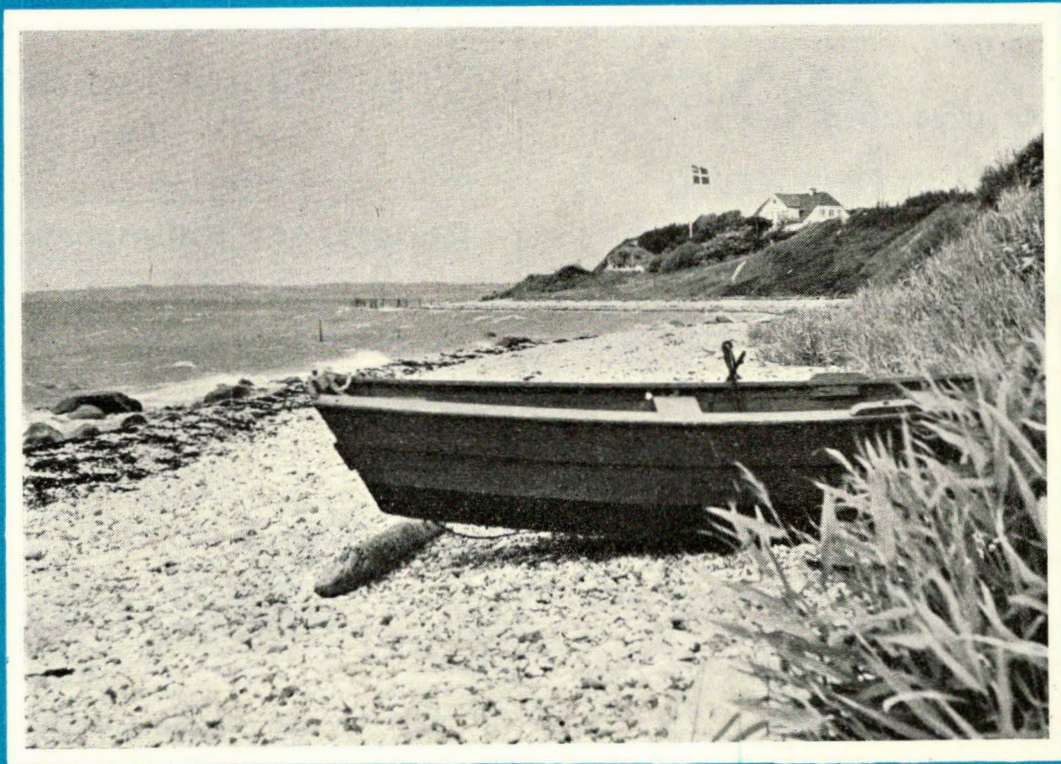


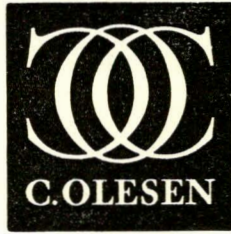
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

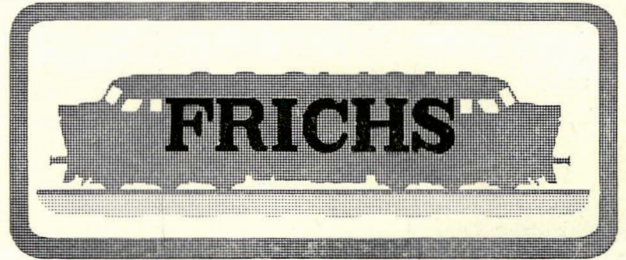
NUMMER 20 · 20. OKTOBER 1957 · 57. ÅRGANG



BRAND . TYVERI . FORSIKRINGSAGENTURFORENINGEN . ANSVAR . SANITET



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.



THÜRMEERS
originale Snittøj

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebros Runddel 140 Telefon Taga 1513

Ja... **HOF**
har den rene
friske pilsner-
smag..!



Carlsberg

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON 87 16 45

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørreport

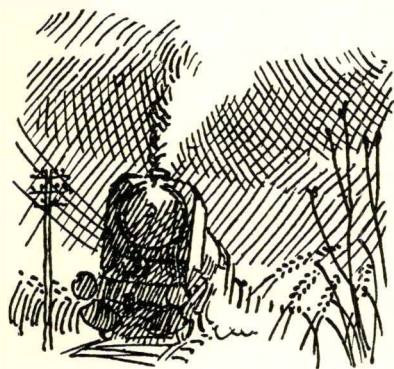
Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde
Byen 2006-2007

Statbanernes Brille-Leverandør

DEUTA -HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER & SØN . Nørrevoldgade 68 . København K . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 20 - 57. ÅRGANG

20. OKTOBER 1957



Indhold:

Samarbejdet	307
Samarbejdsudvalgenes virksomhed undersøges	308
FN nyt	308
Svagførearrangementet 1957 ...	308
Større læsehastighed	310
Centralisering af stykgodsbeholdningen	311
Trans-Europ-Expresserne	312
Medlemskursus 1957	315
Besøg på Christiansborg	316
Lommebogen 1958	316
Fra medlemskredsen	316
De rige tjenestemænd	316
Samarbejde	317
DLF	317
Personalialia	317
Medlemslisten	317
Forlaget Fremad	318

Forsidebillede:

Efterårsstemning på Røsnæs.



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.

Samarbejdet!

Gentagne gange har vi i disse spalter fremhævet betydningen af et godt samarbejde mellem administrationen og personalet og har i den forbindelse understreget vigtigheden i, at personalet gives information om ændringer, der berører f. eks. personalebeskæftigelsen. Vi har gjort det ud fra den betragtning, at personalets medviden om ændringer, i forhold der rækker videre end netop de daglige, har sin betydning for bedst muligt resultat af gennemførelsen.

Er personalet godt informeret, er der således grund til at vente dets forståelse for dispositioner, som for eksempel dem, der nu foretages i tilknytning til en glædelig fremgang i transporten med aftalen om forsendelse af roer fra Jylland til Vesttyskland; men midt i glæden over dette drypper malurt, når vi tænker på »det dybe suk«, som udtrykkes andet steds i bladet i et indlæg om samarbejde og information i 2. distrikt. Heraf fremgår, at der stadig er et stykke vej til det ønskelige mål – et realistisk samarbejde.

Med de igangværende roetransporter i Jylland er der opstået et ekstraordinært personalebehov. I stedet for distriktets stadige omkvæd, at der er for meget personale, når vi henvender os om personalespørgsmål, er der nu en så udtalt mangel, at man foretager omfattende udstationeringer fra Sjælland, samtidig med at der antages arbejdskraft ude fra til tjeneste som ekstralokomotivfyrbødere. Lad være vil, at der, sammenfaldende med disse transporter, må afgives en del personale til motoruddannelse, især fra 2. distrikt, men dette er organisationen dog indstillet på at dispensere for i dette tilfælde, fordi man naturligvis må være med til at sikre transporterens afvikling og indtægten heraf. Imidlertid er personalebehovet så stort, at det bestyrker os i troen på, at 2. distrikts personalepolitik ligger i for stive rammer. Man har haft alt for travlt med at få sendt personale til 1. distrikt. Nogle af de pludselige omvæltninger, særligt udstationeringerne fra Sjælland, kunne have været undgået, såfremt man ikke havde været så emsig med at afgive personale dertil. Det kan imidlertid med lidt god vilje rettes endnu. Der ligger stadigt ansøgninger, som længselsfuldt venter på at blive imødekommet, og 1. distrikt vil sikkert gerne dele sin »overflod« med distriktet hinsides Storebælt.

Der er anledning til alvorlig overvejelse af at tage skridt til ændring i personalepolitikken, specielt for 2. distrikts vedkommende. I betragtning af omstændighederne kan dette distrikt lige så godt som 1. distrikt tage del i den afslidning af overtallig personale, der var optræk til, og som formentlig kun har fået en kortvarig udsættelse med roetransporterne, der påregnes at foregå til ind under jul.

