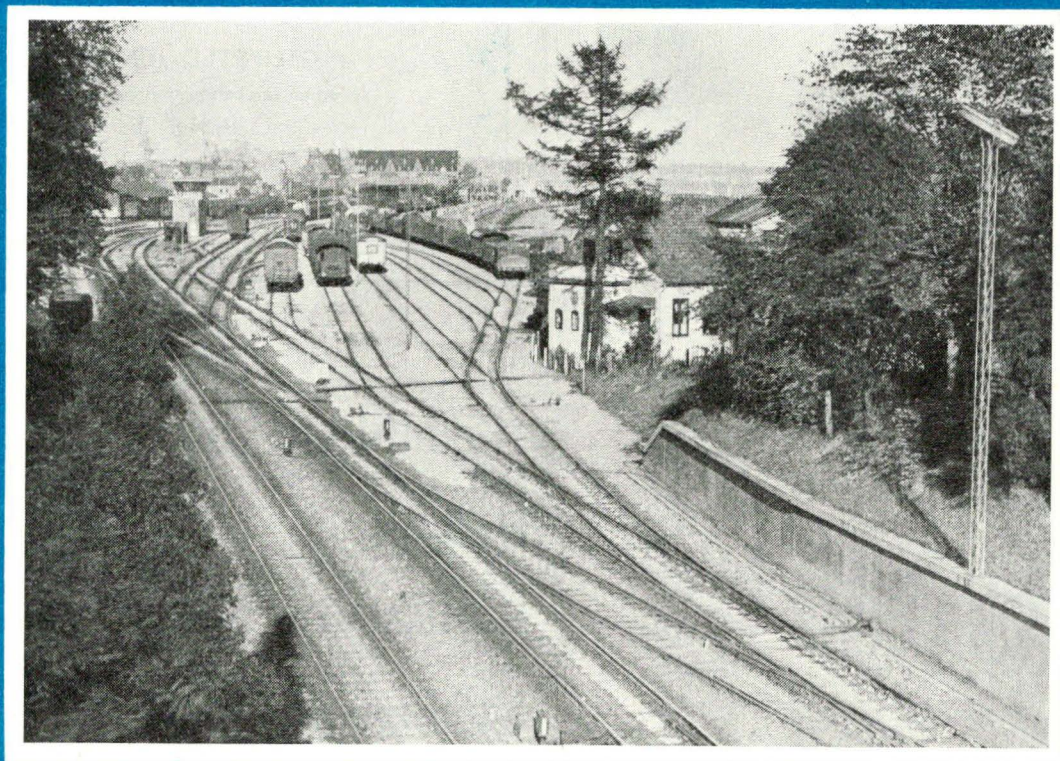


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 20 . 20. OKTOBER 1958 . 58. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

KVALITETS REDSKABER

fremmer Arbejdet!

V-ELG derfor

»LYNGBY RIVEN«

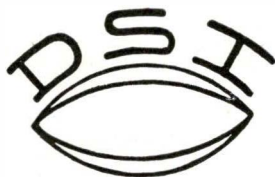
den er sænksmedet,
fremstillet af prima
Staal. Tændernes
koniske Form gør
Arbejdet let.



og

»LYNGBY GRAVESKOVL«

er fremstillet af fineste Staal og er
forsynet med fint slebne skafter af
prima Asktræ.



Mærket der garanterer
et prima dansk Fabrikat.



DANSK STAAL INDUSTRI A/S af 1933

KONGENS LYNGBY

Besøg

FÆRGE-RESTAURANTEN KNUDSHOVED

TELEFON NYBORG

607



Ny vært:

F. GJEDSTED-JENSEN

forhen jernbanerestauranterne,

Nyborg

Trykluftbeholdere

Hydroforer

Gasflasker o. lign.

Sænksmedning

Vi leverer også halvfabrikata

Forlang tilbud

P. RANDERS & CO. ½

ODDER - Tlf. 825-826

JYDSK STAALFLASKEFABRIK



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 20 - 58. ÅRGANG

20. OKTOBER 1958

★

Indhold:

Vore ældre lokomotivførere	323
Nordisk nyt - Norge - Sverige . .	324
DLF's tillidsmandskursus 1958 . .	325
Lidt om diesellokomotiver	328
Rettelser til ordre A	331
Adressefortegnelse	332
Under DLF	334
Personalia	334
Lokomotivpersonalets Hjælpefond	335

Forsidebillede:

Fra Helsingør station.

★

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studivestryde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Vore ældre lokomotivførere

Vi har tidligere omtalt de problemer, som opstår for vore ældre kolleger med hensyn til beskæftigelsen foranlediget ved ændring af trækraften ved DSB, og vi føler trang til at fremkomme med nogle yderligere kommentarer hertil på grund af, hvad der er oplyst i dagspressen i begyndelsen af oktober samtidig med folketingets åbning.

I henhold til disse oplysninger ønsker statsbanerne alene til indkøb af trækraft at anvende 170 mill. kr. i de kommende år, og det er almindelig kendt, at indkøbene er et led i moderniseringsprogrammet, efter hvilket damplokomotiverne skal udskiftes med motormateriel.

Det er en udvikling, vi ikke kan eller skal stoppe, og vor opgave bliver da nu som tidligere at påvirke dem, der leder denne udvikling indenfor statsbanerne, så der ved videreførelse af denne gennemgribende ændring også tages hensyn til de menneskelige problemer, som i forbindelse hermed opstår, og at disse tages op til overvejelse.

Vi håber, at der i denne sag ikke tales for døve øren, og vi tilsiger vor fulde støtte til at finde en fornuftig løsning på dette problem, der er så aktuelt.

Selvfølger kan det ikke gå af uden svie og smerte til enkelte blandt vore ældre kolleger, thi en løsning, der tilfredsstillende alle, vil det blive svært at finde frem til, men er en redelig vilje til stede, vil det ikke være forbundet med store vanskeligheder, ej heller med store omkostninger.

Ejendommeligt er det forøvrigt at se, når man i stille stunder filosoferer over det, hvorledes den tekniske udvikling på mange områder skaber problemer af menneskelig art, og som ikke løses i takt med teknikens fremgang, men først bagefter, og da som regel uden opnåelse af den helt retfærdige part, som menneskene bør have. Hvorfor det er sådan, er vanskeligt at besvare, men det er en kendsgerning, at de dynamiske kræfter, der har virket bag den rivende tekniske udvikling, som vi i vor generation har oplevet, og hvoraf udbyttet i virkeligheden ikke er kommet helheden til gode, disse kræfter kommer slet ikke til udfoldelse, når de store grupper af menneskene kræver deres andel. Så er det gennem langvarige, slidsomme forhandlinger, hvoraf det endelige resultat bliver nogle smuler fra de riges bord.

Et gammelt ord siger, at man ikke skal tage sorgerne på forskud, og det er der en stor sandhed i, men vi har pligt til at vurdere tingene og ikke nøjes med blot at lade stå til uden at bekymre os om, hvad der sker.

Hovedbestyrelsen har, efter indgående at have drøftet det her omtalte problem ved flere af sine møder, ladet foretage en undersøgelse af, hvorledes vore ældre kolleger i 12. lønklasse over f. eks. 55 år er beskæftiget efter de opstillede ture.

For vore folk i motor- og rangerture vil der ikke opstå beskæftigelsesmæssige vanskeligheder, hvis intet uforudset sker med hensyn til standsning af olietilførslerne på grund af krigshandlinger eller andet. Skulle dette ske, opstår der for hele motordriftens vedkommende en situation af en helt anden ka-



Norge

Mellem generaldirektoratet for Norske Statsbaner, Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmandsforbund foregår der for tiden i et nedsat udvalg forhandlinger om nye arbejdstidsbestemmelser, og herunder er drøftet gennemførelse af 45 timers ugen fra 1. marts 1959.

Udvalget består af 5 repræsentanter, og som medlem af dette deltager for Norsk Lokomotivmandsforbund næstformand O. Anfinsen i forhandlingerne.

