

NO 1

Januar 1949

49. årgang

Dansk Lokomotivmands Forening

stiftedes den 1. januar 1899 og kan således på tærskelen til det nye år — 1949 — fejre sit 50 års jubilæum.

På jubilæumsdagen sender vi ad denne vej vore medlemmer, samarbejdende organisationer, bladets øvrige læsere og annoncører en hilsen og tak for godt og behageligt samarbejde gennem årene med ønsket om et glædeligt og lykkebringende nytår.

VED EN MILEPÆL

Selvom hovedbestyrelsen har besluttet, at der i forbindelse med jubilæumskongressen skal udsendes et festskrift, vil en kort omtale af organisationens historie i dette nummer af „Dansk Lokomotiv Tidende“ være på sin plads.

Tanken om en organisering af danske lokomotivmænd opstod i sommeren 1897. En stor jernbanekatastrofe, som indtraf på dette tidspunkt, gav lokomotivmændene bevis for, hvor uheldigt det var, at de ikke havde en forening til at varetage deres interesser.

På samme tid besøgte en norsk lokomotivfører Danmark, og stiftede herunder bekendtskab med vor organisations første formand, lokomotivfører C. Roosen. Dette bekendtskab bragte Roosen i korresponderende forbindelse med den senere stifter af „Nordisk Lokomotivmands Forbund“, lokomotivfører John. Vollrath Orre, Gøteborg. Orre var formand for en forening af lokomotivpersonalet ved „Bergslagens Järnvägar“.

For at søge dannet et nordisk forbund af lokomotivmænd, blev der den 8. og 9. juli 1898 afholdt en kongres i Gøteborg, hvortil Roosen, som i sin korrespondance med Orre, havde vist interesse for organisationstanken, modtog 10 indbydelser. I selskab med 9 lokomotivførere og lokomotivfyrbødere rejste Roosen til Gøteborg. Den danske delegation mødte naturligvis kun som observatør, og kunne ikke på kongressen give tilsagn om tilslutning af danske lokomotivmænd, som endnu ikke var organiseret, men de indhentede erfaringer, og de danske deltageres begejstring for kongressens forløb medførte en beslutning om, at de efter hjemkomsten ville gøre alt for at danne en dansk forening.

Der blev indkaldt til et møde i Fredericia den 29. september 1898 med følgende punkt på dagsordenen: „Skal der dannes en forening af danske lokomotivmænd“?

Dette initiativ blev hilst med glæde, og mange lokomotivmænd så derved et lønligt håb opfyldt. Mødet vedtog enstemmigt forslaget og et løseligt udkast til love, ligesom en foreløbig bestyrelse blev valgt til at foretage det nødvendige forarbejde og forberede den stiftende generalforsamling.

For nutidens lokomotivmænd vil det antagelig blive betragtet som ganske naturligt, at lo-

komotivmændene den gang organiserede sig. Men selvom de daværende ældre lokomotivmænd følte savnet af en forening til hjælp og støtte for den enkelte og der hos de yngre var en voksende stemning for en forening, for der igennem at søge de økonomiske kår, hvorunder de levede, forbedret, var opgaven ikke så let. Der hørte et vist mod til, og dette ikke mindst hos foregangsmændene. En stor part af mødets deltagere forlangte da også — ja — satte det som en betingelse for deres tilslutning, at der blev indhentet tilladelse fra administrationen.

I denne anledning fik en deputation foretræde i generaldirektoratet, hvor man afleverede et andragende om tilladelse til at danne foreningen.

Som svar på dette andragende modtog Roosen et den 17. januar 1899 dateret svar, hvori det hedder:

„I Anledning af det af Dem med flere fremkommet Andragende om Tilladelse til at danne en Forening under Navn af „Dansk Lokomotivfører og Fyrbøderforening“ meddeles herved til Efterretning og videre Bekendtgørelse, at Generaldirektoratet ikke har fundet noget at erindre imod, at en saadan Forening dannes paa Grundlag af de fremsatte Love“.

Forinden man havde modtaget denne begunstigelse, var imidlertid de udarbejdede love vedtaget på et møde i København den 10. december 1898, og foreningen begyndte sin virksomhed den 1. januar 1899, under navnet: „Dansk Lokomotivfører og -Fyrbøderforening“, og under mottoet: „Enighed—Kundskab—Hjælp“.

På foreningens første generalforsamling den 25. marts samme år, valgtes C. Roosen som formand og L. Scheffler som kasserer, begge havde indtil denne dag midlertidigt beklædt disse stillinger.

Statsbanerne var dengang delt i 4 sektioner. 1. sektion omfattede den østlige del af Jylland med hovedsæde i Århus, 2. sektion det vestlige Jylland med Struer som hovedsæde, 3. sektion Fyen med Nyborg og 4. sektion Sjælland, Falster og Lolland med København som hovedsæde.

I hver sektion valgte foreningen ved skriftlig afstemning en lokomotivfører- og en lokomotivfyrbøderrepræsentant.

Foreningen omfattede såvel stats- som privatbanelokomotivmænd, og fik ved sin stiftelse en tilslutning på 80 pct.

Kontingentet fastsattes til 75 øre i kvartalet, og i indskud betaltes 1,25 kr. I forbindelse med et abonnement, der blev tegnet på et svensk blad, „Lokomotivmanna och Maskinist Tidning“, forhøjedes foreningenskontingentet den 1. oktober 1899 til 50 øre om måneden.

Selvom tilslutningen til foreningen havde været relativ stor, blev den første formands og bestyrelses opgaver i væsentlig grad at skaffe en endnu større tilgang af medlemmer og dette ikke mindst fra privatbanerne, som for en dels vedkommende lagde hindringer i vejen for lokomotivpersonalets tilslutning til foreningen.

Men også det lønmæssige tog man straks fat på. Et andragende om lønforhøjelse blev indsendt, og da man senere erfarede, at den nedsatte kommission ikke kunne være færdig med arbejdet indenfor den tid, det var ventet, blev et nyt andragende indsendt, denne gang om et midlertidigt løntillæg. Forslaget fik ikke noget gunstigt forløb. I foråret 1900 modtoges der fra folketinget meddelelse om, at man ikke nåede at behandle sagen.

C. Roosens formandsperiode blev ikke af lang varighed. På foreningens generalforsamling i Nyborg den 23. marts 1900 nedlagde han sit mandat efter 1 $\frac{1}{4}$ års energisk arbejde. Forud for foreningens stiftelse og som dennes formand havde han udført et utrætteligt og uegennyttigt arbejde. Han var en nobel personlighed, der ved sin stilfærdige og rolige form bidrog til foreningens stærke vækst. Ved sin afgang fra activ tjeneste udnævntes han som foreningens første æresmedlem.

Som Roosens afløser valgtes Pagh. Rasmussen, som arbejdede energisk i foreningens interesse, men allerede den 13. juli 1901 nedlagde han på et almindeligt medlemsmøde i København sit mandat på grund af en efter hans mening uberettiget kritik.

Foreningen stod nu uden formand. På en generalforsamling i København den 20. august blev lokomotivfører R. Jørgensen, København, og lokomotivfører Chr. Christensen, Esbjerg, opstillet som kandidater til posten.

Ved en urafstemning valgtes Chr. Christensen med stor majoritet.

På samme generalforsamling behandledes samtidig et udkast til ændring af lovene, som et i den anledning nedsat udvalg havde udarbejdet. Når lovene allerede to år efter foreningens stiftelse skulle revideres, må årsagen sø-

ges i den organisationsform, som foreningen havde antaget fra starten. Tyngdepunktet for arbejdet viste sig uheldigvis at ligge ude i de fire sektioner og ikke hos en samlet hovedledelse. En medvirkende årsag til at vanskeliggøre arbejdet for den nylig afgåede formand.

Efter generalforsamlingens anbefaling vedtoges de nye love ved en urafstemning og foreningsnavnet ændredes til „Dansk Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder Forening“. I stedet for sektioner oprettedes nu 18 afdelinger ude omkring i landet. Afdelingerne var fælles for lokomotivfører og lokomotivfyrbøder. Den nye organisationsform viste sig hurtigt at give langt større mulighed for et mere intensivt organisationsarbejde.

Lokomotivmændene havde nu en fast sammentømret forening, men den manglede anerkendelse. I 1902 fremsendtes herom et andragende til generaldirektoratet, der gennem maskinchef Busse, som siden 1893 havde været chef for det samlede lokomotivpersonale, den 14. august 1903 meddelte, at dette andragende var at betragte som besvaret ved den under 11. samme måned udsendte ordre D, Nr. 880, som havde følgende ordlyd:

„Statsbanepersonalets Adgang til at indgaa Foreninger til Forhandling med de Foresatte om tjenstlige Forhold.

Nr. 880. — II. — Under 29. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder fastsat følgende bestemmelser:

Statsbanernes Funktionærer og Arbejdere have Adgang til at forhandle med deres Foresatte om tjenstlige Forhold i et videre Omfang, end det kan ske gennem Enkeltmands Henvendelse ad tjenstlig Vej. Det staar Personalet frit for i dette Øjemed at indgaa Foreninger og vælge Tillidsmænd. Fra Statsbaneadministrationens Side bliver der imidlertid kun at forhandle med Foreninger, der udelukkende omfatter Statsbanernes eget Personale, ligesom Tillidsmændene skal være valgte af og blandt dette Personale. Enhver saadan Forening, der ønsker at henvende sig til Administrationen om tjenstlige Forhold, har at anmelde sig for den Embedsmand, der er den nærmeste fælles Foresatte for det Personale, som Foreningen omfatter, samt at tilstille ham en Fortegnelse over Medlemmerne.

Henvendelsen fra en Forening skal udgaa fra dens Bestyrelse; Henvendelsen kan rettes enten til den for Foreningens Medlemmer nærmeste fælles Foresatte eller til en højere Myn-dighed; i sidstnævnte Tilfælde skal den fremsendes gennem nævnte nærmeste Foresatte. En Genpart af Henvendelsen kan tilstilles Generaldirektoratet direkte.

Administrationens afgørelser vedrørende den enkelte ansatte (f. Eks. Udnævnelser, Af-skedigelser eller Idømmelse af Straffe) kan ikke gøres til Genstand for Henvendelser fra en For-ening. Andragende eller Klage i en saadan An-ledning må fremsendes af den paagældende selv ad sædvanlig tjenstlig Vej. En Genpart kan til-stilles Generaldirektoratet direkte".

Organisationen var altså anerkendt. Initia-tivet hertil skyldes lokomotivfyrbøder M. Mor-tensen, Esbjerg (den senere borgmester i s. by), som gennem årene skulle blive organisationen en klog og dygtig vejleder på mange områder.

Anerkendelsen var dog ikke helt som ven-tet. Bestemmelsen om, at foreningen kun måtte omfatte statsbanepersonale, var beklagelig, da også privatbanemændene stod som medlem i vor forening. En henvendelse om en dispensa-tion herfor blev afslået. En adskillelse fra kol-legerne ved privatbanerne var befalet, og med-førte en forstælig bitterhed hos dem.

Den 17. marts 1904 blev de nødvendige lov-ændringer i forbindelse hermed vedtaget. Sam-tidig blev et forslag om ændring i bestemmel-serne vedr. valg af hovedbestyrelsen, som det samlede delegeretmøde hidtil havde valgt. Nu skulle lokomotivførererkredsen vælge sine og lokomotivfyrbøderkredsen sine folk.

Om dette forslags vedtagelse blev det første skridt til adskillelsen mellem lokomotivfører og lokomotivfyrbødere, er måske tvivlsomt, men sammenholdet kunne herefter ikke rigtig stå sin prøve. Vor forening kom nu ud i en brydnings-tid. Beklageligvis meldte nogle lokomotivførere sig ud, og forsøgte at danne en selvstændig for-ening. Forsøget mislykkedes, hvorefter de ind-meldte sig i Jernbaneforeningen, hvor der op-rettedes en særlig lokomotivførererkreds.

Denne udskejlse må imidlertid betragtes som en børnesygdøm, af dem en organisation en gang skal igennem, og lykkeligvis er disse vel overstået, uden at „barnet“ har fået mén deraf. Det kunne dog ikke undgås, at hele

den periode, hvor splittelsen stod på, havde indflydelse på foreningens arbejde. Således havde denne indre uenighed sikkert sin store andel i og skylden for, at lønningsloven af 1908 ikke gav lokomotivmændene de forbedringer, som var ønsket. Samtidig med at organisatio-nens ledelse havde denne indre uro at kæmpe imod, forsøgtes der fra anden side at aflive fore-ningen, altsammen vanskeligheder, som besty-relsen havde svært ved at overvinde og som nær havde kostet foreningens eksistens og for-handlingsret. Men vore ledende mænd stod fast og forstod at manøvrere sig gennem de farlige skær, og foretog i den forbindelse bl. a. en om-organisering.

Generalforsamlingen den 11. december 1912 vedtog at oprette to hovedafdelinger med hver sin bestyrelse, der tilsammen dannede hoved-bestyrelsen.

Denne manøvre skabte atter mulighed for samling. Efter mange forhandlinger med loko-motivførererkredsen under Jernbaneforeningen lykkedes det i april måned 1915 at nå til enig-hed. Forhandlingsudvalget udarbejdede nye love, der oprettedes to kredse i stedet for ho-vedafdelingerne, og foreningens navn ændredes til „Dansk Lokomotivmands Forening“. De to kredse — lokomotivførererkredsen og lokomotiv-fyrbøderkredsen valgte selv sin bestyrelse og kredsformand. Ved de forskellige maskindepoter oprettedes 2 afdelinger med hver sin for-mand og bestyrelse. Kredsene var suveræne og kredsbestyrelserne udgjorde hovedbestyrelsen med organisationens formand som hovedfor-mand.

