side rejses mod skatternes indregning i pristallet. Den er simpelthen baseret på, at de pågældende ikke tilstrækkeligt ved, hvad de taler om.

Det virker derfor noget ejendommeligt, når formandsskabet for det såkaldte samordningsudvalg i sin nylig afgivne betænkning fremdrager, at man bør overveje at fjerne indkomstskatten fra det lønregulerende pristal, ja, går endnu videre og mener, at det kan være hensigtsmæssigt endog at holde forbrugsafgifterne — altså den indirekte beskatning — uden for pristallet. Hvorledes man rent teknisk kunne tænke sig at holde forbrugsafgifterne uden for pristallet, når dette dog baseres på de almindelige varepriser, siger formandsskabet ikke noget om, men det er vel forståeligt, for det vil sikkert være vanskeligt korrekt at beregne f. eks. mælkeprisen, når der fra den almindelige detailpris skal fradrages det beløb, som til eksempel benzinskatten gennem forhøjelser af transportomkostningerne har fordyret mælken med. Der er da heller ikke nogen, der tidligere har fremsat en så tåbelig tanke, og i alle lande indregnes indirekte told- og forbrugsafgifter som giver sig udslag i højere varepriser, i julipristallet.

Julipristallet medfører, at dyrtidstillægget pr. 1. september forhøjes med 10 øre pr. time for voksne mandlige og kvindelige arbejdere og 4 øre pr. time for ungarbejdere. For HK's område gælder forhøjelsen pr. 1. august og for tjenestemændenes vedkommende fra 1. oktober. Mange havde hellere set, at prisniveauet havde været holdt i ave, således at det ikke havde været nødvendigt med en forhøjelse af dyrtidstillægget, men det folketingsflertal, som i april ophøjede mæglingforslaget til lov, kunne ikke samtidig enes om tilstrækkelig prisstabiliserende foranstaltninger.

Når pristallet stiger, er det derfor almindelig retfærdighed, at dyrtidstillægget følger med, for kun på denne måde kan lønningernes reelle købekraft bevares. Derfor var det også af stor værdi, at det lykkedes fagbevægelsen ved forårets overenskomstsituation at bibeholde den automatiske lønregulering og tilbageslå de angreb, som man forsøgte fra arbejdsgiverside ved at fremsætte forslag om en halvautomatisk ordning, som ville indebære, at der — når pristallet var steget — kun kunne optages forhandlinger om lønforhøjelser uden garanti for, at de også ville blive ydet.





# Danmarks lokomotivfabrik

Lokomotivmænd aflægger vellykket besøg hos  $\frac{1}{2}$  Frichs, Aarhus, og beser arbejdet med de danske dieselektriske lokomotiver MY 1201-1202

Et oplysningsarbejde er mangesidet. Det skal — for blot nogenlunde at dække de krav man med rette kan stille til det — favne så at sige alle sider og retninger indenfor samfundet, såvel hvad angår kulturelle og politiske strømninger, og det skal ikke mindst på det faglige område, udstrække sin virksomhed på en sådan måde, at de — hvem de forskellige arrangementer specielt kalder på — til enhver tid vil kunne være velorienteret om alt nyt, der sker indenfor deres arbejdsområde.

Også indenfor Dansk Lokomotivmands Forening kender vi de krav, der stilles til oplysningsarbejdet, og vi har for vort vedkommende, indenfor det faglige område, altid søgt at være så tidligt på »pletten«, at et almindeligt kendskab til hvad der sker af nyt på vor arbejdsplads, så vidt muligt var udbredt blandt kammeraterne, endnu inden dette »nye« er gået ind i den daglige drift.

Det er mange arrangementer af denne karakter, der gennem årene årene har været afholdt af vor forening. Vi har utallige gange med velvillig støtte fra statsbanernes ledelse, afholdt foredrag rundt om i afdelingerne, såvel som på Feriehjemmet under de forskellige kurser vi har afholdt der, og vi har ligeledes ved besøg på virksomheder, der står som leverandør til statsbanerne, fået et kendskab til det, der er vort daglige »værktøj«, på en sådan måde, at vi alle føler en samhørighed med vor daglige tjeneste, vi meget nødtigt ville undvære.

Besøget på A/S Frichs, Aarhus den 15. og 16. august d. å. var et led i de bestræbelser, vor forening udfolder på den faglige oplysningsområde. Vi har alle — siden de første Nohab MY'er gik ind i den daglige drift — med stor interesse og sympati set på bestræbelserne for, at få så meget som muligt af arbejdet på disse lokomotiver udført på danske virksomheder, og det var for os lokomotivmænd en særlig glæde, da ordren på

de første rent dansk byggede MY-lokomotiver blev afgivet.

Det er derfor ganske naturligt, at der blandt lokomotivmændene var et stærkt ønske om at aflægge Frichs et besøg, for dér at bese nykonstruktionerne inden selve monteringen var afsluttet og lokomotiverne sat i driften.

Frichs stillede sig meget velvillig på vor henvendelse om et besøg, og man stillede os det forslag, at besøget blev gentaget én eller flere gange, idet man — for at alle skulle få det mest mulige ud af besøget — helst så deltagertallet begrænset til 60-65 på hvert besøg. Endvidere aftaltes det, at besøget skulle arrangeres som et rent studiebesøg med hovedvægten lagt på MY-lokomotivet og omfattende såvel besøg i værkstedshallerne, hvor disse lokomotiver var under bygning, som foredrag af Frichs egne ingeniører, der ville fortælle om nykonstruktionerne.

Ligesom ved besøget på Nohab i vinter, rettedes der endvidere henvendelse til statsbanernes maskinafdeling, der velvillig stillede afdelingsingeniør E. Risbjerg Thomsen til vor rådighed.

Besøgene begyndte begge dage kl. 9,30, de var begge ensartede, og med et deltagertal på henholdsvis 70 og 80. Indledningen foretoges i virksomhedens kantine, hvor direktør J. Due Petersen bød deltagerne hjertelig velkommen, og samtidig gav et resumé over dagens arrangement.

Efter direktørens velkomst, gav driftsleder Kiilberg en oversigt over virksomheden Frichs historie fra starten i 1854, hvor den første fabrik blev bygget (hvor nu Reginateatret ligger). Fabrikken beskæftigede i starten ca. 50 mand, og produktionen var som i dag hovedsagelig omfattende kraftmaskiner, begyndende med vindmøller og mindre stationære dampmaskiner. Senere kom petroleumsmotoren ind i billedet, og i 1911 påbegyndtes — på initiativ af rigsdagen — produktionen af damploko-

motiver til såvel stats- som privatbaner.

Omkring 1925 konstrueredes de første dieselvogne til jernbanerne, og produktionen heraf har siden da været virksomhedens hovedområde.

Af andre produktionsområder på virksomheden i dag skal nævnes: kraner til såvel forskellige fabrikker, som de store kraner vi møder i så godt som alle danske havne. Endvidere er der en meget stor produktion i gang på virksomheden af stål-vinduer, ligesom det også skal nævnes, at Frichs fremstiller slyngstøbte foringer af størrelser lige fra almindelige automobil cylinderforinger, til de meget store foringer til dieselmotorer i skibe såvel som ved stationære anlæg.