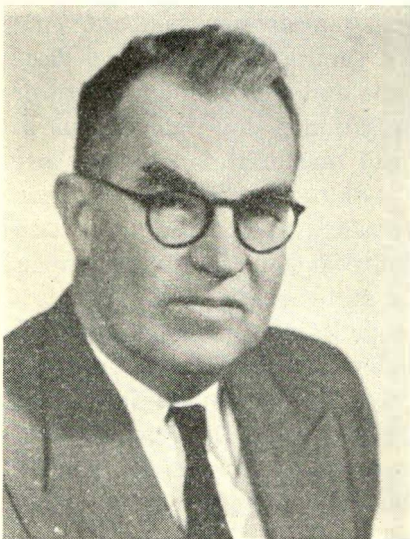
Det skal jo fedt hjælpe, at man i 2. distrikt kører personalestyrken ned for at fremhæve besparelsen, når så 1. distrikt af den grund får »overflod«. Endnu er Danske Statsbaners regnskab et hele; så betydningen af 2. distrikts fremgangsmåde influerer ikke på den samlede personaleopgørelse. Derfor mener vi, at der kan foretages en fordeling af lokomotivpersonalet, så ansøgninger til Jylland-Fyn imødekommes.

Samarbejdsudvalgenes virksomhed undersøges

Eftersom det er 10 år siden, at De samvirkende Fagforbund og Dansk Arbejdsgiverforening indgik aftalen om oprettelse af samarbejdsudvalg, har disse fundet opportunt, at der igangsættes en landsomspændende undersøgelse af disse udvalgs arbejde og udbredelse.

Produktivitetsudvalget vil formidle et spørgeskema til alle industrivirksomheder, og man håber, at de stillede spørgsmål besvares, således at man opnår et godt resultat af undersøgelsen, som til sin tid beskrives i en rapport. Denne skulle kunne tjene til gavn for virksomheder og organisationer.

FN-Nyt



Sir Leslie Munroe, præsidenten for FN's 12. generalforsamling, har været New Zealands ambassadør i De forenede Stater og den faste delegerede ved De forenede Nationer siden 1952. Før udnævnelsen var han redaktør for »The New Zealand Herald«. Sir Leslie Munroe, der er en kendt jurist, har været formand for Auckland jurist-forbund fra 1936 til 1938 og medlem af rådet i New Zealand jurist-forbund fra 1936 til 1939. Ved nytår 1955 modtog han K.C.M.G. ordenen (Knight Commander of the Order of St. Michael and St. George).

Svagførearrangementet 1957

Vort tredje svagførearrangement er afsluttet på Ferie- og Rekreationshjemmet. Deltagerne er omsorgsfuldt bragt hver til sit. Det ophold, der for dem stod med noget af eventyrets glans, er endt; men i erindringen står det lyslevende, og taknemmelighed og glæde er kommet til udtryk på forskellig måde.

Til eksempel har en af deltagerne i et jysk dagblad tolket sin tak gennem et indlæg, hvorfra vi plukker:

*»Det var otte vidunderlige dage, og jeg tager ikke i betænkning at sige, at det var den dejligste oplevelse i mit liv«. –
»Måtte det forundes mange flere af mine lidelsesfæller at komme på en anden tur; jeg ville ønske, at det kunne times mig én gang til i mit liv at være med«.*

Bag disse ord fra et hårdt ramt menneske ligger en verden af lidelser – en verden, hvor vi raske og rørige må gøre en indsats for at mildne lidelserne, ved i muligt omfang at skabe oplevelsen borte fra hverdagen.

Bevis på bevis hober sig op og bestyrker os nytten i at kæmpe videre for at skabe oplevelsen. Man bliver så uendelig sagtmodig ved at betragte disse legemeligt mærkede skæbner, og se det livsmod, de fleste har. Man trykker sig ved taknemmelighedsbeviserne fra dem, når man synes, at det, der gøres, egentlig er så lidt, bare en lillebitte lysning i en hård tilværelse. – Ord er så fattige. Det skal ses, for man kan ikke rigtig beskrive de svagføres ophold på feriehjemmet. Blot er det jo umuligt, at alle hjælpende kræfter skal kunne komme til det. Det er vel heller ikke nødvendigt, for hvem har ikke på et eller andet tidspunkt på afstand set eller på nærmere hold fået indblik i en vanførs skæbne.

Det er ingen overdrivelse at sige, at synet af disse mennesker og kontakten med dem, får al den positivitet, man måtte have i sig, til at mobilisere kræfterne for at skabe lidt lys i triste, kummerlige, af svære lidelser prægede livsskæbner. Måtte vi ej glemme vort eget gode helbred nu, eller når der næste gang kaldes til samling om en menneskekærlig gerning.

Hele arrangementet har været ombølget af megen velvilje. Dels er der fra mange sider ydet en personlig indsats, og dels er der givet mange gaver. Dansk Lokomotivmands Forening benytter denne lejlighed til at rette en hjertelig tak til hver især – først og fremmest medlemmerne, som med deres bidrag har skabt betingelserne for, at det overhovedet er gørligt for foreningen at yde sin støtte til dette humanitære arbejde.

Herudover er der mange institutioner og enkeltpersoner, der ikke alene har medvirket ved arrangementets gennemførelse, men også har vist en særlig interesse og medvirket til at sætte en særlig glans over de svagføres ophold på Røsnæs. At nævne dem alle vil føre for vidt, men vi ved, at ingen af de medvirkende, ud over den taknemmelighed, de mødte hos vore gæster, ønsker at modtage yderligere for deres offervilje.

Det er glædeligt at interessen er så stor og dobbelt glædeligt at erfare, at de tre jernbaneorganisationer alvorligt påtænker at optage et tilsvarende arrangement til næste år. Foreningens arbejde bærer frugt, og et større antal svagføre vil kunne hjælpes.



Venstre række fra oven: 1) Der var godt humør, da Danske Statsbaners busser ankom til feriehjemmet. 2) Den første gæst hjælpes til sit værelse af en arbejdsamarit. 3) Gæsterne fra Nyborg ankom i ambulance. 4) Jyllands repræsentanter bæres i land fra Arhus-Kalundborg båden.

I midten fra oven: 1) Overalt var arbejdsamaritterne i fuld aktivitet. 2) Mange nød den pragtfulde udsigt over Kalundborg fjord. 3) På trods af feriehjemmets reglement blev der af og til aflagt et besøg i køkkenet for at få en hyggelig sludder med økonomaen.

Til højre fra oven: 1) Kalundborgs populære borgmester hygger sig med gæster og samaritter. 2) En af de mange kørestole har nægtet at fungere, men arbejdsamaritterne finder hurtigt frem til fejlen. 3) På veje og ved stranden, overalt hvor det var muligt søgte gæsterne hen for at nyde naturen. 4) Der er dækket op til frokost den første dag umiddelbart efter ankomsten.

Større læsehastighed

Et af det moderne menneskes hovedpiner er, hvorledes han skal kunne nå at overkomme læsningen og studiet af alt det stof, der berører hans område og specielle fag. Efterhånden som befolkningens mængde stiger, forøges også antallet af skrivende mennesker – og dynde på dynde hober deres rapporter og artikler, studier og analyser, beretninger og beskrivelser sig op – mere eller mindre værdifuldt – men for en stor del dog nødvendigt at gennemgå for den, der ønsker at følge med og hele tiden være på højde med situationen.

Mange mennesker beklager sig over, at de ikke er i stand til at læse hurtigere – og får i New York hjælp af universitetets berømte læseinstitut, som påtager sig at lære de fleste af os at læse mindst tre gange hurtigere end vi gør.

TVANGSOPSPARING.

Ja, ikke sandt. De kender dette ord. De læste det i en brøkdal af et sekund uden først at stave det igennem.

Aktieselskabsregisterkontoret.

Tøvde De et øjeblik for at få det hele med? Eller kunne De klare dette ord på samme tid?

Tag et tal: 33 ser De med et halvt øje. Også 666 eller 8888. Kommer der et ciffer mere, f. eks. 44444 begynder det allerede at knibe for flere, hvis der ikke er skudt et komma ind. 44.444. Det gik straks betydeligt lettere, ikke sandt? Hvor længe er De om at læse 2.222.222.222.222. Eller 2222222222222. Forskellen er iøjnefaldende, skønt der er lige mange cifre i de to tal.