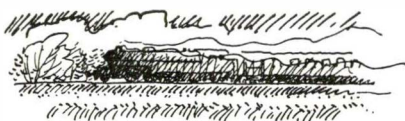
Sverige

De svenske baner regner med, at der skal investeres 306,6 mill. kr. i 1959 i nye baneanlæg, signalanlæg og modernisering af nuværende stationer.

Til baneanlæg regnes at skulle anvendes 116 mill. kr. og til elektriske anlæg mener styrelsen at skulle bruge 57,3 mill. kr. Til en fortsat modernisering af signalanlægene regnes at skulle anvendes 14 mill. kr. og til anskaffelse af lokomotiver søger styrelsen om 50 mill. kr. samt til motorvogne og skinnebusser 17,5 mill. kr.

Styrelsen har også ønske om at anskaffe nye personvogne, rejsegodsvogne, postvogne og restaurationsvogne, og hertil kommer, at 5 000 åbne godsvogne menes at være opslidt og derfor skal erstattes med nye og mere moderne typer.

Styrelsen nedlægger visse betragtninger i den fremsendte anmodning om de mange penge og henleder blandt andet opmærksomheden på, at siden 1950 er banernes underskud steget år for år. Det er derfor nødvendigt at søge at forbedre indtægterne ved modernisering af materiellet samt at bringe udgifterne ned gennem arbejdsbesparende foranstaltninger, der vil give sig udslag på lønningskontoen.



rakter, og det skal vi ikke beskæftige os med ved denne lejlighed. For kollegerne i rangerture er heller ikke noget problem, thi selvom den egentlige rangermaskine bliver udvekslet med traktorer, vil der stadig være beskæftigelse for de ældre kolleger, der har foretrukket denne form for tjeneste, og vi må for dette arbejdsområdes vedkommende erkende, at statsbanerne viste nogen imødekommenhed og menneskelig forståelse overfor vore fremsatte ønsker, da for nogle år siden den mindre traktortype blev sat i drift ved forskellige depoter. Det var ikke få af vore medlemmer, der ønskede at blive på de steder, hvor udskiftningen af denne form for trækraft fandt sted, og de fremsatte ønsker blev for størstepartens vedkommende imødekommet.

Dér, hvor vanskelighederne vil opstå, er depoter, hvor ældre lokomotivførere kører i linietur med dampmaskinerne, og det er disse steder vi anmoder om, at der vises forståelse overfor veltjente medansatte.

Vi skal ikke gentage de forskellige betragtninger, vi tidligere har fremført, men blot den enkelte, at det er bittert for en lokomotivmand, der er over 60 år, at blive sat i reserven og dér gå for, hvad man i daglig tale kalder for »lud og koldt vand«.

Vi anser det for muligt, at der kan opstilles maskinløb for dampmaskiner samt personaleture for kørsel på strækningen, således at vore ældre kolleger kan stemme sig i tur og derved forskånes for at blive henvist til reserven.

Det kan ske, det må indrømmes, at det kommer til at kollidere med en rationel udnyttelse af maskiner og mennesker og derved komme til at koste nogle kroner mere for statsbanerne end ved den hårdkogte gennemførte rationalisering, men skulle udgiften derved ikke kunne opvejes ved tanken om, at der var vist forståelse over for en gruppe af ældre veltjente medansatte. Det er vor bestemte opfattelse, at statsbanerne ville stå sig herved, og vi har også troen på, at opfattelsen deles af statsbanernes ledende mænd indenfor maskinafdelingen.

Vi kan iøvrigt heller ikke tænke os, at statsbanernes maskinpark af gode damplokomotiver bliver fuldkommen overflødig ved yderligere indkøb af motormateriel. Statsbanerne er ubestridt den største og vigtigste transportvirksomhed her i landet, og dermed følger en vis elasticitet i retning af behovet for trækraft, men med al respekt for den mere økonomiske motordrift, så kan det ikke være forsvarligt at sætte alle vore, for manges vedkommende udmærkede, damplokomotiver på »loftet« for tid og evighed.

Dansk Lokomotivmands Forenings ældre medlemmer er ikke alene om at være stillet overfor disse spørgsmål. Det er aktuelt alle vegne i den civiliserede verden, og mange fremragende industriledere samt videnskabsmænd, der er interesseret i sociale spørgsmål, har beskæftiget sig hermed.

For nogle år siden blev i USA startet en bevægelse, der kaldte sig »mennesket i midten«, og bevægelsens eneste formål er at arbejde for, at der ved industrialisering og rationalisering tages det videst mulige hensyn til de mennesker, der har været beskæftiget i virksomheden en årrække, derved, at de ikke kastes til side som vraggods, der ikke kan anvendes mere.

DLF's tillidsmandskursus 1958



I tiden 30. august til 6. september 1958 afholdtes DLF's tillidsmandskursus på foreningens feriehus ved Kalundborg.

Den strålende eftersommer, der samtidig indfandt sig, fremhævede alle nuancer i feriehusets skønne beliggenhed ved Kalundborg fjord, og husets stilfulde indretning, der er et kapitel for sig, var en indbydende og værdig ramme og tillidsmandskurset.

Ankomsten til feriehuset fandt sted lørdag den 30. august om eftermiddagen, og efter at have indtaget en udmærket middag, blev kursister og gæster budt velkommen af kursuslederen, lokomotivfører J. V. B. Christiansen, der ligeledes forestod gruppeinddelingen.

Som foreningens gæster, repræsenterende samarbejdende organisationer, deltog stationsforstander J. B. Andreasen, togfører Karl Kristensen, motorfører Georg Larsen og folketingsmand Peter Jørgensen.

Kursisterne, hvoraf det overvejende antal var afdelingsformænd, opdelt i fire grupper, henholdsvis under ledelse af gruppelederne S. Suneson, G. Rasmussen, P. Busk og P. E. Poulsen.

Straks herefter åbnedes kurset med forelæsning af foreningens formand E. Greve Petersen over emnet: »Tjenestemandsbegrebet set i relation til den nye tjenestemandsløvslov».

I forelæsningen behandlede E. Greve Petersen både problemet tjenestemandens stilling i henhold til den nye lov og tjenestemandsbegrebets evt. afvikling eller begrænsning

på basis af det kommende udvalgsarbejde, og skabte herved et godt diskussionsgrundlag for den følgende dags gruppearbejde, som afrundedes på en udmærket måde ved valg af en ordfører for hver gruppe, der ved en afsluttende debat med E. Greve Petersen gav udtryk for de synspunkter, der var kommet til orde i grupperne.

Udover disse problemer beskæftigede Greve Petersen sig også med indre organisatoriske problemer, og her bør nævnes, at Greve Petersen gav udtryk for en ret skarp kritik af samarbejdet indenfor centralorganisationerne og centralorganisationerne imellem i forholdet til det nu afsluttede arbejde i lønningsskmissionen.

De enkelte dages arbejdsprogram så således ud:

Kl. 8,30–9,45: Gruppearbejde.

Kl. 10,15–11,30: Gruppearbejde.

Kl. 14,00: Foredrag.

Kl. 16,00–17,30: Gruppearbejde.

I modsætning til tidligere år, hvor gruppearbejdet også har berørt sociale og verdenspolitiske spørgsmål, koncentreredes arbejdet i alle grupper udelukkende om tjenestemandshold, specielt om de mange ændringer ved overgang til ny tjenestemandsløvslov, og som gav rigeligt stof til uddybning. Der blev i grupperne arbejdet intenst med tilegnelsen og forståelsen af alt det nye.

I kursusplanen var indlagt et dagligt foredrag, og foredragsrækken kendetegnedes ved valgte emner og dygtige foredragsholdere, og hvor alle emner, bortset fra et enkelt, hav-

de tilknytning til den nye tjenestemandsløvslov.

Foredragsrækken, der her bringes i uddrag, så således ud:

Mandag den 1. september 1958.

Finansminister Viggo Kampmann: »Statens som arbejdsgiver».

