

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 24 . 20. DECEMBER 1958 . 58. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



Jord-,  
Beton-,  
Jernbeton-,  
Kloak- og  
Murerarbejde  
udføres

✱

Forlang Tilbud

**Chr. Schrøder & Søn**

*Murermestre og Ingeniør M af I.*

Grønningen 3 - Haderslev - Telf. 2 26 10

**folke-antennen**

**TV - SPAR 50 % - FM**

*Se svensk TV fejlfrit*

Julegaven til hele familien.

Der findes folkeantenner til hele familien.

Demonstreres gratis  
overalt i hele Nordsjælland.

**Ring i dag: 69 09 17**

FIRMA

**OLAF M. SØRENSEN**

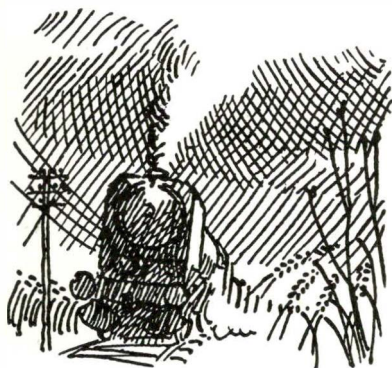
v/ Ole Laur. Sørensen - Aut. elektroinstallatør

Lindegade 40 - **CHRISTIANSFELD** - Telefon 6 12 30

*Alt til elektricitet i dejlige*

✱ **JULEGAVER** ✱

*Alle elektriske installationer udføres*



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 24 - 58. ÅRGANG

20. DECEMBER 1958

★

### Indhold:

De særlige ydelser .....	387
Nordisk nyt .....	388
Time- og dagpenge .....	389
Verdens længste jernbanetunnel	390
Bjerglokomotiver .....	391
Landsoplysningsudvalget .....	393
Privatforsikringen .....	394
DLF indbundet .....	395
Under DLF .....	395
Personalia .....	396
Medlemslisten .....	396
Nye adresser .....	396
Indholdsfortegnelse .....	397

### Forsidebillede:

En roetransport passerer over den nye ringvej i Odense.

Foto: Villy Olsen.

★

### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.

### Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.

Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## De særlige ydelser

I forbindelse med lønningskommissionen af 1954 som afsluttede sit arbejde i foråret, blev der tilbage nogle spørgsmål, som ikke blev endelig færdigbehandlet, hvorfor finansministeren umiddelbart efter den nye tjenestemandsløvs vedtagelse i folketinget nedsatte forskellige udvalg til behandling af de uløste problemer. Et af udvalgene har til opgave at udarbejde forslag til nye tjenestetidsregler, der dog næppe vil få gyldighed før fra 1. april 1961. Samme udvalg skulle beskæftige sig med antal satser og størrelsen af disse for de særlige ydelser, og denne del af arbejdet er nu tilendebragt. Som det fremgik af sidste nummer af vort blad, kom udvalget til enighed om, at de tjenestemænd, som efter tjenestemandsløven af 1958 blev placeret i den nye 7. lønningsklasse, skulle oppebære overarbejdspenge, godtgørelse for mistede fridage og natpenge efter sats A fra og med 1. april d. å., medens der skal ydes time- og dagpenge efter sats C. For vore lokomotivfyrbødere betyder dette en efterregulering af såvel køre- som natpenge, da de på grundlag af den gamle lovs bestemmelser hidtil har fået udbetalt natpenge efter sats B og kørepenge beregnet efter time- og dagpenge i sats D. På given foranledning skal vi tillige gøre opmærksom på, at de lokomotivførere, der efter 1. april er blevet forfremmet fra 12. til 15. lønningsklasse og som af en eller anden uforklarlig årsag kun fik anvist emolument svarende til 12. lønningsklasse, naturligvis vil få efterreguleringen efter satserne svarende til den lønningsklasse, de befinder sig i.

Den øvrige regulering af de særlige ydelser er nu også tilendebragt i tjenestetidsudvalget og færdigbehandlet af Lønningsrådet. Som det vil fremgå af satserne andetsteds i bladet, har man i udvalget fastholdt fire satser med sats A for 21. til 30. lønningsklasse, sats B fra 15. til 20. lønningsklasse, sats C fra 5. til 14. lønningsklasse og sats D fra 1. til 4. lønningsklasse, når det gælder time- og dagpenge, medens man for natpengenes vedkommende har fastsat en sats for samtlige lønningsklasser.

På grundlag af indhentet materiale om hotelpriiser og udgifter til kostforplejning er der ikke stillet forslag om ændring af satserne for timepenge eller for fulde dagpenge, medens det samme materiale har givet anledning til en forhøjelse af nedsatte dagpenge, nattillæg til fulde dagpenge og nattillæg til nedsatte dagpenge. Udvalget har tillige fundet anledning til at udvide dageantallet fra 3 til 4 for ydelse af tillægget til fulde dagpenge og samtidig er tidsrummet for retten til at oppebære fulde dagpenge udvidet fra 21 til 25 dage.

Efter den inddeling af lønningsklasserne i forhold til de fire satser er vore lokomotivførere i 12. lønningsklasse, samtlige elektroførere, motorførerne og lokomotivfyrbødere henført til sats C. Depotlederne, lokomotivinstruktørerne og lokomotivførerne i 15. lønningsklasse er henført til sats B.

Med henvisning til, at de ubehageligheder og den ekstra belastning, nattjenesten påfører den enkelte tjenestemand, bør vurderes ens, er et flertal i udvalget enige om - det er senere



## Ny færgeforbindelse mellem Norge og Danmark

Den 14. december kunne embedsmændene ved Norske Statsbaner og Danske Statsbaner glæde sig over en ny jernbanefærgeforbindelse mellem Norge og Danmark. Efter mange års forhandlinger med stadige afbrydelser og hindringer den sidste ved den anden verdenskrigs udbrud og 5 årig varighed er man nu kommet så vidt, at arbejdet med tilfredsstillende færgelejer er tilendebragt i Christianssand og Hirtshals, så man foruden den hidtidige persontrafik mellem Norddanmark og Sydnorge nu også kan overføre jernbanevogne. Overførselskapaciteten er ikke særlig stor, idet man højst kan regne med at medbringe 6 à 7 godsvogne, men på grundlag af den interesse der er for ruten også i det sydlige udland, kan den nu påbegyndte færgetrafik måske i tiden fremover blive af endnu større format.

Ruten betjenes af M/F »Skagen«, der med en maksimalhastighed af 18 knob kan medtage 700 passagerer og råder over 170 køjepladser. Der er normalt plads til 65 à 80 automobiler eller 6 toaklede godsvogne, 2 busser og 42 automobiler.

## NJU

Sekretariatet i Nordisk Jernbanemand's Union har været samlet til møde i København den 4. og 5. december. Et nedsat udvalg indenfor sekretariatet, der har beskæftiget sig med særlige lokomotivmandsspørgsmål, havde dagen før møde samme sted. På sekretariatsmødet blev iøvrigt drøftet løn- og tjenestetidsforhold i de enkelte lande, ligesom man indgående behandlede den faglige og politiske krise i Finland.

tiltrådt af Lønningsrådet – at der bør være en fælles sats for nattimebetaling. Denne er fastsat til kr. 1,15 pr. time, hvilket svarer til en forhøjelse af den tidligere sats A på 8 øre og den tidligere sats B på 42 øre.

For overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage fastsættes som hidtil 2 satser, men også her sker der en ændring af henførelsen af lønningsklasserne i forhold til satserne. Sats A gælder for fremtiden for 5. til 12. lønningsklasse og sats B fra 1. til 4. lønningsklasse. Som tilfældet har været for time- og dagpengene, skal lokomotivfyrbøderne her oppebære samme satser som lokomotivførerne i 12. lønningsklasse og elektroførerne. Overarbejdsbetaling for de af vore medlemmer der er placeret i 15. og 18. lønningsklasse afregnes efter den midlertidige betalingsordning, hvor satserne ligger noget højere, end de der er anført i skemaet andetsteds i bladet.

For dyrtidsreguleringen af de forskellige særlige ydelser er der foreslået, at satserne reguleres med en portion for hver 12 points, pristallet stiger udover 424 eller falder under 435.