Virksomheden beskæftiger i dag ca. 900 arbejdere og funktionærer, og har i øjeblikket ordrer i gang fra adskillige virksomheder, hvoraf skal nævnes: B & W i København, Helsingør skibsværk, Götaværket i Sverige, og så — selvfølgelig — de store ordrer der lå fra DSB.

Driftslederen sluttede sit foredrag med at udtale håbet om, at vi ved besøget ville få det indtryk, at Frichs altid bestræbte sig på at udføre virkeligt godt og gedigent arbejde.

Efter dette foredrag fulgte to foredrag af henholdsvis ingeniørerne Floor og Lundsgaard, der begge gav en indgående beskrivelse af Frichs MY-lokomotivet. (Begge disse foredrag findes andet sted i bladet).

Herefter inddeltes deltagerne i 3 hold, og rundturen tog sin begyndelse. Det vil sikkert føre for vidt her at give en fuldstændig skildring af det, vi blev præsenteret for, hvorfor da også kun skal nævnes helhedsindtrykket, der hos samtlige deltagere aftvang en absolut beundring for denne store danske virksomhed.

Det, der selvsagt var størst interesse for, var MY-motoren på prøvestanden, og det omtrent færdigmonterede lokomotiv, der blot stod og ventede på de forskellige elektriske

maskiner såsom generator, banemotorer o. s. v., før den endelige montering af maskinen kunne foretages og lokomotivet stå fuldt færdigt og parat til den første prøvetur.

Begge førerpladser var fuldt monterede, således at vi kunne tage plads i stolen, og i tankerne foretage en tur ud ad strækningen. De fremtrådte ualmindeligt smukke med alt træværk i mat teak. Instrumenter, manometre o. s. v. var anbragt som på Nohab MY'erne, en standardisering, der kun kunne skabe tilfredshed. Kørekontroller var dog af en anden udformning, men efter samstemmede udtalelser fra de MY-førere, der var til stede, var der udelt tilfredshed også på dette område.

Det er selvsagt umuligt blot ved et studiebesøg som dette, at udtale noget om køreegenskaber eller lign., idet kun selve arbejdet og dets udførelse vil kunne bedømmes. Det er dog ikke for meget sagt, at efter det vi så, og efter de udtalelser vi fik fra såvel håndværkere som ledsagende ingeniører, kan vi alle nære de bedste forhåbninger til MY 1201 og 1202.

Efter rundgangen var virksomheden vært ved en frokost i kantinen, og her blev der endvidere lejlighed til for deltagerne at stille spørgsmål og fremkomme med forslag til forandringer og forbedringer.

De stillede spørgsmål blev besvaret af ingeniør Floor på Frichs vegne og af afdelingsingeniør Risbjerg Thomsen for statsbanerne. Begge de herrer lovede endvidere, at de stillede forslag om forandringer og forbedringer ville blive taget op til nøje overvejelse og om muligt udført.

Det vil sikkert stå enhver klart, at der her var tale om endda meget vellykkede besøg. Vi valgte — som tidligere nævnt — at arrangementen skulle være på rent studiemæssig basis, og vi er A/S Frichs og dets ingeniører meget taknemmelig for den måde, hvorpå tilrettelæggelsen var foretaget, idet såvel besøg som foredrag var kædet sammen på en sådan måde, at samtlige deltagere kunne tage hjem med et udbytte, der utvivlsomt vil kunne drages nytte af i den daglige tjeneste.

Vi sender A/S Frichs en hjertelig tak for de gode besøg, ligesom vi og-

så takker maskinafdelingen og afdelingsingeniør Risbjerg Thomsen for den velvillige medvirken.

Vi glæder os nu alle til den dag, Frichs MY-lokomotivet går ind i den daglige drift, og vi har troen på, at det samarbejde der ved disse to besøg har været mellem ledelse, leverandør og de, der skal betjene de nye lokomotiver, borger godt for fremtiden. Der vil nok komme visse begyndervanskeligheder, når lokomotiverne kommer i drift, og vel også visse »børnesygdomme«, man må jo vel huske på, at der her er tale om ny-

konstruktioner, hvor man stiller en dansk virksomhed den opgave på én gang at fremstille noget, man på verdens største fabrikker har årelang erfaring for.

Det vil være en glæde for dansk industri og håndværk, dersom de første rent dansk byggede MY-lokomotiver svarer til forventningerne, og ikke mindst vi lokomotivmænd har store forhåbninger i den retning.

Vi ønsker Frichs held og lykke med arbejdet, og lover fra vor side at yde den indsats, der er os muligt for et godt resultat. J. C.

## MY 1201-1202

### Foredrag holdt af maskiningeniør Floor under besøget på A/S Frichs

Det kan næppe være formålstjenligt over for en forsamling af fagfolk her at bruge Deres tid til en detaljeret gennemgang af MY 1201-1202's lokomotivkonstruktion. Men til Deres orientering vil det nok være rigtigst at gøre Dem bekendt med nogle af de fordringer, der fra statsbanernes side er stillet, og som har dannet grundlaget for det her hos os udførte arbejde.

Da statsbanernes maskinafdeling i sommeren 1953 indledte forhandlinger med Frichs om bygning af 2 MY-lokomotiver — helt og holdent i dansk tilvirkning — måtte man selvsagt stille visse krav, dels rent køreselskabsmæssigt set, dels af hensyn til pladsforhold i depoter og værksteder.

Disse krav kan i korthed sammenfattes i følgende generelle fordringer:

1) Frichs MY-lokomotiver skal have samme hoveddata som Nohabs MY'er, d. v. s. samme hjuldiameter, hjulstand, akseltryk, længde- og breddemål o. s. v.

2) Frichs MY-lokomotiver skal kunne køre i flæng med Nohabs. d. v. s. at de elektriske maskiner må have samme karakteristiske kurver, og hele styringssystemet og alle elektriske installationer skal virke ens og på de samme reguleringstrin, sådan at de kan køre i det, man kalder »multiple unit«. Forspand med automatisk fjernstyring af det 2. lokomotiv.

Disse i korthed sammendragne hovedkrav, som naturligvis er udvidet med en række supplerende fordringer, har ganske selvfølgelig gjort opgaven betydeligt vanskeligere for os, fordi det er en bundet opgave, og det er altid betydeligt sværere at løse en bundet end en fri opgave. Jeg behøver formodentlig blot at nævne, at trækraften skal være den samme — i det omfang, det overhovedet er gørligt — på hvert enkelt kontrollertrin, og De kan sikkert forestille Dem, at det ikke blot teoretisk, men også — og ikke mindst — i praksis har været et omfattende og tidsrøvende arbejde at komme til bunds i.

På et af de små blade, som De har liggende foran Dem, ser De et snit gennem MY 1201-1202, og efter vort skøn fremgår det heraf med al ønskelig tydelighed, at der næppe er grund til at fordybe sig i lokomotivmæssige detaljer, fordi de alle er bekendt fra de eksisterende MY-lokomotiver.

Det er sandsynligvis heller ikke nødvendigt at nævne, at lokomotivkonstruktioner eller lokomotivdetaljer på det nærmeste er ens i Amerika og i Danmark, ganske simpelt af den grund, at der kun er meget lidt råderum for variationer.

Dog er der et felt, hvor der verden over udfoldes stor aktivitet for at finde frem til den bedst mulige løsning, nemlig med hensyn til lo-



komotivernes løbeegenskaber. For MY-lokomotivernes vedkommende er dette ensbetydende med bogiernes udformning og konstruktion.