Finansminister Kampmann pegede i sit foredrag på de mange forskelle, der karakteriserede arbejdet i statens virksomheder i forhold til det private erhverv, forskelle, der gjorde, at en umiddelbar sammenligning ikke var mulig, bl. a. var der meget arbejde indenfor statens virksomhed, der ikke fandtes i det private, f. eks. militær, men selv kontorarbejde kunne udvise forskelligheder, hvorfor det kunne være vanskeligt at afgøre, om der var tale om en rimelig aflønning for arbejdets udførelse, men et fingerpeg herom gav dog dette, om der var mange eller få, der søgte statens stillinger.

En afgørende forskel var også, at udgiften til lønninger betales over skatter og afgifter; heraf fulgte større offentlig opmærksomhed.

Til det meget omdiskuterede spørgsmål om, hvorvidt staten overhovedet bør ansætte sine medarbejdere som tjenestemænd, udtalte finansministeren, at ingen økonomiske betragtninger talte for en ophævelse af tjenestemandstanden, men at det derimod var af stor betydning for arbejdets udførelse, at tjenestemandsgerningen var livsvarig, og at det ingenlunde var billigere at undlade at ansætte tjenestemænd. Folk har en underlig

idé om, at staten skulle kunne få billigere arbejdskraft end andre, og at der, dersom der ansættes mange tjenestemænd, da bliver tale om en stor pensionsbyrde, men hvis man skulle udbetale lønninger uden betingelse af efterfølgende pension, ville der bare blive tale om større gageudgifter, medens arbejderne var aktive.

Finansministeren gav også udtryk for en sammensvejsning af tjenestemandspensionen og folkepensionen, samt at tjenestemændene efter vedtagelsen af den nye lov fremtidig betaler pensionsbidrag af fuld løn, ville bevirke, at tjenestemændene nu står stærkere i diskussionen om tjenestemandsbegrebets bevarelse.

Finansministeren var som helhed tilfreds med de forbedringer, der var sket ved den nye tjenestemandsløvslov, og som gav håb om at den kunne holde en årrække, og føjede til, at det var af afgørende betydning, at så stor en del af folketinget havde sluttet op herom, således at loven ikke senere kan anfægtes.

Tirsdag den 2. september 1958.

Afdelingschef L. Buus-Pedersen: »Administrationen og den nye tjenestemandsløvslov».

Afdelingschef L. Buus-Pedersen udtalte i forbindelse med sit emne, at han som administrationens repræsentant i lønningskommissionen havde næret betænkelighed ved at tilslutte sig kommissionens forslag af hensyn til de økonomiske virkninger for D. S. B., idet han ikke fra starten havde tænkt sig en økonomisk virkning af den størrelsesorden, som tilfældet blev. Når afdelingschefen alligevel var gået ind herfor, var det fordi loven også indebar fordele, og fordi det samtidig lykkedes at fjerne pensionsudgifterne fra statsbanernes regnskab, hvilket sidste kom tjenestemændene tilgode ved bedømmelsen i den offentlige mening.

Om fordelene udtalte Buus-Pedersen, at sammenlægningen af lønklasser betød en administrativ lettelse, bl. a. ved fordeling af arbejdet, ligesom det var i administrationens interesse, at personalets lønninger ajourførtes. Pensionsordningens og aspirantordningens bevarelse betegnedes afdelingschefen som en fordel, omend pensionsordningen f. eks. på enkepensionsområdet indebar en forringelse, men her var forholdet dette, at enkepensionerne på grund af pristalsreguleringen var vokset urimeligt. Lønningskommissionen havde i spørgsmålet pensioner, under hensyn til den offentlige mening, været bundet af at finde frem til en sammenkædning af tjenestemandspensionerne og folkepensionen.

At en løsning på tjenestetidsspørgsmålet var udskudt, var administrationen på sin side ikke glad for, da det vil bevirke, at der fra april næste år på grund af arbejdstidsforkortelsen vil være tjenestemænd med forskellige arbejdstidsnormer.

Indplaceringsreglerne ved overgang til nye lov var stort set gode, og også funktionsreglerne fandt afdelingschefen akceptable.

Om normeringerne sagde afdelingschefen, at når de senere års krav fra organisationerne havde været så voldsomme, skyldtes det mangelen på ny lov, og det havde derfor været hans opfattelse, at der ikke ved overgang til ny lov skulle ske omnormeringer, men af hensyn til gammel praksis skete der henvendelse til organisationerne med opfordring om at fremkomme med forslag. Afdelingschefen mente, at der var sluttet med stort set rigtige normeringer.

Af andre betydelige ændringer i tjenestemandsløvsloven af 1958 pegede afdelingschefen på ligelønsprincipets gennemførelse samt på det særligt klare skel mellem faglærte og ikke faglærte tjenestemænd. Supple-

ret med forklaringer fremviste afdelingschefen sluttelig en skematisk oversigt over lønfremgangen for de enkelte kategorier efter indplaceringen i ny tjenestemandsløvslov.

Onsdag den 3. september 1958.

Redaktør Knud Damgård: »Den internationale situation set på baggrund af raket- og rumfartsprogrammer».

Redaktør Knud Damgård oplullede i et to timer langt og fængslende foredrag et så fantastisk billede af raketter, sputnikker, rumskibe o. s. v., at kursisterne ind imellem følte sig hensat til Jens Lyn tegneserierne, men virkeligheden understregedes af, at redaktør Knud Damgård m. h. t. disse fænomener kun refererede, hvad han ved selvsyn og ved samtaler med amerikanske videnskabsmænd og militærekspertter havde erfaret under besøg på de store forsøgs- og forskningscentre i U. S. A.

Det ville føre for vidt at komme ind på alt dette, men som et par detaljer kan nævnes, at bygningen af et rumskib, der kan afskydes stykvis og derefter samles ude i verdensrummet, allerede er en realitet – rumdragten er en realitet – og at amerikanske videnskabsmænd eksperimenterer med udnyttelsen af kraften Foton, d. v. s. den kraft, der bærer lysets hastighed, og en udnyttelse heraf vil kunne betyde flyvning med hastigheder omkring 300 000 km pr. sekund.

Knud Damgård røbede også stor verdenspolitisk og militærstrategisk indsigt og sagde om verdenspolitikken i vor tid, at den dybest set var et spørgsmål om råstof og militærstrategisk balance. For Danmarks vedkommende havde udviklingen gjort, at vi var havnet i det militære billede og ikke længere kunne hygge os i smug.

Det var ikke til at komme udenom, at Nato-politiken havde været ef-

fektiv og at balancen mellem øst og vest indtil 1958 måtte tilskrives Nato, der ganske vist ikke havde så store styrker, men styrker, der var bedre udrustede.

Sovjets opsendelse af sputnik havde indledet en ny fase og skabt nye perspektiver, der i første omgang havde virket chokerende for magtbalancen. Nysgerrigheden heroverfor havde været blandet med ængstelse, der var størst i U. S. A., som havde troet at være teknisk foran. Sovjets forspring havde dog intet betydet i magtbalancen – heroverfor stod U. S. A.s teknisk højt udviklede langdistance-luftvåben, hvor en kun 15 minutters varsling var nok, ligesom det på længere sigt ville spille ind, at U. S. A. var i besiddelse af en anden teknisk triumf – atomubåde, og for hvilke der er lagt et program om bygning af 30 nye, og som ville betyde, at selv om Sovjet kunne ødelægge U. S. A., ville en gengældelsesaktion alligevel kunne gennemføres.

Overfor Sovjets 600 ubåde, hvoraf 160 er stationeret i polske østersøhavne (en af årsagerne til, at vi ikke kan være neutrale), havde U. S. A. en speciel elektronisk raket, der selvstændigt kunne ramme sit mål.

1. fase af raketkapløbet udviser balance. I 2. fase, der vil dreje sig om at beherske rummet og dermed kloden, vil U. S. A. sætte alle kort ind på at komme først.

Redaktør Knud Damgård udtalte som sin overbevisning, at 2. fase af raketkapløbet vil blive vundet af vestens videnskab.

Torsdag den 4. september 1958.

Redaktør Holger Eriksen, M. F.: »Politikeren og lønningsloven«.