Reguleringstillægsportionernes størrelse opretholdes uændret med undtagelse af de portioner, hvormed overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage reguleres, idet størrelsen af disse portioner for så vidt angår overarbejdspengene fastsættes til 17 øre for sats A og 15 øre for sats B. For godtgørelsen for mistede fridage fastsættes portionerne til 1,36 kr. for sats A, 1,20 kr. for sats B. Ved første regulering i opadgående retning skal forhøjelsen af overarbejdspengene dog kun udgøre 9 øre for sats A og 7 øre for sats B. Godtgørelsen for mistede fridage 72 øre for sats A og 56 øre for sats B. For natpengenes vedkommende fastsættes reguleringsportionerne til 3 øre svarende til størrelsen af den hidtil gældende reguleringsportion for den hidtidige højeste natpengesats.

For at undgå misforståelser gør vi opmærksom på, at de nye satser som her er omtalt har gyldighed fra 1. december d. å., medens den efterregulering der tilkommer lokomotivfyrbøderne og enkelte lokomotivførere i 15. lønningsklasse har virkning fra 1. april d. å.

\*

Hermed er denne del af tjenestetidsudvalgets arbejde tilendebragt med et efter vor opfattelse akseptabelt resultat. Tilbage på udvalgets bord ligger arbejdet med opbygning af tjenestetidsregler, der kan tilpasses den nye tids krav til tjenestemændene, og selvom der endnu hengår en rum tid, før et forslag kan være færdigt, stiller vi de bedste forhåbninger til også her at opnå et slutresultat, der kan tilfredsstille alle tjenestemandsgupperne.

Også udvalget vedrørende reguleringen af pensionen for pensionister afskediget før 1. april 1958 er i fuld aktivitet, og efter det kommissorium finansministeren har udstedt, skal arbejdet hermed være tilendebragt, så et lovforslag kan foreligge i folketinget inden 1. april 1959. Vi ved, der er mange af vore gamle pensionister, som spændt venter på det endelige resultat, og så snart det foreligger, skal vi her i bladet redegøre nærmere herfor.



# Ændring i time- og dagpengesatser m. v.

## I. Time og dagpenge.

1) Der fastsættes som hidtil 4 satser, og de forskellige lønningsklasser indgrupperes på satserne således:

Til sats A	henføres	21.-30. lkl.
» sats B	»	15.-20. lkl.
» sats C	»	5.-14. lkl.
» sats D	»	1.- 4. lkl.

2) Satserne for nattillæg til fulde dagpenge, nedsatte dagpenge og nattillæg i nedsatte dagpenge forhøjes således:

	Nuværende sats	Foreslået forhøjelse	Ny sats
<i>Nattillæg til fulde dagpenge.</i>			
Sats A	16,00 kr.	1,75 kr.	17,75 kr.
» B	14,05 kr.	1,55 kr.	15,60 kr.
» C	12,40 kr.	1,35 kr.	13,75 kr.
» D	11,25 kr.	1,25 kr.	12,50 kr.

### *Nedsatte dagpenge.*

Sats A	19,25 kr.	0,60 kr.	19,85 kr.
» B	17,10 kr.	0,50 kr.	17,60 kr.
» C	15,45 kr.	0,45 kr.	15,90 kr.
» D	14,30 kr.	0,35 kr.	14,65 kr.

### *Nattillæg i nedsatte dagpenge.*

Sats A	5,65 kr.	0,35 kr.	6,00 kr.
» B	4,85 kr.	0,30 kr.	5,15 kr.
» C	3,90 kr.	0,25 kr.	4,15 kr.
» D	3,25 kr.	0,20 kr.	3,45 kr.

3) Tillægget til fulde dagpenge for 1., 2. og 3. dag samme sted udvides til at gælde også 4. dag samme sted.

4) Det tidsrum, hvori fulde dagpenge kan oppebæres, udvides fra 21 dage til 25 dage.

5) Den i lønningslovens § 98, stk. 10, omhandlede godtgørelse til tjenestemænd, der arbejder ude, men som ikke kan få time- og dagpenge, forhøjes fra 2,25 kr. pr. dag til 2,50 kr. pr. dag.

## II. Overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage.

1) Der fastsættes som hidtil 2 satser, hvortil henføres følgende lønningsklasser:

Til sats A	henføres	5.-12. lkl.
» sats B	»	1.- 4. lkl.

2) Satserne forhøjes således:

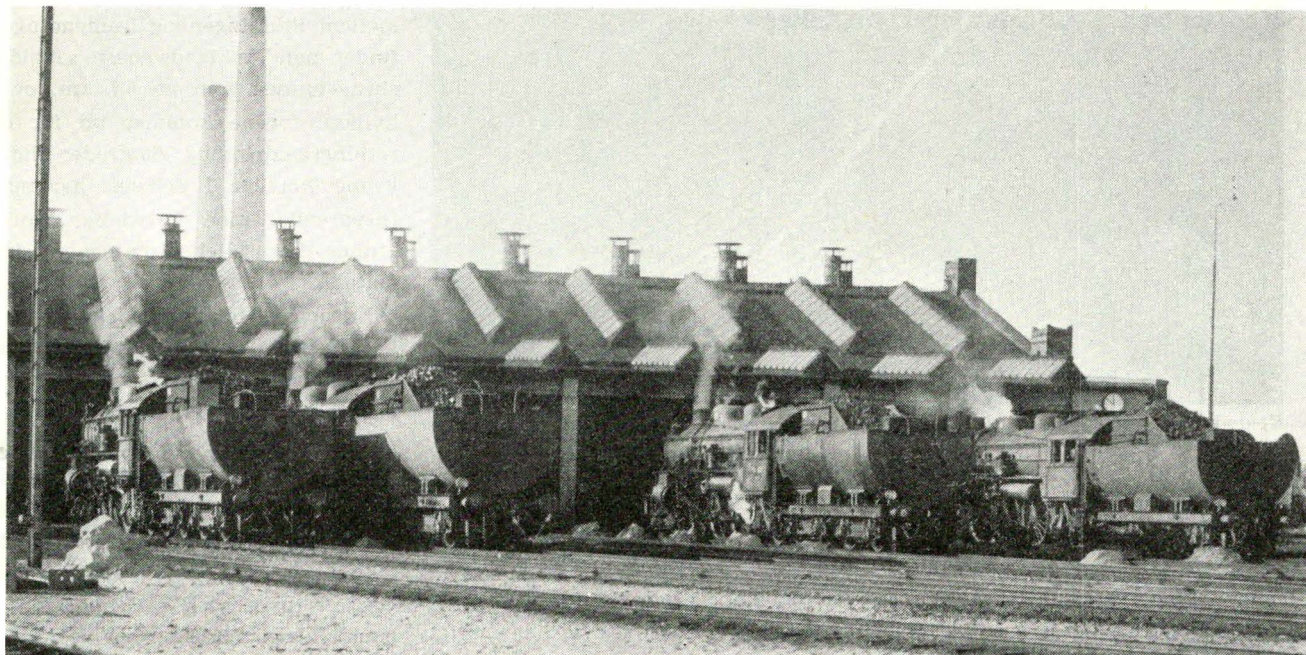
	Nuværende sats	Foreslået forhøjelse	Ny sats
<i>Overarbejdspenge.</i>			
Sats A	6,48 kr.	1,07 kr.	7,55 kr.
» B	5,83 kr.	0,56 kr.	6,39 kr.

### *Godtgørelse for mistede fridage.*

Sats A	51,84 kr.	8,56 kr.	60,40 kr.
» B	46,64 kr.	4,48 kr.	51,12 kr.

## III. Natpenge.

1) Der fastsættes een sats på 1,15 kr. pr. time, gældende for alle til natpenge berettigede tjenestemænd.