Eksperimenter har vist, at ganske særligt dygtige mennesker kan lære at opfatte indtil 32 cifre på samme tid, som det tager andre at læse tallet 32.

Under krigen blev det nødvendigt at oplære mandskab til særligt betroede opgaver således, at de straks kunne huske en tegning eller et tal nøjagtigt, selv om de kun havde fået et glimt deraf. Og i dag trænes masser af mennesker efter de samme systemer. En moderne politimand skal kunne læse et bilnummer på en brøkdal af et sekund, selv om der er 6 eller 8 cifre i det. Prøv selv at se på bilernes numre og læg mærke til, hvor længe De er om at læse dem. På samme måde med en anden slags læsning.

Hvor hurtigt læser De? Hurtigt, gennemsnitligt eller langsomt?

Har De lyst til at måle Deres læsehastighed, så begynd ved bogstav A herunder. Og se så på uret, hvor længe De er om at nå til de 3 streger.

A. Dette er en prøve på Deres læsehastighed. Forhast Dem ikke. Læs som De plejer. Bagefter kommer De til læseprøve B, der vil vise Dem, hvordan De skal forøge læsehastigheden med 50 pct.

Ifølge New York-universitetets psykologiske eksperter bør De kunne læse dette stykke på ca. 50 sekunder – hvis De læser med gennemsnitlig hastighed.

De gør det måske på 40 sekunder. Men det er ikke tilstrækkelig hurtigt. Slet ikke. De burde kunne være færdig med læsningen på 30 sekunder, ja, endog på 25 sekunder.

Har De f. eks. haft tid til at læse avisens sidste nyheder? Har De læst om de nye stoffer, der kan spare Dem for meget besvær. Følger De med i alt det nye, der findes på Deres eget område?

Og er De husmor, så tænk på alle de bøger og artikler, De har lagt til side for at læse ved først-kommende lejlighed og som De alligevel aldrig får læst.

Lad os antage, at De er i færd med at købe en knallert eller bygge et hus. Ved De da alt det, De burde vide om disse ting? Og har De iøvrigt noget liggende, som De absolut skal have læst – når De engang får tid?

SLUT!

Og så kan De slappe af et øjeblik. Hvor lang tid tog det? Husk tallet.

Så kommer prøve B.

Under denne vil De allerede kunne mærke, at De har forøget Deres læsehastighed. Hvis Deres tid for første prøve var 50 sekunder må den nu kun være 40 sekunder eller tilsvarende. Tag tid – og begynd så. Nu!

B. Dette er den anden læseprøve. Her følger en anvisning, som vil kunne hjælpe de fleste.

Når De først har læst en linie, så se ikke tilbage på den igen. Læs aldrig en ting to gange – lad øjnene glide videre fremefter. Forsøg at se ordene i hele sætninger – ikke et ad gangen. Stands ikke et eneste øjeblik. Selv om De har misforstået en mening, så lad den bare være. Aldrig gå tilbage i stykket.

Vanskeligheden for de fleste af os ligger i, at vi ikke holder en jævn fart, når vi læser, siger psykologerne.

De vil måske ikke tro det, men forsøg viser, at man under læsningen ofte ser tilbage, helt op til 10 gange på det samme stykke. Og man kigger ikke engang tilbage i samme orden, som man læser. Øjnene hopper måske tre eller fire linier tilbage, og resultatet bliver, at man ligefrem ødsler med tiden. Man bruger fra tre til ti gange så lang tid som nødvendigt for at læse en side i en bog.

En del mennesker kører faktisk fast uden selv at vide af det. De kan læse det samme stykke flere gange om og om igen uden at vide det. Det sker sædvanligvis, når man er søvngig.

Men hvad skal man da gøre ved de ord og de meninger, man ikke helt opfatter?

Glem dem. Fortsæt fremad, og De vil snart lære ikke at springe meningerne over.

SLUT!

Hvis De har læst i jævn fart, bør tiden have været lidt kortere end første gang. Var den det?

Den bedste læser i verden er en kvinde, der læser et kærlighedsbrev. Hvorfor?

Fordi hendes interesse er spændt. Hun standser ikke op men læser hurtigt. Senere læser hun måske brevet om og om igen – men det er en helt anden sag.

Og mænd er slet ikke anderledes. Også de vil læse et kærlighedsbrev under højspænding – aldrig kigge tilbage.

Heri og i evnen til ikke at opfatte ordene enkeltvis men i *ordbilleder* ligger nemlig hemmeligheden ved hurtiglæsning. Så det er slet ikke så svært at blive hurtiglæser.

Centralisering af stykgodsbefordringen

Enhver virksomhed må i egen interesse sørge for den bedst mulige betjening af sin kundekreds, og som sådan er statsbanerne ingen undtagelse. Inden for rammen af forholdsvis beskedne økonomiske bevillinger søger man at tilvejebringe ændringer og moderniseringer i driftsanlæggene, så de ikke blot tjener til bedre kundebehandling, men også ved hensigtsmæssighed og effektivitet giver god forrentning.

Med disse kendsgerninger in mente vender vi blikket mod Københavns Godsbanegård, et område hvor der hersker intens travlhed med at stable et meget effektivt apparat på benene for at kunne yde bedre kundebehandling.

Som 1. etape i en meget omfattende modernisering af pakhusområdet har man nu, i den hensigt delvis at centralisere stykgodsbefordringen for Stor-Københavns vedkommende, taget et pladslæsningsanlæg af formidable dimensioner i brug. Et blik på vedstående billede overtyder straks en om, at det ikke er småtterier, man har givet sig i kast med. Anlæggets overdækkede areal ligger omkring 12.000 m². Med en samlet sporelængde på ca. 845 m er der ved de 4000 m² perroner plads til 85 godsvogne. Med den planlagte centraliserings gennemførelse og forudsat uforandret godsmængde vil der daglig bli-

ve afsendt 670.000 kg stykgods fra Københavns Godsbanegård.

Det nye anlæg betyder en hurtigere ekspedition af fragtstykgods. Dette læses lige fra de indleverende køretøjer op i den godsvogn, som kører direkte til bestemmelsesstationen. Ergo sparer man vejen over pakhuset. Betydningen heraf ligger i at godsets indlevering kan finde sted indtil kl. 17 og alligevel være fremme på Fyn og i Jylland tidligt næste dag ved by- og knudestationer, hvorfra DSB's lastbiler hurtigt sørger for viderebefordringen i oplandet.

Hele anlægget forventes færdigt mod slutningen af 1959, og med delvis centralisering af stykgodsbefordringen fra Stor-København skal DSB's kunder kunne imødesee hurtigere og billigere befordring af deres mangede varer.

Arbejdet med anlægget har været overdraget firmaet A/S Højgaard & Schultz og Petri & Haugsted. Disse havde ca. 6 måneder til at projektere og udføre arbejdet. Med »amerikansk« tempo blev arbejdet tilendbragt. Det er forøvrigt en helt ny type bærende tagkonstruktion, man har anvendt, og den frie spændvidde for gitterspærrene (ses på vedstående billede) er 29 m. I alt er der anvendt ca. 1800 tons betonelementer, som er fremstillet på en fabrik og derpå transporteret til brugsstedet.



Den vældige overdækning med de 29 m lange gitterspær.

Trans-Europ-Expresserne

Af C. E. Andersen

Med sommerkøreplanens ikrafttræden blev der indsat en række nye tog i den internationale trafik mellem mange af kontinentets store byer.

Næsten alle de hidtidige internationale tog består af vognstammer eller blot enkelte vogne, som indgår i vognstammer, der bliver trukket af lokomotiver, og togene standser som regel ved grænserne, dels af hensyn til lokomotivskifte, dels af hensyn til pas-, told- og valutakontrol.

De nye internationale tog, der kaldes Trans-Europ-Expresserne, er derimod dieseltog, som er udformet som sluttede helheder, altså lyntog, og som kører udelte hele vejen mellem terminalstationerne, og som ikke standser ved grænserne, idet grænsekontrollen foregår helt og holdent i togene.