Holger Eriksen pegede til indledning på, at det var utaknemmeligt at have med lønningssager at gøre, for hvad end resultatet blev, var der altid nogen, der fandt, at der burde

være opnået mere. På den anden side var det ikke så svært som socialdemokratisk politiker, fordi man havde visse retningslinier at følge, bl. a. den at tilstræbe, at staten kommer på højde med og helst lidt foran det private erhverv. Det var dog en god regel aldrig at komme med overbud.

Holger Eriksen fremhævede, at det var en kendsgerning, at forskellen mellem rig og fattig var blevet uddybet efter 2. verdenskrig, og tilskrev det direktørvældet indenfor aktieselskaberne. Således skulle den nye direktør for landbrugets afsætningsråd aflønnes et sted mellem 150 000 og 400 000 kr. Taget i betragtning, at nogle er dygtigere end andre, er det alligevel ikke rimeligt at aflønne således. Når man imidlertid ikke ønsker, at staten skal give mindre end det private, er det ud fra den betragtning, at staten ellers ville få de dårligst egnede.

Udviklingen i de private erhverv havde gjort sig gældende i den nye lønningslov, hvor man måtte erkende, at de højeste lønningsklasser havde haft den største fordel, hvilket principielt var forkasteligt, men rent praktisk nødvendigt. Der havde også været kritik fremme om, at lønningsloven var blevet jaget igennem, men når der havde været fart på arbejdet, skyldtes det ønsket om at få den vedtaget på et tidspunkt, hvor statens økonomi var gunstig for gennemførelsen.

Holger Eriksen vedstod dog, at der var skavanker ved loven, og at dette også gjaldt lokomotivmændenes forhold, men udtalte forhåbning om, at lokomotivmændenes problem kunne løses ved næste normeringslov, idet han mente, at der var et positivt flertal herfor.

Emnet for fredagens foredrag var: »Bisidderen og auditørinstitutionen«.

Foredraget skulle være holdt af

sekretær i DLF K. B. Knudsen, men denne var til stor skuffelse for kursisterne forhindret i at komme til stede, hvorfor kursuslederen J. V. Christiansen gennemgik emnet, der herefter optoges til drøftelse i grupperne.

Fredagen stod iøvrigt i afslutningens tegn, eftersom det var sidste kursusdag, og afrejsen fra hjemmet skulle finde sted næste dags formiddag.

Traditionsmæssigt var aftenen derfor forbeholdt en mindre afslutningsfest, som var delt i to afdelinger, en munter og en alvorligere. Den muntre afdeling bestod af forskellig slags optræden, hvor de agerende var kursister med talent for at more.

Den alvorligere del indrammedes af en række taler, der indledtes fra kursisternes side med tale og tak til henholdsvis gruppelederne, organisationen og til økonomaen frk. Petersen, der sammen med de unge piger havde forestået ugens kulinariske nydelser.

Kursuslederen J. V. Christiansen talte på oplysningsudvalgets vegne og foreningens formand E. Greve Petersen satte sluttelig et fint punktum for den alvorligere del af festen med en stærk og inspireret tale til kursister og gæster, hvori han fremhævede betydningen af ikke at glemme mennesket midt i det hele og endvidere vigtigheden af at søge større forståelse af de kulturelle værdier, hvilket han slog til lyd for i højere grad at drage ind i oplysningsarbejdet.

Med en anelse vemod, men styrket i kammeratskabsånden og med større viden om tjenestemandsproblemer og vilkår forlod kursisterne så næste dag feriehjemmet for at give plads for foreningens svagførearrangement 1958.

E. G. Appel.

Lidt om diesellokomotiver

I den tekniske udvikling, der er sket i de sidste 25 år, er det i virkeligheden ejendommeligt at konstatere, hvorledes udviklingen for jernbanernes vedkommende er gået forholdsvis stille af uden megen brask og bram.

25 år er jo ikke nogen lang tid set i forhold til tidsregningen, men ser man på, hvad der er foregået f. eks. med hensyn til ændringen af trækraften ved banerne over hele verden, må det erkendes, at her er sket så store forandringer, at man undres over, at det har været muligt på dette forholdsvis korte åremål.

De store stolte dampmaskiner, der tidligere for gennem landskabet, er forsvundet, og til afløsning herfor er kommet et sovevognslignende diesel-elektrisk lokomotiv.

Ungdommen ude på landet har for manges vedkommende den vane, når dagens arbejde er endt at mødes ved stationens jernbanebomme for at betragte de forbikørende tog, og adskillige af de særlig jernbanekyndige kunne tidligere, når toget passerede, sige, hvilken type af lokomotiv der var spændt for toget. Den tid er ved at være forbi. Nu er der ikke noget at diskutere om vedrørende lokomotivtypen, og den røg- og dampfane, der altid lå i luften og markerede, at her kom et tog, er afløst af den snurrende motor og en svag os fra ud-

stødningen, der ikke sviner ledvogterkonens vasketøj til.

Hvad er egentlig baggrunden for denne udvikling? Hvem var de drivende kræfter bag udviklingen? Ja, lad os i det efterfølgende forsøge at tegne et billede heraf i store træk efter materiale, der velvilligst er tilsendt os fra det store verdenskendte firma General Motors, som til i dag har bygget langt over 20 000 diesel-elektriske lokomotiver, hvoraf størsteparten er af typen MY, som kører her i landet.

Den første motorvogn med elektrisk transmission bygget til anvendelse på sidebanerne i USA blev konstrueret omkring 1910, og motoren var en firetakts benzinmotor.

De største vanskeligheder at overvinde for disse vognes vedkommende var foranlediget ved motorens tilbøjelighed, når vognen kørte over et skinnestød, idet motoren da kom ud af takt, hvorfor der måtte findes frem til en speciel »ophængning« af denne.

Leverandøren af vognene var det store amerikanske firma General-Electric, som dog senere ophørte med leverancen heraf for at beskæftige sig med opgaver på andre områder. Andre firmaer påtog sig leverancen, og her skal nævnes firmaet Electro-Motive, der i 1923 var nået til efter et målbevidst arbejde at konstruere en firetakts benzinmotor med en ydeevne på 175 hk.

Udviklingen fortsatte, og efter at have nået et bestemt stadium begyndte man så småt at tænke på, at disse motorvogne kunne kobles sammen og derved anvendes på hovedbanerne, og i 1930 kørte det første, hvad vi forstår ved lyntog, ud på hovedlinien.

Det blev en absolut succes, og det skal nævnes, at dette motortog kørte daglig lige til 1950, hvor det blev afløst af et større og hurtigere tog, der fremførtes af et diesel-lokomotiv.

1930 blev iøvrigt mærkeåret med hensyn til motorens anvendelse indenfor jernbanedriften, og begivenhederne i dette år bevirkede, at helt nye perspektiver dukkede frem. For

det første var benzinprisen efterhånden steget til en sådan højde, at konstruktørerne indenfor motorbranchen begyndte at se sig om efter billigere motorbrændstof, og ganske naturligt blev opmærksomheden henledt på dieselmotoren, som kunne bruge betydelig billigere brændselolie end benzin. Et yderligere incitament til at forbedre økonomien var dette, at de store jernbaneselskabers indtægter daledede betydeligt, eftersom virkningerne af den voldsomme økonomiske depression, der var sat ind i 1929, begyndte at brede sig. Overalt indenfor store virksomheder, ikke alene i USA, men over hele verden, begyndte man at lede med lys og lygte efter midler, der kunne give virkelige besparelser, og her dukker så det diesel-elektriske lokomotiv op som afløser for damplokomotivet.