Hovedafdelingernes formænd, lokomotiv-fører M. Mortensen, Esbjerg, og lokomotivfyrbøder Rich. Lillie, København, valgtes til kreds-formænd.

Chr. Christensen, der var en stout loko-motivmandstype, fik således en kampens tid in-denfor organisationen, men bistået af dygtige og indsigtfulde mænd som M. Mortensen, C. M. Christensen, L. Mauritzen, Chr. Larsen m. fl. og med sin egen smidige, men alligevel faste forhandlingsevne, bragte han lokomotivmæn-dene på den „rette hylde“, og nåede samtidig at forbedre kårene for dem. Et stort forarbejde til tjenstemandsloven af 1919 blev udført un-der C. C.s ledelse, oprettelse af „Lokomotivper-sonalets Hjælpesfond“, efter forslag fra Rich. Lillie, overtrækstøj til lokomotivfyrbødere og

kitler til lokomotivførere m. m. er under hans formandstid* opnåede resultater, der gennem årene har dannet grundlag for lokomotivmændenes videre højnelse, og som ved deres gennemførelse var handikappet af verdenskrigen 1914—18.

„Lokomotivpersonalets Hjælpefond“, lad os standse nogle få sekunder ved denne institution, som står i relation til foreningens fødsel, hvor det var hjælpsomhed og kammeratskabsfølelse, der fik organisationens grundlæggere til at føre foreningstanken ud i livet.

I 1913 kom to lokomotivmænd ud for et uheld, for hvilket den ene idømtes en betydelig bøde og den anden en længere tids karantæne. Begge ramtes hårdt, men kammeraterne ved depotet trådte hjælpen til.

Rich. Lillie fik i denne forbindelse ideen om at oprette et hjælpefond, der kunne træde hjælpen til når en kollega ramtes af uheld, der havde økonomisk følge.

Gennem agitationsmøder og opråb, hvori det henstilledes til medlemmerne at tegne sig for et bidrag af 2 kr., lykkedes det at opnå så stor tilslutning, at Lillie på generalforsamlingen i april 1914 kunne stille forslag til vedtægter, som blev vedtaget. I vedtægterne bestemtes det, at medlemsskabet af hjælpefonden skulle være obligatorisk for alle nye medlemmer, og kontingentet fastsattes til 1 kr. årligt.

Hjælpefondens første formand var lokomotivfører K. Johansen, København.

Med årene er Hjælpefondens virksomhed udvidet til også at omfatte små understøttelser til pensionerede og aktive lokomotivmænd og enker efter lokomotivmænd, der ved sygdom el. l. er kommet i økonomisk nød.

På delegeretmøde i 1918 trådte Chr. Christensen på grund af alder af som formand, og afløstes af lokomotivfyrbøder Rich. Lillie.

Lillie havde vist sig i besiddelse af stor organisationsevne, og allerede før formandsvalget udført et fortjenstfuldt arbejde indenfor foreningen.

Det skulle da også vise sig, at lokomotivmændene her havde foretaget det rette valg. I hans formandsperiode voksede foreningen i styrke. Trods den store nedskæringsknivs stadige indhug i tjenestemændenes kår, havde Lillie evnen til at føre lokomotivmændenes traditioner videre og på mange områder udvide disse betydeligt. Fremsynet som han var, bi-

bragte han lokomotivmændene forståelsen af, hvilken betydning det har, når en organisation er økonomisk stærk. Da denne erkendelse var opnået, stiftede han i 1919 „Kampfondet“, hvis formål er, at stå vel rustet, såfremt der til gennemførelse af de organisationsmæssige krav skulle opstå situationer, hvor økonomisk hjælp til medlemmerne er nødvendig.

I 1922 kunne han med stolthed åbne foreningens ferie- og rekreationshjem, og havde dermed i fællesskab med forslagsstilleren M. Mortensen og andre løst en opgave, som havde kostet kamp, og som senere skulle give anledning til yderligere misfornøjelse, men som i dag står som et værdigt „monument“ for den solidaritet og styrke Lillie påførte foreningen.

Kongressen i maj 1929 bragte atter foreningen ud for et formandsskifte. På grund af Rich. Lillies overgang til stillingen som materialforvalter nedlagde han sit mandat, og kongressen valgte lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia, til formand.

Det blev arbejdsrige år Soph. Jensen gik ind til, der var opgaver nok at tage fat på. Skønt Lillie havde kæmpet bravt mod Madsen Mygdals nedskæringskniv, kunne han ikke afværge, at der kom enkelte skår i lokomotivmændenes tjenstlige- og lønmæssige vilkår.

Disse skår måtte heles, og med sin velkendte jyske energi gik Soph. Jensen i gang med arbejdet, værdifuldt støttet af foreningens sekretær, lokomotivfører E. Kuhn.

Når to mennesker, trods forskellig i væsen og natur, men med fælles interesse, har evnen til i fællesskab at dele arbejdet i de opgaver, der skal løses, kan et positivt resultat som regel altid opnås. Dette kan med rette siges var tilfældet for Soph. Jensen og Emil Kuhn, der i forening bragte mange og gode forbedringer hjem til lokomotivmændene. Således førte de to lønningsloven igennem med gunstige resultater. Forbedret tjenestetids- og uddannelsesregler.

Siden Statsbanerne i 1925 indførte motorvogne, havde disse været bemandede med motorfører, som i 1946 blev oprykket til lokomotivfører; hermed var et længe næret ønske hos lokomotivpersonalet og mange års ihærdigt arbejde kronet med held.

Også en omorganisering fandt under Soph. Jensens ledelse sin løsning. Som tidligere omtalt opdeltes organisationen i 1912 i hovedafdelinger, som i 1915 ændredes til kredse, der

i mellemtiden blev suppleret af endnu en kreds — motorførerkredsen. Tiden havde vist, og foreningens arbejdet blevet så omfangsrigt, at kredsindelingen i mange tilfælde forsinkede sagerne hurtige behandling. På kongressen i 1935 blev der derfor fremsat forslag om at ophæve kredsindelingen, og på en i den anledning afholdt ekstraordinær kongres i november måned, vedtoges forslaget.

Interessant er det at konstatere, at man hermed omtrentlig genindførte den organisationsform, som samlede lokomotivmændene i 1899.

Kort før kongressen i maj 1947 fyldte Soph. Jensen 65 år, og ønskede i den anledning at trække sig tilbage. Året efter i samme måned døde Emil Kuhn efter lang tids sygdom.

Kongressen valgte med akklamation lokomotivfører E. Greve Petersen til foreningens formand.

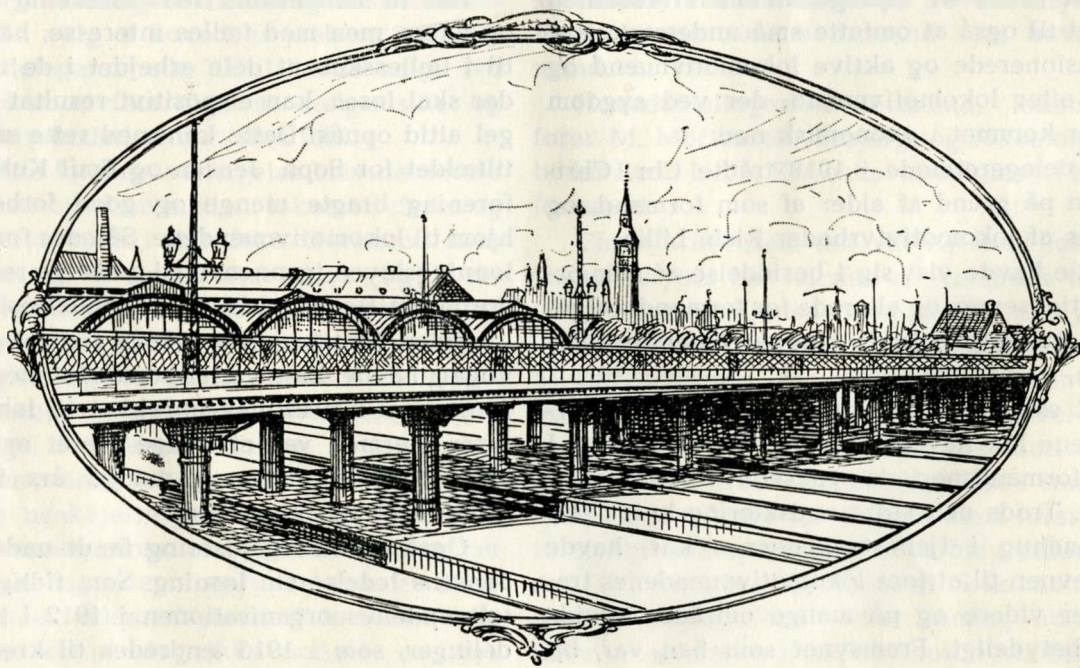
Gennem alle 50 år har foreningens hovedsæde været Købehavn, adressen er ændret nogle gange og sidst i oktober 1948, hvor kontoret blev flyttet til foreningens egen Ejendom i Høllerup.

Fra organisationens stiftelse har foreningen stået i forbindelse med vore nordiske broderorganisationer gennem „Nordisk Lokomotivmands Forbund“, og ved dettes ophævelse i 1945 gennem „Nordisk Jernbanemand Union“, hvor også vi har forbindelse med Jernbaneforbundene i de andre skandinaviske lande. Foreningen har i mange år været medlem af Cen-

tralorganisation I og „Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, hvis oprindelse og senere genoprettelse skyldes vor organisations initiativ. Gennem Fællesudvalget har vi haft et godt og interessant samarbejde med Dansk Jernbane Forbund, Jernbaneforeningen og Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation. Med Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund står foreningen ligeledes i den mest venskabelige forbindelse, og i International Transportarbejder Forbund har vi været medlem i adskillige år, ligesom vi i mange år har haft forbindelse med organisationerne i de sydlige lande, og privatbane lokomotivmændene gennem „Dansk Lokomotivmands Forbund“.

I denne korte historiske oversigt over vor gamle men evig unge organisation er det kun enkelte episoder fra det første halve sekel, vi har nævnt, ligesom her kun er nævnt få af de mænd, der gennem de 50 år har været medvirkende til at opbygge organisationen.

På foreningens jubilæumsdag vil vi i taknemlighed og ærbødighed mindes alle, som i tidens løb har kæmpet for og værnet om de mange rige traditioner, vor forening er i besiddelse af; hertil tilføjes de mange, som ikke deltog i det aktive foreningsarbejde, men som trods sin passive holdning heroverfor, i sin daglige tjeneste styrkede det sammenhold, der skabte „Enighed—Kundskab—Hjælp“.



VORT FAGBLAD GENNEM ÅRENE

Selv om Dansk Lokomotiv Tidende først kan fejre sit 50 års jubilæum den 15. november 1951, var det ikke således, at foreningen i sine første barndomsår stod uden fagorgan. Det første svage skridt mod målet — foreningens eget blad — blev taget på et møde i januar 1899, hvor det af forhandlingsprotokollen fremgår, at man besluttede at abonnere på 8 eksemplarer af „Lokomotivmanna och Maskinist Tidning“, et svensk blad, redigeret af stifteren af Nordisk Lokomotivmands Forbund, den dygtige og energiske lokomotivfører ved „Bergslagerens järnväg“, Joh. Vollrath Orre, Göteborg. På grund af foreningens små midler var det nødvendigt at nøjes med disse 8 eksemplarer, der skulle fordeles med 2 eksemplarer i hver maskinsektion, en ordning, der naturligvis gjorde nytten af dette arrangement problematisk, men det var imidlertid et skridt i den rigtige retning, og en udvidelse heraf fulgte da også hurtigt.

Efter en kongres i Nordisk Lokomotivmands Forbund den 27. maj 1899, hvor det bl. a. blev besluttet at „Lokomotivmanna och Maskinist Tidning“ skulle være forbundets officielle blad, og at det skulle trykkes på både svensk og dansk, besluttede vor forening at bestille 850 eksemplarer, hvilket på dette tidspunkt var tilstrækkeligt til, at alle medlemmerne kunne forsynes med et personligt eksemplar. Denne ordning medførte dog en vis misfornøjelse blandt medlemmerne, fordi kontingentet i forbindelse hermed måtte forhøjes. Da det senere viste sig, at det stof, der fremkom i bladet, var en del forældet, fordi bladet kun udkom en gang månedligt, beskæftigede man sig stærkt med tanken om at udgive et „eget fagblad“.

Det første eksemplar af „Dansk Lokomotiv Tidende“ så dagens lys som et prøvenummer i september måned 1901.

Det første ordinære nummer udkom, som tidligere nævnt, den 15. november 1901. Den, der alene har æren for, at vi dengang fik vort eget foreningsblad, er bladet første redaktør, nu afdøde lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

I forbindelse med et formandsvalg og en ændring af foreningens love, som man ønskede vedtaget ved en afstemning blandt medlemmerne, udsendte Mauritzen et såkaldt prøvenummer af „Dansk Lokomotiv Tidende“, som i væsentlig grad kun indeholdt lovudkast og stemmeseddel. Dette prøvenummer blev modtaget af en del af foreningens medlemmer med glæde og tilfredshed, medens andre holdt for, at det var et brud på de forpligtelser, man havde påtaget sig overfor det svenske organ, af hvilken grund de var imod det. Men trods denne modstand og en senere artikel i „Lokomotivmanna och Maskinist Tidning“ af Vollrath Orre blev det vedtaget at udsende „Dansk Lokomotiv Tidende“ 2 gange månedligt, og lokomotivfører L. Mauritzen blev valgt som redaktør.