For bogiernes vedkommende har vi — bortset fra hjul diameter og akselafstand — fået helt frie hænder til at udføre konstruktionen på basis af de erfaringer, som gennem årene er indhøstet her i landet, og vi har da valgt det fra MO og MK kendte affjedringsprincip: med udvendige bladfyedre, der bærer hele overbygningen — ophængt to og to ved siden af hinanden med indskudte gummiklodser til optagelse af vibrationer og støj.

Akselkassefyedrene er ligeledes bladfyedre og er ophængt imellem de dobbelte rammeplader, og ligesom for de udvendige fyedres vedkommende er der indskudt vibrations- og støjdæmpende gummiklodser samt skruefyedre til hurtig udligning af skinnestødene.

De kan heraf forstå, at affjedringen i princippet ganske svarer til MO og MK, dog at bogierammen, som lige nævnt, er udført med dobbelte rammeplader og har akselkassedyedrene anbragt imellem disse, hvorved man undgår ekscentrisk påvirkning af rammepladerne og dermed opnår forøget styrke.

I modsætning til MO og MK er MY 1201-1202's bogier forsynet med en fast centertap uden sideforskydelighed — dog lejret i en kraftig gummibøsning, der tillader den fornødne bevægelighed for vugning og dugning. Sideunderstøtningerne mellem de dobbelte udvendige bærefyedre og lokomotivkassen har derfor ingen ruller, men — ligesom på MK — glideplaner, som tillader den fornødne drejning af bogierne under be-

hørig bremsning til modvirkningen af bogiens såkaldte »sinusløb«.

Med hensyn til akselkassernes konstruktion og udførelse er der et særligt problem, som det i en sådan kreds af praktiske mænd fra driften nok kan være på sin plads at omtale.

Som det er bekendt er Nohabs lokomotiver forsynet med akselkasser med cylindriske lejer, der er sådan indrettet, at de tillader en vis sideforskydelighed, og det er vel næppe noget fremmed for Dem, når det oplyses, at denne forskydelighed tillægges en ret væsentlig andel i disse lokomotivers gode kørselsegenskaber og desuden medvirker til en væsentlig formindskelse af kræveliddet.

Med hensyn til kræveliddet kan der næppe være tvivl om, at den midterste aksel på en treaxsel bogie er gunstigere stillet, når akslen har tilstrækkelig sideforskydelighed, idet denne aksels funktion er af ren bærende karakter og overhovedet ikke deltager i de styrende akslers arbejde. For de styrende akslers vedkommende kan det være mere tvivlsomt, hvilken gavnlig indflydelse sideforskydeligheden kan have, idet de styrende aksler har til opgave at lede bogien — på lige bane og i kurver — på en sådan måde, at centerappen — og dermed hele lokomotivkassen — bevæger sig så nær sporets teoretiske midtlinie som muligt, eller noget anderledes udtrykt, at medvirke til, at lokomotivkassen føres frem over sporet i en jævn kurve, der såvidt muligt følger sporets midtlinie.

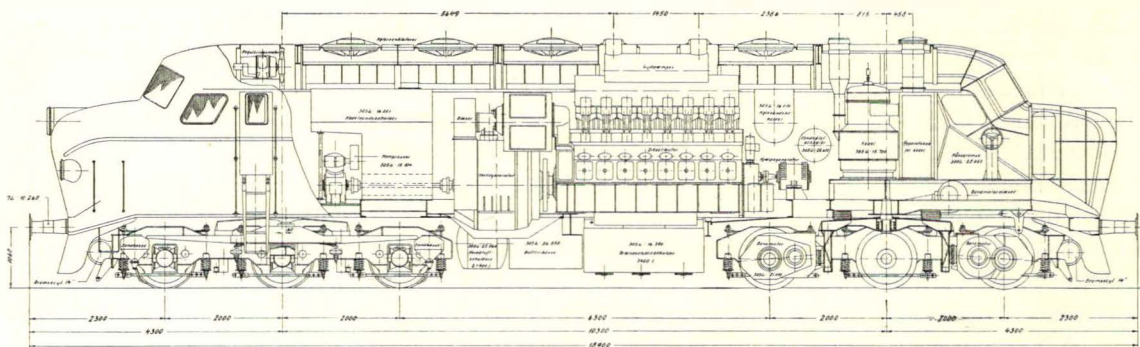
Når en kurve befares med stor hastighed, er det normalt, at bogiernes yderste aksler (de styrende eller faste aksler) lægger an mod sporets yderste skinnestreg, og fornemmel-

sen af behagelig kørsel i en sådan kurve er så godt som alene afhængig af, om sporet i kurven har en til hastigheden passende overhøjde. Rent umiddelbart synes der ikke her at være nogen fordel ved sideforskydeligheden i akselkasserne, udover at bogien får en lidt mindre drejning — men retningsforandringen, som skal overføres til lokomotivkassen, er og bliver den samme.

På lige bane opstår der et fænomen, som benævnes »en bogies sinusløb«, hvilket — populært udtrykt — vil sige, at bogiens forreste og bageste aksel skiftevis — i eller ude af takt — løber mod højre og venstre skinnestreg og dermed kan bevirke, at centerappen bevæger sig hen over sporet i en såkaldt »sinuskurve«. Hvis denne bevægelse — af hensyn til kørselsbequemmelighed og af hensyn til kørselssikkerhed — søges dæmpet ved hjælp af forskellige former for sideforskydelighed med en eller anden form for tilbagestilling, kan man risikere at opnå lige det modsatte af, hvad man tilsigter — nemlig at bevægelserne bliver større og mere generende.

Det vil føre for vidt at gå i detaljer om dette problem, men det bør dog måske lige anføres, at de forøgede sidesvingninger må søges i en slags »ligetidighed« mellem sinusbevægelsens perioder og de indskudte fyedres egensvingninger. Til belysning heraf kan jeg lige anføre, at man i praksis kan konstatere dette derved, at svingningerne bliver voldsomme inden for et bestemt hastighedsområde, men både inden dette område og efter kan lokomotivene løbe fuldkommen stille og roligt.

Efter indgående drøftelse af dette problem med det førende rulleleje-

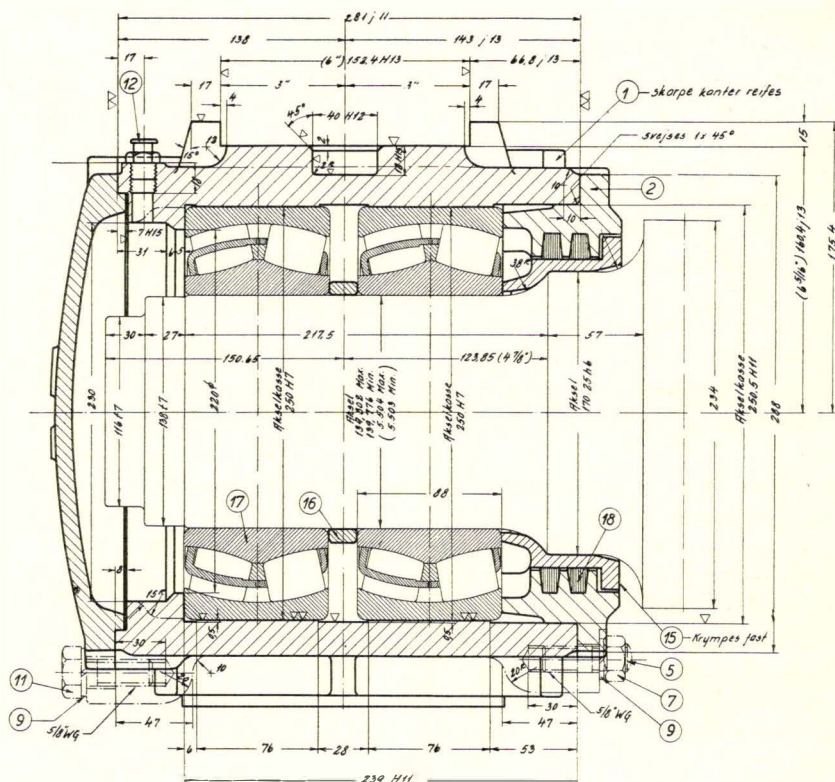


Det danskbyggede MY-lokomotiv — resultatet af samarbejdet mellem Frichs — B & W — Danske Statsbaner.