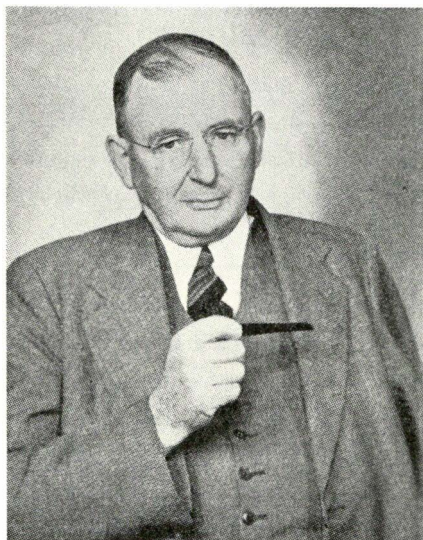
Ydermere skete der i september 1930 det, at General Motors, som ikke tidligere havde beskæftiget sig med bygning af lokomotiver, men hvis folk var langt fremme med konstruktionen af en totakts dieselmotor, overtog Electro-Motive, firmaet, der som tidligere nævnt i sin tid var startet med det ene formål at bygge motorvogne til banerne.

Med General Motors dygtige teknikere og meget store midler stillet til rådighed kom der nu virkelig gang i forsøgene med totakt dieselmotoren, og det er ikke nogen hemmelighed, selv målt efter amerikanske forhold, at disse forsøg ikke var billige, samt at de kostede ikke så lidt hovedbrud for de mennesker, der var beskæftiget dermed.

Et af de problemer, der skaffede teknikerne store vanskeligheder at overvinde, var brændstofpumperne. Det viste sig gang på gang, at pumperne var gode nok i teorien, men i praksis svigtede de, og det mål teknikerne havde sat sig, nemlig at konstruere en driftsikker otte-cylindret totakt motor med en ydeevne på 600 hk. blev endelig opnået efter mange genvordigheder.

Mændene bag udviklingen.

En af de mænd, der var utrættelig og ikke undte sig hvile og ro i denne periode, var Richard Dilworthy, som



Richard M. Dilworthy.

var en type noget ud over det almindelige, hvorfor han fortjener at blive omtalt noget nærmere.

Dilworthys skolegang som barn strakte sig over siger og skriver en halv dag, og trods hans meget store tekniske viden har han aldrig fået nogen form for undervisning på et universitet. Faderen var lægprædikant og som sådan rejste han rundt i Nordamerika og prædikede for farmere samt fiskere. Moderen var tilføjede skolelærerinde, og det blev hendes opgave at undervise sine egne børn, så det forklarer, hvorfor Dilworthy kun opnåede at gå i en rigtig skole en halv dag. Det gik forøvrigt til på den måde, at faderen fik et mindre embede ved en kirke i en lille by i staten New York, og forældrene fandt det da rigtigt at sende Richard i byens kommuneskole.

Det gik ikke så godt; Richard kom til at sidde ved siden af en dreng, som efter en times tids forløb begyndte at gøre nar ad hans udtale af det engelske sprog, og det slap sidemanden ikke så godt fra. I frikvartret tog Richard hævn med det resultat, at læreren tog parti for sidemanden, formodentlig for gammelt bekendtskabs skyld, og stak Richard et par flade, hvorefter denne tog sine bøger og madæske og vandrede ud af skoleporten, færdig med regelmæssig skolegang for resten af sit liv. Hjemmet forlod han også for at tage tilfældigt arbejde rundt omkring i USA, og siden sit fjortende år har Dilworthy klaret sig selv, og det kan ikke bestrides, at han har klar sig temmelig godt.

Ualmindelig gode evner var han selvfølgelig i besiddelse af, og dette parret med et praktisk håndlag førte ham frem. 19 år gammel gik han frivilligt ind i den amerikanske marine, og her vakttes hans interesse for elektroteknik. Her var noget, der talte til hans fantasi, og det var et felt, som måtte kunne udnyttes på mange områder.

Efter at være hjemsendt fra marinen i maj 1909 fik han efter at have været beskæftiget et års tid i et automobilfirma arbejde hos General-

Electric, og for første gang i sit liv så han da en benzinelektrisk motorvogn.

Et af de karakteristiske træk hos Dilworthy i disse år var det, at han aldrig generede sig for at smide jakken og smøge skjorteærmerne op, hvis tingene ikke ville makke ret, og den egenskab fik han ofte brug for i sit arbejde hos General-*Electric*.

Efterhånden havde firmaet leveret 85 af disse motorvogne til forskellige jernbaneselskaber, og en betingelse ved leveringen var, at en af firmaets folk skulle undervise lokomotivpersonalet i vognens virkemåde samt behandlingen under kørselen. Det var et job, der passede Dilworthy. Han fik derved en masse erfaring, og dette i forbindelse med et ivrigt studium af fyldestgørende håndbøger gjorde, at han efterhånden blev en første klasses ingeniør.

En anden af de mænd, der også bør nævnes, når talen er om pionererne indenfor bygning af diesellokomotiver, er Hal Hamilton, som også er en mand af en usædvanlig støbning.

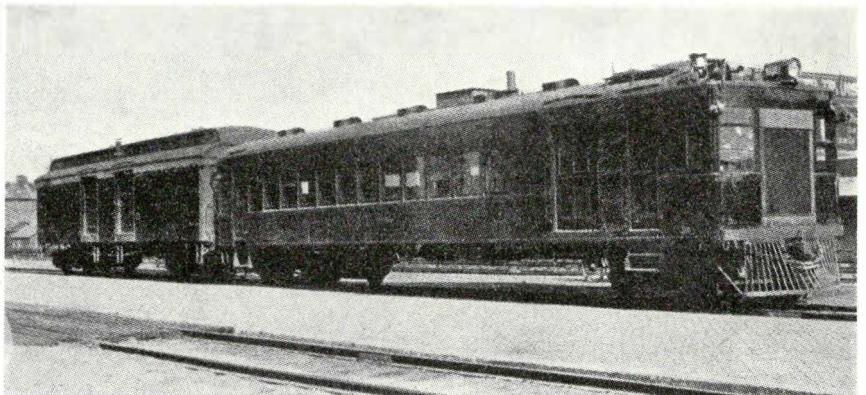
Hamilton var forældreløs siden sit 3. år, og han blev opdraget først hos sin bedstefar, og da denne døde hos en tante, der ejede en farm beliggende i den nordlige del af Californien. Lige fra han kunne begynde at skelne var han interesseret i alle former for mekanik, og særlig damptærskværket, som brugtes på farmen, samt lokomotiverne, der trak togene, som hver dag passerede temmelig nær hans tantes farm, vakte hans interesse. Denne interesse var forøvrigt en arv fra faderen, som havde været en dygtig håndværker, der i sin levetid havde anvist nye forbedrede metoder

af stor økonomisk værdi ved bygning af savværker.

Unge Hamilton var i sine eksperimenter og forsøg, der i almindelighed foregik i tantens køkken, kommet så vidt, at han havde fået lavet en lille »dampkedel« ud af en stor konserverdåse, og med denne primitive kedel som kraftkilde fik han forskelligt legetøj til at virke efter dets hensigt. Hal havde ikke i sine tanker, at der var noget, der hed en sikkerhedsventil, og en dag, da en kineserkok fra farmen betaget stod og betragtede, hvad Hal formåede med sin primitive dampkedel, fløj denne pludselig i luften med et enormt brag, og skoldende vand og damp fór rundt i køkkenet. Kineserkokken havde fået nok. Han gik ind på sit værelse og pakkede sit tøj. Det var vist bedst at forsvinde, thi hvem vidste, hvad de »hvide djævl« kunne finde på senere hen.

Denne begivenhed overbeviste Hal om, at der uden tvivl var et betydeligt hul i hans viden, men interessen for mekanik blev ikke mindre af den grund, og en dog forlod han farmen for at søge arbejde ved jernbaneselskabet »Southern Pacific«, først som altmuligmand og senere som lokomotivfyrbøder.

Efter nogle års forløb fik Hamilton lov til at køre som lokomotivfører på en rangermaskine, og i sine bestræbelser for at sætte sig ind i damplokomotivets virkemåde kom han til den erkendelse, at han også måtte lære den komplicerede teknik, som er forbundet med konstruktion af et lokomotiv. Han logerede ved den tid hos en pensioneret professor i matematik, og efter aftale med denne fik han faste ugentlige lektioner, der



Det første *Electro-Motive*-lokomotiv, leveret i 1924.

naturligvis var ham til stor nytte senere i livet.