Kort tid efter bladet start påbegyndtes arbejdet for en lønreform, som gennemførtes ved løn-

ningslovene af 1903, og i dette arbejde havde bladet en betydelig andel. Tekniske artikler med enkelte illustrationer blev ret hurtigt indført, og har jævnlig været anvendt gennem de år, bladet har eksisteret.

Gennem årene har bladets format og udseende skiftet nogle gange. De to første årgange forblev i samme størrelse, der var en kende større end bladets nuværende format. Ved 3. årgangs begyndelse nedsattes størrelsen, der til gengæld var mindre end det nuværende, og blev samtidig forsynet med et gult omslag, der såvidt vi kan se, igen faldt bort omkring juli måned 1907. Bladets hoved har skiftet 6 gange i årenes løb. En væsentlig årsag hertil må antagelig søges i, at det vist stadig har været meningen, at der i bladets hoved skulle være anbragt den sidste — eller i hvert fald den største — lokomotivtype, der fandtes ved De danske Statsbaner, idet hovedets første illustration, som blev indført i 1904 (indtil da havde man kun benyttet bladets titel), viser 2 C-lokomotiver, der senere blev udskiftet med 2 P-maskiner, som, da de blev kasseret, blev erstattet med en R-maskine. Traditionen med disse maskintyper ophørte dog i 1925.

Bladets blå omslag, som har givet det det populære navn „Det blå blad“, blev indført den 1. juli 1913, og denne farve har bladet beholdt siden.

Bladets ekspedition påhvilede i mange år redaktøren, en opgave, der ikke var særlig besværlig i de første år, hvor bladets oplag var forholdsvis ringe, og blev forsendt i pakker. Efter 1915, da bladet første gang blev postanmeldt for at komme ind i mere moderne distributioner, begyndte arbejdet at lægge temmelig meget beslag på redaktørens tid, hvorfor ekspeditionen blev overdraget lokomotivfører Alf. Olsen, Helsingør.

Annoncerne, bladets eneste indtægtskilde, sås første gang i 1904, men det var meget småt med annoncerne dengang, og det er tvivlsomt, om bladet havde noget nettoudbytte deraf.

Fra 1910 bortforpagtedes Annonceretten i bladet, men den 1. april 1920 overtog foreningen igen selv annoncefóretningen, og som ekspeditør valgtes lokomotivfører K. Johansen, København.

Ekspeditørens arbejde var dengang meget omfattende, idet han foruden fremskaffelse af tilstrækkelig annoncestof også skulle sørge for anmeldelsen til postvæsenet, et ikke ringe arbejde på grund af stadige flytninger, forflyttelser o. s. v. Foruden dette måtte han føre bladets regnskaber og sørge for placeringen af annoncestoffet.

Indtil foreningens omorganisering i 1935, hvor bladets redaktion overgik til foreningens formand og sekretær med førstnævnte som ansvarshavende, var redaktørposten et særskilt mandat på kongresserne. Af sådanne redaktører har bladet haft tre, af hvilke som tidligere nævnt lokomotivfører L. Mauritzen var den første.

L. Mauritzen var en energisk og impulsiv natur, der med ildhu gik ind for at løse den vanskelige opgave, det var at skaffe lokomotivmændene deres eget fagblad. I det beskedne firesidede blad han udsendte i september 1901, lagde han grunden

til vort fællesorgan, som han til sin død i foråret 1908 redigerede på en fortrinlig måde. Allerede under Mauritzens redaktion, blev de tekniske artikler med tilhørende skitser en kendsgerning. I de sidste år han levede, mærkedes det dog tydeligt, at han var blevet træt. Bladets regelmæssige udsendelser ophørte i lang tid — for ved hans død helt at standse.

Efter Mauritzens død hengik der ca. 3 måneder, hvor „Dansk Lokomotiv Tidende“ ikke udkom på grund af mangel på redaktør.

På generalforsamlingen i Nyborg i marts 1908 valgtes daværende lokomotivfyrbøder H. P. Hansen, Korsør, til bladets redaktør. H. P. Hansen gjorde et stort og godt stykke arbejde for at bringe bladet, der i den sidste tid, Mauritzen redigerede det, var blevet en del forsømt, fremad igen. Han ledede bladet indtil 1914, en periode, der kendetegnes ved, at det tekniske stof blev sat i højsædet.

Den 25. april 1914 overtog lokomotivfører C. M. Christensen bladets redaktion, et tillidshverv han beklædte, til han af helbredshensyn på kongressen i 1935 meddelte, at han ikke ønskede at genvælges. Under C. M.s (som han populært kaldtes) lange redaktørvirksomhed gennemgik bladet en gennemgribende ændring. Med en enestående arbejdsevne og med en kærlighed til det arbejde han havde påtaget sig, bragte han „Dansk Lokomotiv Tidende“ frem til et virkeligt talerør for de danske lokomotivmænd. Med sin usnobbethed og friske men kloge skriveform, gjorde han bladet mere levende for dets læsere. Til tider var han måske noget skarp i tonen, men han styrkede i sin redaktørtid „Dansk Lokomotiv Tidende“ som bindeled mellem hovedbestyrelsen og medlemsstaben.

Det kan ikke nægtes, at der under de kongres- eller delegeretmødevalgte redaktørperioder kunne opstå tilfælde, hvor redaktørens artikler var delvis modstridende hovedbestyrelsens arbejde. Redaktøren var selvstændig, og skulle ikke, som tilfældet er andre steder, forelægge sine artikler for foreningens formand, før de gik til bogtrykkeren. Det var derfor et almindeligt ønske, og blev allerede på delegeretmødet i april 1914 fremsat som forslag, at bladets ledelse skulle henlægges under foreningens formand med sekretæren som anden redaktør. Forslag herom blev påny forelagt og vedtaget på kongressen i 1935, hvorefter foreningens daværende formand og sekretær, lokomotivførerne Soph. Jensen og Emil Kuhn, overtog redaktørvirksomheden.

Selvfølgerlig betød dette et merarbejde for disse i forvejen hårdt anspændte stillinger, men det var uden tvivl en fornuftig ordning. Soph. Jensen og Kuhn fik da også denne opgave indpasset i det daglige arbejde, men bladets artikler og hele bladets stof blev dog stærkest præget af Kuhns pen, som igennem årene blev velkendt såvel i som udenfor lokomotivmændenes rækker.

E. Kuhn som skribent er i „Dansk Lokomotiv Tidende“s historie et kapitel for sig. Uden væsentlig ændring af bladets udseende efter C. M. Christensen, men med samme skarpe pen, når forholdene krævede det, førte Kuhn bladet frem til et endnu højere stadi.

dene krævede det, førte Kuhn bladet frem til et endnu højere stadi.

Siden kongressen i Aarhus i 1947 og til maj 1948 har lokomotivførerne E. Greve Petersen og E. Kuhn været redaktører af bladet. Efter Kuhns død overtog lokomotivfører S. Suneson hvervet som foreningens sekretær og dermed også stillingen som bladets anden redaktør.

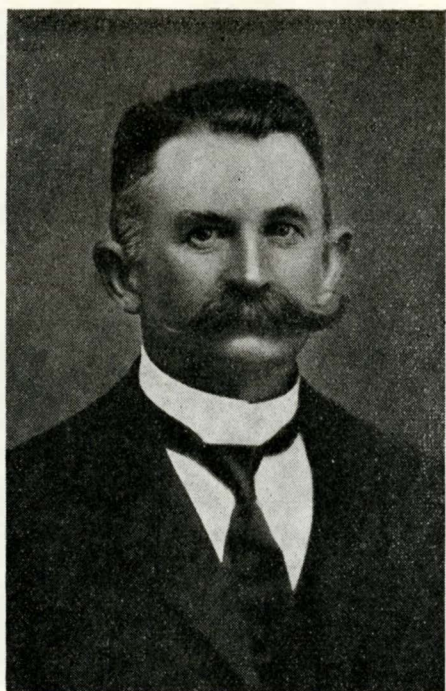
Som tidligere nævnt har bladet igennem årene været præget af tekniske artikler. Trangen til at underrette medlemmerne om udviklingen inden for deres arbejdsfelt har været stor, og var også et af grundprincipperne ved bladets stiftelse. Som en af dem, der på dette område har ydet en stor indsats, skal nævnes nu afdøde lokomotivfører F. Spøer, København, der i mange år ikke alene forsynede bladet med oplysninger om udviklingen inden for det tekniske på statsbanernes lokomotiver, men også med stof fra udenlandske tidsskrifter, som han oversatte til dansk fra såvel engelsk som tysk. Hans artikler var, hvor forholdene krævede det, forsynet med skitser og tegninger, der anskueliggjorde udviklingens betydning.

Lokomotivfører F. Spøer var en dygtig og energisk lokomotivmand, der med sin værdige optræden og store interesse for sin gerning ikke alene skabte sig et navn blandt danske lokomotivmænd gennem bladets spalter, men også ved sin noble optræden blandt kolleger på tjenestestedet.

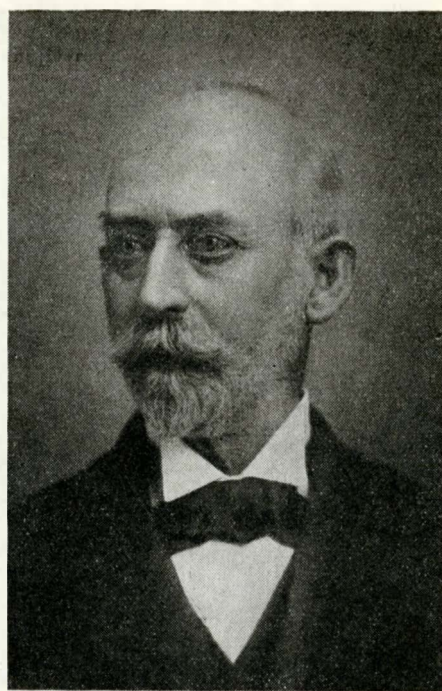
I oktober 1947 dukkede pludselig en ny medarbejder op i bladet. Det var denne gang under en form, som var ukendt i „Dansk Lokomotiv Tidende“, idet et af foreningens medlemmer, daværende lokomotivfyrbøder P. Schädler-Nielsen, Kalundborg, der har talent for tegning, præsenterede et antal små humoristiske tegninger om lokomotivmænd i deres daglige gerning. Det sæt personale han benytter, og som med mellemrum har optrådt i „Dansk Lokomotiv Tidende“, er „lokomotivfører Jensen og lokomotivfyrbøder Olsen“. Dette lille humoristiske pust fra hverdagslivet er af største parten af medlemmerne modtaget med det fornødne smil. Tegneren har ikke alene evnen til at finde frem til de morsomme situationer lokomotivmanden kan komme ud for, men også til med stor nøjagtighed at tage de enkelte detaljer med.

Danmarks besættelse gav „Dansk Lokomotiv Tidende“ vanskelige tider og besværlige forhold at arbejde under. Som alle andre blade måtte det ikke alene nedskæres i papirforbruget, men også skrives med et vist forbehold. Men hvorom alt er, lykkedes det, selv om oplaget måtte nedsættes til 1 nummer pr. måned, at holde bladet i gang og i en form, som stadig havde den fornødne tilslutning.

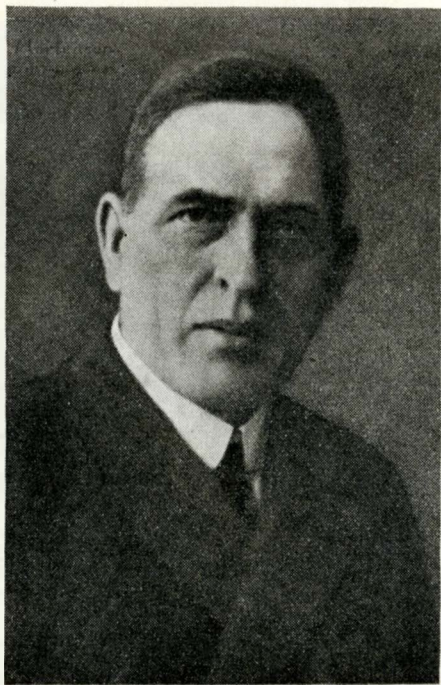
Gennem bladets 48 år har det ikke alene været et talerør og et godt våben i de rent organisationsmæssige interesser, men også på det tekniske område støttet medlemmerne efterhånden som udviklingen er skredet frem. Det har været oplysende og tillige formået at skabe så megen anerkendelse, at der altid har stået en vis respekt om „Det blå blad“.



