

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 34

20. FEBRUAR 1956

56. 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«

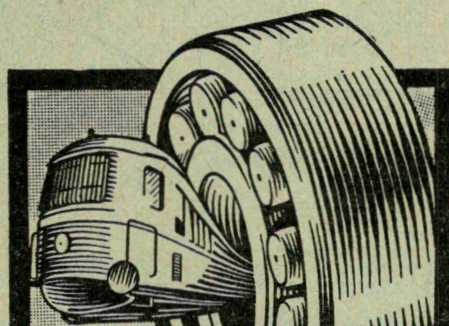
En historisk beskrivelse af trækraften indenfor Danske Statsbaners nuværende område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

En god gave-ide.

Evt. overskud tilfalder Feriehjemmet.

Restoplaget kan ved hurtig bestilling erhverves for 8 kr. pr. eksemplar.



Naar det kommer an paa

DRIFTSSIKKERHED

anvendes **SKF**-Lejer

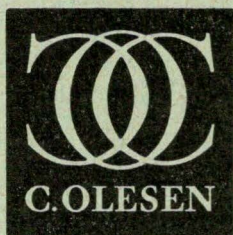
OPTIKER

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 & Bårdram A/s

Studivestergade 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

LEDIG



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHS

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 15 13



Odense Pilsner
den mest velmagende

1/5 ALBANI BRYGGERIERNE

KØB HOS
ANNONCØRERNE

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

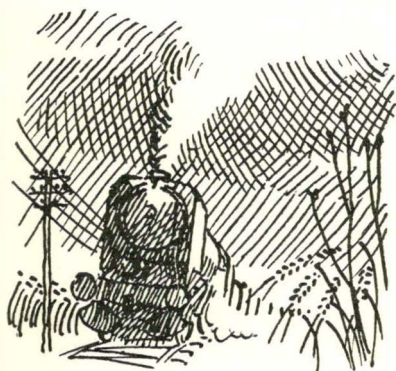
TELEFON LYNGBY 1645

THÜRMEERS
originale Snittøj

DEUTA -HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 4 - 56. ÅRGANG

20. FEBRUAR 1956



Indhold:

Objektiv eller subjektiv!	37
Nordisk nyt (Norge)	38
En udtalelse	39
A. J. Malm 60 år	39
Statsbanernes drifts-indtægter og drifts-udgifter	40
Hollands transportarbejdere i een organisation	40
Trafikmateriel, som kan bruges på en stejl og kort bro mellem Sjælland og Sprogø	41
Fra medlemskredsen	45
Eftertanker	45
Avancementsmuligheder	45
Detailpristallet januar 1956	46
Midt i det hele	46
280 nye diesellokomotiver	46
Under DLF	47
Opmærksomhed frabedes	47
Filmsforevisning	47
Lokomotivmændenes sangforening	47
Personalialia	47
Medlemslisten	47
Nye adresser	47
Grosserer A. Collstrops Rejselegat	48
Nye bøger	48
Hospitalernes besøgstider	48



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.

OBJEKTIV eller SUBJEKTIV!

Da vi i vor ledende artikel i nytårsnummeret fremsatte nogle betragtninger over organisationsidéen og herunder omtalte værdien af en landsorganisations opbygning, var det med henblik på at give medlemmerne orientering om de faktiske forhold. Vi fandt denne fremgangsmåde meget naturlig, og selv om vi er klar over, at vi ikke altid kan være enige med alle i eller uden for vor organisation, anser vi det som en selvfølge, at de, der har en anden opfattelse og derfor på skrift imødegår vores, ikke begrænser sig til blot at stemple vor mening som subjektiv, men tillige fremsætter deres egen objektive bedømmelse af det fremsatte. Det har derfor overrasket os en del, at Jernbaneforeningens organ »Vor Stand« i sit nummer af 15. januar ved nogle korte bemærkninger søger at tilbagevise vore betragtninger uden samtidig at tilkendegive sin egen mening — ja, endog stiller et spørgsmål, som formentlig, siden det fremkommer, kan besvares af bladets redaktion, alle andre er i hvert fald forhindret heri.

*

Efter at have citeret nogle afsnit af vor artikel udtaler »Vor Stand«:

»Hvorvidt FTF på effektiv vis kan gavne de tilsluttede organisationer, må blive et spørgsmål om tillid. De, der er tilsluttet — 21 organisationer — må tro det.

Med hensyn til repræsentationen i det økonomiske samordningsudvalg, må det i anledning af det i Dansk Lokomotiv Tidende nævnte være tilladt at fremstille sagen korrekt.

Det blev foreslået af Det radikale Venstre, at De samvirkende Fagforbund skulle udpege 2 repræsentanter og FTF 1 repræsentant (en funktionær), men ved udvalgsbehandlingen ændredes repræsentationen, idet der først blev gjort et hæderligt forsøg på at tvinge FTF ud, men da dette ikke lykkedes, blev sagen ordnet således, at CO I fik 1 repræsentant, De samvirkende Fagforbund 3 repræsentanter, således at HK kunne repræsenteres, og fællesrepræsentationen for arbejdsledere og tekniske funktionærer 1 repræsentant. Tror Dansk Lokomotiv Tidende, at CO I og CO II var blevet repræsenteret, hvis FTF ikke var nævnt i lovforslaget?

Hvor løst og uhomogent FTF er, og hvad gavn det vil vise sig at være til, må fremtiden — og navnlig — de tilsluttede organisationer dømme om.

Derfor synes det rigtigst, om man i sine bestræbelser for at gennemføre et bestemt resultat søgte at være objektiv i bedømmelsen af organisationer, der ikke har nogen relation til den pågældende sag.

*

Der er ikke i ovenstående tilkendegivet nogen anden opfattelse af FTF, end den vi har fremsat. Det indeholder alene nogle løse henvisninger uden noget positivt, der synes til gengæld heller ikke at være megen agitation over for andre tjenestemandorganisationer med henblik på større tilslutning og optagelse af udenforstående organisationer. Det fremgår ikke alene af de manglende oplysninger, men også af slutbemærkningen om, at der ingen relation er til den af vor forening optaget sag og til



Norge

Ikke for enhver pris.

Spørgsmålet om en ny forhandlingsordning for statens tjenestemænd, arbejdere og deres organisationer er en sag, som de senere år har været omfattet med stor berettiget interesse i tjenestemandorganisationerne. Den nuværende forhandlingslov af 6. juli 1933 er ikke tilfredsstillende i dag.

Statstjenestemandskartellet har for mange år siden rejst krav om en ny og mere tidssvarende forhandlingslov, som ligestiller statens tjenestemænd med arbejdsudøverne i det private erhverv.

I maj 1955 blev nedsat en komité af myndighederne til at udrede spørgsmålet om, hvilken forhandlingsordning som måtte anses mest tilfredsstillende såvel for staten som dens tjenestemænd, arbejdere og deres organisationer ved fastsættelse af løn- og arbejdsvilkår m. v. Indstillingen fra Tjenestetvistlov-komiteen foreligger nu med udkast til lov om offentlige tjenestetvister. Komiteen har udarbejdet en omfattende indstilling, men på væsentlige punkter er den ikke tilfredsstillende efter vor opfattelse. Vi skal ikke foregribe begivenhedernes gang, idet statstjenestemandskartellet vil sende sine ændringsforslag til myndighederne i forbindelse med lovudkastet.

Efter statstjenestemandskartellets konference fornylig udtalte kartellets formand, M. Trana: »En forudsætning fra kartellets side er, at der bliver optaget regulære forhandlinger med de forhandlingsberettigede organisationer og staten, før indstillingen fra komiteen bliver behandlet i Stortinget.«

Vi understreger denne udtalelse af kartelformanden. Vort forbund er interesseret i, at vi får en ny forhandlingslov, men det lovudkast, som foreligger, kan ikke akcepteres i sin nuværende form. Det må omarbejdes for flere punkters vedkommende.

Vi ser frem til den dag, vi får en ny forhandlingslov, men vi er ikke interesseret i at få en ny lov for enhver pris. *(Jernbanemanden.)*

fællesrådets eksistens, skønt dette — efter hvad vi har forstået — ønsker at blive betragtet som en landsorganisation.

Det stillede spørgsmål er — som vi har givet udtryk for — ikke til at besvare positivt på nuværende tidspunkt. Det kan alene blive hypoteser, og dem er vi ikke interesseret i at beskæftige os med. Realiteterne har større betydning og blandt disse findes kendsgerning om, at medens CO I blev repræsenteret, blev CO II det ikke. I denne forbindelse og i tilslutning til »Vor Stand«s spørgsmål rejser der sig mange andre spørgsmål, som vi dog skal afholde os fra at fremsætte. Til gengæld kan vi passende tilkendegive vore synspunkter om udvalgets tilblivelse.