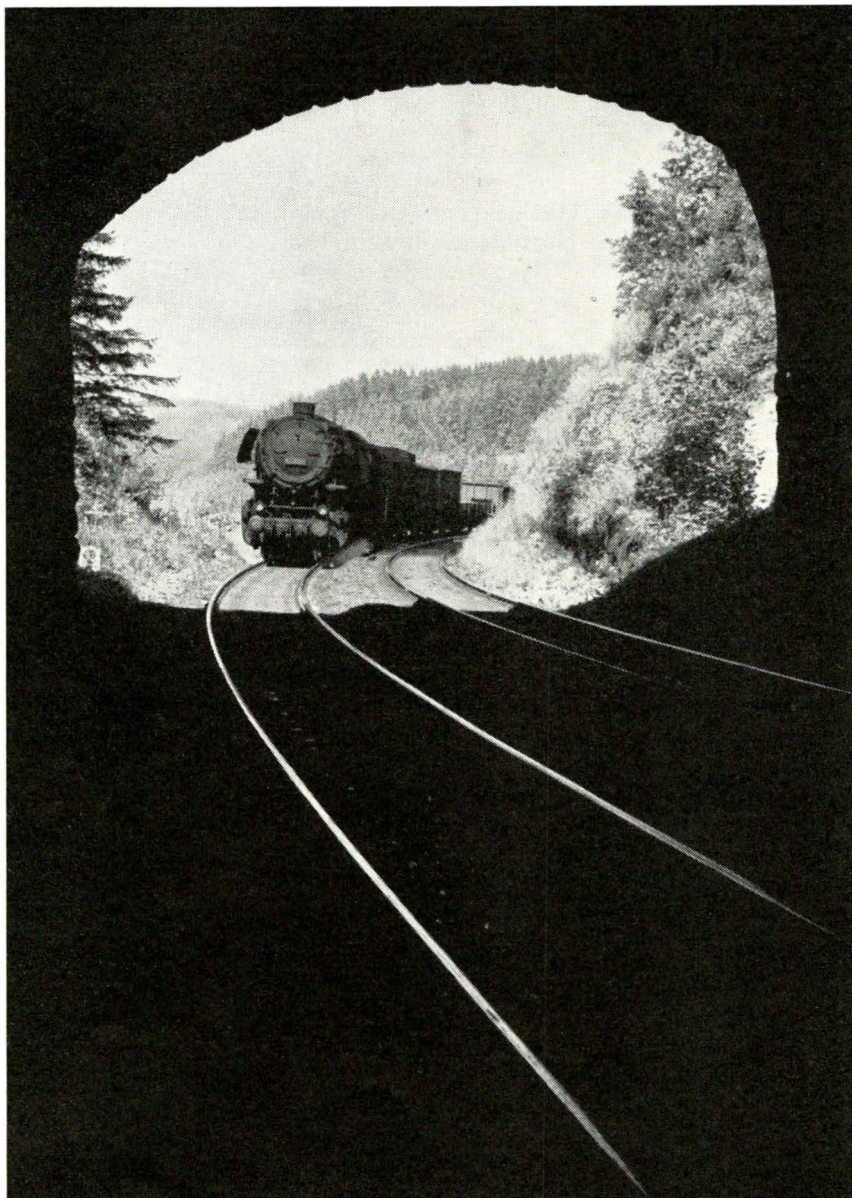
*Om få dage »køres det gamle år i hus! —*

*Hovedbestyrelsen og redaktionen ønsker medlemmerne og bladets øvrige læsere  
GLÆDELIG JUL OG GODT NYTÅR*



# Verdens længste jernbanetunnel – selvfølgelig i USA.

Men Schweiz ligger godt i løbet med de to efterfølgende og bygger nu en tredje hårdt tiltrængt til Italien



*Et godstog er her i det maleriske Schwarzwald på vej ind i en af denne egns mange tunneler.*

Der har altid været noget dragende og mystisk over store jernbanetunneler sprængt dybt nede og gennem vældige bjerges massiver. Det giver et lille gys i mange rejsende, når togene kører ind i det gabende sorte hul, og man mærker temperaturændringen udenfor ved, at wagonnerne ruder dugges eller ligefrem overtrækkes med et gråt rimlag, når man

befinder sig dybt inde i bjerget. Samtidig hengiver de rejsende sig uvilkaarligt til refleksioner over, hvilke kræfter, der i årevis har måttet sættes ind for at bygge en sådan tunnel, hvad arbejdet har kostet af summer og menneskeliv – og samtidig beundring over ingeniørernes kunnen.

I vore broderlande findes nok jern-

baneanlæg, som imponerer og må af-tvinge respekt, i de nordlige bjergfyldte egne, og både Norge og Sverige har jernbanetunneler, men det er dog sydpå, at disse kommer op på de helt store mål. Vesttyskland har således sammenlagt 210 km tunnel på sine banestrækninger. Den længste tunnel ligger ved Cochem, på strækningen fra Koblenz til Trier, forresten en af de skønneste banelinjer, som den bugter sig og følger nøje Mosel-flodens løb. Cochem-tunnelen er 4,2 km lang, men også andre steder i Vesttyskland er der lange banetunneler, og af disse må især nævnes den 3,6 km Schlüchtern Tunnel i Hessen og den 1,2 km lange Milseburg Tunnel ved Rhön.

Hertil kommer en mængde andre, men mindre tunneler med frie strækninger ind imellem, som giver en betagende udsigt over dalene. I området ved Trier er der 44 tunneler med en samlet længde på 23,8 km, og mellem Stühlingen og Immendingen finder man Tysklands eneste såkaldte skrue-tunnel, som er 1,7 km, og i hvilken togene kommer ud for en retningsændring på 360 grader under gennemkørslen. I Schweiz har man tilsvarende, men betydeligt større »tunnel-karuseller«, som senere skal omtales.

Et særligt imponerende tunnelarbejde findes på den bayerske Zugspitz-bane fra Garmisch-Partenkirchen og op til 2,650 meters højde ved endestationen. Det elektriske tog kører her dybt inde i Tysklands højeste bjerg, og det bør nævnes, at gennem denne tunnel føres også el- og vandledninger op til landets højest beliggende turisthotel, »Schneefernerhaus«. Ingeniørerne har samtidig måtte bygge en stor returledning for spildevand oppe fra dette og ned gennem tunnelen til dalen.

Kører man videre til Schweiz, møder man, som bindeled mellem Norden og Syden, Europas og et par af



verdens største tunneler, Simplon og St. Gotthard. Den første blev åbnet i 1906 og er 19.730 m lang, medens sidstnævnte efter 10 års byggearbejde under meget vanskelige vilkår kunne åbnes allerede i 1882.

St. Gotthard er 14.990 m lang og ubetinget det betydeligste ingeniørarbejde på grund af den højde, der skulle arbejdes i, og det fortjener en nærmere omtale.

Adskillige kilometer fra St. Gotthard begynder bjergbanens tilkørselsrampe. Gennem en række mindre tunneler og sporsløjfer skruer banen sig højt til vejrs. Skiftevis har man den samme by til højre og venstre for sig, set fra toget, og efter en halv times forløb er man nået 600 m til vejrs. Det går stadig højere op, og Gotthardbanens el-tog hører til nogle af verdens stærkeste med ca. 6.000 hk. Mellem Flüelen og Wassen er der på banelinien to vældige sløjfer, og når de er tilbagelagt, har man nået Göschenen, stationen lige før toget kører ind i Gotthard-tunnelen.

Det tager et eksprestog 12 minutter at gennemkøre den. Når vi atter slipper ud i det klare og strålende sollys på sydsiden ved Airolo, og turen igen går nedad, slår Italiens milde luft de rejsende i møde.

Her er nogle data fra det vældige bygningsværk, hvis udgift blev delt

mellem Schweiz og Italien. Arbejdet på St. Gotthard udførtes af to boren-de grupper, der samtidig tog fat fra nord og syd. I syv og et halvt år arbejdede 2500 mand med borer og sprængninger gennem bjerget. Undertiden ramte man vandførende lag, og underjordiske kilder fossede ud, så vandet nåede arbejderne til op over knæene. Til andre tider skiftevis frøs man og svedte under høje varmegrader. Arbejdet kostede 177 mand livet, blandt dem var tunnelbygningens øverste, tekniske leder, Louis Favre.

Schweiz' to største tunneler er nu ved at være for små, selv om Simplon i 1922 fik dobbeltspor. Omkring 130 tog kører daglig gennem St. Gotthard, og i højsæsonen ca. 170, og her til kommer de særlige biltog, som tager motorvognene fra ramper op i Göschenen og Airolo for at køre dem gennem tunnelen. Over 100.000 biler kom i fjor på denne måde gennem St. Gotthard og sparede den hårde tur op over passet.

Mellem de schweiziske og italienske myndigheder føres nu forhandlinger om en tredje tunnel mellem de to lande til aflastning af de to store, gamle. Man regner med afgørelse og vedtagelse af det nye projekt i det kommende år.

Simplon har fejlagtigt været kaldt

verdens længste jernbanetunnel, men USA, landet, hvor alt er større, har også sådan én, nemlig Huntington Lake Tunnel i Californien, som er knapt 21 km lang. Herefter kommer Simplon-tunnelen som nr. 2 og St. Gotthard er nr. 3, Lötschberg nr. 4 med 14.536 meter og nr. 5 Mont Cenis 13.636 m og åbnet 1871, hvorved den er verdens ældste jernbanetunnel. Af andre større tunneler i alperne kan nævnes de østrigske Arlberg 10.270 m og Hohe Tauern 8.550 m.

I løbet af nogle år kan det ventes, at USA bliver slået af Chile i Sydamerika, som er i gang med planer om verdens største jernbanetunnel gennem de vilde Andesbjerge, hvor den skal forbinde hovedstaden Santiago med havnebyen Valparaiso. Denne tunnel bliver ca. 25 km lang.