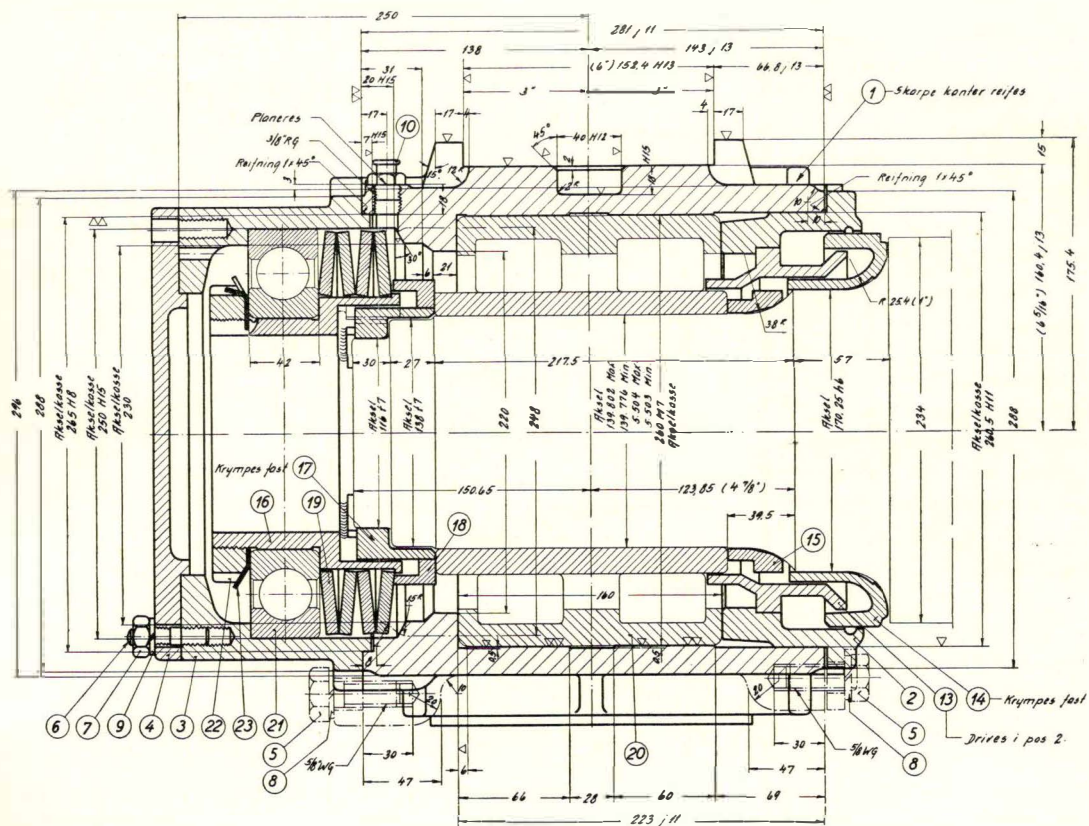
firma her i Skandinavien SKF og med særdeles velvillig støtte fra maskinafdelingens side er det blevet besluttet at udføre MY 1201-1202 med hver sin akselkassetype, nemlig 1201 med den hidtil kendte og velrenommerede akselkasse med sfæriske rullelejer og 1202 med cylindriske rullelejer med sideforskydelighed. En af de afgørende faktorer i denne beslutning må søges deri, at betydningen af sideforskydeligheden i akselkasser ikke kan fastslås med absolut sikkerhed, dersom man nøjes med at drage sammenligninger mellem to forskellige bogiekonstruktioner.

På det lille blad, som De har liggende foran Dem, er de to akselkassetyper vist i snit, således at De selv kan få lejlighed til at studere dem. Den sfæriske rulleleje-akselkasse afviger kun fra den kendte udførelsmåde derved, at aftræksbøsningerne er udeladt — lille billede på udviklingen her i denne verden — først begynder man med rullelejer sat direkte på aksetappen, går efter indvundne erfaringer over til at indføre aftræksbøsninger, som også tjener som en slags beskyttende mellemlid (for at skåne tappene), for endelig nu at være blevet »meget klogere«



Øverst: Sfærisk rulleleje type SKF.

Nederst: Cylindrisk rulleleje type SKF.





og derfor igen tør gå over til at sætte lejerne direkte på akseltappen.

Den cylindriske rulleleje-akselkasse, som har været prøvet i en årrække på svenske jernbaner, og vistnok er opstået i konkurrence med de kendte »Timken-lejer« minder ganske naturligt om de amerikanske »Hyatt« akselkasser, dog uden gumnipuffer til optagelse af og tilbagestilling af sidebevægeligheden (denne anordning er patenteret). I stedet for er der anvendt de fra trækkrogsarrangementerne kendte tallerkenfjedre.

I forhold til »Hyatt« akselkassen er der en bemærkelsesværdig forskel, idet SKF ved indførelse af et trykleje — kuglelejet for enden af akseltappen — undgår gnidning med deraf følgende fare for skadelig varme mellem akseltap og den fjederbelastede trykskive.

Til slut skal der om hele dette spørgsmål kun lige bemærkes: sikkerhed og bekvemmelighed under kørsel — specielt i forbindelse med stigende hastighed — er genstand for omfattende studier og undersøgelser hele verden over, ja der er endog udsendt indbydelse til at deltage i en konkurrence om den bedste afhandling herom.

Et andet område, hvor vi har kunnet fortsætte og videreudvikle de allerede her i landet indvundne erfaringer er diesel-lokomotivets køleranlæg, hvor vi — ligesom for lyn-toget og på MK — har bibeholdt de samme kølelementer — system Barker-Jørgensen — arrangeret i sektioner oppe i taget og omfattende såvel kølevand som smørelolie. Det er naturligt, at kravet om ensartethed i betjening og pasning af alle MY-lokomotiver har medført visse lighedspunkter med det amerikanske system — f. eks. vekselsstrømsventilatorer, termostatregulering, kølerjalousier o. s. v. — og at disse organers virkemåde falder ret nøje sammen.

Kun for olietemperaturens vedkommende forekommer der en afvigelse, som det i Deres interesse er nødvendigt at omtale. På Nohabs MY-lokomotiver findes i maskinrummet en vandkølet olietøler — altså smørelolien temperatur nedsvales ved

hjælp af kølevandet, hvilket igen vil sige, at olietemperaturen må ligge højere end kølevandstemperaturen.