*

Som det fremgår af vort citat fra »Vor Stand«, foreslog Det radikale Venstre bl. a., at fællesrådet skulle have en *funktionærrepræsentant*, men derimod stillede partiet ingen forslag om en *tjenestemandrepræsentant*, tværtimod — må det siges, da der i forslaget udtrykkelig var fastslået, at FTF skulle udpege en *privatfunktionær*. Et sådant forslag tilkendegiver så ringe en interesse for tjenestemændene som vel muligt, og har naturligvis fremkaldt nogen forundring i denne gruppe samfundsborgere, men partiet har åbenbart ikke meget tilovers for disse mennesker. Om medlemmer af fællesrådet har følt det på samme måde, ved vi ikke, men nogen rystelse har det vel givet i sammenslutningen, hvor der på det tidspunkt var tilsluttet ca. 85.000 tjenestemænd, medens funktionærerne, der skulle repræsenteres, kun var tilsluttet med ca. 15.000. Med denne sammensætning har det ligeledes forundret udenforstående tjenestemænd, at fællesrådet kunne acceptere forslaget, og det er bl. a. ud herfra, vi stiller os skepsis overfor den påståede anerkendelse af fællesrådet, thi omend vi stadig betragter det som løst og uhomogent betinger vort kendskab til ledelserne i nogle af de tilsluttede organisationer, at vi ikke besjæles af tanken om, at når forslaget blev taget for gode varer, var det fordi man samtidig kunne påberåbe sig den ønskede anerkendelse.

Tjenestemændene under fællesrådet har på den anden side ikke haft megen interesse i udvalget og dermed i anerkendelsen, når de på så løst et grundlag og uretfærdig behandling af sammenslutningens medlemmer blandt tjenestemændene kunne tiltræde uden indsigelse og protest imod, at ikke alene de blev udelukket til fordel for en mindre gruppe, der tillige blev repræsenteret gennem DSF, men også de mange tusinde andre tjenestemænd, som ikke er tilsluttet FTF, men som dagligt samarbejder med de enkelte af rådets organisationer.

Mon det derfor ikke var en for fællesrådet lykkelig løsning, at der kom andre ind i billedet og påpegede uretfærdighederne, som tilfældet var, da fagbevægelsen og Socialdemokratiet blev taget med på råd. De synspunkter, der herfra blev fremsat, blev — som det også vil være »Vor Stand« bekendt — anerkendt også af de andre politiske partier.

*

Det har altid sin betydning, at en sag belyses korrekt, og i en brydningstid, hvor noget nyt søges gennemført, er det ikke mindre påkrævet. Det kan både tjene den pågældende sag, så længe den er under behandling, og når behandlingen er tilendebragt.

En udtalelse

Folketingsmand *Poul Hansen*, Kalundborg har efter anmodning fra »Dansk Toldtidende« fremsat nedenstående udtalelse:

Der foreligger ikke nogen socialdemokratisk »stillingtagen« til FTF bortset fra forhandlingerne om sammensætningen af udvalget om den økonomiske samordning, et spørgsmål, som omtales nedenfor. Men jeg skal gerne gøre nogle få *personlige* bemærkninger om organisationen.

For en socialdemokrat må det synes naturligt, at så mange som muligt af lønmodtagernes egentlige faglige organisationer samles i De samvirkende Fagforbund, men det er vel forståeligt, om visse organisationer ikke mener at kunne tage et sådant skridt, og der skulle for så vidt ikke være nogen grund til at se med uvilje på, at sådanne organisationer dannede deres egen sammenslutning. Imidlertid ligger det jo rent faktisk således, at en lille del af FTF's medlemstal er tilsluttet fællesrådet gennem foreninger, der ikke af De samvirkende Fagforbund kan anerkendes som faglige organisationer, og som omfatter områder, der dækkes af faglige organisationer, tilsluttet De samvirkende. Da den danske arbejderbevægelse altid har været tilhænger af det princip, at der for det enkelte faglige område kun bør være een faglig organisation, indeholder det nævnte forhold en anstødssten.

Det vil ud fra mit synspunkt være meget ønskeligt, om dette beklagelige forhold på en eller anden måde kunne bringes ud af verden.

Dernæst vedrørende sammenslutningen af udvalget om økonomisk samordning: Forslagsstillerne — Det radikale Venstre — havde tænkt sig, at udvalget foruden af formandsskabet skulle bestå af kun 7 organisationsrepræsentanter. Jeg skal ikke lægge skjul på, at vi fra socialdemokratisk side fandt, at med en så snæver sammensætning af udvalget var det tvivlsomt, om det var rimeligt at tage FTF med. Det kan i denne forbindelse anføres, at De samvirkende Fagforbund med 687.000 medlemmer kun var tiltænkt 2 repræsentanter, og at en række erhvervsorganisationer, som vel nok må tilmåles en større betydning end FTF, slet ikke var taget i betragtning. Hertil kom, at det om FTF's repræsentation udtrykkeligt hed, at fællesrådet skulle udpege en *privatfunktionær*. Det kunne vi ikke anerkende fællesrådets adkomst til, og det viste sig da også, at de øvrige partier indrømmede berettigelsen af dette synspunkt. Forholdet er jo nemlig det, at hvis man ved en privatfunktionær forstår en *arbejdsleder*, bør man gå til den vedkommende organisation (der da også ved den endelige afgørelse blev repræsenteret), og hvis man tænker på de øvrige funktionærer, var det rimeligt at gå til Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund, der med sine 70.000 medlemmer er så langt den største organisation på området, eller til De samvirkende Fagforbund, der foruden H. K. også omfatter andre funktionærorganisationer. Resultatet blev som bekendt, at man gik til De samvirkende Fagforbund, der fik 3 repræsentanter i udvalget. Indenfor FTF udgør privatfunktionærerne

kun et beskedent mindretal på godt 15.000 medlemmer, og så må man endda — som nævnt — have sine tvivl med hensyn til den egentlige faglige karakter af nogle af de organisationer, gennem hvilke de er tilsluttet fællesrådet.

Med den forandring, som herved skete i udvalgets sammensætning, måtte man gå ud fra, at FTF's repræsentant i udvalget først og fremmest ville repræsentere de tjenestemandorganisationer, som danner hovedstammen i FTF. Da Centralorganisation I, der er en af de største tjenestemandorganisationer, imidlertid *ikke* er medlem af FTF, måtte det forekomme naturligt at give denne organisation en selvstændig repræsentation, og det blev man da også fra alle sider enige om.

Jeg håber med denne redegørelse at have givet »Dansk Toldtidende«s læsere den ønskede orientering.

Poul Hansen, MF. (Kalundborg).

A. J. Malm 60 år

Den 13. februar fyldte formanden for de særlige lokomotivmandsdistrikter under Svenska Järnvägsmannaförbundet, A. J. Malm, 60 år.

Malm er født i Södre Kyrkeby i Västergötland. Faderen var her ekstra banevagt, men blev i 1901 fastansat i Sparreholm, hvor sønnen senere kom i smedelære.

Efter udstået læretid rejste Malm til Stockholm og kom her i arbejde på jernbanernes værksteder. I efteråret 1915 ansattes han som lokomotivfyrbøder, men hans start ved banerne fandt ikke sted på den allerbedste tid. Avancementsmulighederne var den gang meget små og først i januar 1942 efter 27 års forløb opnåede Malm forfremmelse til lokomotivfører.

I sine mere end 40 år ved banerne har Malm gjort sig store fortjenester som tillidsmand. Sin interesse for det faglige og politiske arbejde viste han allerede i læreårene, og ved sin indtræden i lokomotivmændenes rækker tog han aktiv del i deres organisationsproblemer. Gennem mange år har han været lokomotivmandsdistrikternes første mand og beklædt mange stillinger i udvalgsarbejder inden for forbundet med særlig tilknytning til lokomotivmændenes tjenstlige forhold. Malm har tillige i en årrække været medlem af forbundsstyrelsen, samt formand for udvalget, der står for ledelsen af feriehjemmet på Särö.

A. J. Malms personlighed og uhyre store menneskelige egenskaber har givet ham mange venner blandt jernbanemændene i og uden for Sverige. Med en grundighed — der til tider kan tangere det stædige — behandler han de emner, der bliver ham forelagt, og der skal stærke kræfter til, for at fravriste ham et standpunkt, men bag denne soliditet er der tillige en retlinet og venlig forhandler.

Med lokomotivmændenes 2 dages årsmøde på Särö i slutningen af maj måned slutter Malm sit organisationsarbejde og overgår ifølge de svenske bestemmelser til pensionisternes rækker.

Dansk Lokomotivmands Forening lykønsker med de 60 år og takker for mange års godt og udbytterigt samarbejde.



Arbejde til Palæstinaflygtninge.