C. Roosen.
Formand 1899—1900.
Medlem af bestyrelsen 1907—1910.



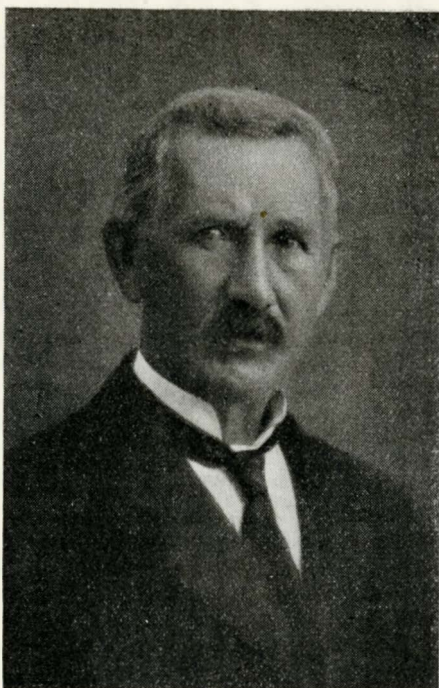
L. Scheffler.
Kasserer 1899—1901.



M. Mortensen.
Medlem af bestyrelsen 1900—1901,
1907—1920 og 1927—1929.



C. M. Christensen.
Medlem af bestyrelsen 1900—1903,
1906—1907 og 1912—1913.
Sekretær 1913—1921.
Redaktør 1914—1935.



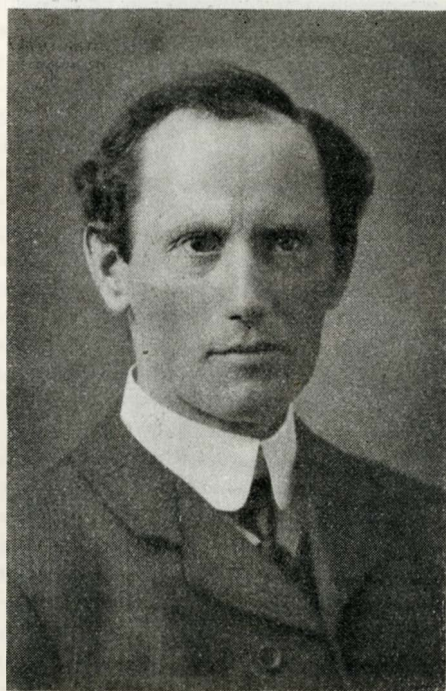
Chr. Christensen.
Formand 1901—1918.



O. Larsen.
Kasserer 1901—1912.



L. Mauritzen.
Sekretær og redaktør 1901—1908.

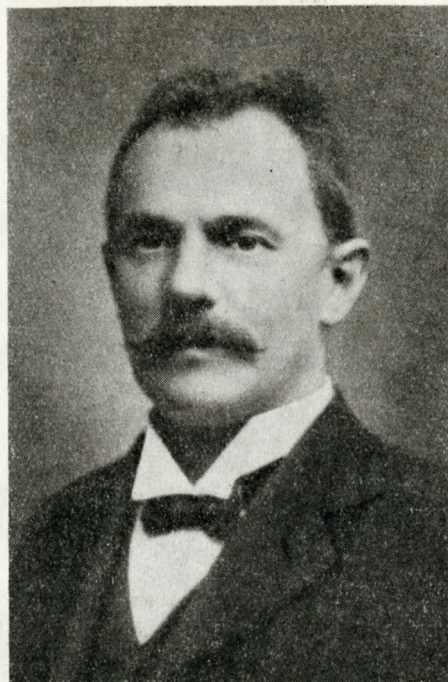


H. P. Hansen.
Medlem af bestyrelsen 1904—1905.
Redaktør 1908—1914.



Rich. Lillie.

Medlem af hovedbestyrelsen 1912—1918.
Formand 1918—1929.



Chr. Larsen.

Kasserer 1912—1918.



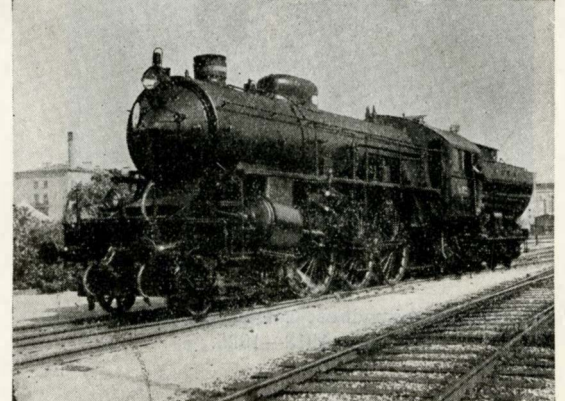
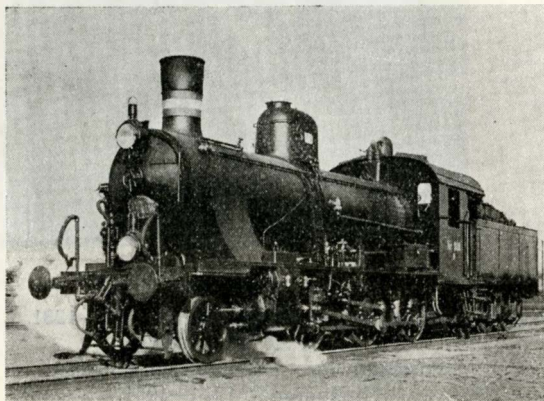
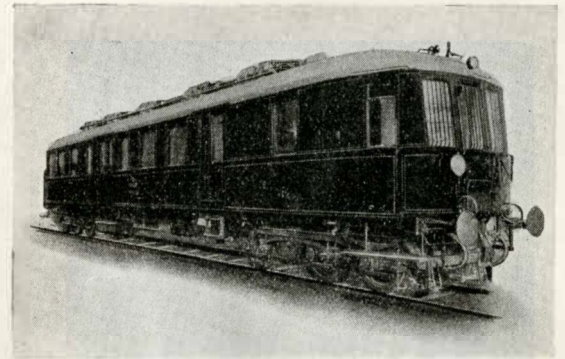
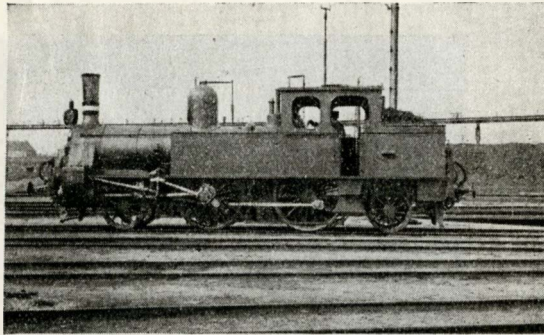
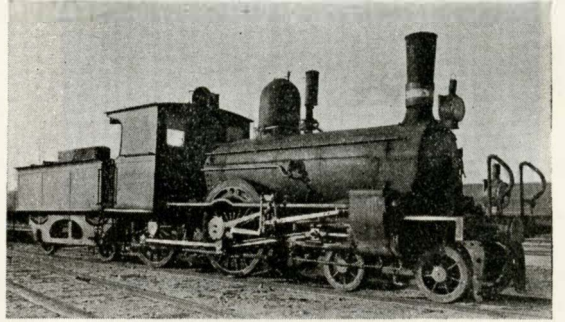
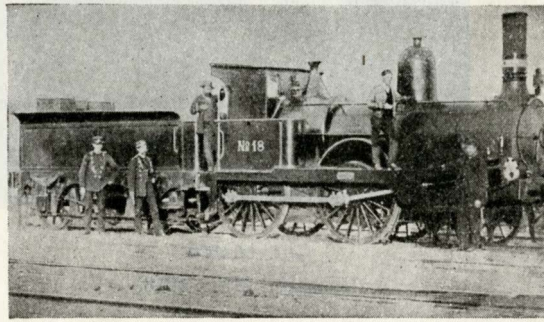
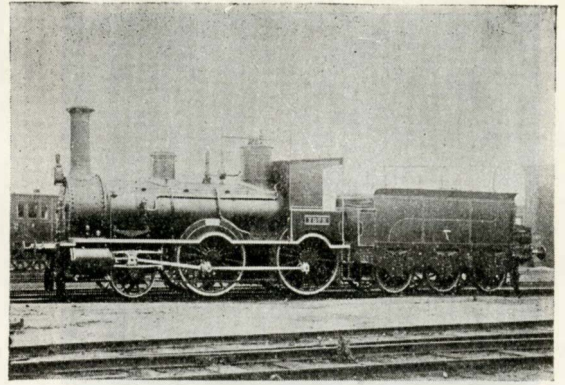
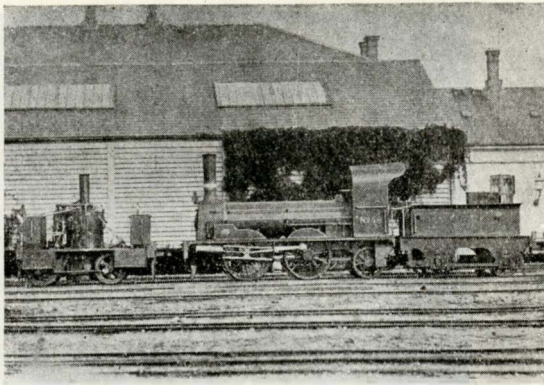
H. Kann.

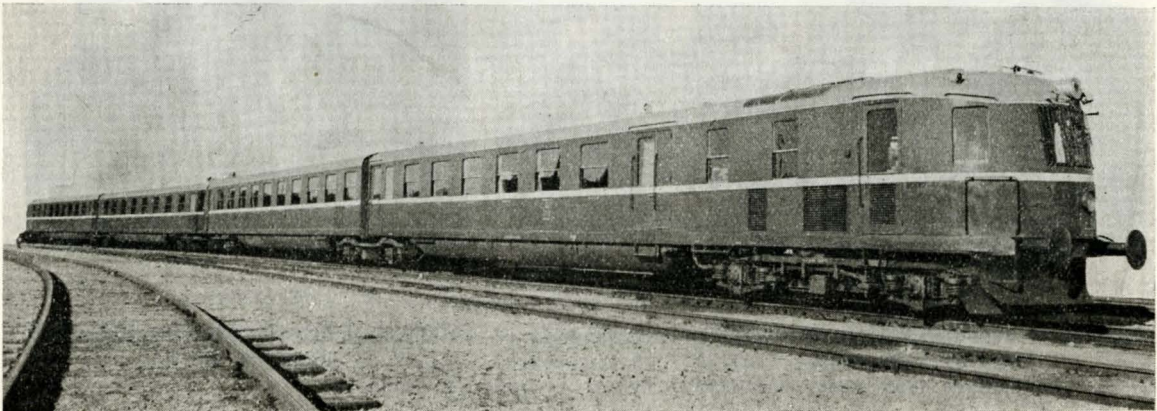
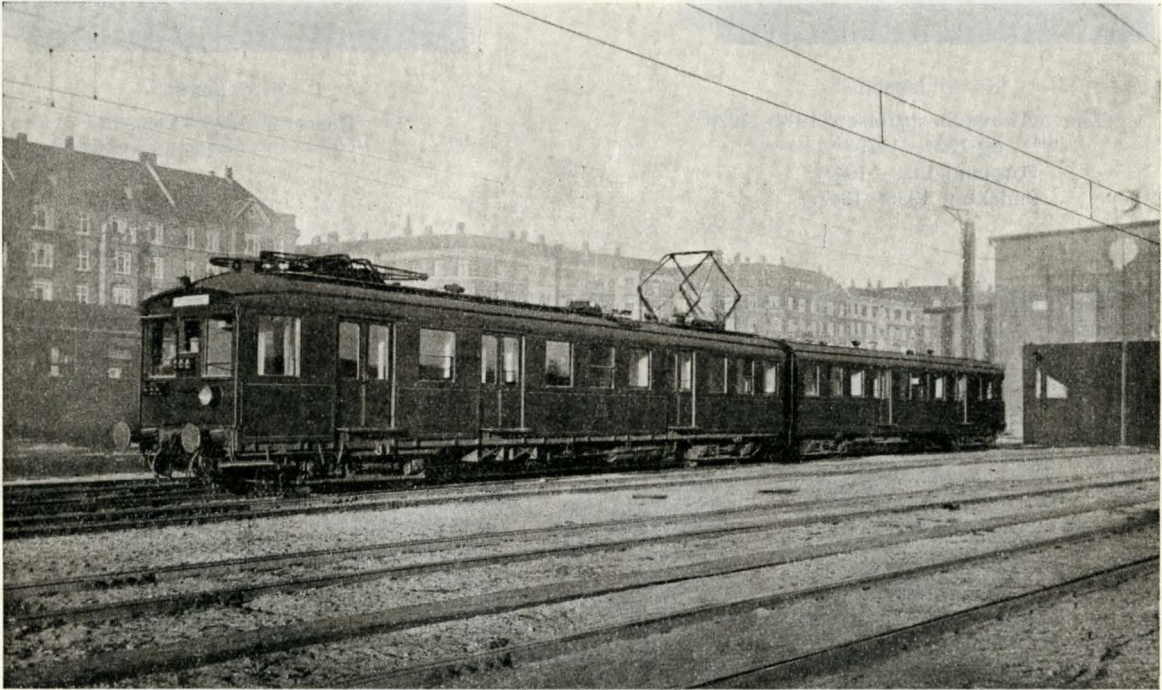
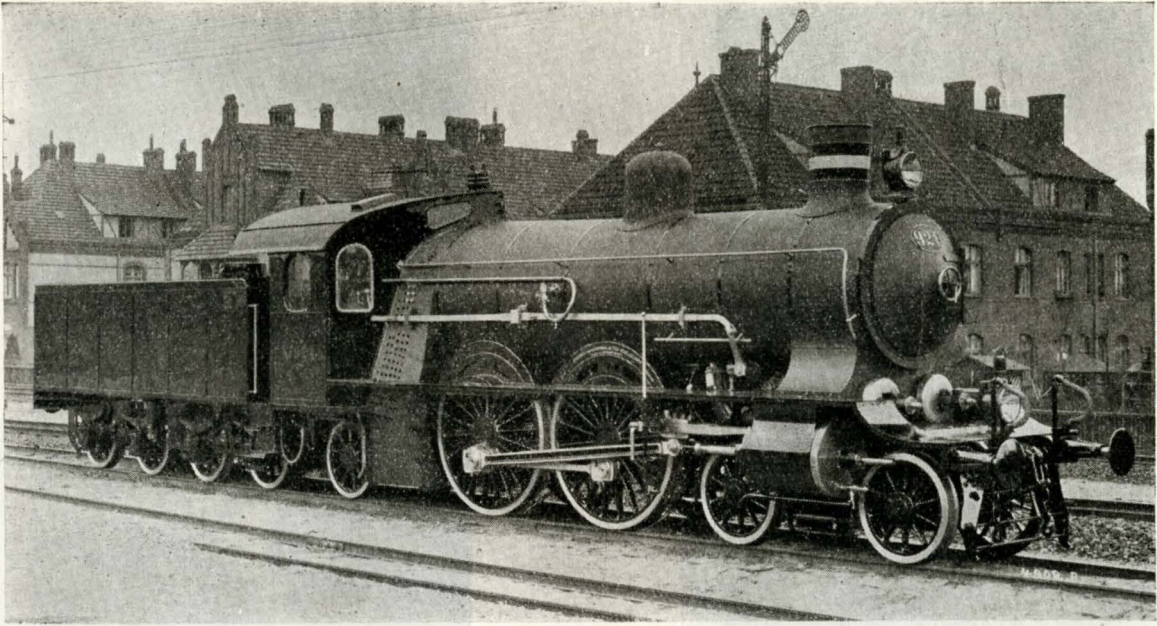
Medlem af hovedbestyrelsen 1913—1918.
Kasserer 1918—1925.