Ud fra de her i landet indhøstede erfaringer har vi måttet foretrække at bibeholde den luftkølede olietøler suppleret med en vandkølet olietøler, som er indskudt i systemet mellem dieselmotoren og olietøleren i taget. Dette arrangement tager samtidig sigte på en slags forvarmning af olien ved start. Som bekendt åbner kølerjalousierne ikke, førend kølevandstemperaturen når op over 60 °C, og ved at cirkulere smørelolien igennem vandkøleren får man smørelolien opvarmet hurtigere til en passende driftstemperatur.

Så længe olien er for tyktflydende til at passere tagkøleren, passerer den en overflodsventil og går direkte til motoren, og først når olietemperaturen er så høj, at olien er blevet let flydende, træder den luftkølede olietøler i funktion — og køler smørelolien yderligere.

Endelig skal det lige nævnes, at der på MY 1201-1202 bibeholdes det her i landet kendte ASEA reguleringsystem, som nu i mere end 20 år er blevet gennemprøvet på lyntogene, MO-vognene og MK.

Naturligt har vi ikke kunnet bibeholde systemet uforandret, som det bruges på de foran omtalte aggregater, men har — for at kunne efterkomme kravet om at køre i »multiple unit« med de andre MY'er — måtte foretage en vis tilpasning og udvidelse af systemet — en mere instruktiv omtale heraf kan der måske blive lejlighed til senere.

Til slut må det lige fremhæves, at statsbanernes maskinafdeling lige fra begyndelsen har givet udtryk for, at man gerne så så mange detaljer som muligt af hjemligt eller i hvert fald europæisk fabrikat, naturligvis under forudsætning af, at de arbejder eller udfylder deres mission lige så godt. Også dette har stillet store krav til os, men når det omtales her, er det for at give Dem lejlighed til eventuelt at udtale Dem om nogle af de løsninger, som vi har fundet frem til.

Af størst betydning for Dem er selve førerpladsarrangementet, og vi har derfor tænkt os, at De under

eller efter rundgangen på fabrikken kan få lejlighed til at se en førerplads på MY 1201 og prøve, om vore bestræbelser for at gøre betjeningen så ensartet som gørligt er lykkedes for os.

## Lokomotivets hoveddata:

Længde over puffere . . . . .	18900 mm
største hjulafstand . . . . .	14300 mm
bogiecenterafstand . . . . .	10300 mm
afstand mellem yderste hjul sæt i bogier . . . . .	4000 mm
højde over udstødsrør . . . . .	4280 mm
største bredde over håndbøjler . . . . .	3100 mm
hjul diameter (ny/ned- slidt) . . . . .	1015/949 mm
mindste kurveradius . . . . .	90 m
tjenstefærdig vægt . . . . .	106 t
brændoliebeholdning . . . . .	3400 liter
smøreloliebeholdning . . . . .	740 liter
kølevandsbeholdning . . . . .	760 liter
vandbeholdning for varmekedel . . . . .	4500 liter
sandbeholdning . . . . .	300 liter
maksimalhastighed for lokomotivet . . . . .	133 km/t
antal drivaksler . . . . .	4
akseltryk for hver drivaksel . . . . .	18 t
varmekedlens ydelse max. . . . .	ca. 1250 kg/t

## Specifikation for »Frichs-B&W« dieselmotor til litra MY 1201-1202

En 16-cylindret, V-formet, 2-takts, enkeltvirkende, tryksmurt trunkdieselmotor med trykforstøvning,

cylinderdiameter	220 mm
slaglængde	340 mm

### Motorens ydelser.

Motorens nominelle ydelse og maksimale driftsbelastning er 1760 ehk ved 800 omdr./min. (indsugningsluft temperatur 20 °C, 760 mm Hg). Den tilsvarende ydelse ved 30 °C indsugningstemperatur er 1700 ehk.

Efter afprøvning på prøveplan indstilles motoren til at afgive 1654 ehk ved 800 omdr./min. på knap 8.



### *Motorens omdrejningstal.*

max. omdr./min. 800  
laveste tomgangs omdr./min. 275  
8 omdrejningstal med intervaller  
på 75 omdr./min.

### *Skylleluftblæser og pumper.*

En dobbelt skylleluftblæser, direkte trukket igennem tandhjulsgear, er monteret på dynamoenden af motoren og bygget ud over dynamoen.

På motorens forkant er arrangeret en centrifugal-kølevandspumpe og en smøreoliepumpe trukket gennem tandhjulsgear fra krumtapakslen.

### *Bundrammen*

er af helsvejst konstruktion og er indrettet til at indeholde motorens normale smøreoliebeholdning.

Hovedlejerne er udført som præcisionslejer med udskiftelige lejeskåle af stål foret med tyndt hvidtmetal og uden mellemlæg.

### *Stativet*

er ligeledes af helsvejst konstruktion og er fastspændt på bundrammen, så det gennem sine tværgående dragere mellem hvert cylinderpar overfører forbrændingstrykket fra cylindrene til bundrammen.

Stativet danner endvidere skyllelufttrum, begrænset af svære topplader for fastspænding af de to rækker cylindre, af stativsiderne og en mellemvæg mod krumtaphuset. Stativet udføres, så det giver adgang til inspektion af stemplerne gennem skylleportene.

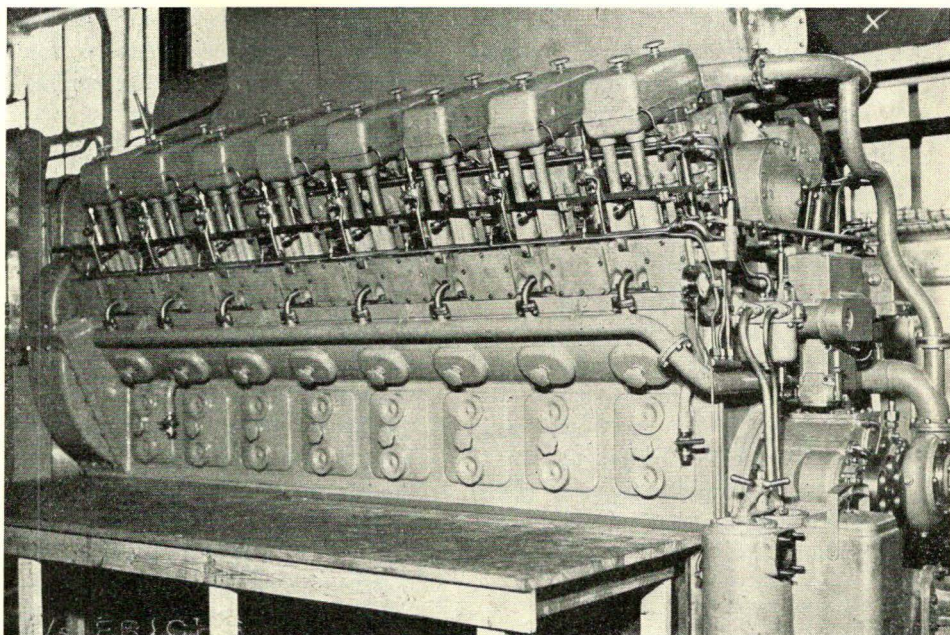
Cylinderforingen styres af udboringer i topplader og mellemvæg.