Dilworthy og Hamilton kom senere til at arbejde sammen, og disse to mænd, som ikke havde gennemgået nogen højere form for uddannelse på universitet eller læreanstalt, udførte i fællesskab et meget dygtigt arbejde, som må aftvinge alle den dybeste respekt.

En af Dilworthys udtalelser, som han ofte brugte under sit arbejde med konstruktionen af et dieselelektrisk lokomotiv, var denne, at det vigtigste ved bygningen af et sådant lokomotiv var at konstruere det så simpelt, at enhver jævn begavet mand kunne sætte sig ind i dets tekniske virkemåde og at en eller anden uregelmæssighed under driften skulle kunne afhjælpes af lokomotivføreren blot ved at trykke på en knap eller dreje et håndtag. Denne i sin jævnhed fornuftige udtalelse tjener Dilworthy til stor ære, og man må uvægerlig også tage sin hat af for en mand, der er nået så langt i livet, og hvis teoretiske viden er hentet i håndbøger.

Mange andre dygtige mænd har selvfølgelig spillet en rolle ved konstruktionen af dieselelektriske lokomotiver, men når disse to fortjener en nærmere omtale, skyldes det dels deres usædvanlige livsløb og dels deres fremragende indsats.

Dampmændenes skepsis overvindes.

Som omtalt tidligere gik General Motors i 1930 helt og fuldt ind for konstruktionen af et dieselelektrisk lokomotiv, der såvel i trækkekraft som hastighed kunne afløse de store damplokomotiver.

Disse var efterhånden nået op på en vægt af cirka 450 tons for at tilfredsstille krav om trækkeevne og hastighed, og det er givet, at der ved store hastigheder fremkom et enormt tryk på skinnerne, når en sådan kæmpe kom kørende, og alene vedligeholdelsen af banelegemet var en betydelig udgiftspost på banernes regnskaber.

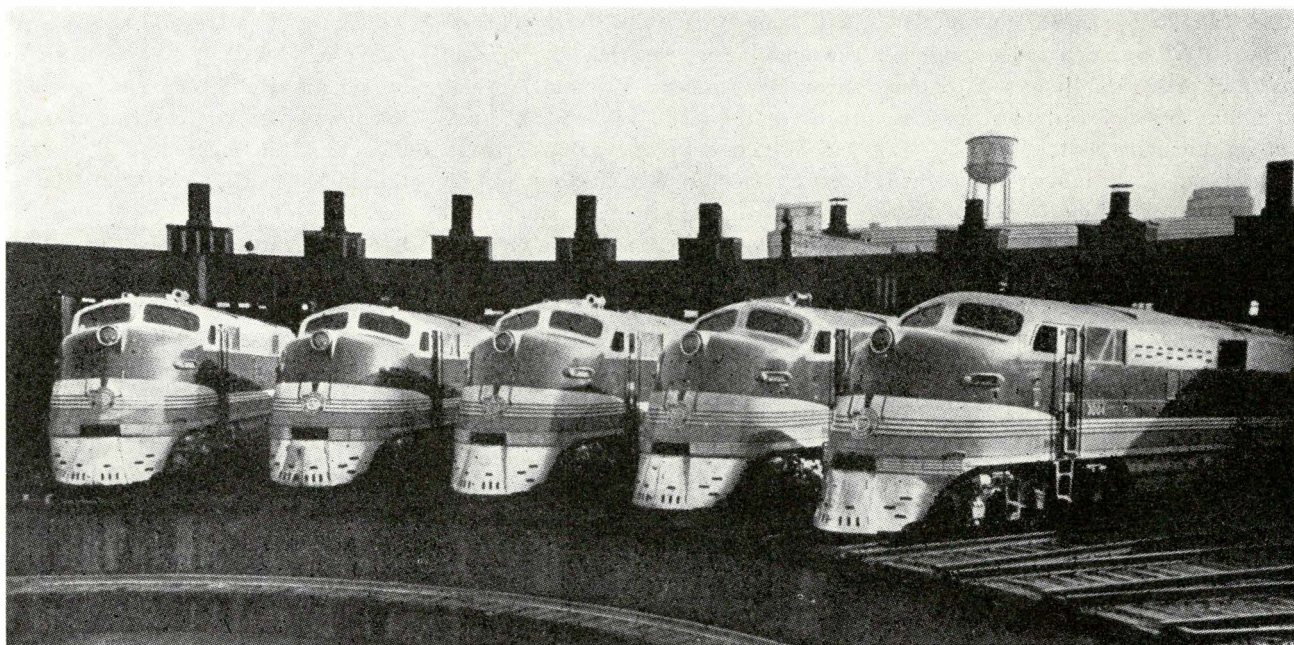
Nu var forholdet i begyndelsen det, at ikke alle tenikerne var så begejstret for diesel-lokomotivet, som General Motors folk var. De førstnævnte holdt på, at hvis man ikke kunne bygge et enkelt diesel-lokomotiv, der kunne præstere det samme som et damplokomotiv med hensyn til trækkeevne, så var de ikke værdige til at anvende ved banerne.

Dilworthy tog denne udfordring op, og han gik til sagen med overbevisningens glød, der ikke blev kølnet af, hvad de de andre sagde eller mente. I sine argumenter for dieselmotorens overlegenhed anvendte han udtryk og vendinger, som ville have været lidet egnede til brug i en søndagsskole – sproget og tonen i flåden,

hvor han havde gjort tjeneste i 4 år, var ikke helt gået ud af hans erindring, men resultatet blev til slut, at dampmændene bøjede sig, omend efter mange betænkeligheder.

Det var Dilworthys påvisning af, at det ikke var nødvendigt med et enkelt diesel-lokomotiv med så mange hestekræfter, som et af de store damplokomotiver kunne udfolde. Nej, man skulle højst gå til at anvende et diesel-lokomotiv, der præstere ca. 1700 hk, og havde man brug for mere trækkekraft, kunne disse lokomotiver sammenkobles med stor økonomisk fordel for banerne. Det var et argument, der ikke var til at komme udenom, og når hertil kom, at det store problem med hensyn til vandforsyningen af damplokomotiverne blev fuldstændig bortelimineret, er det forståeligt, at dampmændene måtte bøje sig.

Den sidste krig gav Dilworthy helt og fuldt ret i hans argumentation. Efter Pearl Harbour blev produktionen i USA af krigsmateriel sat på højeste gear, og ganske naturligt blev der samtidig stillet meget store krav til transportvæsenet, og det siger sig selv, hvilken betydning det havde, at hvor der tidligere anvendtes 7 å 8 damplokomotiver på skift til fremførelse af et stort godstog over en bestemt strækning, der kunne man nu nøjes med et antal sammenkob-



Klar til arbejdet i 1939.

lede diesel-lokomotiver, der kørte toget fra begyndelsen til vejs ende uden noget stop.

Dieselmaskinen har distanceret dampmaskinen ved banerne, og hvad det næste bliver, ved menneskene

ikke. Var det os beskåret at kunne løfte blot en flig af det tæppe, der dækker fremtiden, ja, da er det muligt, at menneskene ville få ting at se, der ville vække endnu større forbauselse, end da det sovevognslig-

nende dieselektriske lokomotiv afløste det stolte damplokomotiv, der, når det kom brusende gennem landet, har glædet så mange såvel børn som voksne i næsten hundrede år.

S. S.

Rettelser til ordre A

Flyttegodtgørelse.

For disse bestemmelser vedkommende er der sket det, at standard flyttegodtgørelsen, der ydes til fri rådighed, indtil videre beregnes således:

For flytninger over afstande indtil 50 km 1,7 pct., for flytninger over afstande over 50 km indtil 150 km 1,9 pct.,

for flytninger over afstande over 150 km 2,1 pct. af summen af nedenstående lønningsdeles årlige beløb:

- a) Den af tjenestemanden umiddelbart før forflyttelsen (forfremmelsen) i henhold til lønningslovens § 84, jfr. §§ 87 og 88, oppebårne bruttoløn.
- b) Eventuelt pensionsgivende personligt tillæg.
- c) Det for det tidligere tjenestested (d. v. s. fra flytnings-tjenestestedet) fastsatte stedtillæg.
- d) Det for det nye tjenestested (tilflytnings-tjenestestedet) fastsatte stedtillæg. Ved den i lønningslovens § 99, stk. 7, omhandlede indflytning i eller udflytning af en anvist tjenestebolig, uden at forflyttelse foreligger, medregnes det for tjenestestedet fastsatte årlige stedtillæg kun én gang.