Allerede i forvejen var der enkelte sådanne forbindelser, eksempelvis de tyske lyntog mellem Hamburg og København, Hamburg og Zürich, Dortmund og Paris, Berlin og Hamburg m. fl. De blev betjent dels af lyntog af førkrigstyper, dels af efterkrigsstandardtyperne 08 og 12 samt af de to såkaldte »Gliederzüge«, der byggedes 1953.

Til nogle af de nævnte forbindelser samt flere nye forbindelser har

man bygget helt nyt togmateriel, nemlig, i Tyskland, Holland-Schweiz, Frankrig og Italien.

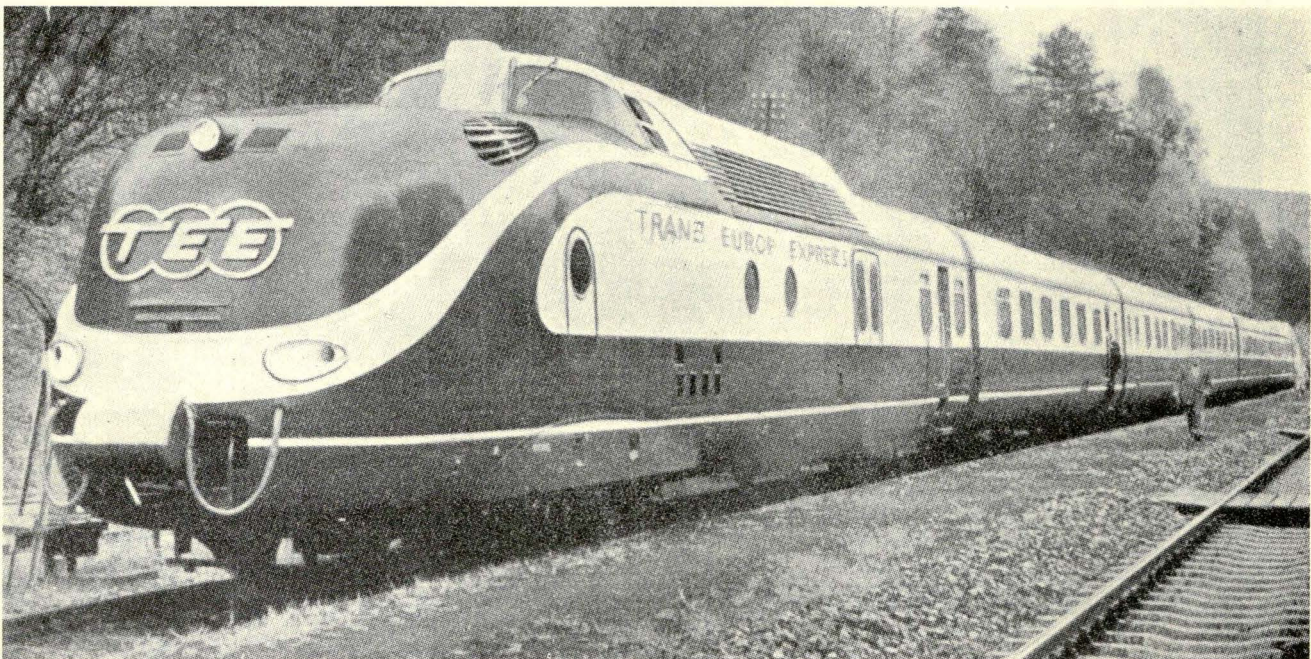
De nye tyske tog bruges til forbindelserne Hamburg-Frankfurt-Basel-Zürich, Frankfurt-Köln-Amsterdam, Dortmund-Köln-Liege-Bryssel-Ostende, Dortmund-Köln-Liege-Paris. De nye hollandsk-schweiziske tog bruges på linien Amsterdam-Bryssel-Namur-Luxembourg-Strassbourg-Basel-Zürich, og Bryssel-Paris.

Franske tog bruges på ruten Paris-Bryssel-Amsterdam og Paris-Basel-Zürich samt Lyon-Milano med tilslutning Paris-Lyon. Italienske tog kører Marsielle-Nice-Genua-Milano samt Milano-Innsbruck-München.

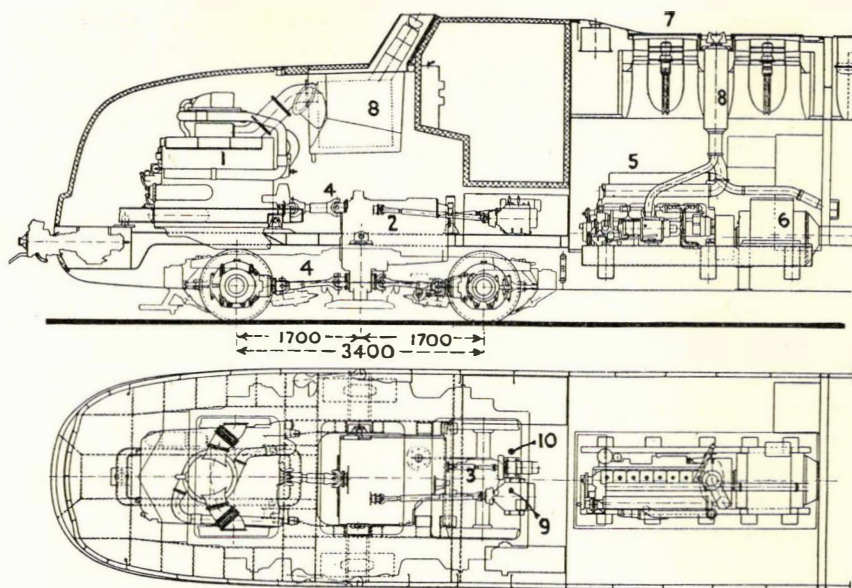
De nye tog kan køre overalt uden at være afhængig af brændstofforsyning undervejs eller tilførsel af elektrisk strøm. Når man ikke udnytter de snart meget udstrakte elektrificeringsanlæg i de pågældende lande, skyldes det dels, at der endnu er uelektrificerede strækninger på flertallet af de nævnte ruter, og dels at der bruges forskellige strømartspændinger og frekvenser i de forskellige lande. De nye tog er konstrueret med sådanne profiler, ak-

seltryk o. s. v. og efter sådanne standarder isøvrigt, at de kan køre på alle hovedlinierne eller i hvert fald de ruter de skal befare i de 8 lande. Isøvrigt er de konstrueret med henblik på nogenlunde lige store – og meget bemærkelsesværdige maksimalhastigheder, stigeevne, accelerationsevne. De er alle udstyret meget luksuriøst, og tillige med specielle principielt ensartede bekvemmeligheder for de rejsende samt med særlige rum for grænsekontrollersonalet, der må køre med togene i det mindste på lange delstrækninger. Endelig har de visse lighedstræk i det ydre, navnlig med hensyn til malingen, og de bærer alle betegnelsen TEE med store bogstaver, der betyder Trans-Europ-Expresserne. Derved er de gjort letkendelige for de rejsende og repræsenteres som tilhører ligheden også op. Eksempelvis er der både elektriske, hydrauliske og mekaniske kraftoverføringer.

De er imidlertid højst forskelligartede med hensyn til vognenes konstruktive udformning og kraftanlægene. Alle er dieseltog. Men derefter hører ligheden også op. Kraftoverføringen er således. Eksempelvis er der både elektriske, hydrauliske og mekaniske kraftoverføringer.



1. Hoveddieselmotor.
2. Hydraulisk transmission.
3. Drivakseltræk.
4. Kardanaxsel.
5. Hjælpedieselmotor
6. Trefasegenerator.
7. Kølesystem for både hoved- og hjælpedieselmotor.
8. Udblæsningslyddæmper.
9. Oliepumpe, der leverer olie under tryk til træk af køleventilatorerne.
10. Startmotor.



De tyske TEE-tyntog.

De vesttyske forbundsbaner har til de nye Trans-Europ-Expressforbindelser anskaffet 8 togsæt af en helt ny konstruktion.