*Børge Bach Sørensen.*

PS. – Efter at ovenstående artikel blev skrevet, er projektet om den tredje tunnel i Schweiz, gennem eller rettere under Sct. Bernhard-passet blevet forelagt i og tiltrådt af det schweiziske parlament. Tunnelen bliver 5,9 km lang, og arbejdet påbegyndes i det kommende år. Frankrig og Italien har i den seneste tid fra hver sin side taget fat på en godt 11 km lang tunnel, foreløbig vejttunnel, under Mont Blanc.

## Bjerglokomotiver

*Jørgen Petersen.*

De forhindringer, der skulle overvindes i jernbanens første begyndelse for mere end 100 år siden, har været så ofte omtalte og udførligt behandlet, at de snart er alment kendt – i hvert fald inden for den kreds, der interesserer sig for jernbanens historie og udvikling.

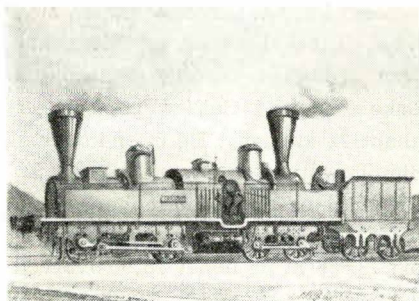
Et ret upåagtet felt fra banernes barndom er spørgsmålet om overvindelse af større terrænforskelle – specielt da hvad lokomotiver angår.

Anlægningen af den berømte bjergbane over Semmering-passet i Østrig har tidligere været omtalt her i bladet, men lad os også kikke lidt



Fire-akslet diesellokomotiv til hurtigtog (12 cylindret 2-takts dieselmotor på 1425 hk) egenvægt 72 tons.





Det belgisk byggede lokomotiv »Seraing«.

pa udviklingen af de lokomotiver, der måtte lægge damp til for at komme op og ned ad de dristigt anlagte sporføringer.

De 4 første østrigske bjerglokomotiver, der var resultat af en konkurrence i forbindelse med færdiggørelsen af Semmering-banen, har vi også tidligere nævnt i dette blads spalter, men her har vi tallene:

BAVARIA – 2 cyl. – drivhjul 1067 mm – kedeltryk 8,5 – vægt 73 t.

SERAING – 4 cyl. – drivhjul 1079 mm – kedeltryk 7,2 – vægt 56 t.

Wiener Neustadt – 4 cyl. – drivhjul 1106 mm – kedeltryk 8,5 – vægt 64,2 t.

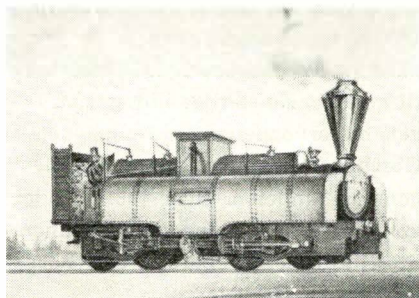
VINDOBONA – 2 cyl. – drivhjul 948 mm – kedeltryk 8,5 – vægt 47 t.

Efter at østrigeren – det tekniske geni – Karl von Ghega havde vundet kampen mod fordomme og tvivl og fået sit projekt over Semmering gennemført, opstod problemet med at konstruere det mest velegnede lokomotiv til formålet. Det var meget begrænsede erfaringer man kunne drage nytte af på det tidspunkt, når det drejede sig om de efter datidens forhold usædvanlige stigninger og kurver. Det var ligeledes vanskeligt at

se nogen klar linie i udviklingen af lokomotiver i det hele taget – og det var derfor heller ikke mærkeligt, at von Ghega's projekt måtte rejse en storm af tvivl og spørgsmål.

Et lille fingerpeg havde man dog i den kendsgerning, at et eksisterende lokomotiv, der gjorde tjeneste på den østrigske sydbane, det såkaldte SAVE, havde gjort turen over Semmering på en prøvekørsel.

De fire lokomotiver, der blev resultatet af den senere udskrevne konkurrence, havde dog hver især uomtvistelige fordele, men også iøjnefaldende mangler til den hårde bjergkørsel.



Lokomotivet »Wiener Neustadt«.

Man ville derfor søge at samle de forskellige maskiners gode egenskaber i eet lokomotiv, og dette arbejde blev overdraget lederen af Østrigs tekniske råd, Wilhelm von Engerth, i samarbejde med den belgiske fabrik Cockerill, der havde konstrueret det ene af de fire prisbelønnede lokomotiver, SERAING.

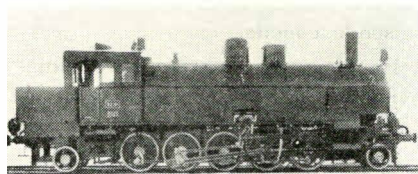
Således opstod det såkaldte ENGERTH-lokomotiv med 3 sammenkoblede aksler. Man forsøgte også at koble tenderens 2 aksler til med en tandhjuls kobling, men stødte her på så store tekniske vanskeligheder, at man måtte opgive det foreløbig.

De to første typer af ENGERTH-lokomotiverne var KAPELLEN, der blev bygget hos Kessler i Esslingen, og GRÜNSCHACKER fra Cockerill i Belgien. De blev sat i drift 1853, og senere fandt lignende Engerth-maskiner anvendelse på andre strækninger og blev også brugt som forbillede andre steder i Europa.

Senere gennemgik disse lokomotiver en gennemgribende ombygning, idet de blev forsynet med fire sammenkoblede aksler (1861–65). Denne betydelige ændring – og flere mindre – gav omsider en tilfredsstillende løsning for kørsel over Semmering og andre bjergstrækninger.

Løsningen med 4-koblede aksler var dog tidligere lykkedes for konstruktøren af VINDOBONA – Haswell – efter en ide af von Ghega og blev gennemført på lokomotivet WIEN-RAAB, der trods sin ringere vægt også gav gode resultater over bjergstrækninger. For denne maskine modtog Haswell guldmedaille på udstillingen i Paris 1855.

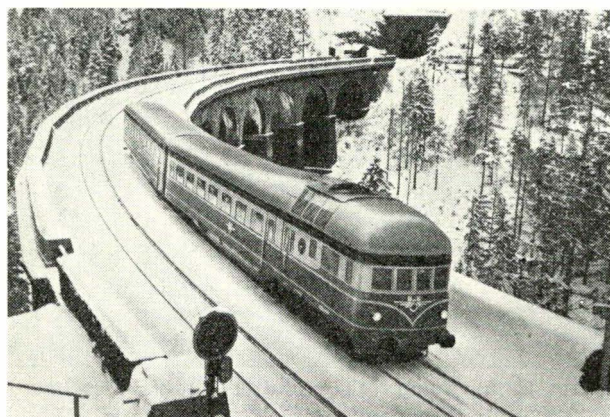
4-koblede tender-lokomotiver er den dag i dag i anvendelse på bjergstrækninger mange steder i Europa



Det berømte bjerglokomotiv af rækken 8201.

– dog hovedsageligt til rangerbrug.

I slutningen af tredserne tog jernbanetrafikken et voldsomt opsving, og det blev derfor nødvendigt med kraftigere lokomotiver. I 1870 byggedes under ledelse af L. A. Gölsdorf igen et 4-koblet lokomotiv til bjergstrækningen på sydbanen – og her var yderligere forbedringer gennemført. Denne maskine blev udstyret med en større, temmelig højt liggende kedel og udvidet brændselsplads. Vægten blev mere jævnt fordelt, og med sine 50–52 tons samlet vægt kom den ret nær det højeste tilladte akseltryk på 14 t. Denne byggeform med delvis forstørret hedeplade og større damp-



Dieseltog (række 5045) »Blauer Blitz« (»Blå Lyn«) på en viadukt. (Semmeringbanen).