For at hjælpe med til at skaffe Palæstinaflygtningene i Jordanområdet et levebrød har FNs Hjælpe- og Arbejdsorganisation (UNRWA) ydet lån for at sætte firmaer i stand til at antage flygtninge som lønmede arbejdere. Et lån gik til modernisering af en tobaksfabrik, som nu fremstiller cigaretter nok til så lave priser, at man kan konkurrere på udenlandske markeder. Her ses nogle af flygtningene blandt fabrikkens arbejdere.

Statsbanernes drifts-indtægter og drifts-udgifter

Indtægten af personbefordringen (herunder også rejsegods og automobiloverførsler på færgerne), ca. 215,8 mill. kr., er steget med ca. 6,8 mill. kr.

Indtægten af godsbefordringen, ca. 125,6 mill. kr., er faldet med ca. 2,3 mill. kr.

Indtægten af postbefordringen og forskellige andre indtægter, ca. 32,8 mill. kr., er steget med ca. 4,3 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 374,2 mill. kr., steget med ca. 8,8 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 374,0 mill. kr., er steget med ca. 10,6 mill. kr. Der er en stigning på ca. 7,5 mill. kr. på lønninger, som hovedsagelig skyldes lønreguleringen pr. 1. april 1955 ifølge den særlige lov og forhøjelse af reguleringstillæg med 1 portion pr. 1. april og 2 portioner pr. 1. oktober 1955 samt stigninger i lønningerne til ekstraarbejderne på linie med stigningerne i privaterhvervene. Udgiften til brændsel er steget med ca. 0,8 mill. kr., medens udgiften til vedligeholdelse af anlæg (her-

under også rullende materiel og færger) er faldet med ca. 0,3 mill. kr.

Driftsresultatet, et overskud på ca. 0,2 mill. kr., er ca. 1,8 mill. kr. dårligere end i april—december 1954.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 5,5 mill. kr. til ca. 43,5 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 43,3 mill. kr. mod ca. 36,0 mill. kr. i de 3 første kvartaler af driftsåret 1954/55.

	April-december 1955	1954	Afviselser
Personbef.	215.770.000	208.930.000	6.840.000
Gods- og kreaturbef.	125.600.000	127.950.000	÷2.350.000
Postbeford.	15.110.000	13.830.000	1.280.000
Andre indt.	17.700.000	14.640.000	3.060.000
Indt. i alt	374.180.000	365.350.000	8.830.000
Driftsudg.	373.980.000	363.350.000	10.630.000
Driftsoversk.	200.000	2.000.000	÷1.800.000
Afskrivning	16.110.000	14.080.000	2.030.000
Forrentning	27.340.000	23.880.000	3.460.000
Statens tilskud til driften	43.250.000	35.960.000	7.290.000

Hollands transportarbejdere i een organisation

Ved en konference den 22. december 1955 dannedes den nye centralorganisation for arbejdere beskæftiget ved Hollands indlandstransport. Organisationen er resultatet af en sammenslutning af to ITF tilsluttede forbund med medlemmer fra forskellige landtransportgrene.

Forbundet skal bestå af 4 sektioner som følger:

Jernbane- og sporvejsmænd; vejtransportarbejdere; beskæftigede ved indlandsvandveje og havnearbejdere. Det nye forbunds præsident er, H. J. Kanne, formand for den hollandske jernbane- og sporvejssektion.

I sin afslutningstale ved den sidste konference, som det hollandske transportpersonaleforbund holdt udtalte H. J. Kanne bl. a.: »fra og med at vi fatter denne beslutning, fortsætter vi stadig moderniseringen af den faglige struktur. Vi har forstået tidens tegn. De opgaver som transportorganisationerne har og arten og omfanget af de problemer, som de nu er stillet overfor, har ført til, at koncentration for samordning og synkronisering af organisationernes virksomhed må anses for værende rationel og meget nødvendig — nødvendig for transportarbejdernes almindelige interesser og også til gavn for fremme af de enkelte kategoriers interesser.«

Iøvrigt kan vi henvise til artikel i DLT nr. 21, årg. 1955 om forarbejderne til opbygning af den nye organisation.

Togmateriel, som kan bruges på en stejl og kort bro mellem Sjælland og Sprogø

Af C. E. Andersen.

I en række tidligere artikler i DLT er det omtalt, hvorledes længden af den sydlige Storebæltsbro, eller rettere sagt delstrækningen mellem Sjælland og Sprogø, kan reduceres, såfremt stigningsgradienten kan forøges. Længden af broen bestemmes nemlig ikke af bredden i farvandet, ej heller af bredden af selve strømmenden mellem Halsskov Rev og Sprogø Østrev, men derimod af den for skibsfarten fornødne højde af broen over sejlrenden i samspil med den tilladelige stigningsgradient. Brostrækningens længde må derfor blive omtrent omvendt proportional med gradienten.

For en ordens skyld skal det bemærkes, at dette naturligvis kun gælder til en vis grænse, nemlig for brolængder, der overstiger bredden af farvandet mellem de dybdekurver, hvor anlæggene nødvendigvis må udføres som bro. Afstanden mellem Halsskov Rev og Sprogø Rev er godt 2 km mellem 10 m dybdekurverne. Broen må derfor nødvendigvis være mere end 2 km lang, helst endda en del mere, fordi dæmningerne nødig må føres helt ud til 10 m dybde, idet strømprofilet ikke gerne må indskrænkes væsentligt. På den anden side aftager dybden hastigt på

Sprogøside til 3—1 m; der er derfor næppe grund til at gøre broen ret meget længere af hensyn til strømprofilet. Den af de topografiske forhold bestemte nedre grænse for broens længde må da blive omkring 2½ km.

Hvis broens længde bliver 2,4 km, må gradienten blive omkring 4½ pct. Hvis broens længde bliver 2,7 km, må gradienten blive omkring 4 pct.

Disse gradienter er imidlertid langt større end dem, der nu forekommer på de danske statsbaner.

Standarden her er maksimalt ca. 1,25 pct. på sidebanerne og 1,0 pct. på hovedbanerne.

Storebæltsbroplanerne har hele tiden været baseret på kravet om, at gradienten kun må være 0,8 pct. Dette er endnu mindre end ovennævnte gradient for hovedbanerne i almindelighed. Formodentlig beror det på, at den samlede stigning er ret betydelig. Ganske vist er f. eks. stigningen mellem Aarhus og Has-selager nogenlunde lige så stor i absolut mål, og gradienten er her 1,0 pct.; men der er her indskudt en kort mellemstrækning med ringe eller ingen stigning.

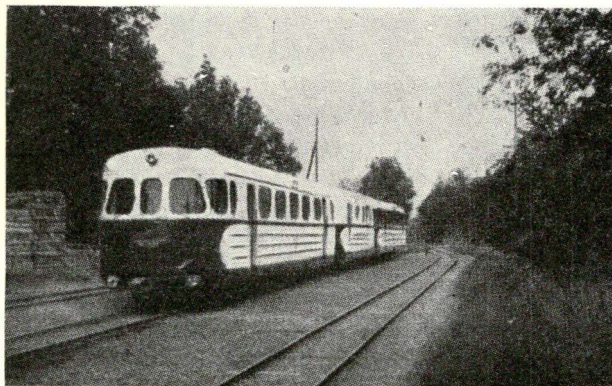
Når Storebæltsbroen skal have 67 m fri gennemsejlingshøjde, må bro-

banehøjden være 70—72 m (over en strækning på et par hundrede m). Kravet om en gradient på højst 0,8 pct. medfører da, at der må være ca. 8 km stigestrækninger (fra 5—10 m kotehøjde) på hver side af det højeste parti, d. v. s. 16 km ialt. Deraf må den langt overvejende del udføres som brostrækning — og det ganske uanset, om det er over dybt vand eller over vand med ringe dybde eller over land, d. v. s. Sjælland og Sprogø.

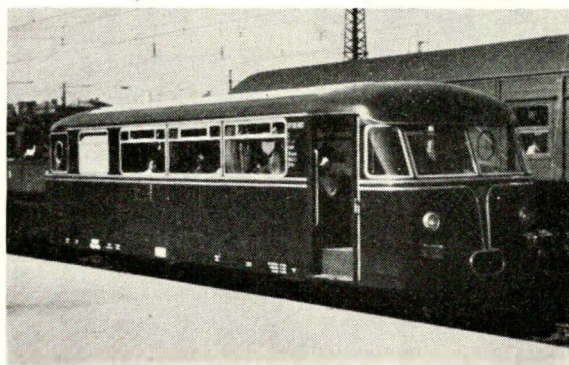
Længden af broen må altså variere mellem 2¼—2½ og 15—16 km alt efter kravene angående gradienten.

Gradientens størrelse bestemmes af togenes og bilernes evne til at klare stigningerne.