Et normalt togsæt består af 7 ret korte vognenheder, deraf 2 ganske ens endevogne med kraftmaskinanlæg, hjælpemaskiner, pakrum, personalerum, radio-telefonrum m. m., samt 5 mellemvogne, ens i henseende til vognmæssig opbygning, men indrettet på 4 ret forskellige måder.

Togsættenes enkelte vognenheder kan imidlertid skilles fra hinanden og formeres på andre måder. Herved kan der dannes tog, som kommer til at bestå af op til 10-12 vogne. Hjælpemaskinerne, derunder airconditioneringsanlæggene i motorvognene, er dimensioneret for sådanne store togsæt. Til TEE-tjenesten regnes fremdrivningsmaskineriet ikke at være tilstrækkeligt kraftigt herfor.

Togene kan også bestå af færre end de for TEE-tjenesten normale 7 vognenheder, evt. med blot en enkelt motorvogn. Men der er ikke (hidtil) bygget særlige endevogne med styreanlæg, hvorfor sådanne tog principielt kun kan køre i en retning og følgelig må vendes på sportrekanter.

Det er naturligvis muligt at sammenkoble to sådanne tog. Det er også muligt at sammenkoble to hele tog og at betjene hele togformationen fra samme førerrum i den ene eller den anden ende af toget. I sidste tilfælde kan man dog ikke med fuld ret tale om et enkelt tog, eftersom der ikke er nogen gennemgang fra den ene del til den anden.

Da TEE-togenes kraftmaskinanlæg,

kraftoverføringssystemer og motorbetjeningsystemer er omtrent identiske med dem, der bruges i de tidligere efterkrigslyntog af typerne 08 og 12 samt diesellokomotiverne af typerne 80 og 200, og da standardhastighederne for disse er delvis de samme som for TEE-togene (type 11), kan man danne togformationer af alle disse iøvrigt ret forskellige togtyper og betjener en hel kompleks togformation fra ethvert af førerrummene.

TEE-togenes motoranlæg svarer nøjagtigt til det ene af motoranlæggene i et lokomotiv af type 200. Motorvognen kan dog ikke betegnes som

et lokomotiv, da dens ene ende savner betjeningsanlæg og er udformet således, at den nødvendigvis må være sammenkoblet til en vogn og vel at mærke en af de specielle TEE-vogne, hvortil kommer, at kun den ene halvdel af motorvognen optages af maskinerne, medens den anden halvdel har en række rum, der benyttes til egentlige vognfunktioner endda i samspil med de øvrige TEE-vogne, hvormed motorvognen er forbundet ved en specielt kort kobling og med gennemgang samt med bælg i flugt med vognsiderne.

Drivkraftmotorerne er 12-cylindrede, hurtigtroterende kompressormo-



torer af forskellige typer, men alle udformet således, at de passer til ens fundamenter, ledningstilslutninger og fjernbetjeningssystemer.

Ligesom til de ældre diesellyntogstyper og diesellokomotiverne bruges der motorer både fra Maybach, Daimler-Benz og M.A.N. De kan alle ved 1500 omdrejninger pr. minut udvikle 1100 hk varigt og en del mere i kortere perioder. (Maybach-motoren er lidt større end de to andre typer og kunne derfor godt yde 1200 hk varigt; ja, den kunne i og for sig yde væsentligt mere; den tilsvarende 16-cylindrede type med køling af luften fra kompressoren angives således at kunne yde 3000 hk ved 1600 omdrejninger pr. minut, men vil formodentlig ikke kunne holde særlig længe ved så stærk belastning). – Kraftoverføringsystemerne er imidlertid kun dimensioneret for de 1100 hk pr. motor, så de tre motortypers effektive ydeevne er begrænset hertil.

Kraftoverføringsaggregaterne er af to meget forskellige konstruktioner, nemlig dels Voith's rent hydrauliske type med tre hydrauliske drejementkonvertere på samme aksel, hver beregnet for sit hastighedsområde, dels Maybach's hydraulisk-mekaniske type, kaldet Mekydro, der omfatter en enkelt drejementkonverter eller rettere sagt en hydraulisk kobling samt fire mekaniske gear.

•Gearskiftet• sker ved begge systemer automatisk og bestemmes af togets virkelige hastighed og motorens omdrejningstal.

Kraften overføres ved kardanakselforbindelser til de to aksler i bogien under kraftmaskinaggregatet.

Kraftmaskinen er ikke monteret direkte på bogierne, men derimod på selve vognrammen. Derved skånes de for stærke og hurtige påvirkninger, som principielt ville virke voldsomt på en hurtigroterende motor.

Maskinaggregatet er tilgængeligt fra alle sider under selve kørslen, idet det er anbragt i et rum, der er ret rummeligt, skønt strømlinieformet i det ydre.

Udblæsningsrøret, eller om man vil, skorstenen, er anbragt lidt tilbage, men dog foran førerrummet, som er placeret endnu længere til-

bage. Skorstenen befinder sig umiddelbart foran midterdrageren mellem de to fremadvendende vinduer og er tilsvarende skrå, men er mekanisk uafhængigt af den. Skorstenen er ligesom maskinrummet meget grundigt lydisolaret; det skyldes hensynet til førerrummet.

Førerrummet er som sagt anbragt bag kraftmaskineriet, hvilket ikke blot skyldes hensynet til lydgenerne og kollisionsfarerne, men tillige hensynet til udsigtsforholdene og pladsudnyttelsen, idet det er anbragt meget højt, halvvejs i en etage for sig. Det har faktisk karakter af en helt selvstændig kasse, som er effektivt beskyttet fra alle sider ved plader og lydisoleringsmaterialer.

Bag ved førerrummet er der et stort rum med normal gulvhøjde. Det rummer hjælpemaskineriet. Det huser bl. a. en dieselmotor af en type, der er udviklet og fremstillet af MWM. Den kan være uden eller med kompressor og yder da henholdsvis 235 eller 300 hk. Den driver en trefasegenerator, som bl. a. leverer strøm til airconditioneringsanlægget og dermed togopvarmning eller -afkøling, det elektriske køkken, køleskabene, belysning, luftkompressorer, ventilatorer samt en transformator og ensretter, der giver jævnstrøm til forskellige formål, såsom opladning af batterier, drift af kølevandspumper, oliepumper o. s. v.

Hjælpmotorernes kredsløb kan forbindes med hovedmotorens kølekredsløb, hvorved hovedmotoren kan varmes op, når det er ønskeligt. Hovedmotorens kølevand kan også opvarmes direkte ad elektrisk vej ved modstandsledninger.

En motorvogns ene halvdel, den, der er nærmest passagervognene, har en række rum for togpersonale, pas- og toldkontrolpersonale, bagage samt en rum for en sekretær for passagererne, så de kan diktere breve og få dem oversat på flere sprog, fremdeles et rum med radiotelefonudstyr, så de rejsende eller sekretæren kan telefonere, modtage opringninger og udveksle telegrammer.

Største akseltryk er 17 t for en motorvogn og dermed også for toget som helhed. En motorvogn er 19,58 m lang

excl. koblingen. Denne er forøvrigt ikke en almindelig kobling, men en Scharfenbergkobling.

Mellemvognenes længde er 17,40 m excl. mellemrummene, der er 0,76 m. Bredden er 3,012 m, altså væsentlig mere end for de nye tyske ekspresvogne, hvilket er muliggjort ved den ringe vognlængde.

Mellemvognene er indrettet noget forskelligt. De to vogne nærmest motorvognene er ens; de har hver 6 kupéer med 6 pladser pr. kupé samt et håndbagagerum. De tre midterste vogne er indrettet med midtergang og har to rækker siddepladser på den ene side af gangen og en enkelt række pladser på den anden side.

I den ene vogn er der en bar, og den anden optages for en væsentlig del vedkommende af køkken og forrådsrum. I disse vogne er der spiseborde ved alle pladser. Toget har 175 pladser for passagererne, der af de 70 i spise- og barvognene, så den effektive passagerkapacitet kun er 105.

Hele toget er indrettet for 1. classes rejsende eller rettere sagt for luksusrejsende.

Togvægten er uden passagerer, men i serviceklar tilstand 214 t.