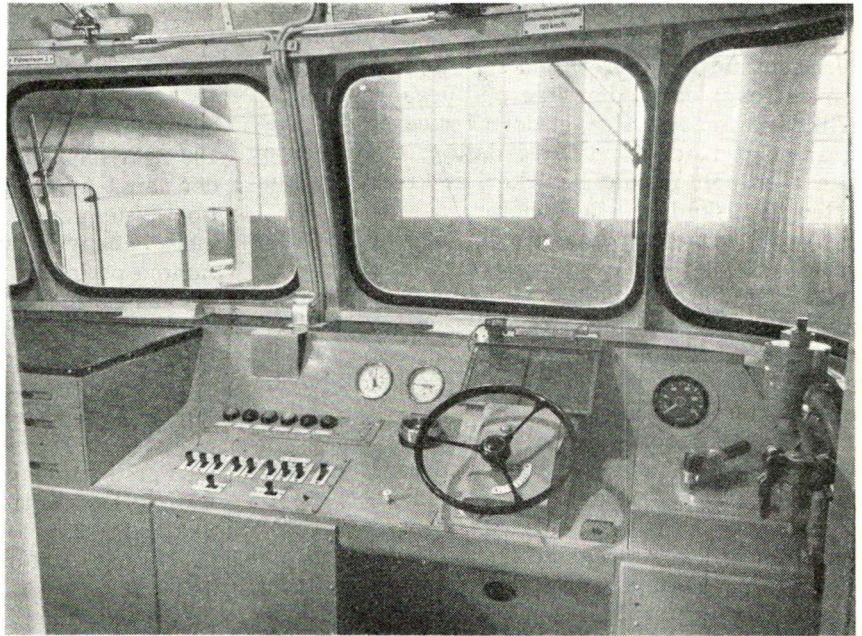
tryk tillod en hastighed på 20 km i timen ad en stigning på 25 pro mille. De ialt 100 stk. af denne maskintype dannede rygraden i togtrafikken på sydbanen til omkring århundredskiftet.

Et stort fremskridt i lokomotivbygningen nåede man i 1896 ved anvendelse af en akselanordning efter amerikansk forbillede (Consolidation) i et lokomotiv i rækken 170. I dette lokomotiv nåede man også en større kurvebevægelighed, og denne type benyttedes med få ændringer fra 1898 på den vanskelige strækning over Semmering.

I 1900 byggede lokomotivfabrikken FLORIDSDORF et E-koblet godstogslokomotiv (række 180), hvor den længe tilstræbte 5-kobling blev virkeliggjort på simpleste måde. Det var det første af sin art på det europæiske fastland. Man kunne på bjergstrækninger opnå en hastighed af 15 km i timen med en vægt på over 300 tons med denne lokomotivtype.

I årene efter den første verdenskrig mærkede man den stærke konkurrence fra landevejstrafikken, og dette gav mange ændringer inden for lokomotivbyggeriet til følge. Mange ældre lokomotiver, der havde været et uundværligt led i bjerg-jernbanetrafikken, forsvandt og blev afløst af mere moderne typer – heraf de mest kendte 1'E tvillinge godstogslokomotiv (række 81) og det endnu i dag uundværlige 1'E1' tvillinge tenderlokomotiv (række 82).

Under den sidste krig anvendtes de kraftigste maskiner fra trediverne – række 214 og 113 – der førte de store internationale tog op gennem bjergene, medens 1'E lokomotiverne



Fører-kabine i diesellokomotiv (række 2050).

af tysk oprindelse tog sig af godstrafikken.

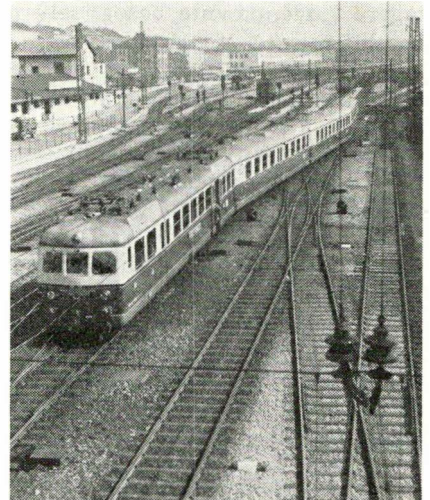
Den senere udvikling førte til anvendelse af diesel-lokomotiver også over Semmering og andre bjergstrækninger i Europa, og med disse maskiner når man en hastighed på 45-50 km i timen over de størst kendte stigninger.

Iøvrigt står man nu over for elektrificering også af disse vanskelige befarbare jernbanestrækninger, men herom er allerede skrevet i en tidligere artikel.

I dag befordres over Semmering 46 person- og 50 godstog i døgnet på den samme strækning, som blev bygget for mere end 100 år siden – og der befordres årligt 2,3 millioner tons gods.

Allerede nu er det muligt at tilbagelægge strækningen fra Wien til

Triest på 9¼ time over Semmering – og det er det kun på baggrund af 3 jernbanegenerationers erfaringer.



Elektrisk drevet tog (række 4130) ved udkørsel fra Wien's vestbanegård. (\*Transalpin\*).



## Landsoplysningsudvalget

I håbet om fortsat fremgang for oplysningsarbejdet i tiden fremover, sender landsoplysningsudvalget de bedste ønsker for julen og det nye år.

### Vedrørende tekniske studiekredse

Der har til udvalget været rettet flere forespørgsler angående tilskud til lederhonorar o. s. v. til tekniske studiekredse. Udvalget har behandlet dette spørgsmål på flere møder, senest på dette efterårs udvalgmøde. Man har dog ikke ment, at der er sket forhold, der kan betinge en ændring i udvalgets hidtidige indstilling overfor en støtte som ønsket, men må fortsat henvises til, at man klarer sådanne problemer over aftenskoleloven.

Et sådant tilskud vil kunne opnås, dersom kredsen først og fremmest kan anerkendes som tilskudsberettiget, hvilket vil sige, at det i kredsen behand-



lede program skal være af en sådan karakter, at det ikke hører til de egentlige fagskolars timeplaner. Dernæst skal der være mindst 10 deltagere i gennemsnit over en møderække på 10 gange 2 timer, hvilket normalt vil sige, at der til kredsen skal være anmeldt i det mindste 15 deltagere, således at ikke eventuelt frafald bevirker, at kredsen mister retten til tilskud til lederhonorar.

Vi vil gerne anbefale, at man, når studiekredse ønskes oprettet, henvender sig til det lokale AOF og der får den nødvendige vejledning. AOF vil da kunne udvirke, at kredsens emne anerkendes, ligesom man vil kunne fremskaffe leder, eller, dersom man selv møder med forslag til leder, få udvirket anerkendelse af denne.

Uanset det her nævnte vedrørende tilskud til lederhonorar til tekniske studiekredse, vil udvalget gerne understrege, at dette forhold ikke berører tilskudsordningen iøvrigt; der vil således i det omfang, det er økonomisk muligt, blive ydet tilskud til foredrag (herunder også tekniske foredrag), besøgsarrangementer og i det hele taget oplysningsarbejde, således som dette i stort omfang har været afholdt i vore afdelinger. og forhåbentlig fortsat vil blive afholdt i et stadigt voksende omfang.

### Besøget på Den kgl. Porcelainsfabrik

Udvalget henleder opmærksomheden på, at deltagere i ovennævnte besøg, selv må sørge for evt. hotelværelser i København.

Generaldirektoratet har meddelt, at familiefripas vil kunne fritages for medregning.

Med hensyn til det planlagte teaterbesøg den 10. februar om aftenen kan meddeles, at billetterne vil komme til at koste omkring 7 à 8 kr. pr. stk.

### Folkeuniversitetet

Folkeuniversitetets program for forårssemestret 1959 er nu fastlagt og foreløbig bringes meddelelse her om et par af forelæsningsrækkerne, medens uddrag af programmet i øvrigt vil blive bragt, når det endeligt foreligger færdigudarbejdet i begyndelsen af det nye år.

*Aerodynamik – luftens mekaniske egenskaber.*

*Torsdage.*

14. I form af forelæsninger og spørgetimer gennemgås følgende: Luftens egenskaber og deres måling, forskellige strømningsformer, luftmodstand og -opdrift, forklaring af turbiners, møllers og flyvemaskiners funktion. Endvidere fænomener og problemer omkring trans- og supersonisk bevægelse samt lidt om modelforsøg og deres resultater. Foredragene ledsages af demonstrationer, film og lysbilleder.

Første torsdag: 12. februar, kl. 19,30–21,15. Danmarks tekniske Højskole, auditorium T. K., Østervoldgade 10.

Civilingeniør Helge Petersen, Schneeklothsvvej 12, 1., F. FA 6878 – BY 8144.

Civilingeniør B. Maribo Pedersen, Plantevej 3, 1., Søborg. SØ 9750 – BY 6976.

Forelæsningsdatoer: 12/2 – 19/2 – 26/2 – 5/3 – 12/3 – 19/3.

*Matematik og astronomi i oldtiden.*

*Tirsdage.*

Ved docent Olaf Schmidt.