### *Cylindrene*

er udført i en simpel konstruktion og består af separat cylinderdæksel, cylinderforing og kølekappe for hver cylinder fastspændt til stativets topplader med 4 lange tappe af specialstål.

Cylinderdækslerne er let aftagelige og udført af specialstøbejern med 4 udstrømningsventiler. Dækslerne er endvidere forsynet med en centralt siddende brændelsventil.

Cylinderforingerne er udført af tæt, slidstærkt støbejern, bearbejdet næsten overalt udvendigt. Foringerne er over skylleportene direkte vandkølede.



Foroven er foringerne forsynet med en krave indspændt mellem dækslerne og de rørformede kølekapper, som danner afstandsstykker mellem cylinderdæksler og stativ.

Gennemføringerne i stativ og forinden i kølekapper er udført luft- og vandtætte med syntetiske gummiringe i inddrejede ringspor.

### *Udstrømningsventiler og -bevægelse.*

Udstrømningsventilerne er to og to bevæget af kamskiver på styreakslerne, af hvilken en for hver række af cylindre er lejret i stativet. Bevægelsen fra kamskiverne til ventilerne er formidlet gennem rullestyr, stødstænger og vippearne. Ventilbevægelsen er for hver cylinder to-talt indskærmet og tryksmurt fra tryksmøresystemet. Styreakslerne trækkes fra krumtapakslen gennem tandhjulsgear fælles for disse og skylleluftblæseren.

### *Brændselssystemet.*

Motoren er forsynet med en elektrisk dreven fælles brændselolieforpumpe og med brændseloliefilter arrangeret på forkant af motoren, samt

1 brændselolieindsprøjtningsspumpe og

1 brændelsventil

pr. cylinder. Brændselolieindsprøjtningsspumperne er for hver cylinder monteret på huse anbragt over styreakslerne, med udboringer for rulle-

styr for både pumper og udstrømningsventilbevægelser.

### *Krumtapakslen*

er udført smedet i ét stykke af specialstål, sletbearbejdet overalt og med fast koblingsflange for tilslutning til dynamo. Akslen er gennem-boret for tryksmøreolien, som tilledes gennem hovedlejerne og føres til krumtapslejerne. Krumtapsølerne er fælles for 2 plejlstænger anbragt side om side.

Hovedgeneratoren forsynes kun med et bagleje, medens generatorakslens ende mod dieselmotoren bæres af et hovedleje i dieselmotoren. Forbindelsen mellem motor og generator udføres som en torsionsstiv membrankobling.

### *Plejlstængerne*

er af smedet stål og topenden konstrueret som lukket hoved med indpresset foring af hård bronze. Smøreolie tilføres gennem et boret hul i stangen fra krumtapslejet. Krumtapsenden er udført delt med udskiftelige lejepander af præcisionsstypen. Pandeskålene er af stål foret med tyndt hvidtmetal og uden mellemlæg.

### *Stemplerne*

er udført som olie-kølede »spandestempler«, således at lækolie fra stempelpindslejet ikke kan nå cylinderfladen, og stemplet kan demon-



teres ovenud af cylinderen, medens plejlstangen demonteres nedenunder gennem stativlægerne med cylinderen siddende på plads i stativet.

Køleolien tilføres stemplet fra den gennemborede plejlstand og bortledes gennem afløbsrør.

#### Skylleluftblæseren.

Motorens skylleluftblæser er anbragt i motorens dynamoende, monteret på stativet og trukket af tandhjulsgear fra krumtapakslen.

Blæserne er forsynet med indsugningsfiltre og -lyddæmper, og trykladningen danner sammen med skyllelufttrummet i stativet receiver for skylleluften.

#### Regulatoren.

Trukket fra tandhjulsgæret til blæseren og styreakslerne er anbragt

en hydraulisk hastighedsregulator, der ved fjernstyrede elektroventiler kan indstilles til forskellige omdrejningstal.

Endvidere er motoren forsynet med en maximalregulator uafhængig af ovennævnte hastighedsregulator.

#### Kølevandssystemet.

For motorens kølevandssystem er på forkant af motoren monteret en centrifugalpumpe trukket gennem tandhjulsgear fra krumtapakslen.

Kølevandssystemet er et lukket system, og vandet ledes fra pumpens trykside til fælles kølevandsledninger på begge sider af motor gennem hver kølekappe og cylinderdæksel til fælles afgangsledninger, en for hver cylinderrække, til radiatorkøleren i lokomotivet og herfra tilbage til pumpens sugeside.

#### Smøreoliesystemet.

Smøreoliepumpen er en tandhjulspumpe trukket fra samme tandhjulsgear som kølevandspumpen. Den suger olien fra motorens oliereservoir i bundrammen gennem et sugefilter og trykker den gennem filter og køller anbragt i lokomotivet og gennem motorens trykfilter til motorens hovedledning i bundrammen til alle hovedlejer og til andre tryksmurte dele på motoren.

#### Startsystemet.

Motoren startes ved hjælp af den direkte koblede generator.

#### Udstødsrør.

Et fælles isoleret udstødssamlerør, som også er udformet som lyddæmper, er anbragt mellem de 2 cylinderrækker.

## I lokomotivmændenes paradis—

En »ude fra« beretter om indtryk fra Feriehjemmet på Røsnæs

Journalist Harry Ludvigsen, Vejle, der i sommer i 14 dage har ferieret på Dansk Lokomotivmands Forenings Ferie- og Rekreativshjem på Røsnæs, skriver til os:

— Jeg kan slet ikke lade være med at fortælle, hvor begejstret jeg er for dette feriehjem. Nu ligger det heldigvis sådan, at man ikke behøver at være lokomotivmand for at komme der — ellers ville jeg på *det* punkt have misundt lokomotivfolkene. Men jeg kom der altså, tilskyndet af familie og gode venner, og jeg blev ikke skuffet.

Lad mig først sige, at jeg synes *ideen* med et sådant ferie- og rekreativshjem er overmåde tiltalende. Jeg tror ikke, folk indenfor noget andet fag eller nogen anden beskæftigelse i det daglige er pålagt et større *ansvar* — et større *personligt* ansvar — end lokomotivmændene. Når de fører deres maskine fremover den blanke skinnevej med hundreder af glade ferierejsende, må de så sandelig føle ansvaret for menneskers ve og vel . . . I intet tilfælde kan det være mere vigtigt at kende sin pligt og sit ansvar og være vågen end netop i *den* situation.

Derfor forstår man også betydningen og værdien af, at lokomotivmænd midt i dagens gerning får mulighed for en lille periode med afslapning, og dertil har man nu dette vidunderlige feriehjem på Røsnæs. Men én ting er jo at få en god idé, det er straks noget helt andet at føre den ud i livet. Og her har, såvidt jeg forstår, statsbanernes lokomotivmænd i en sjælden grad *stået sammen* for at løse den store opgave.

Det er nu mange år siden, at dette feriehjem oprettedes for lokomotivmændene, men dets popularitet synes ikke desto mindre at være stadigt stigende. Jeg var på Feriehjemmet sammen med mange unge og ældre lokomotivfolk, og de jublede over

Feriehjemmet i lovsange, der for mig var fuldt forståelige . . . Jeg mødte folk, der nu er voksne, men som begyndte at komme her i barnevogn, og jeg talte med mennesker, der er kommet på Feriehjemmet 10 somre *i træk*. Det siger noget om såvel hjemmets betydning som om dets *popularitet*.