Totallængden for et normalt TEE-tog bestående af 7 vogne er 130,68 m over koblingerne, dog regnet netto, d. v. s. i koblet tilstand, og følgelig omkring 131 m over koblingernes yderender.

Man stiller sig uvilkårligt det spørgsmål, om man en skønne dag skal forvente at se disse eller lignende tog indsat på ruten mellem Hamburg og København. Den nye tyske færge til Gedser-Grossenbrode-ruten bliver jo omkring 135 m lang og må derfor kunne forventes at blive i stand til at overføre et af de nye tog bestående af 6 vognenheder på et enkelt spor og et tvedelt tog bestående af 10-12 vognenheder på to spor. – En ganske anden sag er, at størstedelen af det danske publikum næppe er rigtigt indstillet på at rejse på 1. klasse, i hvert fald ikke herhjemme, hvorfor eventuelle nye lyntog på Hamburg-København-ruten formodentlig vil blive indrettet med mindre komfort og luksus, men med større passagerkapacitet.

Medlemskursus 1957



Landsoplysningsudvalget har i dagene 1.-6. september afholdt medlemskursus på feriehuset.

Deltagerne, 26 foruden kursusleder og gruppeledere, mødtes på Kalundborg station søndag den 1. september. Herfra befordredes man i biler til feriehuset med den skønne beliggenhed ved Kalundborg fjord, hvor vi blev modtaget af landsoplysningsudvalgets formand, lokomotivfører J. V. Christiansen, Århus, der anviste os vore værelser, og man indrettede sig for de kommende dage.

Kl. 18 samledes deltagerne i spisesalen til en veltillavet middag og efter middagen blev deltagerne budt velkommen af oplysningsudvalgets formand, som skulle være kursusleder. Efter præsentation af hver enkelt kursist blev deltagerne inddelt i 3 grupper. Gruppeleder for gruppe A var J. V. Christiansen, Århus, for gruppe B, G. A. Rasmussen, Gb., og for gruppe C, P. E. Poulsen, Randers.

Derefter var der frit samvær denne aften, og man kunne samle kræfter til arbejdet.

Om mandagen begyndte så det egentlige arbejde på kursus, med gruppearbejde i studiekredsform, hvor man behandlede spørgsmål som sygefradragsregler, lønningsbestemmelser, pension og efterindtægt og tjenestetidsregler.

Det daglige program så sådan ud: Kl. 7,30 samledes man til morgenmåltid, kl. 8,30 var der flaghejsning, hvor man sang første vers af den danske flagsang »Der er ingenting, der maner«. Kl. 8,30-9,45 og kl. 10,15-11,30 var der gruppearbejde. Kl. 12,00 frokost. Kl. 14,00 foredrag. Kl. 16,00-17,30 gruppearbejde på grundlag af dagens foredrag. Kl. 18,00 middag. Kl. 19,30 diskussion med dagens foredragsholder. Som man ser, var det et temmelig stramt anlagt program uden døde punkter.

Første foredragsholder var sekretær Kai Petersen, AOF, der mandag eftermiddag talte over emnet: »Fremtidige uddannelsesproblemer«. Kai Petersen er AOF's repræsentant i DLF's landsoplysningsudvalg.

Det var et interessant foredrag, der gav anled-

ning til ivrig diskussion i grupperne, og flere kom med udmærkede indlæg i den afsluttende debat.

Tirsdagens foredragsholder var foreningens hovedkasserer, Kai Svendsen, der talte over emnet: »Økonomisk oversigt«. Det var et grundigt og udtømmende foredrag, der klart belyste foreningens økonomiske status, dog måske lidt pessimistisk. I den efterfølgende diskussion fremkom flere forslag til mindre besparelser. For eksempel blev det foreslået kun at lade Dansk Lokomotiv Tidende udkomme en gang månedlig, hvilket Kai Svendsen dog mente, at mange medlemmer ville være utilfredse med.

Onsdagens foredragsholder var organisationens formand, E. Greve Petersen, og emnet var: »Kan en fagorganisation drives uden politisk tilknytning?« Greve Petersen mente ikke, at dette vil kunne lade sig gøre og mente iøvrigt heller ikke, at det er nok, at tillidsmanden har politisk tilknytning, medlemmerne bør stå bag ved. Greve Petersen fremhævede, at også andre kredse i befolkningen har politisk tilknytning, for eksempel arbejdsgivere og landmænd.

Greve Petersen sluttede sit foredrag med at opstille 3 problemer til grupperne at arbejde med i dagens gruppearbejde: 1. Kan tjenestemændene adskille sig fra den øvrige lønmodtagergruppe? 2. Skal det faglige og politiske adskilles? 3. Et tjenestemand- og lønmodtagerparti med faglige interesser. Bagefter debatteredes spørgsmålene i grupperne og om aftenen var der diskussion med Greve Petersen.

Torsdag havde vi besøg af den sidste foredragsholder på kursus. Det var redaktør Holger Jensen fra »De samvirkende Fagforbund«, og emnet var: »Økonomiske problemer«. Det var som de øvrige et interessant foredrag, og bagefter gik debatten livligt.

Om aftenen havde vi afslutning på kursus, og vor dygtige økonoma frk. Petersen og hendes unge piger havde kræset ekstra op med et par snitter og derefter kaffe og kager. Det var en munter aften, idet nogle af kammeraterne i den sparsomme fritid havde indøvet nogle morsomme optrin, som fik deres

fortjente bifald, og en dygtig pianist blandt deltagerne gav et par numre på pianettet.

Der blev holdt nogle taler ved bordet, blandt andet udtalte Svend Thomsen, Århus, ønsket om, at denne del (oplysningsarbejdet) af foreningens arbejde måtte styrkes, og udbragte et leve for foreningen. Chr. Petersen, Fredericia, udtrykte kort og præcist sin tale med et »Tak«. S. O. Sten, Gb., talte for damerne, som havde sørget for den fine forplejning, og overrakte frk. Petersen og pigerne en gave med tak fra kursisterne.

Derefter takkede J. V. Christiansen hver enkelt, fordi han havde meldt sig til dette kursus, idet han også opfordrede deltagerne til at slutte op om vinterens oplysningsarbejde i afdelingerne.

Til slut overbragte Greve Petersen en hilsen fra hovedbestyrelsen til kursisterne med håbet om, at enhver måtte have noget med hjem fra kursus.

Fredag morgen slog afskedens time, og jeg tror, det for de fleste var lidt vemodigt at skulle forlade denne skønne plet. Vi kunne nemt have fået et par dage mere til at gå i hinandens selskab, enten på ture i den smukke egn, langs stranden eller på klinterne eller i grupperne, hvor vi drøftede fælles interesser og problemer.

Til slut vil jeg på egne og formentlig på samtlige deltageres vegne rette en tak til kursusleder J. V. Christiansen og gruppelederne G. A. Rasmussen og P. E. Poulsen for de dejlige dage på feriehjemmet.
H. J. Schiøtt, Enghave mdt.

NB. De fotografier, som blev taget under kursus, kan af interesserede bestilles hos elektrofører H. J. Schiøtt, Vesttoftevej 5, Glostrup. Prisen pr. fotografi er 0,35 kr.

Besøg på Christiansborg

De københavnske afdelingers oplysningsudvalg indbyder medlemmer og pensionister med damer til et besøg i folketinget mandag den 4. november 1957 kl. 14,30. Vi mødes i folketingsgården, hvorefter vi beser det hele fra kælder til kvist.

Alle, der ønsker at deltage i dette interessante besøg, bedes tegne sig hos V. Egaa Andersen, telf. Palæ 5078, eller Poul Busk, telf. Asta 3093.