13. Den ejendommelige stambrøkkregning, som optræder i den ældste ægyptiske matematik (ca. 188 f. kr.) vil blive forklaret og sammenlignet med den langt højere udviklede brøkkregning (i et positionssystem med 60 som grundtal), der forekommer i babylonske kileskrifttekster fra omkring samme periode. I det omfang tiden tillader det, vil det dernæst vises, hvorledes den overlegenhed, hvormed babylonerne beherskede de sædvanlige regningsarter, gjorde det muligt for dem at udvikle en astronomi, der på tilfredsstillende måde kunne gøre rede for bevægelsen af sol, måne og planeter.

Første tirsdag: 10. februar, kl. 19,30–21,15. Danmarks tekniske Højskole, auditorium A, Østervoldgade 10.

Docent Olaf Schmidt, Skolebakken 37, Virum. 84 88 17.

Forelæsningsdatoer: 10/2 – 17/2 – 24/2 – 3/3 – 10/3 – 17/3.

## Vedrørende privatforsikringen

Hvis De hører til de mange, der allerede har indsendt det lille kort fra sidste nummer af nærværende blad, eller for nylig har haft besøg af en af vore tillidsmænd, behøver De ikke at læse videre.

Har De derimod ikke endnu fået omtaget Deres police, vil vi minde Dem om, at kortet *i udfyldt stand* må være vort kontor i hænde inden udgangen af december 1958. Ellers fortsætter forsikringen på de hidtil gældende vilkår og kommer således ikke til at omfatte bl. a. simpelt tyveri, cykeltyveri, stormskade, færdselsskade m. m.

Lad os erindre om, at den nye forsikringsform er en eenhedsforsikring – en indboforsikring, der foruden at dække skade mod brand, indbrudstyveri og vandskade, tillige dækker for tab ved:

Storm og derved forvoldt nedbørsskade.

Simpelt tyveri.

Tyveri fra aflåsede automobiler.

Cykeltyveri.

Ekspllosion.

Flytteudgifter.

Færdselsskader.

Og alt dette koster kun kr. 1,00 pr. 1 000 kr. forsikringssum.

Herudover kan forsikringen fortsat omfatte ansvarsforsikring med udvidet dækningsområde, som omtalt i forrige nummer af bladet, samt hundean-svar, sanitet og grundejerforsikring.

Gør derfor Dem selv den tjeneste at udfylde kortet og læg det i nærmeste postkasse, så er De helgarderet.

Venlig hilsen

*Forsikringsagenturforeningen.*



## Dansk Lokomotiv Tidende indbundet

Er der blandt medlemmerne nogle, der ønsker årgang 1958 af Dansk Lokomotiv Tidende indbundet, kan bestilling afgives til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup, senest den 15. januar 1959.

Samtidig med eventuel bestilling fremsendes årgangen, idet redaktionen ikke ser sig i stand til at levere denne.

Prisen for indbinding inclusive forsendelse bliver 13,00 kr.



### Jubilæum

Lokomotivfører Grot Rasmussen, Næstved, markerer den 25. december 1958 som sin 25 års jubilæumsdag.

Jubilaren har som lokomotivfyrbøder bl. a. været formand for afdeling 10 og er p. t. turrepræsentant for 30. tur.

Grots interesse for organisationen giver sig nu udtryk ved, at han altid møder op, når DLF kalder (måtte eksemplet smitte) og på rolig og saglig måde tager stilling til problemerne.

Afdelingen ønsker til lykke med dagen og takker for din trofaste medleven i DLF's arbejde.

Du og din familie ønskes alt godt i fremtiden.

P. a. v.

E. S.

Lørdag den 27. december kan lokomotivfører J. Th. Jensen, Nyborg, fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand.

Jubilaren begyndte sin lokomotivmandsgerning ved de sydfynske jernbaner. Ved overgangen til statsbanedrift den 31. marts 1940 overgik Jensen til Nyborg maskindepot, hvor han i de forløbne år er faldet godt til blandt kolleger, der har lært at værdsætte ham for hans gode kammeratskab og den jyske lune, man altid møder.

Afdeling 10 ønsker dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med tak for tiden, der er gået. Held og lykke i fremtiden for dig og din familie.

S. A. J.

Mandag den 29. december kan lokomotivfører S. A. V. Jensen, Nyborg, fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand. Jubilaren er en meget afholdt og pligtopyldende kollega, der altid har udvist den største interesse for sit arbejde, og med hvem man kan diskutere såvel faglige som organisationsmæssige problemer til fælles glæde.

Jensen har tidligere taget aktiv del i organisationsarbejdet som sekretær og følger stadig med levende interesse dette arbejde.

Afdeling 10 ønsker dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med tak for det gode kammeratskab, du altid udviser. Held og lykke for dig og din familie i tiden fremover.

S. A. J.

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. N. K. Leth, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Ole P. Sørensen, lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Sv. A. Halvorsen, lokomotivfører, Århus.

## Juletræsfester

Helsingør.

Jule- og nytårsfest afholdes tirsdag den 30. december kl. 16,45 på »Marienlyst«.

Pensionister og enker efter medlemmer indbydes venligst.

Billetter iøvrigt hos bestyrelsen.

Afdelingsbestyrelserne.

København.

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest fredag den 2. januar 1959 kl. 17,00 i »Folkets Hus«, Enghavevej (festsalen).

Festen for børnene varer til kl. 21,15, herunder vil der blive optræden af tryllekunstner, servering af cacao og boller samt udlevering af godteposer. Festen for børnene slutter med julebal fra kl. 19,15 til 20,45.

Gratis bal for voksne fra kl. 21,15 til 24,00.

Børnebilletter samt adgangskort købes hos følgende:

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

J. Østerberg, København Gb. Tlf. Skodsborg 278.

E. E. Sørensen, Helgoland mdt.

H. Henningsen, Enghave mdt. Tlf. Fulda 78 47 35.

K. Ravn, København Gb. Tlf. Hellerup 2073 x.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst til at deltage. Se iøvrigt opslag og indtægningslister på maskindepoterne.

Festudvalget.

Odense.

Odense afdelingernes årlige juletræsfest afholdes søndag den 4. januar 1959 på »Fyens Forsamlingshus«, Kongensgade.

Børnene samles kl. 18,45 til indmarchen, der finder sted kl. 19,00 præc.

Efter juletræet nye overraskelser.

Til ballet spiller Erik Andersens orkester.

Pensionister og pårørende indbydes venligst.

Festudvalget.

Randers.

DLF Randers afdelinger afholder julefest mandag den 5. januar 1959 i Håndværkerforeningen.

Indmarch kl. 16,00.

Slut for børnene kl. 19,30.

Pause.



Kl. 21,00 *jule-, nytårs- og jubilæumsbal.*  
Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Tilmelding inden den 27. december 1958 til A. H. Momme, Viborgvej 30.

*Bestyrelsen.*

#### *Fredericia.*

Fredericia afdelinger afholder juletræsfest tirsdag den 6. januar 1959 på Theatret.

Børnene samles kl. 17,45 til indmarchen, der finder sted kl. 18,00.

Pensionister med pårørende indbydes til at deltage i festen.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuerne.

*Festudvalget.*

#### *Århus.*

DLF Århus afdelinger. Festkassen afholder juletræsfest onsdag den 7. januar 1959 i Østergades Hotel.

Samling for børnene kl. 17,45 og indmarch kl. 18,00.

Pensionister og enker efter pensionister indbydes.

*Bestyrelsen.*



*Forfremmelse til depotleder i elektrokontrollen pr. 1-1-59.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

M. P. Lauer, Enghave, i Enghave.

*Forfremmelser til lokomotivfører (12. lkl.) pr. 1-1-59.*

Motorførerne:

D. Kiis, Esbjerg, i Esbjerg.

K. P. Hansen, Esbjerg, i København Gb.

V. Dörner, Esbjerg, i København Gb.

V. O. Krog, København Gb., i København Gb.

H. Stokholm, København Gb., i København Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

M. D. Madsen, Ålborg, i Nykøbing F.

K. K. Veje, Esbjerg, i København Gb.

K. O. Suderbo, Frederikshavn, i København Gb.

V. V. Sørensen, Ålborg, i København Gb.

C. A. R. Kludt, Sønderborg, i København Gb.

K. E. Madsen, Helsingør, i Helsingør.

H. B. Sjøquist, Korsør, i Korsør.

P. A. Andersen, Brande, i København Gb.

E. Nielsen (Bro), Nyborg, i København Gb.

E. Jensen (Holm), Helsingør, i Helsingør.

V. P. G. Thomsen, Ringkøbing, i København Gb.

E. B. Henriksen, Helsingør, i Helsingør.

P. F. Pedersen, Fredericia, i København Gb.

S. Hansen, Fredericia, i København Gb.

E. V. Marcher, Næstved, i Næstved.

K. Rasmussen (Odde), Gedser, i Gedser.

H. V. Iversen, Korsør, i Korsør.

J. E. Andreasen, Viborg, i København Gb.

E. E. Hansen, Nyborg, i Næstved.

E. A. Sturm, Padborg, i Næstved.

S. A. O. Bigum, Herning, i Helsingør.

P. V. Borum, Viborg, i Helsingør.

W. Hansen, Esbjerg, i Helsingør.

H. P. Pedersen, Fredericia, i Nykøbing F.

J. F. Degn, Ålborg, i Nykøbing F.

*Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-1-59.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):