Denne popularitet skyldes mange ting — at hjemmet ligger så bedårende skønt, at man her får den dejligste mad og den skønneste behandling, man kan drømme om, at man lige udenfor døren har det friskeste vand at bade i . . . men mon ikke populariteten i *meget høj grad* skyldes »vores allesammens *frk. Petersen*«? Denne strålende økonoma, stiltfærdig men dog utrolig virksom, altid venlig og altid smilende. Hun er »pigen fra Fyn«, som man kommer til at holde af. Og så har hun den sødeste stab af unge medhjælpere, som hun fortrinvis rekrutterer fra Fyn og allerhelst fra *Aarup*, for dér er *frk. Petersen* nemlig selv fra . . .

Ja, denne hilsen skulle være en tak — en hjertelig tak fra én »ude fra«, der fandt ind på Feriehjemmet og sikrede sig den dejligste ferie, man kan tænke sig — i selskab med herlige mennesker. For det er de jo, disse lokomotivmænd . . . »Ole Lak« (hvis humør og vitalitet jeg *aldrig* har mødt magen til) er én af de mange, jeg lærte at kende, og som jeg i dag savner.

Men det er der råd for! . . . For til næste år så kommer jeg igen.

*Hvorfor?*

Fordi min far er vognmand i Slagelse . . . og fordi jeg er kommet til at holde af Feriehjemmet og af lokomotivfolket!

Harry Ludvigsen.



## 25 år i statens tjeneste

Efter den nye jubilæumsanciennitetsordning har eller vil mange få ændret datoen for deres jubilæer. Dette gælder også organisationens formand, E. Greve Petersen, der begyndte sin faglige uddannelse på centralværkstedet i København den 1. juli 1930. Efter overstået militærtjeneste blev han aspirant på Gb. den 13. juni 1937, lokomotivfyrbøder i Korsør den 1. juli 1939 men kom 1½ år efter — den 1. december 1940 — igen til Gb.

Stærkt interesseret i de faglige og organisationsmæssige problemer, var det naturligt at se Greve Petersen på så at sige alle afdeling 2's generalforsamlinger og møder, og lige så naturligt var det, at han blev valgt ind i bestyrelsen den 11. december 1941 og siden overtog formandsposten den 28. januar 1943. Under hans ledelse blomstrede bl. a. oplysningsarbejdet op i hidtil ukendte dimensioner, ligesom samarbejdet mellem de københavnske afdelinger på hans initiativ blev fast sammentømret. Med dygtighed og usvigelig sikkerhed var han afdelingens førstemand gennem krigens vanskelige år, optrådte under generalstrejkens hektiske dage med en ro og bestemthed, der hans unge alder taget i betragtning, nærmest virkede chokerende.

På kongressen i 1943 var det nærmest en selvfølge at han blev valgt ind i hovedbestyrelsen, hvor han ved sin noble og saglige optræden skabte respekt om sig.

Den 1. april 1947 blev han forfremmet til lokomotivfører i Gedser, og afdeling 2 måtte sige farvel til en dygtig og afholdt formand, men på kongressen i 1947, da vor mangeårige, utrættelige forkæmper Sophus Jensen skulle gå af, blev Greve Petersen valgt til formand for DLF, og det var med de største forventninger vi så de kommende år imøde. Startvanskelighederne var imidlertid meget store, foreningens sekretær, Emil Kuhn, døde, store spareforanstaltninger blev iværksat, men med en stædig vilje og et sikkert øje for at sætte ind på rette tid og sted blev vanskelighederne overvundet, og en ny epoke med fremgang og trivsel for de danske lokomotivmænd var og er stadig resultatet af valget i 1947.

Men ikke alene indenfor DLF er Greve Petersen en agtet og skattet mand, i de samarbejdende organisationer, i generaldirektoratet og ministeriet, ja langt ud over landets grænser værdsættes han for sin dygtighed og saglighed. Nævnes skal det også, at landsoplysningsudvalget altid har haft hans store interesse, altid villig til at udvide det bestående, til gavn og glæde for såvel tillidsmænd som medlemmer over hele landet.

Omend det, som han selv siger, vil være hans »hak« engang at have været modstander af en indmeldelse i DSF, er det sikkert ikke for meget sagt at den nys afsluttede urafstemning om spørgsmålet kan udlægges som en slutten op om ham, en anerkendelse — sikkert den bedste medlemmerne kunne give ham for hans dygtige ledelse af DLF.

Mange timers fravær fra hjemmet har været en følge af de mange tillidsposter man har betroet Greve Petersen, og det er derfor en selvfølge, at lade en stor tak gå til familien, thi uden forståelse fra den, har det ikke været muligt at gennemføre det, der er nået.

For nogle kan »Greven« undertiden virke noget overlegen og arrogant, men hans nærmeste medarbejdere har forlængst gennemskuet »masken« som et forsøg på at skjule det bløde sind — let til smil, let til tårer — der bl. a. viser sig som en stor trang til at hjælpe dem, der lider nød. Et bevis herpå var forslaget og gennemførelsen af svagførearrangementet på Feriehjemmet.

Naturligvis er det umuligt at få det hele med, men et må dog ikke glemmes, og det er Feriehjemmet, der ligesom så meget andet, er udbedret og styrket under hans ledelse.

Det er derfor med glæde og taknemlighed afdeling 1 på din 25 års jubilæumsdag, den 24. september, sender dig en hjertelig lykønskning med håb om endnu mange års samarbejde i fordragelighedens og venskabets ånd.

G. A. R.

## Detailpristallet juli 1956

Detailpristallet med priserne i juli 1914 som basis er for juli 1956 beregnet til 419, efter at værdien af de i lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger af 14. marts 1955 omhandlede sparebeviser er fradraget. Pristallet uden dette fradrag er 424. Der er i begge tilfælde tale om en stigning på 5 points i forhold til april 1956.

Med priserne i 1935 som basis bliver det med værdien af sparebeviser reducerede pristal 244 (3 points højere end i april), medens pristallet uden denne reduktion bliver 247, (ligeledes 3 points højere end i april).

De samlede udgifter i det husholdningsbudget, der danner grundlaget for pristalsberegningen, er 154 kr. højere end i april og udgør nu 13.800 kr., når man tager hensyn til sparebeviserne, og 13.976 kr., når bortses fra disse beviser. Udgifterne for budgettets enkelte hovedgrupper i april og juli 1956 samt de stedfundne forskydninger fremgår af tabellen.

Fødevarerudgifterne er formindsket med 134 kr. For mejeriprodukter var der et fald på 61 kr., der fordeler sig med 32 kr. på mælk og fløde, 26 kr. på smør og 3 kr. på ost. Udgifterne til kartofler, grønsager og frugt viser en nedgang på ialt 112 kr. Kar-



tofler alene faldt med 118 kr. og grønsager med 18 kr., medens udgiften til frugt steg med 24 kr. Alle poster i den her nævnte gruppe, med undtagelse af sydfrugter, beregnes med anvendelse af sæsonudjævnede priser; de stedfundne forskydninger må således ses i forbindelse med de på samme tid i fjor gældende priser. Udgiften til fisk er gået ned med 21 kr., især som følge af prisfald for torsk og ferske sild. Kød og tilberedte kødvarer viser en udgiftstigning på ialt 47 kr. Svinekød steg 24 kr., oksekød 11 kr., kalvekød 6 kr. og tilberedte kødvarer ligeledes 6 kr. Svag nedgang bemærkes for en enkelt post (brystflæsk). Med hensyn til brød, mel og gryn var der en opgang på 18 kr.; mindre prisstigninger er indtrådt for alle varer i denne gruppe. Kolonialvareudgiften er forøget med 3 kr., hvoraf størstedelen falder på bajersk øl. Endelig skal nævnes, at udgiften til chokolade- og sukkervarer er faldet med 5 kr., hovedsagelig som følge af den ved lov af 9. juni d. å. gennemførte nedsættelse af vægtafgiften; for visse varer er nedgangen dog delvis udlignet af stigning i den ubeskattede pris.