Endvidere er der i samme afsnit i ordre A indføjet et helt nyt stykke, der omhandler, at der i stedet for dobbelt husførelse efter de herom gældende bestemmelser kan ydes udstationeringsgodtgørelse til tjenestemænd, hvem meddelelse om uansøgt forflyttelse ikke er givet med 3 måneders varsel i tiden fra forflyttelsen og indtil 3 måneder efter varslets meddelelse. Har styrelsen af tjenstlige grunde været afskåret fra at give tjenestemanden det nævnte varsel, kan dette nedsættes, og det tidsrum, i hvilket den pågældende kan oppebære udstationeringsgodtgørelse i stedet for godtgørelse for dobbelt husførelse, nedsættes da tilsvarende.

I tvivlstilfælde forelægges spørgsmålet for generaldirektoratet.

Ferie og særlig tjenestefrihed.

Til ordre A vil også fremkomme en rettelse vedrørende ferie og særlig tjenestefrihed, dog ikke som følge af den nye lønningslov, men som resultat af en praksis, der har været fulgt i længere tid. Rettelsen er en tilføjelse til stykke 4 i ordren og lyder således:

Dersom statsbanerne ved en tjenestemand's fraværelse fra tjenesten på grund af sygdom i ferieårets to sidste måneder (subsidiært nærmest følgende april og maj måneder) har været afskåret fra at tildele ham tilgodehavende fridage, er ferie-

kravet bortfaldet med udgangen af pågældende ferieår (hhv. april og maj måned).

Såfremt det ønskes, vil den pågældende sygeperiode kunne nedskrives med et antal dage svarende til det bortfaldne feriekrav.

Uniformer.

For det lokomotivpersonales vedkommende, der får udleveret uniformsgenstande, ændres distinktionerne i huen og på jakkekraven kun for lokomotivfyrbødernes vedkommende, idet disse får 3 laurbærblade, medens lokomotivførerne bibeholder 5 og elektroførerne 4.

For skjorternes vedkommende bliver nedlagt i ordren, at disse kun leveres en gang i hvert finansår, normalt omkring 1. oktober, og da omfattende samtlige skjorteleveringer, som forfalder i det pågældende finansår. Der leveres hver gang 2 skjorter, og disse er ensfarvede grå, enten med 2 løse flipper eller med fast flip og en ekstra til påsyning. De leveres kun i de gældende standardmål og i de almindelige forekommende numre.

De stofkvaliteter, der tidligere udleveredes til lokomotivpersonalet, ændres der ikke ved, men med hensyn til huen er fremkommet et forslag, som hovedbestyrelsen har tiltrådt. Forslaget går ud på, at skyggen skal udføres af et bedre materiale samt at selve faconen ændres. Denne kommer til at minde om den hue, vore medlemmer køber, når de ved oprykning til 15. lønningsklasse bliver selvbeklædere. Endvidere vil den lille snor, der sidder oppe under pulden, forsvinde; snoren tjener som en form for kategorimærke, for maskintjenestens vedkommende blå, og den forsvinder som et led i forenklingen af hele uniformsleveringen. Som et yderligere led heri vil også sommerhuen bortfalde, et forslag, som hovedbestyrelsen var noget betænkelig ved, idet ikke så få af vore medlemmer har foretrukket denne hue, formodentlig fordi den føles lettere end vinterhuen. Imidlertid viste det sig ved en nøjere undersøgelse, at hele vægtforskellen mellem en sommer- og vinterhue var 10 gram, så der findes altså intet reelt grundlag for at bibeholde huen med satinstof i pulden. Vi vil i den forbindelse oplyse, at huer af den nye facon ikke vil blive udleveret omgående, statsbanerne ligger med et lager af gammel model, og de skal selvfølgelig udleveres, før nyordningen kan begynde at virke.

For de lokomotivførere, der er selvbeklædere, vil der blive givet tilskud til uniform efter de regler, som hidtil har være gældende, nemlig ved første anskaffelse af uniformsbeklædningen eller enkelte dele af en sådan $\frac{3}{4}$ af anskaffelsessummen og ved alle senere leveringer $\frac{1}{2}$ af denne.