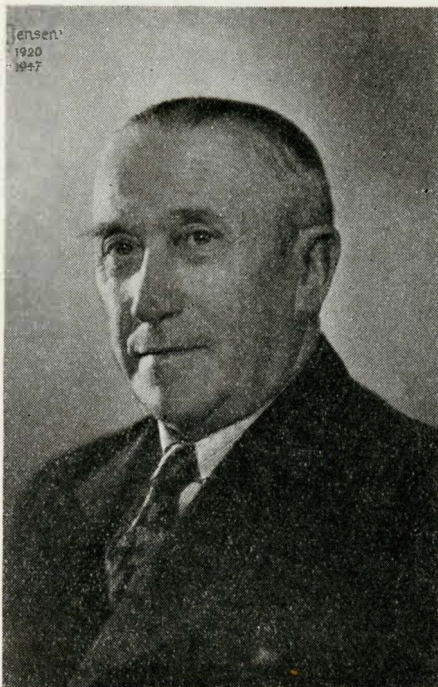


K. Johansen.

Medlem af hovedbestyrelsen 1915—1931.
Sekretær 1919—1929.
Formand for „Lokomotivpersonalets
Hjælpefond“ 1914—1931.







Soph. Jensen.

Medlem af hovedbestyrelsen 1914—1920
og 1921—1929.

Formand 1929—1947.

Redaktør 1935—1947.



L. M. Schmidt.

Kasserer 1925—1943.



E. Kuhn.

Medlem af hovedbestyrelsen 1918—1948.

Sekretær 1925—1948.

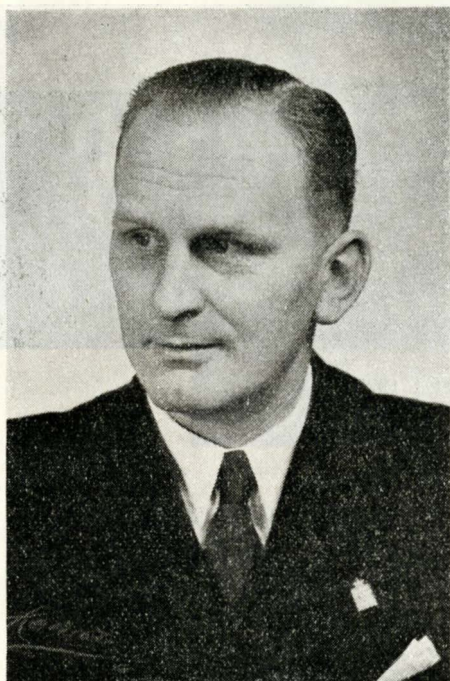
Redaktør 1935—1948.



K. Svendsen.

Medlem af hovedbestyrelsen 1929—1937.

Kasserer 1943—



E. Greve Petersen.

Medlem af hovedbestyrelsen 1943—1947.
Formand og redaktør 1947—



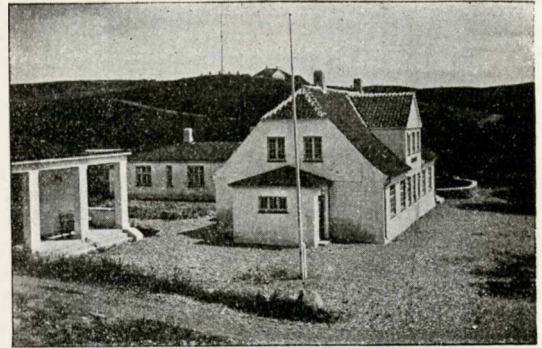
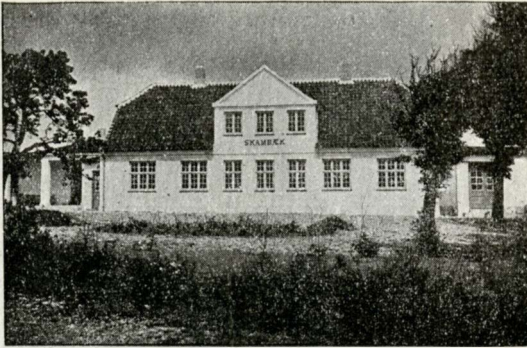
S. Suneson.

Medlem af hovedbestyrelsen 1937—1948.
Sekretær og redaktør 1948—



Hovedbestyrelsen 1. januar 1949.

Bageste række: S. A. Andersen, J. V. Christiansen, K. Egenhardt, V. Bundgaard.
Siddende: H. E. Jensen, C. Schmidt (næstformand), E. Greve Petersen (formand), K. Svendsen (kasserer), S. Suneson (sekretær).



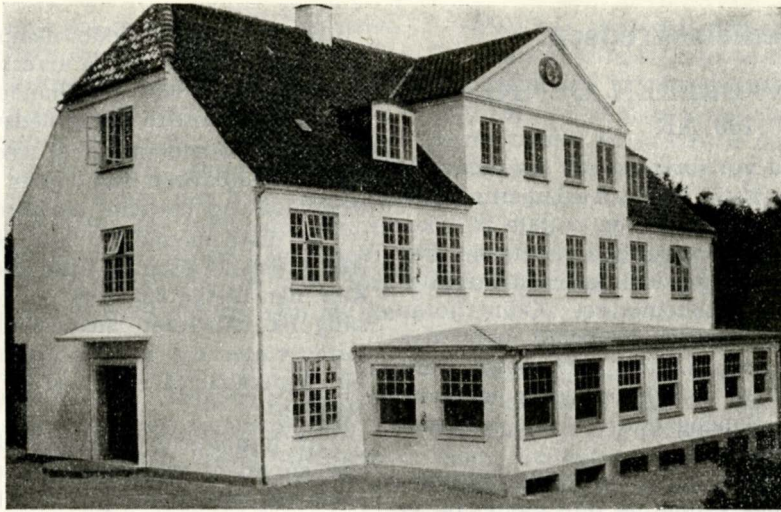
Foreningens feriehjem ved købet i 1922.



Udsigt over feriehjemmet, der nu har fået veranda.



Rejsegilde under ombygningen 1939—41.



Feriehjemmets hovedbygning efter endt ombygning.



Foreningens ejendom i Hellerup.

Fra medlemskredsen.

LOKOMOTIVFØREREN GENNEM 100 ÅR

I forbindelse med vor forenings 50 års jubilæum og med den 27. juni 1947, hvor „Jernbanernes“ 100 års jubilæum kunne fejres, vil en omtale af lokomotivføreren være af interesse, han var nemlig den første funktionær, der kappede linen med kongetogets forreste hjul med lokomotivet „Odin“ foran indkørselssignalet på Roskilde banegård under den store indvielsesfest den 26. juni 1847, hvori Hans Majestæt Kong Kristian d. VIII og særlig indbudte deltog. Dagen efter, Søndag den 27. juni, åbnedes banen for offentligheden.

Efter dette historiens første officielle togs ankomst og til i dag har skinnerne ofte glødet og er blevet udvekslet af slidtage fra millioner af hjul, der har befaret denne vejlængde.

De tre første lokomotivførere i Danmark var tyske, indforskrevne fra Leipzig-Dresden banen. Deres navne var Saalbach, Stender og Delfo. En af disse, slægten Saalbach, er lokomotivfører i 3die generation. Den første lokomotivfører i Tyskland var indforskreven englænder, sammen med et engelsk lokomotiv, men derom senere.

Selskabet indkøbte i Manchester de 5 første lokomotiver. „Odin“, „Sjælland“, „Korsør“, „København“ og „Danmark“.

Jeg skal ikke her komme nærmere ind på selve lokomotivet og dets oprindelse, da dette kan fylde en hel bog, men skal dog med et par linier meddele, at dets historie rækker helt tilbage til år 1797, hvor den engelske konstruktør Richard Trevithick fra Cronwall begyndte med en dampvogn, der buldrede afsted langs gaderne, efter at modellen som et stykke legetøj først startede sin rejse henover et køkkenbord og herved markerede lokomotivets fødsel, indtil år 1829, da George Stephenson sejrede i konkurrencen med lokomotivet „Raketten“, der løb 46 km, men samme dag ved æreskørselen under menneskemængdens jubel nåede en hastighed af 56 km i timen og vandt den dengang store præmie, ni tusind kroner, som selskabet havde udsat. Samtidig indskrev Stephenson sit navn udødeligt i jernbanens historie og gav sig selv og sit land den store ære.

Verdens første lokomotiv: „Raketten“, står i dag i Victoria and Albert museum (tidligere Kensington museet) i London.

Men de første lokomotiver, som med rette vakte verdens beundring, var trods alt yderst primitive med hensyn til konstruktion og ikke mindst bekvemmelighed for personalet på maskinen.

Lokomotivet havde intet førerhus. Først senere konstrueredes en skærm med 2 ruders. Derefter voksede skærmen bagud. Og først i 1860 fik lokomotivet førerhus. At sidde ned på maskinen dengang var en forbrydelse. Man troede vel, at behageligheden ville bortlede lokomotivføreren agtpågivenhed og fattede ikke, at trætheden tværtimod efterhånden ville svække manden.

Endvidere manglede damptrykmanometeret, så lokomotivføreren måtte overbevise sig om damptrykkets kraft ved med hånden at lette på fjedervejtens belastede sikkerhedsventil.

Bag på tenderen var et sæde til togføreren, medens konduktøren sad under en kaleche oppe på vogntaget og betjente håndbremsen.

At disse mennesker må være blevet stivfrosne ved vintertid uden læ eller beskyttelse mod vejret, kan man tænke sig, selv om personalet til beklædning fik udleveret lammeskindspelse, og i særligt hårdt vintervejr, melder historien: „Fik lokomotiv- og togpersonalet varmt øl og boller på selskabets regning“.

At jernbanens indvielse efter datidens forhold var en uhyre begivenhed viser bl. a., at lokomotivet inspirerede komponisten Lumbye til at komponere „Jernbane Dampgalop“, der ifølge anmeldelsen „spilledes i Tivolis koncertsal under dundrende succes“.

I forbindelse med jernbanens 100 års jubilæum er lokomotivføreren stilling en strømpil, man ikke kommer udenom.

Lokomotivføreren rekrutteres fra håndværkerfaget inden for maskinbranchen. Må ikke være over 24 år ved antagelsen. Gennemgår først den psykotekniske prøve og derefter stramme teoretiske og praktiske eksaminer inden for DSB, og forøvrigt de foregående år som lokomotivfyrbøder, hvor han bliver „prøvet og vejret“ — kan man godt sige — gennem årene ved nøje at iagttage påpasselighed, mødetid, korrekt opførsel og medansvar, inden han som lokomotivfører får lov at tage styret i egen hånd.

Det tjener til ære og anerkendelse for samtlige jernbanens tjenestemænd og ikke mindst lokomotivføreren med ansvar for menneskeliv og millionværdier, at der gennem det forløbne århundrede kun er indtruffet 2 alvorlige ulykker af større omfang, nemlig Gentoftelykken i juli 1897 og Vigerslevulykken 1. november 1919 samt en mindre Brammingeulykke i sommeren 1913.

Man bemærker ligeledes i bilernes og flyvemaskinernes opsving, at jernbanen fremdeles er den sikre og tryggeste befordring. Den absolutte ædruelighed er her den påkrævede lov inden for al sikkerhedstjeneste.

At lokomotivføreren stilling er opslidende, der fuldtud kræver 100 pct. af sin mand i døgndriften, søgn og hellig, siger sig selv. Han indtager tillige på lokomotivet en dobbeltstilling, idet han foruden at være fører med udikig til samtlige signaler, i al slags vejr og under dundrende støj og til tider med rasende fart, skal han tillige være maskinmester, idet han har ansvaret for lokomotivet og dets moderne trykluftanlægs betjening.