Man har nu ganske gode erfaringer om, hvor stejle stigninger det forhåndenværende togmateriel kan overvinde med rimelige hastigheder. Men det må ikke blive det afgørende for broanlæggets udformning. Thi dels kan der og vil der blive anskaffet nyt togmateriel i de år, der hengår, indtil broen kan blive færdigbygget; og dels kan der spares så store udgifter ved at bygge broen med større stigning, d. v. s. for andre typer af togmateriel, at man for en



Moderne svensk skinnebus. Sådanne motorvogne og lignende motorløse vogne, hvoraf der snart vil være fremstillet omtrent 1000 stykker, kan sammenkobles til tog på op til f. eks. 10 vognenheder, som har overgange fra vogn til vogn, dog uden bælge, og som kan betjenes fra det forreste førerrum i den forreste vogn.



Moderne tysk skinnebus. Sådanne motorvogne og lignende motorløse vogne, hvoraf der snart vil være fremstillet mere end 1000 stykker, de fleste dog af en lidt større type, kan sammenkobles til tog bestående af mange vognenheder, som kan betjenes fra det forreste førerrum i den forreste vogn.

del af det sparede beløb kan anskaffe nyt togmateriel i meget stort omfang, ja for den sags skyld forny alt DSBs togmateriel og samtidig elektrificere samtlige strækninger lige til Tønder og Thisted, Glyngøre og Grenaa, Assens, Skelskør og Frederikssund, — hvormed naturligvis ikke være ment, at det bør ske.

Moderne biler kan uden vanskeligheder klare stigninger på 4—5 pct. Vejramperne til Storstrømsbroen har en gradient på 3,3 pct., og rampen på Fynssidens til Lillebæltsbroen har en gradient på 3,3—3,8 pct. Disse anlæg blev udført i 1930'erne og delvis projekteret allerede i 1920'erne. For 30 år siden udviklede en Ford-motor 22 hk og en Chevrolet-motor 26 hk. Nu udvikler en Ford-motor 173 hk og en Chevrolet-motor 162 hk. Disse eksempler må være tilstrækkelige til at vise, at de fremtidige broanlæg kan udføres med større stigningsgrader end de tidligere, såfremt bilernes stigeevne er den begrænsende faktor. Fremtidens biler får endda endnu kraftigere motorer og desuden hydrauliske gear.

Dette viser, at en bro for biltrafikken uden videre kan udføres med

4½ pct. stigning, ja langt større stigning. På den anden side kan der ikke opnås yderligere billiggørelse af broanlæggene ved endnu større gradienter, da broen som sagt må have en vis minimumslængde. Følgelig må 4½ pct. blive passende.

I DLT for 20. dec. 1955 pegedes der på, at de økonomiske hensyn synes at tale for, at der bygges en ren vejbro og en ren jernbanebro i stedet for en kombineret vej- og jernbanebro, hvis gradienten for baneforbindelsen over Storebælts sejløb kun må være 0,8 eller 1,0 pct.

Samtidig pegedes der på, at den eventuelle bromæssige adskillelse af de to forbindelser kan tale stærkt for at placere jernbaneforbindelsen mellem Røsnæs og Samsø som led i en forbindelse direkte mellem Sjælland og Jylland i stedet for mellem Halskov og Sprogø som led i forbindelsen mellem Sjælland og Fyn; dog forudsat, at også denne forbindelse forbedres.

Desuden pegedes der på, at det må være muligt at bygge en stejl eller i hvert fald ret stejl bro med jernbaneforbindelse mellem Sjælland og Sprogø, hvis banen her elektrifi-

ceres, og hvis der anskaffes en speciel type elektrolokomotiver med ringe vægt, men alligevel med stor trækraft, grundet på dens ejendommelige strømregulering og deraf følgende adhæsionsegenskaber.

Dette indebærer, at den rene jernbanebro mellem Sjælland og Sprogø kan blive temmelig stejl og derfor tilsvarende kort og billig.

Eventuelt kan jernbaneforbindelsen da udføres med sådan stejlhed, at det trods alt kan blive økonomisk fordelagtigt at kombinere jernbane- og vejforbindelsen. — Derved bortfalder hovedmotiveringerne for den nordlige forbindelse.

En stejl bro kan principielt lettest befares af lette tog. En bro for lette tog kan udføres væsentlig billigere end en bro for tunge tog på to spor. Dette taler for at udføre broen både med betydelig stejlhed og med begrænset bæreevne.

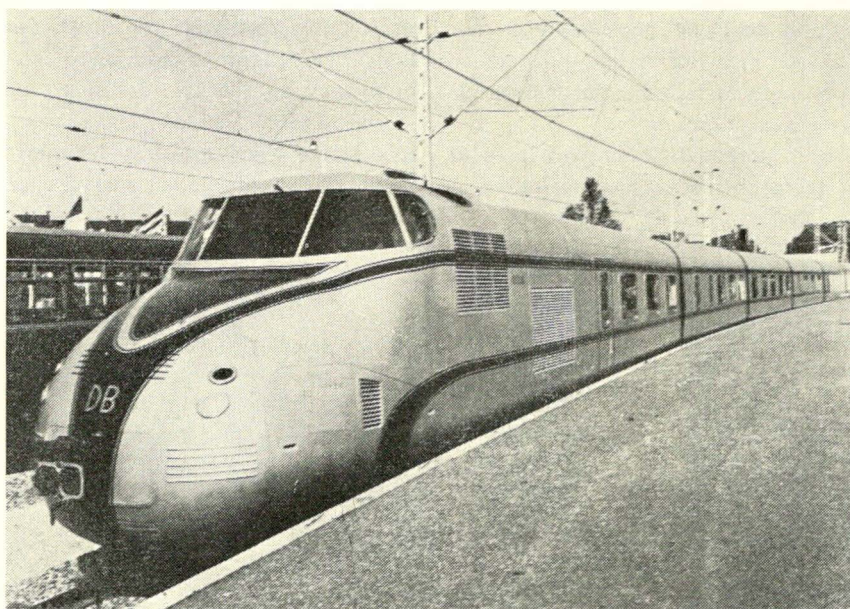
Derved skabes der atter en motivering for den nordlige forbindelse, idet de to broanlæg kan supplere hinanden på effektiv måde, og de samlede omkostninger ikke bliver urimelig store.

Om næsten alle disse planer og kombinationer gælder det, at de forudsætter hel eller delvis anvendelse af togmateriel, som er særlig egnet til at klare stigninger, og som ikke belaster Sjælland-Sprogø-broen særlig meget.

Allerede en ren bilbro kan forbedre forholdene for jernbanetrafikken. Den kan nemlig aflaste færgerne så meget, at samtlige personjernbanevogne kan føres over bæltet. Derved reduceres tidstabene ved omstigningerne i de to færgehavne, og, hvad der er endnu vigtigere, alt besværet for de rejsende undgås. Desuden kan togmateriellet da udnyttes bedre, når der køres helt igennem, så man ikke behøver at bruge forskellige vogne på Sjælland og Fyn. Både herved og sikkert også på andre måder kan der sikkert indspares en del udgifter.

I øvrigt foreligger der mulighed for at føre en del af de togrejsende med store rutebiler eller elektrobuser over en bro, selv en stejl bro med begrænset bæreevne.

En sådan bro kan naturligvis også



Moderne tysk lyntog af meget let specialkonstruktion, vejende mindre end 100 t incl. alle forråd, skønt det består af 7 vognkasseenheder. Motorerne er svære rutebildieselmotorer, som er meget kraftige i forhold til togets vægt, og som virker på fire af togets aksler, hvorved adhæsvægten udgør en meget væsentlig del af totalvægten. — Sådanne tog kunne sikkert befære en bro over Østre Rende, der udføres med stigninger og styrkeforhold omtrent som en vejbro, omend med et enkelt jernbanespor.

bære skinnebusser, Spørgsmålet er da, om skinnebusser kan forcere den.

De første moderne danske skinnebusser i ordets egentlige forstand var simpelthen standardrutebiler, som var forsynet med jernbanehjul. De blev bygget under krigen og bruges vist delvis endnu, men nu som landevejsrutebiler. Sådanne køretøjer må let kunne klare gradienter på $4\frac{1}{2}$ pct., selv om adhæsionen mellem stålhjul og skinner er mindre end mellem gummihjul og almindelige vejbelægninger.