Adressefortegnelse

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
1 Kbhvn. Gb.	G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, 2., København V. Telf Hilda 1152.	P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Telf. Asta 3093.
3 Helgoland	B. V. Olsen, Thyregodsvej 24, 3. tv., Valby. Telf Valby 6005.	E. E. Sørensen, Læstedet 10, Valby. Tlf. 30 16 18.
5 Roskilde	Egon D. Hansen, J. P. Hansens Vej 14.	C. H. Andersen, Prins Buris Vej 33.
7 Helsingør Hillerød	P. F. O. Frederiksen, Chr. Rasmussens Vej 23 st. S. A. Botling, Skovgærdet 25, 1.	E. Barfod, Ingemannsvej 6.
9 Næstved	O. E. Søltøft, Rosenvej 3, st.	V. M. Kantsø, Erantisvej 1 D.
11 Gedser Nykøbing F.	C. B. S. Nielsen, Øster Allé 13. C. B. Stub Jørgensen, Orupgårdsvej 32, st. th.	H. Bahne Larsen, Langgade 30.
13 Kalundborg	T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.	P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.
15 Slagelse	J. M. Hansen, Enghavevej 40.	A. Egegaard, Vestergade 13.
17 Korsør	E. P. R. Jensen, Linde Allé 52, 1.	P. V. Jensen (Melbye), Svendstrup pr. Korsør.
19 Nyborg Assens	S. A. Jensen, Ludv. Hansens Vej 14 B. Telf. 1728. J. J. Birkbo, Strandgade 8, st.	N. T. Christensen, Provst Hjorts Vej 2. Telf. 1506.
21 Fredericia Vejde Kolding Lunderskov	S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4. Telf. 1536. Aage Bentsen, Arvadvej 11, Brande. H. K. Pedersen, Fyensvej 55. A. V. Jørgensen, Bakken.	P. M. Frandsen, Villa »Cassa«, Elmevej 18.
23 Padborg Abenrå Haderslev Tinglev	G. E. Traczyk, Tjørnevej. S. E. Schou, Tøndervej 123, 1. E. S. L. B. Frederiksen, Moltrupvej 38. H. Jessen, Birkevej.	E. A. Sterll, Tjørnevej.
25 Sønderborg	R. U. Andersen, Friheds Allé 31, 1.	P. A. Overgaard, Gartnervænget 9, st.
27 Tønder	Otto Berner, Krumom 2.	J. L. J. Christensen. Widingherredsgade 4.
29 Esbjerg Skjern	C. M. Clausen, Storegade 73, st. A. C. Knudsen, Pile Allé 20.	A. K. Berg, Peter Gydes Vej 28.
31 Struer Ringkøbing Thisted	E. Tandrup, Ølbyvej 40, 2. tv. M. Gregersen, Kronager 8.	Aa. Lund, Struergårdvej 14.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
33 Frederikshavn	C. B. Jensen, »Dalny«, Falkevej.	H. Lund, Lindegårdsvej 23.
35 Ålborg	S. K. Jensen, Saltholmsgade 4, 2. Telf. 29941.	L. B. Gregersen, Bejsebakken 57.
37 Randers Langå	A. H. Momme, Viborgvej 30, 2. J. A. Pedersen, Vestergade 16.	F. V. P. Hvam, Mariagervej 36 a, 1.
39 Århus Horsens Skanderborg	E. G. Appel, Tietgens Plads 9, 3. Telf. 29546. E. Jørgensen, Claus Cortsens Gade 11, 4. E. Bondrup, Skanderupgade 26.	K. E. Friis, Bethesdavej 14, 1. Telf. 6 93 48.
41 Viborg	E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	O. Jensen, Mathiasgade 35.
43 Brande Silkeborg	H. Simonsen, Stationsvej 8. J. K. Bentsen, Rolighedsvej 3, 1.	H. C. Hansen, Ørbækvej 2.
47 Odense Fåborg Svendborg	P. A. L. Jørgensen, Munkersvej 6, 1. th. Telf. 15909. H. A. B. Pedersen, Peter Hansens Vej 14. E. Larsen, Tvedvej 62.	N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
53 Herning	Aage Lauridsen, Kastanie Alle 19, 1.	F. J. A. Olsen, Grundtvigsvej 62, 1.
45 Enghave	N. O. A. Dinesen, Klokkerhøjen 8, 4., Københav NV.	H. B. Henningsen, Michael Beringsvang 1, st., Hvidovre.
2 Kbhvn. Gb.	K. M. Nielsen, Tranevænget 4, 1. tv. Glostrup. Telf. 96 23 65.	K. Ravn, Hellerupvej 39, Hellerup. Telf. Helrup 2073 x.
6 Roskilde	B. V. Pedersen, Holbækvej 18, 1.	H. J. V. Hvid, Holbækvej 8, st.
8 Helsingør	J. C. Stenderup, Stubbedamsvej 7 a, 2. tv.	A. B. Hansen, Sct. Annagade 53 a, 1.
10 Næstved	K. Jakobsen, Erantisvej 1 C, 2. tv.	P. E. H. Nielsen, Kærmindevej 7, 1. th.
12 Gedser	K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsens Gade 11, Nykøbing F.	E. C. Hansen, Erik Schødtes Gade 3.
14 Kalundborg	K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 2.	S. S. Nielsen, Grethes Alle 5.
16 Slagelse	M. B. Sørensen, Bagervænget 120.	H. Kristensen (Klørup), Valbyvej 40, 1.
18 Korsør	B. K. Christensen, Linde Allé 59, st. tv. Telf. 1371.	K. A. Bagger, Linde Allé 27.
20 Nyborg Assens	Arne Højsgaard, »Rødby«, Rosilde mark, Lamdrup. O. H. Hansen, Ny Adelgade 39, st.	B. Jessen, Provst Hjorts Vej 12, 1.
48 Odense	F. J. Hansen, Vilh. Kyhns Vej 32.	V. Olsen, Rolf Krakes Vej 50, st. tv.
22 Fredericia	P. H. Andersen, Ørnevej 6.	R. G. Holm, Ørnevej 11.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
24 Padborg Abenrå Haderslev	M. K. Nielsen, Tjørnevej 7, 2. th. H. P. Møller, Engvejen 1, 2. th. P. C. Weber, Bellahøjvej 14.	E. A. Sturm, Tjørnevej.
26 Sønderborg	C. A. R. Kludt, Tjørnevænget 5.	C. A. R. Kludt, Tjørnevænget 5.
28 Tønder	P. E. Sørensen (Frøslev), DSB maskindepot.	P. E. Sørensen (Frøslev), DSB maskindepot.
30 Esbjerg	L. Willumsgaard, Nørregade 2.	C. V. Sørensen, Th. Dahls Vej 11, 2. tv.
32 Struer	L. S. Andersen, Ølbyvej 58.	K. R. Christensen, Ringgade 152.
34 Frederikshavn	Finn C. Christensen, Skansegade 27.	Kaj H. Olesen, Lindegårdsvej 21.
36 Alborg	P. G. Pedersen, Konvalvej 9.	K. P. J. Astorp, Sønderbro 7.
38 Randers	N. S. G. Christensen, Baldersvej 11.	Orla Petersen, Jyllandsgade 6, st.
40 Århus	N. K. Jensen, Silkeborgvej 19, 2. Telf. Århus 22062.	G. E. Nielsen, Bernstorffsvej 56, Viby J.
42 Viborg	H. Christensen, Nørresøvej 16, 1.	T. Madsen, Sønder Allé 16, 1.
44 Brande	G. F. Dahl, D. S. B.s remise.	G. S. Hansen, P. Sabroes Allé 14.
54 Herning	S. A. O. Bigum, Nørregade 62, 1.	M. B. Pedersen, Fynsgade 71, 1.



Tak

Hjertelig tak for udvist opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum.

N. Juul Christensen, Pontoppidansvej 29, 1, Helsingør.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-10-58.

Lokomotivfører (15. lkl.):

J. H. Sørensen, Padborg, til Fredericia.

Hjertelig tak for venlig deltagelse samt for fanens tilstedeværelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører C. M. Christiansens begravelse.

Helene Christiansen, Fredericia.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

E. M. Marcussen, lokomotivfører, Struer.

Navneændring

Hovedbestyrelsen:

Lokomotivfyrbøder A. H. Pedersen, Ng., har fået navneændring til A. Højsgaard.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

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

Ansøgningskemaer kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom midt i december.

FREDERICIA

KALUNDBORG

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker

Bliv medlem - Indskud 2 kr.

Teater Restauranten

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500

Byens nye, elegante mødested

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. kl.s mejeriprodukter

»LA BELLA«

blomster- og kransforretning
anbefales de ærede medlemmer
Gothersgade 15, Fredericia 598
v. Doris Sørensen

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI [^]/_s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL [^]/_s

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIERE

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 933

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

Vi mødes hos

Agnes

Venlig hilsen
Agnes Petersen
tidligere »Fremad«

Telf. 85

Louis Nielsen

Danmarksgade 6, Fredericia
Gardiner & sengeudstyr

Leverandør til
Brugsforeningen

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre

Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesser

Jyllandsgade 16, Telf. 322

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst

Telf. 165 . Struer

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning
P. Palludansvej 4, Kalundborg 1343

Altid 1 ste Kl. Varer
Hjemmelavet Paalæg

Spis

Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen . Telf. 90

Daglig friskkærnet
Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant

CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Høvefliser, Flag-
stangsfødder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Raklev Brugsforening

pr. Kalundborg

Tlf. Raklev 21

Lev. til Feriehjemmet

»Køb det hos

Schow

lige i nærheden«

Ellede Bageri

K. E. Olsen

Raklev pr. Kalundborg

Leverandør til feriehjemmet

L. ELLING

Bog- og papirhandel

Kordilgade 17 Kalundborg Tlf. 57

Leverandør til feriehjemmet

Tag kager med hjem fra

CLORIUS Tlf. Kalundborg 187

Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine kræmmerhuse

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars,
Leverandør til Feriehjemmet.

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Handelsgartneriet

„Rosendal“

v/ Carl Petersen

Tlf. Kalundborg 145

1. kl. kransebinderi

Kai Herping-Hansen

Blomsterhandel

Kordilgade 11 . Telefon 451

Leverandør til feriehjemmet

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

Mogens Sørensen

aut. elektroinstallatør

5. NYRUP pr. KALUNDBORG

Telefon Raklev 160

Leverandør til feriehjemmet

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFORENING



AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

AARHUS

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 2 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Sig det med Blomster

✱
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150

Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

Nørregade 1

Telefon 35183 - Privat 67373

Knud

BRØGGER *Special Optiker*

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

CHR. CHRISTENSEN

Stenhuggeri og marmorværk ½ - Frederiksgade 26-30 - Aarhus 20720

Stort udvalg i gravmonumenter

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Aarhus Amtstidende



Ægte
Struer
Grovbrød

PHILIP W. HEYMAN

KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehjemmet

¾ **RONDO RADIO** *Byens største udvalg*
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04
i FJERNSYN

JERNBANEFÆRGERNES

Restaurationer

(Ronald Larsen)

STOREBÆLT

HELE AARET

Svend Gjønge Bryg



FAXE

Tower Brand

Blue Beer

Squash - Tonic - Pommac

Besøg Hotel **NYBORG STRAND**
Nyborg . Telefon 112

^A/_s **Kulimporten Dania**



*H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443*

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Nørrevoldgade 68 . København K . Telefon Central 7