En lokomotivførers mest krævende egenskab er iagttagelseevnen, dette, at intet må forbigå hans opmærksomhed overfor de mange pligter, han i tjenesten stilles over for.

Hans stilling er suveræn. Det skal forstås: Ingen automatiske eller radarsignaler griber afværgende

ind til støtte for ham i det givne øjeblik, han eventuelt kører forbi et stopsignal. Han må i sekunderne jag, under alle forhold, i tåge og snetykning, stole på sig selv og kende sit ansvar.

En afdød kollega sagde til mig: En lokomotivfører er en autoritet. Når han passer sin tjeneste og gør sin pligt, er der ingen, der kan røre ham. Og dog er der ingen inden for jernbanen gennem det forløbne århundrede, der er opført i journalerne med så mange påtaler og bøder som lokomotivføreren, hvilket tilkendegiver hans stilling som en meget udsat post.

Lokomotivmændenes liv er en broget billedbog, hvis motiver veksler i årets forskellige måneder. Vi har mange smukke ture langs jernbanelinien, på sommerdage udover landskabet, passerende broerne. Danmark er jo øriget og broernes land (en smuk reklame for DSB).

Men vi har også oplevelser i vinterkulden, der er uhyggelige med rygende sne, frost og mørke nætter.

Endvidere har vi oplevelser af teknisk art. Vi kan „brække ned“, som det hedder, når maskinen ikke kan eller vil længer på grund af påbrændt fyr, maskinskade, sporafløb eller at motoren brænder sammen. Så må vi udbedre skaden eller i værste tilfælde afvente den telegrafisk tilkaldte reserve-maskine.

Vi er desværre også ude for tilfælde, hvor liniekolonnens mænd under sporarbejder og på draisine bliver kørt ned. — Rangerpersonalet, dem mellem bufferne, der springer om kap med døden, er de mest udsatte, hvis navne har stort overtal i mindelunden i Fredericia. Statens største driftsforetagende med ca. tyve tusinde mennesker under tempo og nerver kræver sine ofre blandt dem, der er ude i skudlinien. Også dem, som frivilligt søger døden, giver os uhyggelige minutter på maskinen.

En lokomotivfører havde en mærkelig hændelse:

En forårs morgen kom han kørende og så forude en kvinde gå og plukke blomster inden for jernbanens terræn. Han undrede sig, da uvedkommende ikke må færdes her. Men en undtagelse kunne jo indtræffe. Ca. 200 m foran toget løber hun frem og knæler ned foran sporet med oprakte arme og blomster i de foldede hænder, og lægger sig derefter nedover skinnen. — Lokomotivføreren bremse sig voldsomt op, men hun nåede sin hensigt.

Men der er også morsomme blade i billedbogen, f. eks. under rejselivet i ferietiden og højtiderne, hvor passagererne er glade og oprømte og glemmer sig selv i rejsetummelen.

Gennem jernbanens århundrede var den sidste verdenskrig den værste tid for jernbanens folk. — Her faldt på deres post 23 lokomotivmænd, skudt på lokomotiverne, og mange såredes ikke alene af projektilerne, men af den udstrømmende damp fra den sønderskudte armatur.

Man glemmer så hurtigt i vor tid, og man har sikkert også glemt hvad mange talte om under krigen: „Det må være uhyggeligt at være lokomotivmand, at stå der forude i mørket udsat for de mange farer“.

Man har vist også glemt fra krigens tid, at jernbanens hjul efterhånden omtrent var de eneste, der løb rundt og fremførte den livsnødvendige transport, af det daglige brød samt brændsel og andre varer, under førerskab af de mænd, der trods alle rædslerne sammen med togpersonalet blev på deres post til gavn for hele samfundet.

Jeg er i besiddelse af et lille udklip, en historisk beretning, der lyder:

„Tysklands første lokomotivførere“.

Samtidig med, at Tysklands første lokomotiv til Ludwigsbanen bestiltes hos George Stephenson i England, ankom den første lokomotivfører til Tyskland. Ludwigsbanens direktion tilskrev George Stephenson: „Med dampvognen skal De sende en mand, som er lige så fuldkommen fortrolig med at føre vognen, som at fodre dyret og iøvrigt behandle apparatet. Og han skal forblive i Tyskland, indtil han har undervist en tysker, så han kan føre dampvognen efter ham!“

Således gik det til, at Tysklands første lokomotivfører var typisk englænder fra Newcastle or Tyne. Han hed William Wilson, og da han først havde opholdt sig otte måneder i Tyskland, blev han så begejstret for landet, at han anmodede om at blive tysk borger. Det blev han, og han oprettede så en regulær lokomotivførerskole. Da han døde i Nürnberg i 1859, havde han uddannet mange lokomotivførere, og han havde ved sin død en løn på 2250 mark om året, mod den ansvarshavende direktørs løn på 1360 mark årlig (nær det dobbelte).

I 1947 rullede statsbanerne ind i de nye århundrede, ved årsskiftet 1948—49 runder „Dansk Lokomotivmands Forening“ det halve sekel. Tiderne har skiftet gennem årene, fremdrivelsesmidlerne har fulgt udviklingen. Motoren har holdt sit indtog som fremdrivelsesmiddel ved De danske Statsbaner, foreløbig i motorvogne og lyntog, men måske i fremtiden i lette aluminiumstog, men endnu står damplokomotivet som „Herkules“, der trækker det tunge læs inden for fjerntrafikken, såvel med gods som med personeksprestogene i ferien og højtiderne, hvor de store maskiner kan tage en belastning af ca. 1500 passagerer, lige så meget som 5 lyntog, og derfor redder statsbanernes millioner og pladsen til alle de rejsende.

Ekspreslokomotivet litra P er en flot sportstype med et jordvindende stræk, kendt fra de sorte lyntog.

Statsbanernes lyntog er populære og med rette, folk vil rejse hurtigt.

Initialerne DSB, der præger det sejlede og rullende materiel, maskiner og vogne, er en stolthed, en rigdom og en kulturværdi for den danske nation, der i 1947 rullede ind i det nye jernbaners århundrede.

N. Hammer.

VED JUBILÆET

Et halv århundrede er forløbet siden Dansk Lokomotivmands Forening blev stiftet af kloge og fremsynede mænd.

For os, der i dag står midt i arbejdet, som vi er pålagt at føre videre til gavn for lokomotivmændene, er det naturligt, at blikket kastes tilbage for at foretage en vurdering af udviklingen gennem årene.

At lønarbejderne dannede organisationer for at opnå medbestemmelsesret og derved forbedre deres kår, var i 1899, da de første spirer til Dansk Lokomotivmands Forening blev lagt, ikke noget nyt i dansk samfundsliv.

Allerede i 1857 blev der på den danske rigsdag vedtaget en lov, der ophævede de privilegier, som det gamle laugssystem havde levet på i flere hundrede år. Loven om fri næring trådte ud i livet, og den industrialisering, der var kommet til Danmark ude fra, tog nu fart. Rationelle driftsmetoder ved tekniske reformer blev indført, men da dette krævede betydelige kapitaler, dannedes industrielle aktieselskaber.

Tidligere tiders produktionsform, hvor mestre og svende var ligesom en stor familie, var hovedsagelig forbi, og det arbejde, der før blev udført i hånden, blev delvis udkonkurreret af fabriksvarer.

Klassemodsætningerne i befolkningen skærpedes ved denne udvikling. Aktieejerne i de store aktieselskaber krævede udbytte, og hvem andre skulle betale, end de i virksomheden beskæftigede arbejdere. Lønnen blev ringe, arbejdstiden lang, selv børnene måtte ud og arbejde på fabrikerne, og kårene, hvorunder den stærkt voksende arbejderbefolkning levede, var usle og elendige.

Den evige gamle sætning, at tryk avler modtryk, beviste også her sin gyldighed. Arbejderne så i den frembrydende socialistiske ide et middel til at lette deres trange tilværelse, men først i slutningen af iorrige århundrede kom der grotid for organisationerne.

Børnesygdommene var overvundet, og blandt statens tjenestemænd opstod tanken om i lighed med arbejderne i private erhverv at slutte sig sammen for at forbedre de forhold, de levede under.

Jerbanerne havde i sin relative korte levetid gennemgået en rivende udvikling, og de fineste teknikere rundt omkring i verden arbejdede stadig på forbedringer. Større og stærkere lokomotiver blev bygget og ganske naturligt voksede kravene også til de mænd, der bemandede disse. Andel i denne udvikling i form af bedre kår fik lokomotivmændene ikke, og efter visse begivenheder, der gøres rede for andet sted i nærværende nummer af Dansk Lokomotiv Tidende, trådte Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening ud i livet den 1. januar 1899.

Skal de ydre betingelser, hvorunder foreningen har virket fra stiftelsen til i dag, beskrives, kan man godt bruge den danske natur som billede, den natur, som vi danske holder af og hvilken særlig vi lokomotivmænd har lejlighed til at betragte.

Stiftelsesdagen den 1. januar. Midt i vinterens hjerte nogle dage efter solhverv, som vi nordboere gennem tiderne har fejret, hvor håbet bliver tændt, thi nu vender lyset tilbage. De tanker har sikkert besjælet de mænd, der fra begyndelsen sluttede op om foreningen. Nu skulle lysere tider oprinde.

Foråret med sine storme, hvor gammelt og frønet må falde til fordel for det unge og stærke. Sådanne tider er også forekommet i foreningens historie. Strid modvind, hvor der udadtil måtte tages en hård tørn for at bevare det, der tidligere var opnået; men også indadtil gik dønningerne højt og skarpe meningsudvekslinger kom til orde.

Sommertiden, hvor den danske natur viser sig fra sin smukke side. Livet bliver lettere at leve, og skibet sejler i smuldt vand. De mænd, der har ledet foreningen, kan pege på sådanne perioder, hvor gode resultater blev opnået ved en klog og fornuftig kurs.

Står Dansk Lokomotivmands Forening nu ved 50 års jubilæet i sit livs efterår, for at blive i billedet om årtiderne. Efteråret, der kan virke så smukt, hvor luften kan være så ren og klar, og naturen falder til ro og garderer sig mod en eventuel hård vinter.

2 store krige har rystet verden i den tid, foreningen har bestået. Dybtgående revolutionerende forandringer er sket i nationernes liv. De ældste af vore medlemmer husker endnu, da eneherskeren over det vældige russiske rige med sin familie kom på sommerophold i Danmark sammen med flere andre af Europas kronede hoveder.

Den første verdenskrig med den følgende dyrtid. Efterkrigstiden, hvor det gamle krav — 8-timersdagen — blev en realitet og arbejderne fik større politisk indflydelse.

Vidtgående foranstaltninger blev truffet for at hjælpe de arbejdsløse og svage i samfundet. Danmark står som et mønster for andre lande med hensyn til sociallovgivning. Den lovgivning, der er et smukt udtryk for befolkningens kultur og forståelse af andres ret til at få del i de goder, der findes i livet.

Sorte skyer trækker op. Verdens stærkeste krigsmaskiner bliver skabt syd for vort lands grænser, og ved en befaling fra en enkelt mand går den i gang.

Besættelsestiden, en hård tid for danske jernbanemænd, hvor lokomotivmændene er med i forreste linie. I mange jernbanemænds hjem hersker usikkerhed og tvivl, når far går til tjeneste — kommer han hjem til normal tid — vender han tilbage i god behold.

Befrielsen kom som en glæde for hele den danske nation, og efter en kort tids festrus går den genopbygning i gang, som vi for tiden står midt i.

Ingen kan i dag sige med bestemthed, hvad vi kommer ud for i fremtiden, men Dansk Lokomotivmands Forening står i sin fulde kraft parat til nye fremstød til glæde for de gamle kammerater, der gennem årene trofast har stået vagt om foreningen, og til gavn for de unge, hvem fremtiden tilhører.

Gode eksamens-resultater.

På de sidst afholdte motorkursus for lokomotivførere er der ved eksamen opnået overordentlig gode resultater. Således er der på de i december måned afholdte 2 kursus, hvor der på hver deltog 16 lokomotivførere og 1 lokomotivmesteraspirant, opnået 18 udmærkelser; 10 mand havde over 6 og 6 havde under 6 i gennemsnit. Det højst opnåede resultat var 7,94.

Lommebogen.

Der forefindes et lille restoplæg af foreningens lommebog for 1949. Disse kan nu fås til købs til fremstillingsprisen, som i år er kr. 3,50 pr. stk., heri medregnet forsendelsesporto.

Bestilling modtages af den stedlige formand for lokomotivfyrbøderafdelingen.

For så vidt der indkommer flere bestillinger end restopløget kan dække, vil beholdningen blive forbeholdt lokomotivfyrbøderaspiraterne. Ved bestillinger må det derfor udtrykkeligt anføres, hvilket antal, der bestilles til aspiranterne og hvilket antal til andre.

Ved enkeltbestillinger kan betalingen sendes i frimærker, ved større bestillinger bedes den indsendt på foreningens giro konto nr. 24.542.

N.B.: Der vil kun blive taget hensyn til bestillinger, som fremkommer efter nærværende meddelelse.

Af hensyn til ekspeditionen må bestillinger indsendes snarest, og de må være på foreningens kontor senest den 10. januar 1949.