Umiddelbart efter krigen begyndte man at bygge de skinnebusser, der nu anvendes på næsten alle de danske privatbaner. Disse er lidt forskellige. Men vægten uden passagerer og anden last kan sættes til omkring 13 t. De fleste er udrustet med en dieselmotor på 160 hk. De udmærker sig altså ved et meget betydeligt hestekraft/vægt-forhold: de er tilmed gearet ret lavt, for 70—75 km i timen. For så vidt kan de klare anselige stigninger. Hvis blot der er 5 hk pr. t ved drivhjulsperiferien til rådighed for løftarbejdet, kan de teoretisk set løfte sig $37\frac{1}{2}$ cm pr. sekund til stadighed. Det betyder, at de kan klare en $4\frac{1}{2}$ pct. stigning ved en konstant hastighed af 30 km i timen. Da motoren virker på en aksel i hver bogie, er adhæsionsvægten omkring det halve af totalvægten. Det kan imidlertid ikke medføre særlig store komplikationer at ændre kraftoverføringssystemet således, at motoren kommer til at virke på samtlige aksler, så hele vægten bliver adhæsionsvægt. Sker det, kan en sådan motorvogn eller et tog bestående af flere sammenkoblede vogne, som betjenes fra et enkelt førerrum, utvivlsomt køre på den stejle brostrækning.

Den pågældende motovognstype er imidlertid allerede forældet. Den er en efterligning af en svensk konstruktion, der blev udviklet allerede før krigen.

I Sverige fremstilles der nu en anden type, der er langt mere fremskreden i mange henseender. Den er 16,5 m lang, vejer ca. 18 t og har i nyeste version en dieselmotor, som med kompressor kan udvikle 225 hk. Den tilladte maksimalhastighed er

110 km i timen. Vognen kan let ændres således, at der kan laves bælgforbindelser mellem sammenkoblede vogne. Hvis den udstyres med kraftoverføring til samtlige aksler, kan den utvivlsomt klare stigninger på $4\frac{1}{2}$ pct., og den vil endda kunne køre ret hurtigt på sådanne stigninger.

I Finland bruges der en motorvogn, der er udstyret med fire dieselmotorer, som hver kan udvikle 180 hk, d. v. s. tilsammen 720 hk. Den vejer 47 t, formodentlig altsammen adhæsionsvægt. Formålet med den store kraftydelse er, at vognen skal kunne fremføre tre bivogne. Anvendt alene kan den utvivlsomt køre på $4\frac{1}{2}$ pct. stigninger.

I Vesttyskland er der i løbet af de sidste få år anskaffet henved 600 skinnebusser af en moderne konstruktion. Den har i modsætning til ovennævnte kun to aksler. Vognkassen er imidlertid forbundet med rammen via en fjedrende ophængning, så helheden principielt minder om en af de høje barnevogne med løs kurv. Disse skinnebusser kører ganske godt i kurver selv ved store hastigheder. Der tillades normalt 90 km i timen. De er omkring 13 m lange og vejer kun omkring 13 t.

De fleste er udstyret med en lastbieldieselmotor, der udvikler 110 hk, i korte perioder dog 130 hk. Nogle har dog en lidt større motor på 135—150 hk. De har vist sig at kunne køre hurtigt selv med bivogne på baner med mange kurver og ret stejle stigninger.

For nylig er der udviklet en endnu kraftigere version af denne motorvognstype, hvoraf der er bestilt 150 stykker. Denne type har to motorer af den nævnte kraftige type. Den nye vogntype er forstærket visse steder og har i modsætning til den ældre almindelige jernbanekoblinger og buffere. Derved er vægten steget til 19 t. Formålet med at indbygge to motorer er, at vognen skal kunne trække flere bivogne. En sådan vogn kan naturligvis også overvinde meget stejle stigninger med betydelige hastigheder, idet den selv i fuldt lastet form har ca. 12 hk pr. t, og hele vægten er adhæsionsvægt. Der er ingen tvivl om, at den kan befare en Storebæltsbro med $4\frac{1}{2}$ pct. stigning.

De italienske statsbaner har for nylig anskaffet 10 motorvogne af en væsentlig sværere type til brug på bjergbanen mellem Paolo og Cosenza (Syditalien). Det er en bogievogn



Moderne amerikansk lyntog af meget let specialkonstruktion, vejende mindre end 18 t pr. vogn. Vognene er udviklet af standardrutebiler uden motorer, idet vognstammen i det foreliggende tilfælde trækkes af et letvægtslokomotiv, som imidlertid ikke er særlig let. Lignende tog, men udstyret med svære rutebieldieselmotorer, hvorved adhæsionsvægten vil udgøre omkring halvdelen af totalvægten, kunne sikkert befare en bro over Østre Rende, der udføres med stigninger og styrkeforhold omtrent som en vejbro, men med et enkelt jernbanespor ved siden af vejkørebanen.

med 20,31 m vognkasselængde og 20,67 m totallængde. Den vejer 40,75 t køreklar, men uden personer og gods. Den er udstyret med to Fiat-motorer, som hver udvikler 200 hk, d. v. s. tilsammen 400 hk. Vognene bruges normalt alene, dog lejlighedsvis sammenkoblet med en af de italienske statsbaners standardmotorvogne og i andre tilfælde med en bivogn. Banens stigningsgradient er normalt 6,3 pct. På en delstrækning er gradienten endog 7,5 pct. På 7,5 pct.s strækningen kan motorvognen opretholde en konstant hastighed af 19,5 km i timen.

Til Arica—La Paz banen, der fører fra Stillehaveskysten ved nordenden af Chile over Andesbjergene i ca. 5 km højde og videre til Bolivias hovedstad, og hvor stigningsgradienterne normalt er 6—7 pct., er der for nylig anskaffet 18 dieselmotorer, som er fremstillet af schweizerfirmaet Schindler, og som vejer 32 t. De drives af en dieselmotor i hver bogie på 210 hk, tilsammen 420 hk.

Disse eksempler må være tilstrækkelige til at vise, at det må være muligt at bygge en bro over Østre Rende med 4½ pct. stigning og egnet for trafik med biler og tillige specielle lette togtyper, principielt en bilbro, men i praksis også tjenende en del af togtrafikken.

Der findes også togtyper med større kapacitet, som kan bruges på en sådan bro.

På jernbaneudstillingen i München i 1953 vistest der to specialtog, hver bestående af 7 vogne eller rettere sagt vognkasser, Yderenderne hviler på toakslede bogier. De sammenstødende vognender hviler parvis på toakslede bogier i det ene tog og i det andet tog på enkeltakslede bogier, d. v. s. aksler, som kan drejes, og som tvangstyres, så de hele tiden danner lige store vinkler med begge vognkasser, når toget befinder sig i en kurve. Det letteste af de to tog vejer kun 97 t, skønt det er ikke mindre end 93 m langt. Begge tog er udstyret med 4 dieselmotorer, som via et hydraulisk-mekanisk kraftoverføringsystem driver hver sin aksel, nemlig akslerne i togets to endebogier. Motorerne kan hver udvikle 160 hk, d. v. s. tilsammen

640 hk. De kan dog ombygges eller udveksles med en nyere type med kompressor og derfor i stand til at yde 210 hk, d. v. s. tilsammen 840 hk, ja en nyere version kan yde 240 hk, d. v. s. tilsammen 960 hk. Togenes maksimalhastighed var oprindelig, da man kun havde den svage motortype til rådighed 135 km i timen; men det mentes, at den kunne bringes op til 160 km i timen. De to tog bruges nu som luksustog mellem Nordtyskland og Sydtykland. (Hamborg—Basel).

Da sådanne tog har installeret henimod 10 hk pr. t, og da adhærensionsvægten udgør henimod halvdelen af deres samlede vægt, må det formodes, at de også kan køre på den stejle bro. Deres vægt er endda så ringe, at broen ikke af hensyn til dem behøver at koste ret meget mere end den rene bilbro.

I USA er der lige blevet færdigbygget et letvægtstog, hvis vogne ligner det omtalte tyske togs vognstamme. Hver vognenhed består af tre vognkasser, som bæres af fire aksler. De to mellemste aksler, der bærer to vognkaseenheder, er drejelige; de indtager til enhver tid en sådan stilling, at hjulenes retning afviger lige meget fra de to vognkassers retning, hvorfor de bliver tilbøjelige til at køre i skinnernes retning i stedet for at køre i sinusløb. Endeakslerne er fastlåst i normal tværstilling, når vognenhederne ikke er koblet til andre vognenheder eller et lokomotiv. Men koblingssystemerne er indrettet således, at de, når de er i funktion, også virker styrende på endeakslerne.

Det nye tog består af fire sådanne tredelte vognenheder. Det trækkes af et treakslet letvægtslokomotiv af General Motors nye konstruktion, ganske magen til det lokomotiv, der var omtalt i sidste nummer af DLT. — Skønt lokomotivets vægt stadig er betydelig, vejer hele toget kun 205 t.

Toget er fremstillet til Chicago—Rock Island Railroad.

Et lignende tog er under bygning til New York, New Haven and Hartford Railroad og et andet til Boston and Maine Railroad.

Til NY, NH and H-toget, der vist kommer til at bestå af 10 tredelte vognenheder, bygges der to lokomo-

tiver, et til hver ende af toget. Disse lokomotiver bliver specielle letvægtslokomotiver. De udstyres hver med en 8-cylindret Faibanks-Morse motor på 1700—1800 hk, af hvis hestekraftydelse en anelig del dog vil medgå til at airconditionere toget. Lokomotiverne udstyres ekstraordinært med elektromotorer til brug under kørsel på de elektrificerede strækninger i New York.