P. U. V.
Poul Busk.

Lommebogen 1958

Vi står overfor indkaldelse af eventuelle bestillinger af foreningens lommebog for 1958, og som tidligere år kan interesserede erhverve den til fremstillingsprisen + forsendelsesporto, ialt 6,00 kr. Man bedes notere sig, at der er sket en væsentlig stigning i prisen på grund af omkostningernes forhøjelse, der tilskriver sig de øgede arbejds lønninger og trykkeprisen. Bestilling indsendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Enkeltestillinger kan betales med frimærker, medens beløbet for større bestillinger bedes sendt gennem foreningens girokonto nr. 24542.

fra MEDLEMSKREDSSEN

»De rige tjenestemænd«

Ja, som overskriften siger, føler man sig som velhaver, når man har læst Kalundborg Folkeblad af 10. september 1957, hvori et interview med Greve Petersen om køb af villa »Klintebo« til gigt-sanatorium for gigtramte lokomotivmænd er optrykt. Jeg citerer:

»Lad mig sige rent ud, at vi tjenestemænd må se at finde noget andet at stræbe efter, end den 2-øre mere om måneden, som man traditionelt skal skændes om hverandet år ved overenskomstforhandlingerne, siger Greve Petersen. Det er en kendsgerning, at vi trænger ikke til mere. Vi har det knusende godt. Jeg tror heller ikke, vi skal stræbe efter en syv timers arbejdsdag. Hellere må vi forøge vor ferietid, og så vænne os til at holde ferie også om vinteren. Vi må stræbe efter at opnå større livsglæde, og det skal bl. a. et feriehjem og smukke omgivelser, som det vi er de lykkelige ejere af, hjælpe med til.

Naturligvis kræver en virkeliggørelse af planer som vore også en betydelig økonomisk indsats, men det burde vil lokomotivmænd nemt kunne klare.

Lad os forudsætte, at vi hver især ofrede vort reguleringstillæg hver måned i et år. Det vil betyde 10 kr. for de lavestlønnede og 13 kr. for de højestlønnede. Hvad skulle det betyde rent praktisk for den enkelte. Tænk blot på, da vi i 1922 byggede feriehjemmet. Da ofrede hver mand en daler. Det svarer jo næsten til en tier i dag.

I 1959 fylder foreningen 60 år. Vi kunne markere dagen ved at lade være med at holde fest og spare 50.000 kr., som kunne blive grundlaget til en fond, der skulle danne planernes økonomiske baggrund. Jeg har forsøgsvis forelagt denne løsning af problemet for 31 kolleger ved et møde her på feriehjemmet, og jeg havde den glæde, at de 30 kunne gå ind for tanken.

Hvis det er en strømpil for stemningen, når spørgsmålet kommer ud for et større forum, så er der ingen tvivl om, at det vil lykkes at gennemføre planerne.« Citat slut.

Når man nu har tygget lidt på den smøre, spørger man sig selv, om det er en hovedformand, der har sagt dette offentligt »vi trænger ikke til mere, vi har det knusende godt«, »vi skal ikke stræbe efter 7 timers arbejdsdag«, »vi må hellere forøge vor ferietid« (det sidste må jo være for at få tid til at bruge alle de rare penge).

Med hensyn til at give en reguleringsportion hver måned i et år, »hvad der faktisk ikke skulle betyde noget for den enkelte«, vil jeg gøre opmærksom på, at der i forvejen i realiteten bliver taget en reguleringsportion eller mere til folkepensionen, som vi ikke direkte får noget for, hermed være ikke sagt at jeg er modstander af folkepensionen, men med folkepensionens indførelse er de lavere tjenestemandstillinger ikke så eftertragtede som tidligere. For at blive inden for vort eget område, vil jeg pege på, at vi unge lokomotivfyrbødere kan påregne, at der går mange år i nuværende stil-

ling, og med den fagmæssige uddannelse vi har, ikke føler trang til at bruge de samme optimistiske udtalelser som Greve Petersen, og jeg spørger derfor, om interviewet skal forstås derhen, at hovedafdelingen vil arbejde hen på en forøgelse af vor ferietid og lade lønspørgsmålet ligge?

J. V. Hansen,
lokomotivfyrbøder, Kalundborg.

Samarbejde!

I foråret havde jeg fornøjelsen at være på tilidsmandskursus og i den gruppe, hvor vi havde forelæsninger om samarbejdsudvalg. Blandt andre havde vi generaldirektør P. E. N. Skov. Denne gav i højeste potens udtryk for, at administrationen er meget interesseret i et godt samarbejde med personalet, hvilket jo også er ganske naturligt.

I sommer kunne vi så pludselig på opslagstavlen læse et opslag om, at hvis ikke der var nogle lokomotivfyrbødere, der frivilligt ville lade sig forflytte til Gb., skulle de tre yngste lokomotivfyrbødere ved Ar. H. mdt. tvangsforflyttes dertil. Det var måske nødvendigt; men hvad havde vel været mere nærliggende, end at forhandle med organisationen først. Det er dog et chok for en mand at møde på arbejde, og så finde et sådant opslag om tvangsforflyttelse uden den mindste orientering på forhånd. Nu gik det heldigvis ikke så galt, da det viste sig, at det ikke var lokomotivfyrbødere der var brug for, men derimod lokomotivførere.

Er sådant noget samarbejde? Svaret må være nej.

Nu er vi midt i roesæsonen, og DSB har fået en forhåbentlig god kontrakt med kørsel af roer fra Fyn og Jylland til Tyskland. Det er selvfølgelig noget vi alle er interesseret i, at den forretning vi er ansatte i, stadig søger nye arbejdsmarkeder, så det kan være med til at bringe vort så stærkt om-diskuterede underskud ned.

Men nu melder spørgsmålet om samarbejde sig igen.

For i hvert fald to måneder siden skrev dagspressen om den forestående roetransport, som ville få et så stort omfang, at vi ikke selv havde godsvogne nok, men måtte leje disse i Tyskland.

På det lokale samarbejdsudvalgsmøde her i Århus den 16. september d. å. blev det oplyst, at der til roetransporterne skulle bruges 9 H-, 2 N-, 2 R- og 4 D-maskiner. Altså var man klar over transportens omfang allerede på det tidspunkt, og jeg anser det for en utidighed overfor personalet, at der først den 26. september fremkommer et opslag på depoterne, at vor permission er nedskåret med 50 pct., set på baggrund af, at vi efter bestemmelserne i ordre A skal søge den resterende permission inden 1. oktober.

Selvfulgelig skal transporten gennemføres, og heri er vi lokomotivmænd enige, og vi ville have gennemført denne med velvillighed, hvis ikke det igen havde knirket med det såkaldte samarbejde. Hvad havde være mere naturligt, end organisatio-

nen også her havde fået en orientering om den forestående roetransport.

Lad os ikke blive udsat for noget lignende mere. Det fremmer i hvert fald ikke arbejdsglæden.

N. K. Jensen,
lokomotivfyrbøder, Århus.



Gåse- og andespil

Afdelingerne 1, 2, 3 og 45 afholder gåse- og andespil onsdag den 6. november kl. 19,45 i »Folkets Hus«, Enghavevej (karnappen, 3. sal).

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

Medlemmer, pensionister og aspiranter med familie er velkomne.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 3-10-57.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

N. P. Rovark, København Gb., til Helgoland.
S. P. Christiansen, København Gb., til Helgoland.
I. J. Christoffersen, København Gb., til Helgoland.
R. C. Hansen, København Gb., til Helgoland.
E. A. Furholm, København Gb., til Helgoland.
A. C. Jacobsen, København Gb., til Helgoland.
O. Christoffersen, København Gb., til Helgoland.
K. P. Frederiksen, København Gb., til Helgoland.
E. S. Hansen, København Gb., til Helgoland.
M. Eriksen, København Gb., til Helgoland.
E. L. B. Wedebye, København Gb., til Helgoland.
J. P. Bøyesen, København Gb., til Helgoland.
T. V. Nellemose, København Gb., til Helgoland.
H. S. Johansen, København Gb., til Helgoland.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-10-57.

Pensioneret lokomotivfører H. Nielsen, Nymarksvej 12, Fredericia.

Pensioneret lokomotivfører P. K. Larsen, Tårnborgevej 95, Korsør.

Pensioneret lokomotivfører V. Jensen, Hans Schourups-gade 9, 4., Århus.

HUSK

for at undgå standsning i forsendelsen af Dansk Lokomotiv Tidende ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for foreningens kontor.