F. Jensen, Næstved, til Korsør

J. A. Johanson, Helsingør, til Fredericia.

K. Halse, Fredericia, til Nyborg.

C. V. Rasmussen, Fredericia, til Nyborg.

E. H. Pedersen (Holm), Korsør, til Nyborg.

A. O. Honoré, København Gb., til Fredericia.

F. F. R. Holleufer, København Gb., til Fredericia.

B. L. Banke, Helsingør, til Fredericia.

H. Rasmussen (Sinding), København Gb., til Horsens.

K. E. Jørgensen, Gedser, til Fredericia.

H. E. Madsen, København Gb., til Fredericia.

K. Lohmann, Helsingør, til Fredericia.

A. Lindberg, Esbjerg, til Århus.

K. M. Nørgaard, Struer, til Århus.

P. E. Poulsen (Maj), Randers, til Århus.

W. A. Jensen, Horsens, til Århus.

A. F. Mikkelsen, København Gb., til Esbjerg.

J. S. Hansen, København Gb., til Esbjerg.

C. E. Jespersen, København Gb., til Esbjerg.

C. R. Jørgensen, Fredericia, til Nyborg.

P. C. V. Christiansen, Helsingør, til Fredericia.

A. P. M. Buch-Jensen, København Gb., til Fredericia.

Lokomotivfyrbøderne:

J. N. Jensen, Padborg, til Esbjerg.

B. Wichmann Nielsen, København Gb., til Esbjerg.

B. H. Nielsen, København Gb., til Esbjerg.

*Afsked.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):

J. T. Poulsen, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-59).

H. K. Rasmussen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-59).

Lokomotivfyrbøder:

S. M. Jensen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (28-2-59).

*Dødsfald.*

Pensioneret lokomotivfører R. Jochumsen, Århus, er afgået ved døden den 2-12-58.

Pensioneret lokomotivfører J. C. Nielsen, København, er afgået ved døden den 10-12-58.

## **MEDLEMSLISTEN**

*Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-1-59.*

Lokomotivmester H. E. Andersen, A. H. Wingsvej 1, 2. tv., Århus.

## **NYE ADRESSER**

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Tønder: Formandens og kassererens adresse rettes til: Slotsgade 19, 1.



# Indholdsfortegnelse

58. årgang - 1958

<b>Biblioteker, forsikringsforeninger, legater m. m.</b>	
Arbejdsgiverforeningens jubilæumsfond .....	58
DSF's jubilæumsfond .....	58
Forsikringsagenturforeningen .....	379, 394
Grosserer A. Collstrops Rejselegat .....	58
Jernbaneskolen .....	30
Lokomotivmændenes Enkekasse .....	318
Spareklubben DSB .....	92
Statsbanepersonalets biblioteker ..	30, 78, 158, 174, 263
Statsbanepersonalets Sygekasse .....	12, 46, 92, 205, 222, 238, 285, 302, 350, 365
Vejlekassen .....	347
<b>Dødsfald, mærkedage m. m.</b>	
J. K. F. Jensen in memoriam .....	4
Th. Jensen in memoriam .....	54
N. Meldgaard Kristensen in memoriam .....	340
Trana fylder 60 år .....	204
40 års jubilæum (C. C. P. Rostdorf) .....	91
50 år i Danske Statsbaners tjeneste .....	356
<b>Ferie- og Rekreatiohjemmet.</b>	
Ferie- og Rekreatiohjemmet .....	6, 164
Feriehjemmets økonomi i 25 år .....	236
Olaf Rude på feriehjemmet .....	254
<b>Forskellige artikler.</b>	
Adressefortegnelse .....	332
Affaldsgasser i luften .....	20
Akkord eller timeløn? .....	277
Alle gode gange ti .....	221
Arbejderkooperationen omsætter for mere end en halv milliard .....	75
Argumenterne, der mangler .....	237
Bag lukkede døre .....	357
Belgiens arbejdsforhold og sociallovgivning .....	262
Da der blev indført elektrisk togbelysning på Fyn .....	4
Damp, diesel og Sputnik .....	3
Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund .....	277
De har det dejligt .....	180
De tyske fagforbunds krav vedrørende sikring af arbejdernes sundhed .....	373
Delegeretmøde i Fællesorganisationen DSB .....	316
Den britiske arbejderklasse 12 år efter krigen .....	154
Den ekstraordinære kongres .....	117
Den nye højskole ved Helsingør .....	378
Detailpristallet juli 1958 .....	298
DSB's pensionister .....	196
DSB's regnskab .....	268
Efterårets motorkursus .....	346
El-lokomotiv på 7500 hk .....	358
Energikilder i Alperne .....	343
En knallert eller et fjernsyn flere hundrede kroner billigere .....	268
En sputnik .....	13
En svagføres hilsen .....	316
Et manende eksempel .....	202
Et og andet i forbindelse med Alsbanen .....	150, 183
Et »privat helvede« i videnskabens navn .....	374
Et væld af værdifuld litteratur for hele familien! .....	317
Farvel til futtoget .....	203
Feriehjemmet på Knudshoved .....	110
FN nyt .....	68, 102, 116, 164, 180, 204, 212, 276, 277
FN's specialfond skal samle sig om store opgaver .....	301
Folkepensionen og pension fra stat, kommune, koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller en statsunderstøttet pensionskasse .....	250
Foreningen af pensionister ved DSB .....	13
Forligsinstitutionens placering – i historisk og aktuelt belysning .....	21
Fra DSB's årsberetning .....	26
Fremads Folkebibliotek .....	76, 286
Frimærkeklubben DSB .....	14
Fritidsbeskjeftigelsen .....	88
Generaldirektørens svar .....	53
Giv agt mærke .....	358
Glimt fra 1957 .....	5
Gode råd af lægen og sportsmanden Knud Lundberg .....	11
Han er for billig .....	57
Historien bag den ravjydske Lyngtop .....	254
Hjælp os at hjælpe andre .....	381
Hobby .....	203
Hobbyfolk-Kunstinteresserede! .....	14
Hvorfor gør lokomotivmændene alt det for os ..? .....	309
I forbifarten .....	341
ITF meddelelser .....	148
ITF-kongressen i nærbillede .....	261
Jernbanen og menneskeheden .....	156
Jern – Made in Austria .....	342
Jernbanemuseets virksomhed 1957–58 .....	189
Jernbanenyt .....	228, 244, 300
Kampen om sjælene .....	314
Kontant køb – afbetalingskøb .....	382
Kooperationen og kravet om øgede investeringer ..	52
»Kulturelle perspektiver 1958« .....	295
Levefoden før krigen og nu .....	90
Lommebogen 1959 .....	382
Lønningskommissionens betænkning .....	118
Marketenderi-mad .....	345
Maskinbestyrer H. H. A. Rambusch og hustrus legat ..	76
Medlemsmøderne .....	52
Ny boykot mod kooperative byggefagsvirksomheder ..	75
Ny hovedkasserer i De samvirkende Fagforbund ..	285
Ny overarkitekt .....	300
Nye lønninger m. m. .....	181, 202
Nye satser for funktionsvederlag .....	270
Nyt i kundetjenesten .....	44
På vagt! .....	70
Pension og folkepensionens mindstebeløb .....	293
Plastik der er hårdere end stål .....	38
Rettelser til ordre A .....	331
Reumatisme .....	372
Samkøb A/S .....	253, 283