Det, der har interesse i denne sammenhæng, er de nye togtypers vognstammer.

Disse nye tog kaldes i Amerika for modificerede Talgo-tog. Det beror antagelig på, at vognmateriellet fremstilles af American Car and Foundry Co., som for nogle siden byggede et Talgo-tog til forsøgskørsel i USA og to til de spanske statsbaner. Man var imidlertid ikke ganske tilfreds med, at Talgo-togene kun kan køre i en retning, hvorfor man i stedet for rettede interessen mod en konstruktionsform, som ligner den, der karakteriserer det ovenfor omtalte tyske »gliedierzug« med enkeltaksler.

Imidlertid udviklede Pullman Standard Co. en vognkonstruktion, der minder stærkt om de egentlige Talgo-tog, men som alligevel kan køre i begge retninger. Det består af en toakslet midtervogn og en række vognkasser, hvis ene ende understøttes af en enkelt aksel, og hvis anden ende understøttes af midtervognens ende eller en understøttet ende af en enakslet vogn. Helheden bliver symmetrisk, omtrent som to sammenbyggede Talgo-tog.

Der bygges nu to sådanne tog, det ene til New York, New Haven and Hartford-banen, det andet til New York Central-banen.

Lokomotiverne til disse tog bliver specielle letvægtslokomotiver, der fremstilles af Baldwin-Lima-Hamilton Co. Deres motorer og kraftoverføringsystemer bliver identiske med dem, der bruges i størstedelen af de nye tyske diesellokomotiver og lynthog. Baldwin-Lima-Hamilton har erhvervet licensrettigheden til at efterbygge Maybach-motorerne og Mekydro-konverterne. Men de første lokomotiver får muligvis originale tyske maskiner.

Eftertanker

Må man i al beskedenhed have lov at komme med nogle bemærkninger til lokomotivfyrbøder Frede Hansen i anledning af indlægget i DLT af 5. februar 1956, hvori du skriver om din fundamentale fejltagelse i opfattelsen af hovedbestyrelsens arbejde for at skaffe lokomotivfyrbøderne bedre økonomiske kår, fordi du aldrig læser noget derom i DLT.

Jeg giver dig fuldstændig ret i, at man så godt som aldrig ser en leder her i bladet, som omhandler dette emne, men der er vel mulighed for at rette dette punkt fra redaktionens side. Jeg kan dog dårlig tro, at hovedbestyrelsen af den grund sylter en sag som lønmæssig bedre placering af lokomotivfyrbøderne. Om arbejdsmulighederne for hovedbestyrelsen og i særdeleshed formanden, E. Greve Petersen, kan vi menige medlemmer kun gisne: men tro mig, de er alt andet end gode. Jeg taler her kun af en smule erfaring, jeg har høstet i en ledelse underlagt De samvirkende Fagforbund, før jeg begyndte ved DSB, og herinde er de utvivlsomt endnu værre. På baggrund heraf synes jeg, man har lov at give hovedbestyrelsen med formand roser for deres daglige indsats.

Men ingen roser uden torne. Når nu jeg har grebet pennen, kunne jeg tænke mig at stille et par spørgsmål i relation til førnævnte artikel. I DLT af 20. september 1954 har lokomotivfyrbøderne i afdeling 18 et indlæg, hvori der i korte træk kræves større lønninger til lokomotivfyrbøderne. Man skal være mærkeligt indstillet, om man gik imod et sådant forslag; men det var også svaret, jeg faldt over. Om det nu er sekretær K. B. Knudsen eller foreningsformanden, E. Greve Petersen, der står fadder til svaret, synes jeg, der er et punkt i det, som bør defineres lidt. Der står, hvis jeg må genskrive: »Det er i højeste grad uønskeligt at nå sin slutløn for eksempel i en alder af 35 år, da er der nemlig teoretisk 30 år tilbage i tjenesten, hvor intet advancement og derfor lønforbedring opnås. Dette må vi meget betakke os for«.

Nu er det, jeg spørger, skal vi heldige mennesker, som endnu ikke har været så uheldige at opnå en forfremmelse, med de deraf økonomiske følger, virkelig gå rundt og ynke de uheldige kolleger, som kan leve nogenlunde trygt rent økonomisk set, fordi uheldet har forfulgt dem og forårsaget en udnævnelse allerede i 30 års alderen? Hvis man ser sådan på det, giver jeg den mand, der har skrevet svaret fuldstændig ret; men ser man rent økonomisk på problemet, er jeg overbevist om, at flere end jeg har studset over den indstilling. Vedkommende, som har svaret afdeling 18, ser åbenbart hellere, at vi går tilbage i tiden fra krigen og forbliver lavtlønnede i 15—20 år, vel at mærke i den tid, hvor der normalt indgås ægteskaber og stiftes hjem, og når så en alder af 40—45 år nås, er der en mulighed for advancement, hvis ellers forholdene tillader det. Her er det, vi når kærnen i

spørgsmålet, er det hovedbestyrelsens samlede mening om den ting, eller er det kun den enkelte, der her i DLT har svaret afdeling 18?

Hvad enten svaret bliver det ene eller det andet, synes jeg personlig og sikkert mange flere med mig, at personer med den indstilling trænger til at få samme revideret. Det kan ikke være rigtigt, at Dansk Lokomotivmands Forenings egentlige hjerne sætter sig imod en bedre udvikling. Det kan dårligt tænkes, at en så initiativrig mand, som E. Greve Petersen, går ind for, at en lokomotivfyrbøder skal forblive lokomotivfyrbøder i mindst 15—20 år for at have noget at se hen til, efterhånden som han ældes, det kan umuligt være rigtigt; og jeg beder meget inderligt om at få denne misforståelse rettet, enten det nu er undertegnede, der tager fejl, eller det kan jo tænkes, at en ugennem tænkt sætning er sluppet ind i DLT.

Med dette sidste som håb, venter jeg, at foreningsformanden venligst svarer.

Lokomotivfyrbøder *Simon Christensen*, mdt. Gb.

Redaktionens svar i DLT nr. 18, 1954 må i nogen grad være blevet misforstået af ovenstående indsender. Der er ikke heri givet udtryk for, at redaktionen anser det for bedre med 15—20 års lokomotivfyrbødertjeneste. Der er forskel på at opnå en god løn i en ung alder og på at opnå sin slutløn. Når den øvrige del af vort svar tages med, vil det også stå klart, at hovedbestyrelsen har ønsket — og altså også gennemført — advancementsmuligheder ud over den hidtidige slutstilling i 11. løningsklasse.

E. Greve Petersen.

Avancementsmuligheder

Rationalisering er tidens løsen overalt, også statsbanerne er godt med på det område, men her, som i langt de fleste tilfælde, er det den lille mand, der må betale. Lokomotivmændene må også betale deres andel, eller rettere, lokomotivfyrbødernes pengepung må holde for.

Avancementsmulighederne ligger langt ude i fremtiden, og mon ikke alle lokomotivfyrbødere er skuffede over udviklingen. Da de fleste af os begyndte som aspiranter, da var en mand sjældent lokomotivfyrbøder mere end 5 år, før han avancerede til lokomotivfører. Er det ikke der, roden til vor skuffelse ligger, tænkte vi ikke dengang, at når den forholdsvis korte årrække var gået, så var vore trængsler forbi, så kunne vi få den løn, som vi i kraft af vor håndværkeruddannelse har krav på, at det skulle gå helt anderledes, det er gået op for os. Jeg tror dog, de fleste er klar over, at man ikke kan stritte imod tidens udvikling, men tværtimod må vi prøve at få så meget ud af den nye epoke, der begynder ved statsbanerne, som muligt, det være sig både lønmæssigt som arbejdsmæssigt.

Men alle de argumenter der findes for forbedring af lokomotivfyrbødernes kår, mon ikke hovedbestyrelsen har dem for øje. Jeg har i hvert tilfælde så megen tillid til vor ledelse, at jeg tror, den slår til, så snart der viser sig en chance for os.

I sit indlæg den 5. februar langer Frede Hansen ud efter DSF, samtidig beklager han sig over de hårde tjenester, der bliver os budt. Mig bekendt er det nedsættelse af arbejdstiden, der er hovedkrav fra DSF i deres forhandlinger med Arbejdsgiverforeningen. Mon Frede Hansen m. fl. tror, vi får så meget som en times lettelse i vor månedlige tjenestetidsnorm, dersom de mænd, der står i spidsen for DSF, ikke får noget ud af deres krav. Jeg tillader mig at tvivle.