Yderligere meddelelse om salg af lommebog udsendes ikke.

Kulforbruget på loko litra E_I og E_{II}

Af lokomotivinstruktør B. Kjær.

Forskellige undersøgelser i 2. Distrikt har vist, at kulforbruget på E_I og E_{II} lokomotiverne er meget forskelligt, idet de gamle E_I-maskiner gennemsnitlig er 23 pct. dyrere pr. km og 13 pct. dyrere pr. 1000 tons km end de nye E_{II}-maskiner, og det er derfor nærliggende at overveje, hvad der kan tænkes at være årsag hertil.

De nye E_{II}-maskiner, der fortrinsvis kører i fast tur og er forsynede med damptrørrer i en særlig dom og Schmidt og Wagners regulator, har vel heri en fordel fremfor de gamle E_I-maskiner, men E_I 966 har siden 8. februar 1945 kørt med en damptrørrer i regulatordomen, uden at det har været muligt at påvise nogen væsentlig besparelse i kulforbruget, og de nye H_{II}-maskiner, der også har damptrørrer i en særlig dom, viser et højere kulforbrug end H_I.

Der udvises ikke af alle lokomotivførere fornøden omhu med hensyn til udfyldning og aflevering

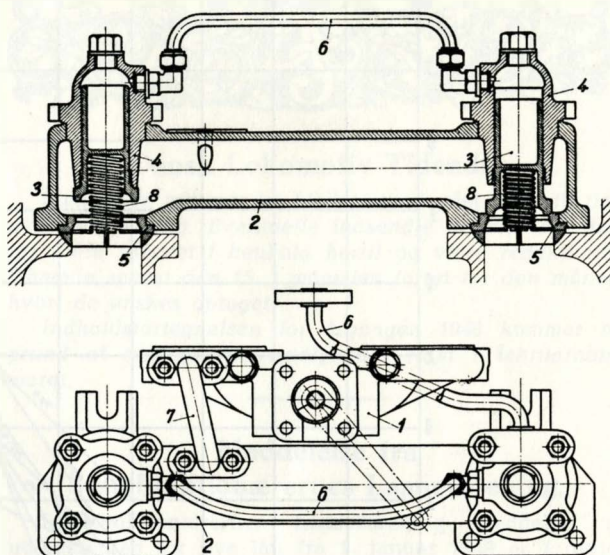


Fig. 1.

af kulrekvisitionerne, hvilket tydeligt fremgår af regnskabet for nogle loko, der har været lette at holde under observation, og der haves tilmed eksempler på, at en lokomotivfører har glemt at aflevere kulrekvisition, hvad der selvfølgelig gør kulregnskabet misvisende.

Mange lokomotivmænd vil have erfaret, at utætte eller ituslåede omløb gør kørselen yderst uøkonomisk, og ved at bemærke de ofte meget forskellige forhold mellem glidertryk og receivertryk på alle E-maskiner, kan man let komme på den tanke, at et forøget kulforbrug muligvis opstår på grund af fejl eller utætheder ved lavtryksomløbene (L. T. omløb) eller en utæthed ved højtryksomløbs-hanen.

Nogle observationer vedrørende disse forhold kan måske have nogen interesse, hvorfor de offentliggøres her, selv om resultatet må siges at være negativt, for så vidt som disse undersøgelser ikke har givet noget sikkert holdepunkt for, hvad der var årsag til den store forskel i kulforbruget, men lad os først se på omløbene i fig. 1.

I fig. 1 er H. T. omløbet og hanen nr. 1, og L. T. omløbet består af et rør 2, der med firkantede flanger er spændt direkte på L. T. cylindrene, hvorved der kan dannes en rørforbindelse fra den ene cylinder til den anden. I hver ende af røret er anbragt en ventil 3, der styrer i et hus 4. Ventilen, der har konisk sæde, tætter i sin lukkede stilling mod en ring 5 i bunden af røret. En rørledning 6 er tilsluttet gliderkassens kraftdamprum, således, at kraftdamp, når der er åbent for regulatoren, igennem rørledningen 6 vil blive indført ovenpå ventilerne 3, hvorved disse lukkes, idet der samtidig igennem røret 7, der er tilsluttet receiverummet, føres damp af samme tryk, som findes i receiveren, ind i selve omløbsrøret 2. Når regulatoren lukkes, vil fjedrene 8' løfte ventilerne 3, hvorved der bliver omløb fra den ene cylinder til den anden. L. T. omløbene virker altså automatisk.

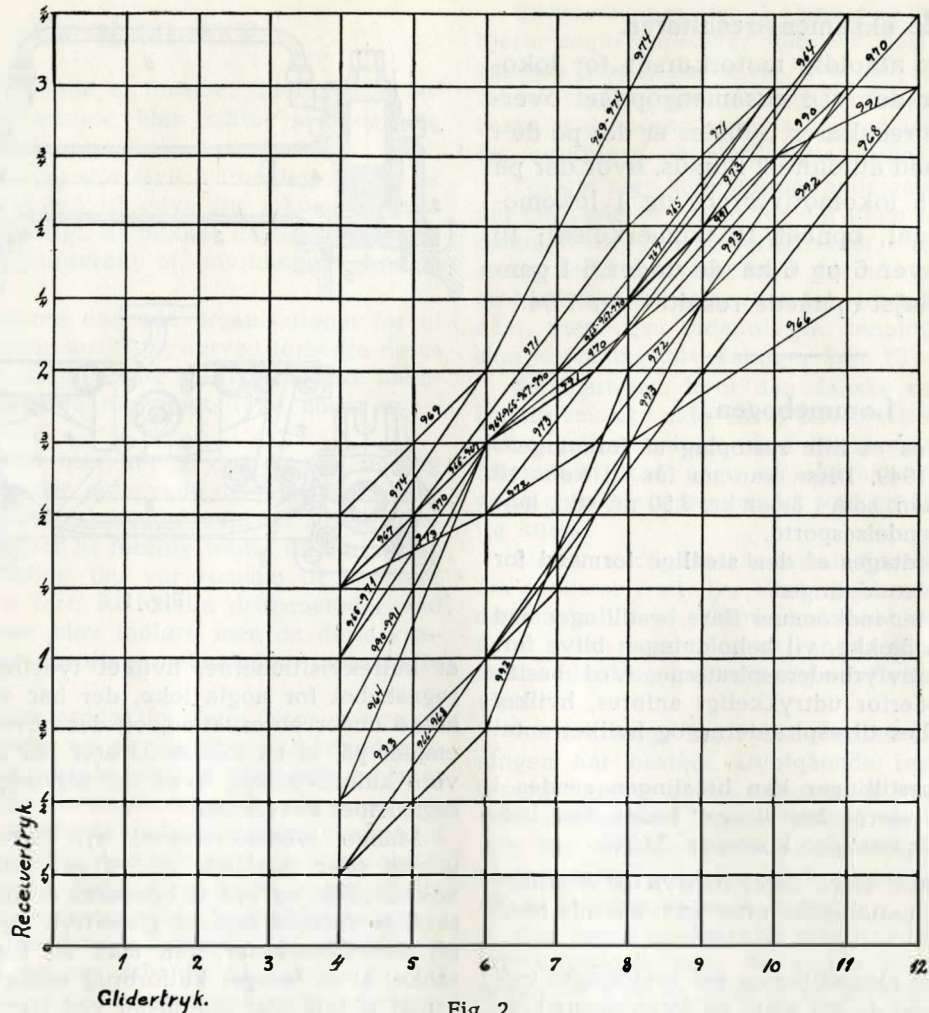


Fig. 2.

De optegnede observationer i fig. 2 over de forskellige glider- og receivertryk er fremkommen ved forskellige stillinger af regulatoren, men for alle målingers vedkommende er de taget med en fyldning af 48 pct. og med en hastighed af 70 km/t, og kurverne angiver altså de samtidige værdier af glider- og receivertryk med nævnte fyldning og hastighed.

Af fig. 2. ses, at glidertrykket følger den vandrette linie og receivertrykket den lodrette linie.

En medvirkende årsag til de uensartede tryk kan muligvis søges i de forskellige manometre, men hvor forskellen har været påfaldende stor, er manometrene udskiftet.

Det var ventet, at de foretagne observationer kunne vise, når L. T. omløbene var utætte ved ventilen 3, eller kun vanskeligt holdes lukkede, måske på grund af en for stor spænding af fjederen 8.

Det var også ventet, at såfremt kraftdamprøret 6, der fører kraftdamp fra gliderkassen til L. T. omløbene, var knækket, ville receivertrykket ikke være stort nok til at holde L. T. omløbene lukket, men dette var ikke tilfældet.

Andre årsager til et relativt for højt receivertryk kan f. eks. være en utæthed ved H. T. omløbshanen 1, men kan måske også være den, at flange-

pakningen på H. T. omløbet er utæt, idet denne pakning er forsynet med to huller, det ene for kanalen til H. T. hanen, det andet for en kanal til receiveren, nemlig det rum, hvorfra røret 7 er i forbindelse med røret 2.

En gennemblæsning mellem L. T. omløbsventilens hus 4 og ventilen 3 er sikkert sjældne, men sker det, vil kraftdampen kunne sive ind i receiveren og derved bringe dette tryk noget op.

Af kurverne ser det ud til, at loko 969 og 974 kan have en af de her omtalte utætheder, og heri ligger måske en forklaring på, at disse maskiner har en så god trækkekraft.

Med hensyn til fjedrene i omløbsventilerne skal de have et forholdsvis lille tryk for at holdes sammentrykkede, hvorfor det kan anses for sikkert, at selv et lille glidertryk i forbindelse med receivertrykket vil holde L. T. omløbene lukkede, når ventilerne ellers er i orden.

Grunden til det store kulforbrug må derfor søges andre steder, og det er nærliggende at tro, at det for en stor del kan søges i en mindre økonomisk fyring, opstået som følge af uddannelsen af de mange nye lokomotivmænd, der i en længere tid oplæres på disse maskiner.

ET LYSPUNKT

Efterhånden som restriktionerne på flere områder lettes ved bedre varetillførsler, er det naturligt, at de tjenestemænd, der er normeret med uniform, forventer, at også de forlængede uniformsterminer snart ophæves.

Organisationerne har da også beskæftiget sig med dette spørgsmål og indenfor det sidste halve år rettet henvendelse til finansministeriet med anmodning om at forbedre de uniformsmæssige leveringer.

Ved foretagne undersøgelser har det imidlertid vist sig, at den militære klædefabrik, som er leverandør af klæde til statens uniformer, meddeler, at man ikke kan regne med særlige importbevillinger til uniformerne fra Direktoratet for Vareforsyningen i løbet af det kommende finansår. Man regner dog med, at der ved udgangen af finansåret 1949/50 i stoimæssig henseende skulle være mulighed for genindførelse af normale forhold på uniformsområdet. Den militære klædefabrik har endvidere oplyst, at det uniformsklæde, der nu fremstilles, i kvalitetsmæssig henseende står på højde med det, der leveredes før krigen.

Forsyning af foerstoffer er efter Direktoratets mening således, at landets forbrug stort set kan dækkes, men der kan heller ikke på dette område gives specielle bevillinger til import af foer til uniformsklædninger. Der skulle dog være mulighed for, at forsyningen med foerstoffer i løbet af nogen tid kan følge leveringerne af uniformsklæde.

Der er således på disse to områder en lysning at spore, men selvfølgelig er der altid vanskeligheder på et punkt, og i dette tilfælde er det indenfor skræderfaget, hvor der for tiden er mangel på arbejdskraft, der medfører vanskeligheder med hensyn til forarbejdningen af uniformer. Det bliver derfor efter de foreliggende oplysninger vanskeligt at få de fornødne uniformer syet, selv om der kan skaffes stof nok.

Til trods for de her anførte forhold og selv om administrationen ikke kunne gå med til på nuværende tidspunkt at foretage en fuldstændig ophævelse af terminsforlængelserne, var der dog et lille lyspunkt, idet man fandt det forsvarligt at ophæve terminsforlængelserne for benklæder, veste og uldveste fra 1. april 1949 at regne, dog måtte man forbeholde sig ret til en vis afviklingsperiode, da det næppe ville være muligt at levere alle de uniformsgenstande, som efter ophævelsen forfalder til udlevering den 1. april 1949, på netop denne dag.

Selv om det var vort håb, at vi skulle have opnået en fuldstændig afskaffelse af de forlængede brugsterminer, nåede vi dog denne gang et skridt fremad i den rigtige retning, og når der tages i betragtning, at der stadig består en almindelig textilerationering, og at normale forhold således ikke er indtrådt for befolkningen i almindelighed, må resultatet betragtes som gunstigt og giver os dog håb om, at genopbygningen også på dette område går fremad mod lysere tider.



Dansk Lokomotiv Tidende.

Med dette nummer af bladet er vi gået over til den nye retskrivning. Eventuelle indsendte artikler må derfor være skrevet i henhold hertil og være redaktionen i hænde senest den 15. i måneden forud for den måned, hvori de ønskes optaget.

Indholdstortegnelsen for årgangen 1948 kommer på grund af særlige omstændigheder først i februarnummeret.

Meddelelse fra Statsfunktionærernes Laaneforening.

Statsfunktionærernes Laaneforening meddeler, at udlånsrenten for nye lån fra 1. januar 1949 er forhøjet fra 4 % til 4½ % årlig samt at lån til køb af ejendom eller køb af byggegrunde ikke kan forventes.

Jubilæumsfester.

Randers afdelinger med underafdelinger Langaa og Hobro.