Hidtil største udgivelses-plan

25 nyheder

Igen byder *Forlaget Fremad* på et væld af spændende nyheder – flere end noget tidligere år – som vi her kan løfte sløret for.

Først lægger man mærke til at stats- og udenrigsminister H. C. Hansen udsender en fornøjelig bog om sine eventyrlige rejser med SAS over Nordpolen til Japan, Indien, Pakistan og Ægypten. Vi spår »*Blandt nye Naboer*« en knaldsucces, fuld som der og dertil sprængfyldt med facts bogen er af dansk lüne, sjove episoder om de førende statsmænd og de lande H. C. Hansen kom i forbindelse med.

Ganske raffineret er det, at tidligere politiinspektør Mellerup og tidligere kommunist Rich. Jensen begge udsender erindringer på Fremad: blandt meget andet spændende skriver begge d'herrer om påskeuro-lighederne på Grøntorvet – set fra hver sin side! (Dem der gav, og dem der fik tævene).

God at få forstand af

Fremad har sikret sig den sensationelle bog »*Den nye Klasse*« af Titos højre hånd Milovan Djilas. Bogen, der blev smuglet ud af det jugoslaviske fængsel, hvor Djilas nu sidder, giver en skarpsindig og yderst tankevækkende analyse af det kommunistiske system.

Bomholt fortsætter sine erindringer med et nyt bind: »*Svalerne*«, og to af vore førende skønlitterære forfattere fortsætter sidste års succeser, Eva Hemmer Hansen med en ny bog om den sprælske Grevinde Danner, og Poul Ørum med en stærkt erotisk nutidig roman: »*Det gyldne Rav*«.

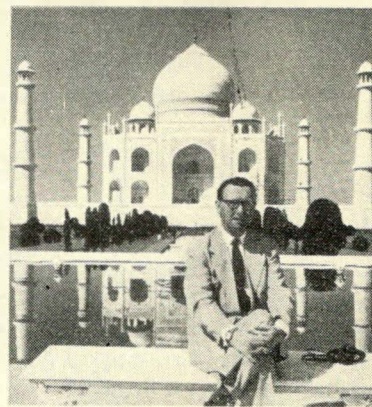
Fem roman-nyheder i særklasse

En stor underholdningsroman er Rebecca West: »*Kilden flyder over*« om en elskelig men helt skør familie (bogen blev alene i Amerika trykt i et første oplag på 45.000). Desuden glæder man sig til James A. Micheners sensationelle bog om, hvad der virkelig skete under oktober-revolutionen i Ungarn: »*Broen ved Andau*«, Elleston Trevors rystende men alligevel optimistiske krigsbog om en af verdenshistoriens største begivenheder: »*Miraklet ved Dunkerque*« og den vel mere hyggelige, knaldgode roman: »*Gennem Stormene*« af ir-lænderen Walter Macken; bevægende og uforglemmelig er den unge hollænderinde Jacoba v. Veldes bog: »*Den store Sal*«, som fortæller om et stort socialt problem: de gamles ensomhed. Endelig er der Ivar Lo-Johansson, som med sine store seivbiografiske beretninger har placeret sig som en af Nordens førende og mest læste forfattere, og som nu afslutter serien med romanen »*Forfatteren*«, hvori han temmelig nærgående skildrer en række af sine forfatterkolleger. Romanen er dog meget almenmenneskelig ved sin dramatiske beretning om en stor forfatters kamp for at nå frem til berømmelsen.

Af en helt anden karakter er Bomholts »*Fra Nummer 21*«, hvori han har samlet en række af sine højst interessante taler fra sin undervisningsministertid, og redaktør, cand. polit. Bjørn Svensson gennemgår (og pulveriserer) i sin lille, letlæste men uhyre interessante »*Mytedannelser omkring den 9. april 1940*« alle den nu døpte Galsters horrible påstande

H. C. HANSEN

Blandt nye Naboer



FREMAD

Mon ikke H. C. Hansen går hen og bliver en af årets store bestsellers?

om højforrædderi og Rostock-møde i forbindelse med Danmarks besættelse.

Professorinde Ella Lund, som i sin tid havde en kæmpesukces på sit *Store Sykursus*, har udarbejdet en helt ny udgave, med mønsterark til en mængde raffinerede modeller, som enhved med en symaskine kan fremstille. Andre fagbøger af populær karakter – dertil meget billige – er *Radioens Grundbøger*. Møller Nielsen fra »*Social-Demokraten*« har skrevet om det at forstå og nyde kunst i »*Kunsten i Dag*«, John Danstrup har skrevet »*Storpolitik i Dag*«, Carl Clausen »*Folkesangen i Danmark*« og desuden kommer en ny revideret udgave af »*Menneskelegemet*«. Alle Grundbøgerne er rigt illustrerede og koster næsten ingenting.

Børnene bliver ikke glemt

Men børnene er der naturligvis også som sædvanligt tænkt på: der kommer 4 nye Guldbøger i den fantastiske successerie, som ungerne er helt vilde med. Desuden er der spændende og gode drenge- og pigebøger af så betydelige navne som Holger Buchhave, Caja Rude og Ellen Duurloo. Endelig har direktøren for Zoologisk Have, Svend Andersen, og den fremragende dyrefotograf, Erik Parbst, skrevet om og fotograferet Havens aller-kæreste yndlinge i billedbogen »*Fra Morgen til Aften i Zoo*«.

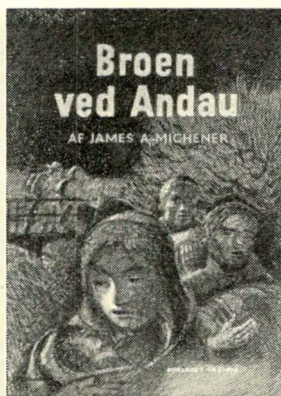
Et rigt bogår tør man roligt fastslå!



Frygtelige men heroiske døgn



Opgør med Aksel Larsen



Dramaet i Ungarn

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

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

Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Gardiner & sengeudstyr
*Leverander til
Brugsforeningen*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter
Gothersgade 14

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

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

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia

Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker

BLIV MEDLEM - INDSKUD 2 KR.

TEATER RESTAURANTEN

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

Fra kvist til kælder
når maling det gælder
Neergaards bedst
Telf. 165 . Struer

Aut. installatør
Henry Bertelsen
Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

**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

**NYBO
STRUER**

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

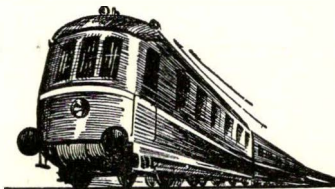
anbefales
Gustav Jensen

Aa. V. Kristensen
Kolonial, Vin og Delikatesse
Jyllandsgade 16, Telf. 322

I Sol og Pløre
gaa eller køre Brug
Skotøjsbørsens Fodtøj
Struer - Telf. 109

Wage Struer Grovbrød

I. L. RØLLE og SØN
TLF. 134 - STRUER



BOSCH

**DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR**

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N



BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler
Tlf. Kalundborg 187 Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden
da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN, aut. Installatør
Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg
Sct. Jørgensbjerg 25
Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab
Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægforretning
Kordilgade 10, Tlf. Kalundborg 173
Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Beiers TAPET & FARVER Tlf. 254

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Leverandør til Feriehjemmet.

Importkompagniet [^]/s

Kalundborg

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Import af

**KUL, KOKS,
BRIKETTER &
BRÆNDELSOLIER**

Største private Virksomhed for Fremstil-
ling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag ^a/s

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

FILIALER.

SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

Halskovsalonen

VOLDER og PETERSEN

Korsør

Tidsbestilling tlf. 430

**HALSKOV KØDFORSYNING
OG PÅLÆGSFORRETNING**

Jens Barslund
Tlf. 82 . Korsør

Alt i RADIO - FJERN SYN og PLADESPILLERE

RADIOLAGERET

v/ TH. HANSEN
TORVET, KORSØR
TLF. 389

K. Egede Jensen

Blomster . Kranse . Buketter

Rolighedsvej 9 - Korsør - Tlf. 216

Medlem af
BLOMSTER-Ringen