B. N. Kristensen, lokomotivfyrbøder, Aarhus.

Detailpristallet januar 1956

Påny udløstes spændingen, omkring det med megen interesse ventede pristal, der i januar og juli fortæller os, om vi skal have reguleringstillægsportioner tillagt eller frataget, alt under hensyn til de prisbevægelser som har fundet sted.

Januarpristallet fulgte troligt den stigende tendens, der gennem en årrække har været almindelig. I henhold til lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger af 14. marts 1955 er de heraf omfattede forhold beregnet og fradraget således, at det pristal (særpristallet), der danner grundlag for regulering af lønningerne, og som er steget til 408 i januar 1956, vil medføre udbetaling af 2 nye portioner reguleringstillæg fra 1. april d. å.

De prisstigninger, der har haft indflydelse på beregningen, andrager for fødevarers vedkommende 64 kr., klæder, fodtøj, vask er steget 15 kr., boligudgiften 43 kr., brændsel, belysning 17 kr., skatter og børnetilskud er uændrede; anskaffelser, vedligeholdelse 3 kr.; spiritus, tobak, fortæring ude 4 kr., der udelukkende falder på sidste post; hygiejne og kulturelle udgifter 12 kr. og transportudgift med 2 kr. Restgruppen »Iøvrigt« er steget med 7 kr.

Midt i det hele!

Skoleholdet fra 1. distrikt, der for tiden er til motoruddannelse, afsluttede første del af den praktiske uddannelse ved en lille sammenkomst, hvortil holdet havde indbudt lokomotivmesteren ved uddannelsesdepotet, Helgoland, H. Jørgensen, lokomotivinstruktør P. J. Persson, afdelingsformand P. Jensen og foreningens formand.

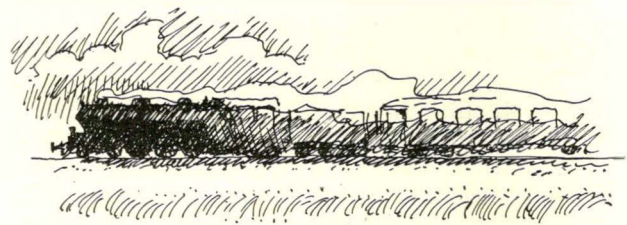
Ved det lille men hyggelige arrangement overbragte holdets klasseformand en tak til lokomotivmesteren for den gode behandling og udmærkede modtagelse, lokomotivinstruktøren for hans enestående tilrettelægning af undervisningen, og gennem afdelingsformanden sendte eleverne en tak til kørelærerne for 10 udbytterige dage. Man benyttede tillige lejligheden til at drøfte opbygningen af uddannelsesplanen med foreningens formand.

Dagen fortsatte med et besøg på Danmarks tekniske Højskole, hvor holdet med stor interesse gennemgik de forskellige afdelinger, hvis ingeniører fortalte om de undersøgelser m. v., der foretages.

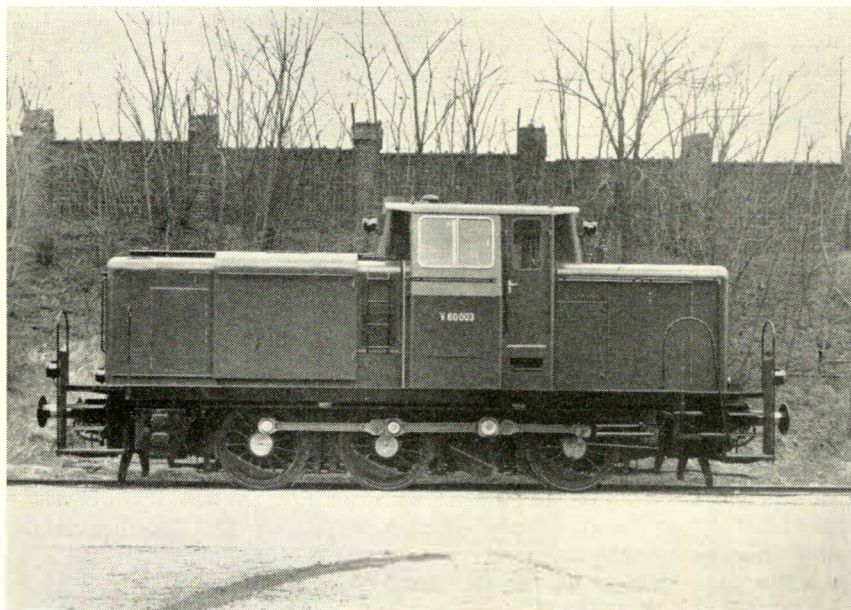
Motorlaboratoriet tiltrak naturligvis deltagerne mest. Her blev de forskellige aggregater nøje studeret, og de besøgende fik en fyldestgørende forklaring om laboratoriets mangeartede forsøg. Det er en alsidig afdeling med aggregater lige fra Nimbus til jetmaskiner, så her er noget for enhver smag.

Dagen afsluttedes med et »besøg« i »Det ny Scala«, hvor holdet slappede af hos »Orfeus i underverden«.

»stud. mo«.



280 nye diesellokomotiver



Tyske Forbundsbaner har i nogen tid haft 4 prøveenhever af en bestilt serie på 280 dieselmotorkøretøjer, type V 60, i brug.

Det drejer sig om et tre-akslet diesel-hydraulisk lokomotiv som fremgående af vedstående billede, og det er bestemt til både rangering og strækningekørsel. Ved rangering er maksimalhastigheden 30 km/h og ved strækningekørsel 60 km/h. Lokomotivet måler 10,5 m over pufferne, og bredden er 3,10 m. Totalvægten er 48 t og akseltrykket 16 t. Dieselmotoren udvikler 650 hk.

Brændstoftanken rummer 1500 kg brændselolie, hvilket betyder, at lokomotivet kan køre en hel uge på en rangerbanegård, før det behøver at komme til depot for at få tanken fyldt op påny.



Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

S. M. H. Petersen, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 30. marts frabedes venligst.

Thorkild G. Pedersen, lokomotivfører, Randers.

Filmsforevisning

Søndag den 26. februar d. å. arrangerer de københavnske afdelingers oplysningsudvalg en filmsforevisning i DSB's kino kl. 10,00 pr., hvor afdelingernes medlemmer med damer kan få lejlighed til at forny bekendtskabet med den af filmselskabet A/S »Paladium« i sin tid optagne spillefilm »P 903« med Carl Alstrup i hovedrollen. Forud for denne film vises en kortfilm, som er optaget i forbindelse med svagførearrangementet på vort Ferie- og Rekreativshjem i efteråret 1955.

Medlemmer, der ønsker at se filmsforestillingen, bør hurtigt sikre sig billetter, idet pladsomfanget er begrænset. Billetterne, som koster 1,25 kr. pr. stk., kan fås ved henvendelse til:

Kaj Petersen, København Gb.

P. J. J. Busk, København Gb. Tlf. Asta 3093.

J. Østerberg, København Gb. Tlf. Taga 7142 ulla.

T. P. Jørgensen, Enghave mdt.

N. V. Ø. Jensen, Helgoland mdt.

Aktive og passive medlemmer af foreningen, samt enker efter lokomotivmænd og lokomotivfyrbøderaspiranter indbydes venligst til at deltage.

Oplysningsudvalget.

Lokomotivmændenes sangforening

Årlig generalforsamling afholdes tirsdag den 6. marts 1956 i Cirkelordenens selskabslokaler, Falkoner-alle 96, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Formandens beretning.
3. Regnskabet.
4. Valg af formand og 1 bestyrelsesmedlem.
5. Indkomne forslag.
6. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen præmiekeglespil til kl. 18,00, hvorefter vi samles med vore damer til middag, bestående af:

Fersk røget laks. 3 Canape, Hønsebryst — flødepeberodssauce. Danableu — æggeblomme. Oxefilet — franske kartofler — bearnaisesauce — gemyse. Dessert og kaffe. Dertil 1 snaps, 1 øl og 1 glas vin.

Efter middagen dans og behagelig samvær.

Pris pr. deltager kr. 18,00.

Deltagelse bedes meldt til formanden, P. Pedersen, Ryvang 6052 eller M. Johansen, Taga 3659 v, senest den 2. marts 1956 kl. 14,00.

Bestyrelsen.



Ordensdekoration.

H. M. Kongen har under 16. januar 1956 udnævnt lokomotivfører H. Søgaard, Aarhus, til R. af. Dbg.

Forfremmelse til elektrofører efter ansøgning ifølge opslag 1-2-56.

Lokomotivfyrbøder:

S. E. Pedersen, Struer, i Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-2-56.

Lokomotivfører:

P. K. Rosenkilde-Hansen, Brande, til Esbjerg.

Navneændring.

Lokomotivfører O. Nielsen, København Gb., hedder O. Lambert-Nielsen.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) L. P. Vorborg, Nøl, afskediget på grund af alder med pension (30-4-56).

Dødsfald.