Randers afdelinger fejrer foreningens 50 års jubilæum i „Haandværkerforeningen“ Søndag den 13. marts 1949. Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Oplysninger kan fås på telf. 4062.

Festudvalget.

De københavnske afdelinger 1 — 2 og 45.

Jubilæumsfesten afholdes Onsdag den 2. februar 1949 kl. 18,15 præcis i Borgernes hus, Rosenborggade 1.

Der serveres smørrebrød, øl, snaps og kaffe.

Underholdning af vore revuskuespillere, der giver nogle af deres bedste numre.

Stort bal til tonerne af Otto Ditlevsens orkester, som spiller nye og gamle danse til kl 1.

Deltagerlisten, som er fremlagt på maskindepotet Gb og elektrokontrollen, afsluttes den 15. januar 1949.

Oplysninger kan fås hos de stedlige tillidsmænd og ved henvendelse til lokomotivfyrbøder G. A. Rasmussen, telf. eva 7681, og lokomotivfyrbøder K. Egenhardt, telf. eva 7394 v.

Pris pr. deltager er 6 kr.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Bestilte billetter kan afhentes hos Kaj Petersen, lokomotivmesterkontoret Gb.

Rationeringsmærker til 20 gr. margarine bringes i erindring.

Aarhus afdelinger.

I anledning af organisationens 50. årige jubilæum afholdes en festmiddag på Hotel Aarhus d. 15. januar 1949.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes hjerteligt til at deltage i denne fest under samme betingelser som aktive medlemmer.

Oplysninger kan fås på telefon 9546. lokomotivfører K. G. Karlsen, Stadions Allé 27, 3.

Fredericia lokomotivfører- og lokomotivfyrbøderafdeling vil i anledning af DLFs 50 års jubilæum, fejre dette ved en festmiddag for ordinære og ekstraordinære medlemmer med damer på hotel „Landsoldaten“, Fredericia, lørdag den 5. februar 1949.

Tegningsliste vil blive ophængt på opholdsstuerne i Fredericia, Lunderskov, Kolding og Vejle.

Ekstraordinære medlemmer kan tegne sig ved henvendelse til festudvalgets kasserer, lokomotivfører H. Ovesen, Baldersvej 57, Tlf. Fredericia 1118.

Funktionsvederlag.

I forbindelse med det midlertidige løntillæg er der bl. a. sket en ændring i satserne for funktionsvederlag. Da vi ikke har nået at få de nye satser optaget i lommebogen for 1949, bringer vi et rettel sesblad til dennes side 11, nederst på siden.

Personalialia.

Forflyttelse efter ansøgning fra 1-12-48.

Lokomotivfører V. E. T. Sørensen, Kh Gb, til Helgoland mdt.

Uansøgt forflyttelse fra 1-12-48.

Lokomotivfører F. C. Jespersen, Helgoland mdt. til Kh Gb.

Tildeling af hvervet som depotforstander.

Lokomotivfører O. Gregersen, Holbæk, i Holbæk.

Afsked.

Lokomotivfører J. L. G. Petersen, Kh Gb, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 28-2-49.

Lokomotivfyrbøder J. H. M. Riber, Aarhus, efter ans. fra 30-11-48.

Ordensdekoration.

H. M. Kongen har under 19-11-48 udnævnt lokomotivfører A. Andersen, Tønder, til dannebrogsmænd.

Dødsfald.

Lokomotivfører C. F. D. Feld, Aalborg, den 22-11-48.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivfyrbøderatdelingerne:

Roskilde: Kassererens adresse rettes til: Elme Alle 57, Tåstrup.

Aalborg: Formandens adresse rettes til: Thuresensvej 10, 2. th., Nr. Sundby.

Kalundborg: Kasserers navn og adresse rettes til: S. E. Pedersen, Chr. d. 2. vej 8, 1.

Kh Gb: Kasserers navn og adresse rettes til: K. Egenhardt, P. Knudsgade 98.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-12-48. pens. lokomotivførere:

C. M. Wendt, Ansgarsvej 19, Fredericia.

L. T. Hassø, Bøgebjergvej 34, Odense.

L. K. Markvarsen, Holbækvej 37, Kalundborg.

E. P. Larsen, H. Guldbergsgade 43, Aarhus.

P. C. Pedersen (Gjødskke), Montanagade 41, 1., Aarhus.

Byttelejlighed.

2¹/₂ vær. lejlighed i Randers (kamin, altan, elektrisk vaskeri) ønskes byttet med 2—2¹/₂—3 vær. i København. helst Frederiksberg, evt. omegn. Politibetjent *Tyge Hansen*, Ullersvej 4, Randers.

Næstved—Aarhus.

2¹/₂vær. moderne lejlighed i Næstved ønskes byttet med tilsvarende eller større i Aarhus.

Baneingeniør *J. Andkjær Petersen*,
4. Banesektion, Næstved.

Funktionsvederlag
i de første 6 måneder.

Funktionsvederlag
efter 6 måneders uafbrudt funktion.

| Funktionen, udført af | Udført funktion som | | | | | Udført funktion som | | | | |
|--------------------------|---------------------|------------------|----------------|---------------|---------------|---------------------|------------------|----------------|---------------|---------------|
| | Mtf. 13 lk. | Elekf. 12 lk. | Lkf. 11 lk. | Lkm. 7 lk. | Lkm. 6 lk. | Mtf. 13 lk. | Elekf. 12 lk. | Lkf. 11 lk. | Lkm. 7 lk. | Lkm. 6 lk. |
| Lfb. grundløn | 73,973 Ø. | 106,849 Ø. | 123,288 Ø. | 221,918 Ø. | 410,959 Ø. | 147,945 Ø. | 213,699 Ø. | 246,576 Ø. | 527,671 Ø. | 989,589 Ø. |
| 1 tillæg | 53,425 » | 86,301 » | 102,740 » | 201,370 » | 390,411 » | 106,849 » | 172,603 » | 205,479 » | 485,575 » | 948,493 » |
| 2 tillæg | 32,877 » | 65,753 » | 82,192 » | 180,822 » | 369,863 » | 65,753 » | 131,507 » | 164,384 » | 445,479 » | 907,397 » |
| 3 tillæg | 12,329 » | 45,205 » | 61,644 » | 160,274 » | 349,315 » | 41,096 » | 90,411 » | 123,288 » | 404,384 » | 866,301 » |
| Mtf. grundløn | — | — | 49,315 Ø. | 147,945 Ø. | 336,986 Ø. | — | — | 98,630 Ø. | 379,726 Ø. | 841,644 Ø. |
| 1 tillæg | — | — | 8,219 » | 106,849 » | 295,890 » | — | — | 49,315 » | 297,534 » | 759,452 » |
| 2 tillæg | — | — | 41,096 » | 82,192 » | 271,233 » | — | — | 166,027 » | 248,219 » | 710,137 » |
| Lkf. grundløn | — | — | — | 98,630 Ø. | 287,671 Ø. | — | — | — | 281,096 Ø. | 743,014 Ø. |
| 1 tillæg | — | — | — | 41,096 » | 230,137 » | — | — | — | 115,068 » | 544,110 » |
| 2 tillæg | — | — | — | 49,315 » | 156,164 » | — | — | — | 115,068 » | 396,164 » |

NOTITSER

Verdens hurtigste Tog.

Ifølge en Artikel i „Saturday Evening Post“ kører Verdens hurtigste Tog i Dag mellem Byerne East Dubuque, Illinois og Prairie du Chien, Wisconsin, U. S. A. Strækningens Længde er 87,3 km, og med en Gennemsnitshastighed paa 134 km i Timen er den planmæssige Køretid 39 Min. Den højeste Hastighed, Toget kommer op paa, er 144 km.

Forøvrigt mærker de rejsende ikke, det gaar saa hurtigt. Kupeerne, der er forsynet med Glasloft og meget store Vinduer, ligger højt, hvilket bevirker, at Passage over Skinnestødene ikke mærkes.

Det er et Motortog bestaaende af 7 Vogne, bygget af rustfrit Staal, og Drivkraften er Dieselmotorer, der udvikler 2000 HK.

At Sikkerhedsanlæggene maa være gode, og saa fuldkomne som muligt paa en Strækning, hvor Tog med en saa stor Hastighed passerer, er ganske naturligt. For Aar tilbage kunde det ske, at Klippestykker fra de langs Banen liggende Bjerge faldt ned og spærrede Sporet. Baneledelsen opstillede da et elektrisk Traadræk tæt op ad Skinnerne og falder der nu et Klippestykke ned, afbrydes Strømmen og Bloksignalet i paagældende Interval gaar paa Stop.

Iøvrigt skal den højeste Hastighed, der er konstateret for et Dieselmotortogs Vedkommende, være 168 km i Timen, men skal man tro, hvad en gammel Rapport fra en Hastighedsprøve med Damplokomotiver fortæller, ligger dette Tal betydeligt under, hvad der er opnaaet saa langt tilbage som i 1905 med et af Datidens moderne Lokomotiver. Hastigheden kom op paa 200 km i Timen, og denne Rekord skal ikke være slaaet siden.

Artiklen slutter med at fremdrage en lille Ejenommelighed. Til Adspredelse for de rejsende, var der i en Kupe i hver Vogn, i det førstnævnte Hurtigtog, anbragt en Hastighedsmaaler. Jernbaneledelsen maatte dog lade den afmontere igen, idet det viste sig, at mange rejsende blev urolige ved at se, at de kørte stærkt.

Direkte forbindelse København—Gedser—Warnemünde—Berlin—Prag.

Ret hurtigt efter krigens afslutning lykkedes det at få trafikken til Vesteuropa genoptaget. Således reetableredes forbindelsen med England via Esbjerg—Harwich allerede i december 1945, og i maj 1946 indsattes eksprestoget „Nordexpress“ mellem Skandinavien og det sydlige udland. I november 1946 indførtes yderligere eksprestoget „Skandinavien-Express“ til Holland og England og fra maj 1948 endnu et eksprestog „Skandinavien-Schweiz Express“. På køreplanskonferencen i Krakow i efteråret blev det besluttet fra maj 1949 at videreføre Schweiz expressen til Rom. Endvidere blev der på konferencen drøftet muligheden af at etablere forbindelse København—Prag over Gedser, men det besluttedes at tage dette spørgsmål op til drøftelse mellem de interesserede myndigheder på en særkonference. Denne fandt sted fredag den 17. ds. ombord

på færgen „Danmark“. Her mødtes repræsentanter fra Danmark med generaldirektøren i spidsen, fra den russiske zone i Berlin under forsæde af en general, der også havde to tyske jernbanemænd med, fra Tjekoslovakiet en direktør samt endvidere fra Det internationale Sovevognsselskab en direktør og en kontorchef. Man gennemgik først de trafikale muligheder, og man enedes om at oprette forbindelsen fra 15. maj 1949 efter følgende køreplan:

| | | |
|-------------|-------------------|-------------|
| — 8,05 | København | ↑ 23,00— |
| 11,05—11,30 | Gedser | 19,15—19,50 |
| 13,45—15,30 | Warnemünde | 16,00—17,00 |
| 17,41—18,05 | Schwerin | 13,15—13,40 |
| ca. 22,00 | Berlin Friedr. B. | ca. 8,35 |
| 22,17—22,28 | Berlin Schles. B. | 8,13— 8,25 |
| 2,35— 2,50 | Dresden | 4,28— 4,45 |
| 5,10— 5,50 | Podmokly | 1,40— 2,20 |
| ca. 8,00— | Prag Masaryk | —22,50 |

Som det ses, kan den gamle rute fra Warnemünde til Berlin ikke benyttes, men ruten går over Schwerin—Ludwigslust—Wittenberge til Berlin. Der regnes foreløbig med forbindelse to gange ugentlig i hver retning, fra København søndag og torsdag og fra Prag tirsdag og fredag. I Prag bliver der direkte forbindelse til henholdsvis fra Balt-Orient eksprestoget mod syd og øst.

Der gennemføres mellem København og Prag en personvogn med 1., 2. og 3. klasse og mellem Schwerin og Prag en 1. og 2. kl. sovevogn, således at rejsende mellem Danmark og Tjekoslovakiet over natstrækningen mellem Schwerin og Prag kan benytte sovevogn i begge retninger.

Spørgsmålet om betalingen for billetterne og afregningen mellem banerne for disse skal af danske og tjekoslovakiske statsbaner forelægges vedkommende lands valutamyndigheder, forinden endelig afgørelse kan træffes.



- Sludder Olsen -! - Tøjet er skræddersyet, så det må være dig, der har lagt dig ud foroven, og tabt dig forneden siden måltagningen.



*Danmarks
første
PILSNER..*
TUBORG

Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)
- NYD KAFFEN I »LIDO«

Slagelse Dampmølle Akts.

Slagelse - Telf. 120

DANA MEL



**DANSK
ELEKTROKUL
INDUSTRI**

Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

NYROP KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

Berlème-Nix Smergelfabrik
Engvej 135 - C. 3684

Elegante Kjoler og Smoking udlejes
ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebros Runddel 140 Telefon Taga 1513

HB



**HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING**
A. m. b. A.




**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**

Fællesforeningen for Danmarks Brugsføreninger
Hovedkontor: Njalsgade 15, København Telefon 4015
Telefon 4015



Carlsberg
GRUBOLAST 1843



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis
Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195

Roskilde

Man spiser godt paa
»Palæ-Cafeen«
Raadhustorvet . Telefon 146