Samkøb A/S forhøjer aktiekapitalen .....	348
Selvangivelsen for 1957 .....	29
Sikkerhed for varmløbning af hjullejer .....	260
Sikkerhedskursus på Esbjerg Højskole .....	203
Statsanstalten for Livsforsikring .....	253
Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter 69, 221, 358	
Stedtilægsklassificering .....	201
Stipendier fra Fondet for Dansk-Norsk Samarbejde til studieophold i Norge .....	46
Store reformer fødes ofte i kommunerne .....	37
50 svagføre i Feriebyen ved Middelfart .....	284
Tid er penge .....	372
Tiltrængt ved vor jernbaneskole .....	279
Time- og dagpenge m. v. ....	374, 389
Tjenestetider litra MY .....	341
To mand på diesellokomotiver .....	149
14.527 tiører. Hvor der er vilje, er der vej .....	301
Ud i himmelrummet må blive en raket-succes ...	93
Uddrag af 1. betænkning afgivet af Lønningskom- missionen af 1954 .....	229, 245
Valutastillingen bedredes betydeligt .....	53
Ved banen .....	108
Ved en faneindvielse! .....	12
Velferdsarbejdet ved Norges Statsbaner .....	39
Venstrekørsel og hesteridt .....	376
Vor 1. ekstraordinære kongres .....	165
Vor 2. ekstraordinære kongres .....	197
Ærede medansatte .....	14

#### Fra medlemskredsen.

Andalusiske erindringer .....	188
Delt eller udelt skole .....	27
Depotanciennitet ctr. bundanciennitet .....	237
Er der forskel på Per og Povl? .....	346
Er rationalisering = smålighed! .....	364
Fagre nye verden .....	186
Frihedens problemer .....	74
Læserbrev .....	58
Ændringer til kørselsfordelingerne .....	315

#### Ledende artikler.

Livlig aktivitet! .....	19
Fra Januar-møderne .....	35
Revision af tjenestemandsløven .....	51
Uddannelse! .....	67
Udlevering af lædertasker .....	84
Resultatet nærmer sig! .....	99
Ved K. O. Svendsens død .....	115
Lønsituationen .....	147
Lokomotivførernes placering i lønningsloven .....	163
Tjenestemandsløven 1958 .....	179
Det europæiske fællesmarked .....	195
44 litra MY i drift .....	211
67 års aldersgrænsen .....	227
ITF kongres 1958 .....	243
De ældres beskæftigelsesproblemer .....	259
Personalet og nattjenesten .....	275
Trafikproblemerne .....	291
Tjenestemanden i fremtiden .....	307
Vore ældre lokomotivførere .....	323
Betingelserne for den kommende normeringslov ..	339
Motoriseringen i fortsat udvikling .....	340
Atter et brud på forhandlingsretten .....	355
CO I's repræsentantskabsmøde .....	371
De særlige ydelser .....	387

#### Medlemslisten.

Side .....

#### Nordisk nyt.

Anders Borgstedt in memoriam .....	84
Norge .....	324
NSB investerer .....	308
Ny færgeforbindelse mellem Danmark og Norge ..	388
Rationalisering skal også komme personalet til gode	292
Sverige .....	324

#### Nye adresser.

Side .....	30, 46, 77, 93, 109, 174, 222, 270, 302, 396
Adressefortegnelse .....	60

#### Oplysningsarbejdet.

Besøg på Den kongelige Porcelænsfabrik . . .	377, 393
Besøg på General Motors fabrikker i København ..	346
Besøg på »Henschel-Werke«, Kassel .....	377
Danske Jernbanemænds Turistorganisation ..	45, 76, 302, 349, 365
Deltagerliste for tillidsmandskursus 1958 .....	269
DLF's tillidsmandskursus 1958 .....	325
Farvel til det gamle .....	6
Fællesrejsen til Kassel .....	299
Nordisk kursus 1958 .....	312
Studierejse til Tyskland .....	28, 108
Tillidsmandskursus .....	202

#### Personalia.

Side ..	13, 30, 46, 59, 77, 93, 109, 141, 158, 174, 190, 205, 222, 270, 285, 302, 318, 334, 350, 366, 382, 396
---------	--

#### Samarbejdsudvalg.

Det 25. samarbejdsudvalgsmøde i 1. distrikt .....	155
---	-----

#### Tekniske artikler.

Aerotrain .....	280
Akkumulatordrivvogn ETA 150 hos Deutsche Bundesbahn .....	278
Alweg-banen .....	43
Bjerglokomotiver .....	391
Da »Odin« kom til Danmark .....	55
De sidste ti år – elektrificeringen af Østrigs jern- baner .....	359
De østrigske statsbaners skibsfart .....	375
Fjernstyring af sikringsanlæg .....	213, 266
Franske diesellokomotiver .....	24
Frichs-bygget diesellokomotiv litra MT .....	185
General Motors FL 9 .....	220
Lidt om damplokomotivet .....	103
Lidt om diesellokomotiver .....	328
Nye storrumsvogne til DSB .....	36
Nyt ansigt i traktorparken .....	173
Nyt el-lokomotiv til NSB .....	72
Omvæltning i Tyskland .....	85
Raketfart og rumfart .....	7
Revolution ved jernbanerne .....	296
Tog på gummihjul .....	264
Verdens første jernbane .....	100
Verdens længste jernbanetunnel .....	390

#### Under DLF.

Side ..	13, 29, 46, 59, 77, 109, 141, 158, 174, 190, 205, 222, 238, 269, 285, 302, 317, 334, 350, 366, 382, 395
---------	---



## Aalborg Varme-Teknik

ANDERSEN & MØLLER

*Aut. vand- og gasmestre*

Vand  
Gas  
Sanitet  
Skiffer  
Blikkenslagerarbejde  
Centralvarme  
Fjernvarme  
Ventilations- &  
smedearbejde  
Oliefyur

Christiansgade 24, Aalborg  
Telefon 3 0115 - 2 98 26

## FREDERIK & POUL JENSEN

TØMRERMESTRE OG BYGNINGSNEDKERE

Ø. Ulslev . Telefon nr. 2



## MASKINSNEDKERI

Alle  
bygningsarbejder  
udføres

Å/ RONDO RADIO *Byens største udvalg*  
Støngade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04 *i FJERN SYN*

Aarhus Amtstidende

PHILIP W. HEYMAN Å/  
KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDUP 9566

Leverandør til feriehusene

## INTERESSEKONTORET

bringer orden i Deres økonomi ved  
forvaltning og evt. lån.

Vore konsulenter kommer overalt og  
besøger Dem uden forbindende.

**Folkvarsvej 30, F. FAsan 8941**

også aften til kl. 21.

**FIONETTE**

Regnfrakker



Dess.  
159

- dens ry flyver  
landet over

Fabrikeret af: »Finest old Corsica Briar«

Exclusive designs, mange modeller - også glatpo-  
lerede, og alle er tilrøgede.

Vejledende udsalgspris kr. 22.50 og 18.00

FIRMA H. MAIBØLL - TELF. 70 52 61 anviser nærmeste grossist



## FREDERICIA

**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 kranseforretning  
anbefales de ærede medlemmer  
Gothersgade 15, Fredericia 2508  
v. Doris Sørensen

**FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s**  
Loehr og Holmelund  
... vi sælger varme

Telefon  
170-888  
4 linier

**FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/s**  
KUL- OG KOKS-IMPORT  
Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF  
**ORA**  
BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 933

**BOGTRYKKERIET**  
Nørrebrogade 5, Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014  
Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
Festsange - Telegrammer

Vi mødes hos  
*Agnes*  
Venlig hilsen  
Agnes Petersen  
tidligere »Fremad«  
Telf. 85

Ekvipér Dem i  
**LONDON-MAGASINET**  
FREDERICIA

Det bedste i  
**FJERNSYN OG RADIO**  
V. Petersen  
Jyllandsgade 22, Fredericia  
Tlf. 1033

Fællesbageriet A/s  
Fredericia . Tlf. 602  
\*  
Køb altid brød fra Fællesbageriet

Tapet . Malervarer . Rullegardiner  
**Farvebøtten**  
v. Holger Haüser  
Danmarksgade 23, Fredericia . Tlf. 1337

**Ougaard & Jensen**  
Danmarksgade 21 A  
Fredericia  
Telefon 332  
Alt i herre- og drengetøj

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

## KALUNDBORG

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 friskkæret  
Leverandør til Feriehjemmet

**OTTO NIELSEN**  
Malermester  
○  
Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant  
**CHR. SCHRØDER**  
anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrassoarbejde, Havefliser, 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«

Kai Herping-Hansen  
*Blomsterhandel*  
Kordilgade 11 . Telefon 451  
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

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

Kalundborg  
Fællesbageri

**H. RASMUSSEN** . Gartner  
Gisseløre  
Tlf. Kalundborg 594  
Leverandør til feriehjemmet

## NYBORG

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

**RICHARD LEHN'S EFTF.**  
1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

*Frisørsalonen*  
Jyllandsgade 9 . Struer  
anbefales  
Gustav Jensen

**Thomas Hansen's  
Bageri**  
bringes i velvillig Erindring  
Brødet bringes overalt i Byen  
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

## STRUER

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

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

# DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

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