Lokomotivfører A. H. E. Møller, København Gb., er afgået ved døden den 12. januar 1956.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-2-56.

Pensioneret lokomotivfører Axel Hansen, Knudsgade 5, 1., Esbjerg.

NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Brande: Formandens navn og adresse rettes til:

H. Simonsen, Stationsvej 8. Kassererens navn og adresse rettes til: H. C. Hansen, Ørbækvej.

Herning: Formandens navn og adresse rettes til: Aage Lauridsen, Sjællandsgade 94.

Esbjerg: Formandens navn og adresse rettes til: C. M. Clausen, Storegade 73 st.

Elektroførerafdeling:

Enghave: Kassererens navn og adresse rettes til:

V. E. Andersen, Knabrostræde 9, 3.

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Gedser: Formandens navn og adresse rettes til:

K. H. J. Bergholz, Laur. Larsensgade 11. Nykb. F.

Nyborg: Formandens navn og adresse rettes til:

A. Højsgaard Petersen, »Rødby«, Rosilde mark, Lamdrup.

Viborg: Kassererens navn og adresse rettes til:

Aage Jakobsen, Ringvejen 5, 1.

Struer: Kassererens navn og adresse rettes til:

K. R. Christensen, Ringgade 152.

Grosserer A. Collstrops Rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 4500,00 kr. af *Grosserer A. Collstrops Rejselegat*, hvis bestyrelse for tiden består af:

Driftsbestyrer P. C. E. Hansen, Odense—Kerteminde—Martofte og Nordvestfynske Jernbaneselskaber, Odense.

Telefondirektør C. Steenbuch, Nørregade 21, København K.

Direktør, professor Rob. Henriksen, NESA, Strandvej 102, Hellerup.

Generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, København K. (formand).

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås tjenestemænd, der er ansatte i Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber, Danske Elektricitetsværker og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 10. marts 1956 til formanden, Sølvgade 40, København K, og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

Nye bøger

- | | | |
|-------|-------|---|
| 22663 | 22821 | Herbert, Hugh F.: Jeg kan lide at blive kysset. |
| 22664 | 22923 | Wilson, Chesley: Farlig last. |
| 22665 | 22897 | Crockett, Lucy H.: Heksekedlen. |
| 22666 | | Burman, Ben Lucien: Prøv lykken fjerde gang. |
| 22667 | 22878 | Grierson, Edward: En gylden morgen. |
| 22668 | 22877 | Søderholm Marfit: Familien på Hellesta. |
| 22669 | | Stuart, Brian: Til fods gennem Sahara. |
| 22670 | | Keith, Agnes: Hvid mand vender tilbage. |
| 22671 | | Crottet, Robert: Negri, den lille gud. |
| 22672 | | Cronin, A. J.: Dame med nelliker. |
| 22673 | 22898 | Duurloo, Ellen: Der sker aldrig noget i den lille gade. |
| 22674 | | Rasmussen, A. H.: Tilbage til havet. |
| 22675 | 22814 | Gaskin, Cathrine: Intet må standse mig. |
| 22676 | 22865 | Steinbeck, John: Til en ukendt gud. |
| 22677 | 22848 | Nygaard, J. Bech: Spanierne på Koldinghus. |
| 22678 | 22815 | Gordon, Richard: Lille doktor til søs. |
| 22679 | 22887 | Mielche, Hakon: Aladdin kører i Cadillac. |
| 22680 | 22828 | Korch, Morten: På Svanegaarden. |
| 22681 | 22856 | Rostbøll, Erik: Lyset. |
| 22682 | | Nielsen, Karl-Jørn: 5 år i Afrika. |
| 22683 | 22868 | Suyin, Han: Morgen over Kina. |
| 22684 | 22858 | Shute, Nevil: Janet. |
| 22685 | 22873 | Yerby, Frank: Djævlens latter. |
| 22686 | 22867 | Stinetorf, Louise A.: Hvis Heksedoktor. |
| 22687 | 22875 | Monies, David: I den grønne time. |
| 22688 | 22863 | Seton, Anya: Kathrine. |
| 22689 | 22834 | Nisser, Peter: Den røde mår. |
| 22690 | | Holbroog, Stewart: Stormøgulerne. |
| 22692 | | Lake, Alexander: Farlige Afrika. |

Hospitalernes besøgstider

Efterfølgende rettelser til hospitalernes besøgstider bedes foretaget i foreningens lommebog 1956, side 241:

h. = hverdage

s. = søndage

- | |
|---|
| Balders hospital, h. 12,00—13,00
s. 11,00—12,00 |
| Bispebjerg hospital, h. 18,30—19,30
onsdag tillige 12,00—13,00
s. 12,00—13,00
Psyk.afd. h. 12,00—13,00
tirsdag, torsdag tillige 18,30—19,00
s. 12,00—13,00 |
| Blegdamshospitalet, h. 18,30—19,30
søndag, onsdag tillige 12,00—13,00
Børn: kun sønd., onsd. 12,00—13,00 |
| Børnehospitalet, Fuglebakken, onsdag 12,00—13,00
søndag 11,00—12,00 |
| De Gamles By, Syge- og plejeafdelingen dgl. 14,00—15,00
samt tirsdag, torsdag tillige 18,00—19,00
Afdelingerne for raske beboere daglig 14,00—19,00 |
| Diakonissestiftelsen, daglig 15,00—16,00
tirsdag, torsdag og søndag tillige 18,30—19,00 |
| Dr. Louises børnehospital, søndag og torsdag 14,30—15,30 |
| Finseninstitutet og Radiumstationen, daglig 14,00—15,00 |
| Frederiksberg hospital, h. 18,00—19,00
onsdag tillige 12,00—13,00
s. 12,00—13,00 |
| Kommunehospitalet, h. 12,00—13,00
s. 11,00—12,00 |
| Københavns amtsygehus, Gentofte, 14,00—15,00 |
| Københavns Militærhospital, h. 15,00—16,00
tirsdag og fredag tillige 18,15—18,45
s. 11,00—12,00 og 15,00—16,00 |
| Nørre hospital, 14,00—15,00
Plejhjemmet, sengeliggende 14,00—15,30
oppegående 14,00—17,00 |
| Rigshospitalet, daglig 15,00—16,00
søndag tillige 11,00—12,00
Psyk.afd. O daglig 12,00—13,00
Afd. for børnesygdomme onsdag 15,00—16,00 |
| Rud. Berghs hospital, h. 12,00—13,00
s. 11,00—12,00 |
| St. Elisabeths hospital, daglig 13,00—15,00
tirsdag og fredag tillige 18,00—18,30 |
| St. Josephs hospital, h. 18,30—19,30
onsdag tillige 12,00—13,00
s. 12,00—13,00 |
| St. Lukas stiftelsen, fællesstuer daglig 15,00—16,00
tosengsstuer » 13,00—16,00
enestuer » 11,00—20,00 |
| Sundby hospital, h. 12,00—13,00
s. 11,00—12,00 |
| Øresundshospitalet, h. 18,30—19,30
onsdag tillige 12,00—13,00
s. 12,00—13,00 |

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

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

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

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

Fredericia Mejeri

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

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

STØT VORE ANNONCØRER

- de støtter dig

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

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

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
Gustav Jensen

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . 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

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

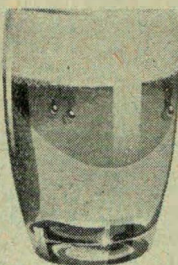
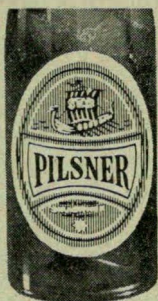
ESBJERG

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 3900



STAR

PILSNEREN
MED EKSPORTSMAG

BRYGGERIET STJERNEN

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
Sci. 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 Rødspætterilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning
P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343
Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

★
Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

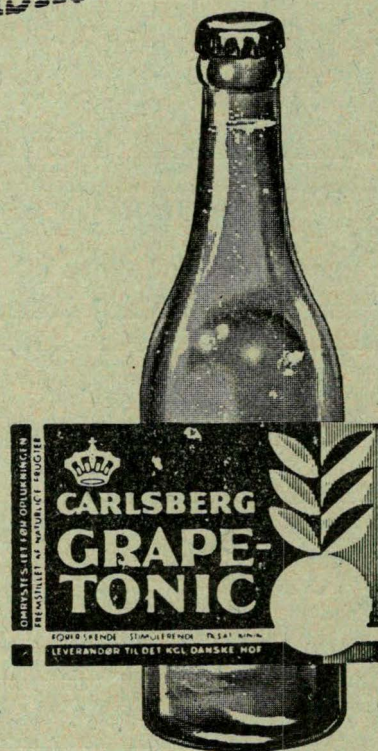
Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173
Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

En forfriskende Smag...

ALLE KAN LIDE DEN



Carlsberg