*Pristalsbudgettets hovedgrupper april og juli 1956:*

	April 1956	Juli 1956	Udgifts- stigning	
Fødevarer .....	4408	4274	÷ 134	÷ 3,0
Klæder, fodtøj, vask ...	1736	1741	+ 5	+ 0,0
Bolig .....	1058	1058	—	—
Brændsel, belysning ...	809	845	+ 36	+ 4,4
Skatter .....	1328	1520	+ 192	+ 14,5
Børnetilskud .....	÷ 209	÷ 205	+ 4	+ 1,9
Sparebeviser .....	÷ 176	÷ 176	—	—
Kontingenter o. lign. ...	772	776	+ 4	+ 0,5
Anskaffelser og vedligeh.	611	625	+ 14	+ 2,3
Spiritus, tobak, fortæ- ring ude .....	938	940	+ 2	+ 0,2
Hygiejne, kulturelle udg.	1180	1206	+ 26	+ 2,2
Transport .....	364	371	+ 7	+ 1,9
Iøvrigt .....	827	825	÷ 2	÷ 0,2
Ialt ....	13646 <sup>1)</sup>	13800 <sup>1)</sup>	+ 154	+ 1,1

1) Tallene er siden juli 1955 formindsket med værdien af sparebeviser (jfr. lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger af 14. marts 1955) og er således ikke direkte sammenlignelige med tallene for de kvartaler, der ligger forud for juli 1955.

Klæder og fodtøj (herunder forsåling) steg hver med 2 kr. og vask (sæbe) med 1 kr., ialt for denne gruppe en stigning på 5 kr.

Udgiften til bolig reguleres kun i forbindelse med beregningen af januar-pristallet og indgår således med uændret beløb. Brændsel og belysning er gået op med 36 kr., hvoraf størstedelen skyldes stigningen i kokspriserne.

Udgiften til skatter er steget med 192 kr., nemlig statsskat med 120 kr. og kommuneskat med 72 kr. (fælleskommunal skat og værneskat opkræves ikke for skatteåret 1956/57). Stigningen skyldes navnlig, at den skattepligtige indkomst er forøget, men endvidere — for kommuneskattens vedkommende — at en række kommuner har hævet ligningsprocenten. For børnetilskud er der beregnet en nedgang på 4 kr. Kontingenter o. lign. viser en

stigning på 4 kr., der praktisk taget alene vedrører sygeforsikring.

Med hensyn til anskaffelser og vedligeholdelse var der en opgang på 14 kr., hvoraf godt halvdelen falder på møbler; mindre stigninger er desuden indtrådt for glasvarer, køkkenudstyr af forskellig art, barnevogne, m. v. Gruppen spiritus, tobak, fortæring ude er forøget med 2 kr., idet der var en stigning på 7 kr. vedrørende fortæring ude og en nedgang på 5 kr. vedrørende spiritus (jfr. den ved lov af 9. juni d. å. gennemførte ændring i beskatningen).

Hygiejne og kulturelle udgifter viser en opgang på 26 kr. Heraf falder 11 kr. på gruppen personlig pleje (barber og frisør, bad på offentlig badeanstalt, præparater til hudpleje) og 2 kr. på medicin. Udgiften til bøger steg ligeledes 2 kr., telefon 4 kr., radioreparationer 1 kr. og forlystelser 6 kr.

Transportudgiften er gået op med 7 kr., hvoraf størstedelen vedrører kørsel med hyrevogn; en mindre stigning falder på cykler og cyklereparationer. Restgruppen »iøvrigt« er formindsket med 2 kr.



## Ændret jubilæumsanciennitet

*Jubilarer 1956.*

*25 års jubilæum.*

12. september: lokomotivfører H. S. Hansen, København Gb.  
24. september: lokomotivfører E. Greve Petersen, København Gb.

## Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*P. A. Rønaa, lokomotivfører, Fredericia.*

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*K. Petersen, lokomotivfører, Fredericia.*

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*H. S. Hansen, lokomotivfører maskindepotet, Gb.*

## Byttelejlighed

*Aabenraa—København.*

Tilbydes: 3 vær. med flisekakkellovn, beliggende på strøget i Aabenraa. Ønskes: Tilsvarende i København, gerne Lyngby eller omegn.

Kontorist fru *Ina E. Jensen, St. Torv 2, 1., Aabenraa.*

*Aarhus—København.*

3 eller 2 vær. med fjernvarme, el-vask, billig leje, i Stadion Alle 30, Aarhus, eller en 3 vær. i Kongsvang ønskes byttet med 2 vær. lejlighed i København.

*A. C. Schmidt, Stadion Alle 30, 2., Aarhus.*



Weinrich Nielsens  
Bageri og Conditori  
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

**ALBANI PILSNER**

Besøg „Kurhotellet“  
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

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

**A/s C. F. Schalburg**

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport  
og Nyborg Cichorietørreri A/s**

Telefon 15 og 23

**NØRREGADES KIOSK**

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

**Bødtcher-Jensen**

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

**Engelsk Beklædnings-Magasin**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**Drevsen & Nellemann**

NYBORG - TELF. 25 og 189

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

**NYBORG DAMPVASKERI  
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

*Cafe* **FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

**I. KRUSE & BECH**

Vand-  
Gas- & Lysinstallationer  
Telf. Nyborg 144, 381 - 1144

**JOHS. WICHMANN'S**

**Træskoforretning**  
anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

*Forlang!*

**HJ. MARTENS EFT.**

vi Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6.  
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

**WERNER HANSEN**  
Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

**Carlsminde**

**øl og vand**

*Forlang* **KAFFE**

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

**Nyborg Ligkistemagasin**  
K. Jacobsen Snedkermester  
Besørger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

**Radio-Magasinet**

Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060

**HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik**

NYBORG - TELF. 920

**C. Knackstredt**

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus  
Ingen Butiksløje  
derfor billigste Priser

**RICHARD LEHN**  
1. Kl. Herreekviperings Tlf. Nyborg 68

**N. Urban Sørensen**

Nyborg  
Telf. 111 2 L.  
Altid 1ste Kl. Varer

*Til daglig og Fest*  
**»BORGERFORENINGEN«**

Tlf. NYBORG 1313 *altid bedst* H. Nicolaisen



Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

Fisk - Vildt - Fjerkræ

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Knud

**BRØGGER** Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør  
til DSB

**RADIO-THYGESEN**

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

*Sig det med Blomster*

★  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150



**Diesel-elektriske  
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

**FRICHS**

**Marketenderiet**

*i Centralværkstederne  
og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise  
anbefales*



Driftsudvalget



AKTIESELSKABET

**DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK**