

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 1

5. JANUAR 1951

51. ÅRGANG

★
Bremselægning

Koblingsringe

Ventilatorremme

1/3 ROULUNDS FABRIKER

ODENSE

*Vi ønsker vore medlemmer
og tillidsmænd
udover hele landet
et godt og fredfyldt
nytår*



Forsikringsagenturforeningen for
Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Den gensidige Uheldsforsikrings-
forening for De Danske Statsbaners
Personale.

Statsbanepersonalets private
gensidige Hjelpekasse (Vejlekassen)



Blinklyssignaler og Lokomotivbelysning

for AGA-GAS eller Elektricitet

A/S Gasaccumulator — Uplandsgade 52
København S. Telf. 5060 (4 Linier) Telegr.-Adr. »DANAGA«
Aabyhøj, Agavej 2. Telefon: Aabyhøj 1060
Aalborg, Skibsbyggerivej 14. Telefon: 5680
Odense, Ejlskovsgade 22, Telefon: 2316



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG

BRILLER

Nørrevold 68, Tlf. Byen 2006

Felix Schmidt's
Eftf.

v/ V. Hoffgaard

Leverandør
til Sygekassen

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1950

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø



Statsanstalten for Livsforsikring

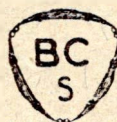
Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt
Billige Præmier * Kontant Bonus

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637



Indr. Varem.

Søborg Vognfjeder-Fabrik

Brdr. Christensen

Vangedevej 235 . Tlf. Søborg 189 og 1160

★
Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgaaende
Forchromede Ko'angere og Bagagebærere

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon:
Eva 1404

Begravelse
og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

A/s Emdrup Dampvaskeri
Ryvang 6000

Nyd Kaffen i »LIDO«

Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132

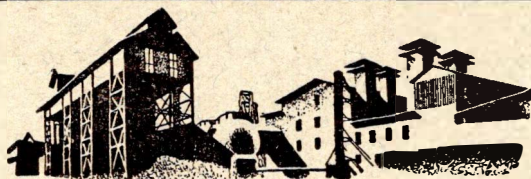


Hygiejnske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 1 - 51. ÅRGANG
5. JANUAR 1951



Indhold:

Ved nytårstid	1
Nordisk nyt: Sverige: Psykoteknisk prøve på retur	2
En landmand har ordet	3
Dansk Lokomotiv Tidende i ny skikkelse	3
En håndsrækning når selvangivelsen skal udfyldes	4
Moderne Mallet-lokomotiv	5
En mulighed for forbedring af Københavns by-, forstads- og oplandstrafik	6
En lilleputbane	8
Vad det er frøga om i Finland	9
Fra medlemskredsen: Frontbelysning på vore maskiner m. m.	10
Under D. L. F.	11
Personalialia	11
Statsbanepersonalets biblioteker	12



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
Aage Hansen.

Redaktion og Ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Ved nytårstid

Afskeden med 1950 blev ikke tung eller fyldt med vemod. Der var i det hele taget ikke mange af de kendte følelser, som ellers kommer til udtryk i afskedstimen overfor en gammel kending, der forlader os for bestandig efter et nært samarbejde gennem længere tid.

Da vi hilste året velkommen, var det med et inderligt håb om, at det ville bringe lysere og lykkeligere tilstande for os alle. Vel vidende om, at der endnu lå nogle uindløste regninger fra krigens år, som i selskab med den devaluerede krone ville betyde afkald på en del af kravene til livets goder og til det, der hører under almindelig menneskelig lykke, tog vi for et år siden imod det sidste år i det tyvende århundredes første halvdel i forventning om fremgang og større sikkerhedsfølelse. Men opgaven var altså for stor; forhåbningerne bristede, og vi måtte skuffet på dette område gå ud af det gamle år.

Den verdenspolitiske situation blev alvorligere; kløften mellem øst og vest blev dybere og bredere, for til sidst at ende i de for hele menneskeheden så ulykkelige fjendtligheder i Korea. Den kolde krig blev blodig og varm, og den koreanske halvø tegnede sig som årets mørkeste punkt; omend fjernt fra de europæiske områder, så dog så tæt på os alle, fordi verdenskortets afstande intet betyder i kampen for frihed og fred.

Den Frie Faginternationale — International Confederation of Free Trade Union — er med i arbejdet for fredens bevarelse. I sit første leveår har den taget kampen op mod det femtekolonne arbejde, der udføres af den tidligere verdensorganisation WFTU. Med den for transportarbejderne så velkendte energi og målbeviste indsats, er Faginternationale på den korte tid — under ledelse af International Transportarbejder Forbunds tidligere generalsekretær J. H. Oldenbroek — allerede nået langt frem og har i 1950 skabt respekt om sit navn. Vor organisation andel heri bliver indirekte gennem medlemsskabet i ITF. Den mere direkte kontakt er betinget af den nationale organisering, i det landsforbund, der blev repræsenteret i verdensorganisationens eksekutivkomité.

Spørgsmålet om Dansk Lokomotivmands Forenings indmeldelse i De samvirkende Fagforbund er ved årsskiftet taget op til fornyet behandling. Som optakt til den kommende ordinære kongres, har to af foreningens største afdelinger — en for lokomotivførere og en for lokomotivfyrbødere — bragt forslaget på bane. Med den nationale og den internationale udvikling på det faglige og politiske område har de pågældende ønsket problemet behandlet i det nye år og opfordret landets øvrige afdelinger til at drøfte sagen på januar-generalforsamlingerne.

Genopfriskes årets indenlandske begivenheder, træder landets anstengte økonomi frem som det alt overskyggende. Uroen på verdensmarkedet, som følge af det stadig spændte forhold mellem stormagterne, Danmarks afhængighedsforhold til andre landes handels- og leveringsmuligheder og medlemsskabet i den nødvendige militæralliance har markeret sig stærkt i de hjemlige forhold.



Sverige

Psykoteknisk prøve på retur.

Ved Svenska Järnväger har man ændret den psykotekniske prøves betydning ved antagelsen af personalet. Siden prøvens indførelse i 1935 har Svenska Järnvägsmanaförbundet stillet sig skeptisk overfor denne prøves retfærdige medvirken ved vurderingen af aspiranters egnethed. Gennem arene har flere afskrækkende eksempler styrket denne mistanke, og i 1949 nedsatte jernbanestyrelsen en særlig kommission til undersøgelse af den psykotekniske prøves værdi og om den fortsat burde bevares. Kommissionen, der afsluttede sit arbejde i forsommeren 1950, har bl. a. besøgt mange forskellige institutioner i Sverige, men tillige finske statsjernbaners psykotekniske laboratorium, og har haft særlige sagkyndige som rådgivere i psykotekniske spørgsmål og til de statistiske beregninger.

Kommissionen er af den overbevisning, at der er tillagt den psykotekniske prøve for stor betydning, og at denne kun bør være retningsgivende, fordi den aldrig kan beregnes at give 100 pct. rigtig eller udtømmende kendelse. Der er derfor enighed om, at resultatet af den psykologiske prøve bør bedømmes lige med f. eks. personligt omdømme. Kommissionen foreslår ligeledes, at Järnvägsstyrelsen træffer aftale med en fagpsykolog, som skal udarbejde prøvemethoder, udføre nødvendige arbejds- og faktoranalyser samt lede prøvevirksomheden og være rådgivende i spørgsmål vedrørende de psykologiske prøver. Antallet af prøver anslås til 3500 pr. år. Den gamle prøve kostede ca. 20.000 kr. pr. år; den nye koster ca. 50.000 kr., hertil kommer engangsudgifterne til arbejdsanalyserne.

Den nye prøve er en art interview-prøve, der udføres af særlige udpegede tjenestemænd, som er erfarne arbejdsledere og i besiddelse af gode menneskelige egenskaber og psykologisk blik. Deres tjenestegrad har mindre at betyde, og de udvælges om fornødt blandt personalet udenfor hovedkontorerne. De gennemgår forinden, de træder i virksomhed, et kortere kursus hos en fagpsykolog.

Med usvækket tendens har pristallet arbejdet sig opad og ført reguleringstillæget ind i et misforhold til de faste lønningsdele. En sammenligning kan på dette område efterhånden drages mellem de nuværende tilstande og stillingen umiddelbart efter verdenskrigen. Men selv om det kan virke besnærende, når der fra anden side foreslås en revidering af tjenestemandsløven, vil bevarelsen af den nugældende være at foretrække under tidens ugunst for bjergning af resultater til tjenestemændene.

Forårets overenskomstforhandlinger i det frie erhverv førte tjenestemandorganisationerne — uanset om de repræsenterede høj eller lav — som vidnesbyrd for det midlertidige løntillægs størrelse og fik tilslutning fra den daværende finansminister til en forhøjelse, der svarer til 3½ portioners reguleringstillæg. Samtidig indførtes procentberegning for tillæggets alle 6 portioner, og aldersgrænsen for det fulde tillæg til ugifte forandredes, hvorved organisationernes kamp for en mere retfærdig aflønning til denne del af tjenestemændene kom nærmere det tilsigtede mål. Ved samme lejlighed blev de særlige ydelser og honorarerne forhøjet.

Af andre interne tjenestemandforhold blev det gamle år de nye tjenestetidsreglers prøveår. Og var det med en blandet følelse, reglerne blev modtaget i efteråret 1949, vil det være uden forbindelse med sandheden, såfremt det hævdes, at der fra alle instanser i administrationen forsøgtes tilvejebragt tilfredshed blandt personalet og tilstået dette samme retfærdige behandling som kommissionen gav udtryk for. Nå, heldigvis sad der andre og mere forstående, som kendte betydningen af at behandle personalet retfærdigt og reelt. På uniformsområdet har der også været fremgang. De forlængede brugsterminer er med en enkelt undtagelse ophævet, og gode stofkvaliteter er fremskaffet.

Hvorledes det nye år vil arte sig, er det svært at forudsige noget om, men selv om det er et ubeskrevet blad, vil byrderne — efter det allerede foreliggende — på den enkelte borger uden tvivl blive store. Nye skatter er proklameret, og statshusholdningen skal stadig skæres ned. Det sidste medfører ofte, at søgelyset rettes mod tjenestemændene, der så bruges som mål for alskens kasteskyts af uretfærdigheder og i mange tilfælde fra personer, der mangler ethvert grundlag for at vurdere de faktiske forhold. Men lad os tage dette ganske let og håbe på, at de samme uretfærdigheder ikke finder grobund i regeringen eller styrelsens administration. Vi skal bære vor del af det tryk, der hviler på landet som følge af de ugunstige forhold ude i verden; vi skal være med i arbejdet for at fremme genopbygningen, men må til gengæld fritages for utidig indblanding og kræve fuld hensyntagen til, at der blandt de regninger, staten må indfri, findes nogle, som er dateret før og under krigen og som skal indløses, før tjenestemændene er på højde med andre samfundsborgere.

Vi håber at finde forståelse herfor såvel hos dem, der står udenfor som hos dem, der står indenfor statens administration. Men lad dette håb ved nytårsskiftet stå i baggrunden for et inderligt håb om, at verdens nationer inden længe har givet hinanden hånden i broderlig forening om fred og fordragelighed på jorden.

En landmand har ordet

Da folketinget skulle tage stilling til de nye skattebyrds fordeling på befolkningsgrupperne, blev forpagter P. Ronfelt, Tybjerggaard, pludselig landskendt ved i et indlæg i Berlingske Tidende at give udtryk for følgende opfattelse af den ulige fordeling mellem land og by:

Så kom den nye regerings program. Med nedskrivninger, skatter og besparelser her og der. Men det nytter alt sammen ikke noget eller i hvert fald for lidt, så længe man ikke begrænser landbrugets købeevne. Ved devalueringen fik ejendomsbesidderne, store og små, deres formue forøget med ca. $\frac{1}{3}$ og deres indtjeningssevne med endnu mere, hvilket alt sammen har givet sig udslag i et efter omstændighederne meget stort forbrug. Med den gængse opfattelse, at »penge ikke er noget værd«, bruger vi allesammen løs, vi investerer, bygger, privatforbruger o. s. v., og vi søger så vidt muligt at undgå skattevæsenet — ligesom sparekasserne ikke mærker velstanden i synderlig grad. Med de priser, vi har, korn omkring 50 kr., en slagterigris henad 300, en ko 10—1200 kr. og derved, er landbruget i allerhøjeste grad favoriseret, og begrebet terminspenge betyder efterhånden ingen ting for dem, der sidder med deres ejendomme fra gammel tid, d. v. s. med en prioritet på 5—600 kr. eller 25—30 kr. pr. td. land. Tenderer prisen, som det nu er tilfældet, henimod 3—4000 kr. pr. td. ld., for en velbesat bondegård bliver forholdet selvfølgelig noget anderledes, men selv med en renteudgift på 150—200 pr. td. ld. eller værdien af 3—4 tdr. byg er veldrevet landbrug stadig rentabelt. Den gamle doktrin: når landbruget har penge, har vi alle sammen penge, er ved at gå over i sin modsætning: når landbruget har for mange penge, har vi efterhånden ingen penge — d. v. s. pengene mister deres købeevne, fordi varerne bliver for dyre og efterhånden ikke kan fremskaffes. Det er den situation, vi er inde i nu. Selvfølgelig giver landbrugets store købeevne omsætning til håndværkere, købmænd og erhvervsdrivende af enhver art og dermed fortjeneste, som atter omsættes i forbedringer, investeringer og privat forbrug, medens funktionæren og arbejderen — jævnfør det nye pristal — sidder med sorte-per.

Og nu englandsforhandlingerne. Selvfølgelig bør vi have mere for vore varer eller et andet bytteforhold, men som jeg tidligere har udtalt, vil det være en ulykke for landet i sin helhed, hvis mer-indtægterne går gennem landbrugets lommer. Priser og pristal vil stige mod skyerne — og vi alle sammen, landbruget inclusive, ender i grøften. Midlet mod en sådan udvikling må, i forbindelse med andre passende forholdsregler, være eksportafgift på vore landbrugsvarer, så priser og dermed pristal holdes nede. At der af eksportafgiftens provenu må afgives en vis del til billigørelse af indførte foderstoffer, hvis man ønsker den store eksport opretholdt, er en sag for sig, men alfa og omega må være, at vore priser holdes nede med alle til rådighed stående midler. At princippet eks-

portafgift, som jo ikke er ukendt i andre stater, ikke vil blive modtaget af landbruget med begejstring er en given sag — eller som en rigsdagsmand forarget udtrykte sig på et vælgermøde, »at nogen kan tænke sig, at en fattig husmand ikke skulle have for sin ko, hvad den er værd«. Efter min mening kan det udmærket tænkes, hvis den høje pris går ud over arbejderne og funktionærerne, hvad der er tilfældet i øjeblikket.

Endelig må landbruget være klar over, at vi i dette land kun har to ting at falde tilbage på: vor jord og vor arbejdskraft, og kommer det til at skorte på rentabelt arbejde, hvad der er sandsynligt, bliver det landbruget, der på den ene eller anden måde kommer til at sørge for os alle sammen. Og da de »andre« efterhånden bliver de fleste, bliver der til den tid tale om et diktat, prismæssigt set, sandsynligvis med en tak for sidst. Dette forhold kan indtræffe hurtigere, end nogen aner, hvorfor landbruget for sin egen skyld bør være moderat m. h. t. priser på dets produkter og i det hele at kende sin besøgelsestid og rette sig derefter.

Dansk Lokomotiv Tidende i ny skikkelse

Den 15. november i det nye år passerer »Dansk Lokomotiv Tidende« 50-års dagen for udsendelsen af sit første nummer. Af tekniske grunde har redaktionen derfor med hovedbestyrelsens sanktion benyttet årsskiftet til en ændring af bladets format, der herefter udkommer i den internationale A 4 størrelse, som i højde og bredde er en ubetydelighed lavere og smallere end DLTs hidtidige mål.

Samtidig er det besluttet at modernisere bladet i almindelighed. I arbejdet hermed allierede vi os med banearkitekt F. G. Holm, generaldirektoratet, og faktor Gunner Olsen, Frederiksberg Bogtrykkeri. Henholdsvis til fremstilling af de nødvendige tegninger og til vejleder i de tekniske problemer. De stillede sig begge velvillig til disposition og gik til opgaven med stor lyst og interesse. Med samstemmende idé om, hvorledes denne skulle løses, har de fikset op på bladets »ansigt« og ændret nogle af tekstsidernes spaltebredde i nøje overensstemmelse med tidens krav.

Bladets blå klædebon, som det har været iført siden 1. juli 1913, er naturligvis bevaret, og arkitekt Holm har med dette som baggrund ved sin rene streg givet bladet et klart og smukt hoved, hvorpå titlen træder tydeligt frem over silhouetten — lokomotivet. Hans omfattende produktion af tegninger har i det hele taget medvirket til, at bladet er kommet på højde med udviklingen.

I sin lange levetid har »Dansk Lokomotiv Tidende« skiftet udseende for syvende gang. I årenes løb har redaktionen søgt at følge tidens fordringer til bladet, og vi håber, at det blå blad også i sin nye skikkelse må falde i læsernes smag.

En håndsrækning, når selvangivelsen skal udfyldes

Inden udgangen af januar måned skal de nødvendige oplysninger om sidste års indtægter m. m. være afleveret til skattevæsenet. Lønningsindtægtenes mangesidede karakter og nogle af de fradragsberettigede bidrags varierende størrelse efter lønklasse og løntrin kan volde hovedbrud. Nedenstående er tænkt som en lille hjælp herimod.

Under forudsætning af, at enhver er kendt med sin årsindtægts faste lønningsdeles størrelse og med henvisning til de forskellige afsnit om løn og tillæg i foreningens lommebog, hvor også årsindtægten for 1950 er anført på side 67 for aktive lokomotivmænd — dog naturligvis uden medregnen af indtægter af særlige ydelser, herunder betaling for eventuelt overarbejde og mistede fri- eller orlovsdage — skal vi i det efterfølgende oplyse om de bevægelige lønningsdele og om forskellige beløb, der er fradragsberettiget på selvangivelsen.

Midlertidigt løntillæg.

Tillæget udgjorde i årets 3 første måneder et beløb på 2½ portioner reguleringstillæg svarende til lønningsindtægten normale portioner. Fra 1. april og året ud har tillæget været 6 portioner fastsat til 3 pct. af grundløn, alderstillæg og pensionsgivende tillæg, dog mindst et beløb af størrelse som de ordinære portioner.

Til 1. april udbetaltes tillæget med det fulde beløb til ugifte over 40 år; efter denne dato til ugifte over 30 år. Pensionister har oppebåret 70 pct. af tillægets størrelse både før og efter 1. april, dog ikke som af nogle opfattet 70 pct. af det tillæg, der er udbetalt til tjenestemænd i tilsvarende lønklasse, som vedkommende er pensioneret fra, men af et beløb på henholdsvis 2½ og 6 portioners reguleringstillæg efter den sats, der er gældende for den enkelte pension.

Da procentberegningen for tillægets portioner har givet mere varierende beløb mellem lønklasser og løntrin, anføres nedenfor tillægets samlede størrelse for de aktive medlemmer.

Reguleringstillægget.

Reguleringstillægget bestod indtil 1. april af 23 portioner og fra denne dato til 1. oktober af 24 portioner, men da der siden 1. oktober 1949 har været udbetalt et særligt tillæg på en portion, kan der for de første 9 måneder i 1950 regnes med 24 portioner; de sidste 3 måneder med 26 portioner. Ugifte, som ikke har egen husstand og forsørgerpligt overfor børn under 18 år, har fået ⅔ deraf.

Reguleringstillæggets samlede størrelse for de enkelte kategorier er ligeledes anført i nedenstående skema:

	Midlertidigt løntillæg			Reguleringstillæg	
	gifte og u. 40 år kr.	ugifte mell. 30—40 år kr.	ugifte u. 30 år kr.	gifte og dermed ligestill. kr.	andre kr.
Lokomotivinstruktør:					
grl.	755.—	727.—	509.—	3234	2156
1.	836.—	808.—	557.—	3234	2156
2.	908.—	878.—	605.—	3528	2352
Lokomotivførere:					
grl.	650.—	625.—	433.—	2940	1960
1.	714.—	687.—	477.—	3234	2156
2.	787.—	759.—	525.—	3234	2156
Elektroførere:					
grl.	628.—	603.—	422.—	2940	1960
1.	690.—	663.—	460.—	3234	2156
2.	738.—	711.—	491.—	3234	2156
Motorførere:					
grl.	615.—	590.—	410.—	2940	1960
1.	642.—	617.—	428.—	2940	1960
2.	666.—	641.—	445.—	2940	1960
Lokomotivfyrbødere:					
	615.—	590.—	410.—	2940	1960

Frdrag.

Foruden retten til fradrag af det beløb, der i det svundne kalenderår er betalt i skat, er det tilladt indtil et beløb på højst 400 kr. at fradrage bidrag til forsikringer m. m.:

Pensionsbidraget, der udgør 5 pct. af den pensionsgivende lønning (grundløn, alderstillæg og almindeligt pensionsgivende tillæg); sygekassekontingent, der for aktive tjenestemænd indtil 1. april udgjorde 2 pct. af den pensionsgivende lønning + kr. 1,50 pr. måned og fra 1. april 1,8 pct. af hele lønningsindtægten ÷ stedtillægget. For pensionister har sygekassekontingentet været 1½ pct. af den pensionsgivende indtægt, altså den indtægt, der er lagt til grund for pensionens størrelse + 1 kr. pr. måned i januar, februar og marts og + 2 kr. pr. måned i den resterende tid af året. Endeligt skal nævnes bidrag til begravelseskasse, livs- og ulykkesforsikringer og invalideforsikring samt renter af lån, dog ikke de månedlige afdrag på disse.

Herudover er det endvidere tilladt at fradrage ⅓ af kontingentet til foreningen, som i de 5 første medlemsår er 9 kr. og derefter 7 kr. pr. måned til hovedkassen.

Moderne

Mallet-lokomotiv

I Dansk Lokomotiv Tidende nr. 23, 1950, omtales det, at man nu i Nordamerika bygger flere lokomotiver end nogensinde, og at det næsten udelukkende drejer sig om diesellokomotiver. Et par af de amerikanske jernbaneselskaber foretrækker dog stadig damplokomotiverne. »Norfolk and Western« har således i foregående år (1950) bygget et antal 2D2-koplede exprestogslokomotiver. Desuden har dette selskab bygget både persontogs- og godstogslokomotiver i allernyeste tid. — De er alle bygget i selskabets egne værksteder i Roahoke.

Billedet viser et svært lokomotiv med 9-lokomotivaksler og 6-tenderaksler. Selve lokomotivet har 1 forløberaksel og 2×3 drivaksler og en 2-akslet bogie under fyrrakassen.

Det er et Mallet-lokomotiv, d. v. s. et lokomotiv med to sæt drivværk, hvoraf det forreste er drejeligt og sideforskydeligt, omtrent som var det en stor forløberbogie.

Sådanne lokomotiver byggedes allerede før første verdenskrig i anseelig antal. I 1920'erne blev de som regel udført som Compounds-lokomotiver; men senere gik denne praksis atter af mode. Under de stigende krav til store toghastigheder og fremkomsten af hurtigere og kraftige 1E2- og 2D2-lokomotiver, der er enklere i konstruktion, kunne Mallet-lokomotiverne ikke klare sig i konkurrencen; og bygningen af sådanne lokomotiver gik til sidst helt i stå. Men i midten af 1930'erne kom de frem igen, og nu i forbedret skikkelse, bl. a. i stand til

at køre virkelig hurtigt. Da togenes størrelse var tiltaget og hastigheden var forøget, var der nu et behov for disse lokomotiver, der udmærker sig ved deres særlige store arbejdssevne. — Derfor blev der atter bygget Mallet-lokomotiver i betydelig mængde, bl. a. fordi de nye typer var anvendelige til hurtigtog på strækninger, hvor man ellers måtte bruge to lokomotiver pr. tog.

Det her viste Mallet-lokomotiv kan varigt holde en fart af over 70 miles = 112 km i timen med tunge togstammer.

Det udmærker sig ved at have rullelejer overalt i drivværket, selv i drivstangledene. Desuden udmærker det sig ved, at de frem- og tilbagegående dele er udført af lette materialer og vejer 38 pct. mindre end normalt for et sådant lokomotiv. Dette indvirker i sin tur på vægten af modvægtene, påammerslagsvirkningerne mod skinnerne og på den derved varierende effektive adhæsiønsvægt.

Lokomotivet udvikler 6300 hk ved trækkroge, ved 45 miles = 72 km i timen.

Det brænder kul, ikke mindre end 7 tons i timen. — Ellers er de fleste amerikanske damplokomotiver nu indrettet til at brænde olie, bl. a. for at man kan undgå de undertiden katastrofale følger af kulminestrejkerne. — I de områder, som »Norfolk and Western«s baner betjener, har man dog altid adgang til kul; og kulene koster ikke meget mere end jernbanetransporten.

Selskabet har i 1949/50 bygget 5 nye lokomotiver af den afbildede type. I forvejen havde det et betydeligt antal ældre maskiner af typen. De bruges til at trække eksprestog over alle strækninger, især dog bjergstrækninger med store stigninger og mange kurver. Desuden bruges de til at trække svære godstog på lettere strækninger.

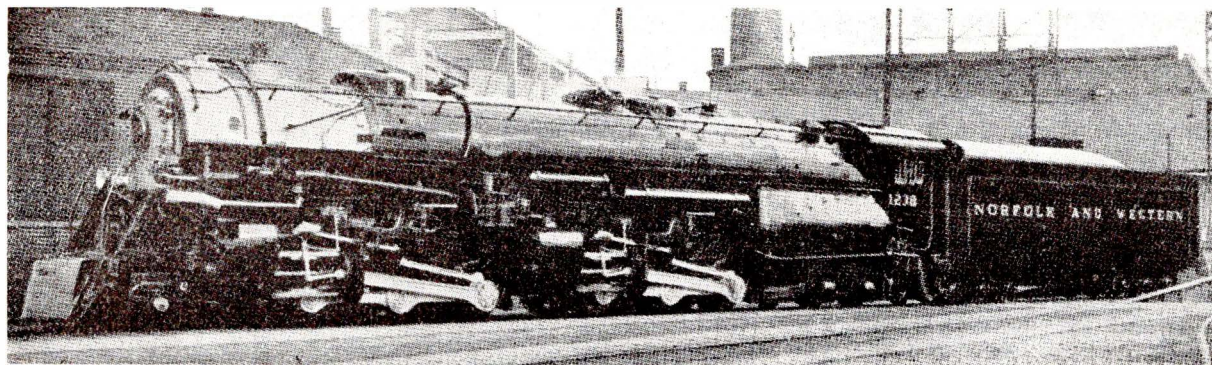
Disse lokomotivers drivhjulsdiameter er 70 tommer = 178 cm. Cylindrenes slaglængde er 30 tommer = 76 cm, og deres boring er 24 tommer = 61 cm. Trækkraften er 48 t. ved 75 pct. fyldning.

Adhæsiønsvægten er 195 t., og den samlede lokomotivvægt er 259 t. Tenderens vægt er 172 t., således at totalvægten er ca. 431 t. for lokomotivet i køreklar tilstand.

Til de allertungeste tog bruger »Norfolk and Western« på de egentlige bjergstrækninger en endnu sværere type Mallet-lokomotiver. De er 1DD1-koblet og har mindre drivhjulsdiameter, nemlig 57 tommer = 145 cm. De adskiller sig fra den ovenfor beskrevne type ved at være compound-lokomotiver. Cylindrenes slaglængde er 32 tommer = 76 cm for højtrykscylindrenes vedkommende og 39 tommer = 99 cm for lavtrykscylindrenes vedkommende.

Trækkraften er godt 57 t., når cylindrene arbejder i compound-ordning. Når alle cylindrene bruges som højtrykscylindre, er trækkraften ikke mindre end 69 t.

Adhæsiønsvægten er 237 t., og den samlede lokomotivvægt er 265 t. Dertil kommer tenderens vægt, der er 172 t., således at totalvægten er ca. 437 t. for lokomotivet i køreklar tilstand.



En mulighed for forbedring af Københavns by-, forstads- og oplandstrafik

Af C. E. Andersen

Så sent som for godt 17 år siden betjentes praktisk taget alle hovedstadens og omegnens jernbanestrækninger ved hjælp af damptog. Størstedelen af trafikken afvikledes med toakslede vogne og toakslede lokomotiver, navnlig litra O. Siden da er der sket en revolutionerende udvikling på alle linier. Denne udvikling skyldes væsentlig indførelsen af elektriske tog og dieseltog samt nye vogne til damptogene. Disse foranstaltningers betydning for statsbanernes økonomi og popularitet og for de rejsendes tilfredshed, for samkvemets trivsel, erhvervslivets vækst, grundværdiernes stigninger, o. s. v., lader sig ikke overskue. Men for samfundet som helhed har det utvivlsomt været en god disposition.

Herefter melder problemet sig uvilkårligt, om det ikke kunne betale sig, om ikke for statsbanerne som isoleret forretning, så dog for staten som helhed og for befolkningen at elektrificere alle jernbanerne mellem København og Nordsjælland, ligetil Helsingør, Gilleleje, Tisvildeleje, Fredenærk, Hundested, Frederikssund og Roskilde.

Dette spørgsmål er imidlertid ikke let at besvare. Men det er også ligegyldigt, hvilket resultat man skønner sig til. For en sådan plan er ganske vist liden, økonomisk set, i sammenligning med f. eks. de private byggeplaner i kvarteret mellem Hovedbanegaarden og Vesterport station. Og indtægterne af trafikken og grundværdistigningsskatterne kan måske også betale alle udgifterne i løbet af en længere årrække. Men staten savner for øjeblikket de fornødne midler til så omfattende offentlige arbejder. Man må derfor indrette sig på, at der ikke kan blive midler til gennemførelse af betydelige nyanlæg i længere tid fremefter, når undtages de påbegyndte ekstra sporanlæg til Glostrup og de planlagte nye baneanlæg til Greve Strand, med tilhørende elektriske installationer og nyt rullende materiel til S-togstrafikken her.

Er der da ingen andre udveje for opnåelse af resultater, — helst naturligvis gode effektive trafikforbedringer, som kan realiseres hurtigt, og som ikke koster meget, men som gerne må indbringe meget?

I det følgende skal der peges på en mulighed. — Måske kan de anførte ideer give anledning til diskussion og modsigelser på forskellige punkter. Men det væsentlige er helheden. Sagen er så vigtig, at alle muligheder må være berettiget til omtale i nogle spalter. Måske kan de så inspirere til alternative forslag, som kan føre til positive resultater for den trafik, der tjener en væsentlig del af landets befolkning.

Planen angår både bybanens og forstadsbanernes og oplandsbanernes trafik, altså helt forskellige ting. Men det forekommer forf., at der må være muligheder for at løse alle opgaverne ved en samlet plan.

Boulevardbanen var oprindeligt en del af oplandsbanerne mellem København og Nordsjælland. I de senere år er dens opgave blevet forandret derhen, at den nu især er en forstadsbane. I nyere tid er den også begyndt at blive en egentlig bybane i mærkbar grad. Men dens lokale trafik mellem stationerne på strækningen Hellerup—Valby er kun ringe i sammenligning med dens egentlige forstadstrafik. Og frem for alt er dens trafik lille i sammenligning med sporvejstrafikken og den øvrige gade trafik.

Arsagen hertil må vel navnlig søges i, at der er betydelige tidsafstande ved S-togene, samt i at disse i nogen grad kører parvis. I alernyeste tid er togfrekvensen dog forøget fra 6 til 9 i timen; og største tidsafstand mellem togene er reduceret fra 15 til 10 min. Men selv 10 minutter er meget mere end de sædvanlige tidsafstande mellem sporvognene, ikke mindst under hensyn til, at de vigtigste sporvejsstrækninger trafikeres af flere linier. Og ventetiden for S-togene er mere generende end vente-

tiden for sporvognene, fordi man ikke kan se togene på afstand, og derfor må indrette sig efter de faste togtider. De 10 minutters ventetid er nok et maksimum. Men der er 10 minutters drifts i halvdelen af tiden.

Fra Statsbanernes side hævder man, at det ikke er gørligt at indføre en jævn togfordeling på Boulevardbanen, Generaldirektøren har endog lovet et livsvarigt frikort til den, der anviser en brugelig løsning af problemet. Heri ligger der vel en opfordring eller i det mindste en tilladelse til forslagsstilling udefra.

Det er ikke ganske klart, hvorfor det skulle være umuligt at indføre en jævn trafik. Men miseren må vel søges i trafikforholdene på den særlig stærkt trafikerede strækning mellem Hovedbanegaarden og Hellerup. Da S-togene kører med ned til 4 min. tidsafstand, kan det ikke være togenes antal, der stiller sig hindrende i vejen for indførelsen af en regelmæssig koreplan. Årsagen må formodentlig bero på, at man bruger to slags tog på Boulevardbanens vestlige spor, nemlig dels de elektriske tog til Klampenborg og Holte og dels damp-togene til Hillerød. Disses ringe frekvens, højst 1 tog pr. time, er i denne forbindelse underordnet, fordi de skal indpresses imellem tog, der må køre i ens tidsafstande indenfor samtlige 20 minutters perioder, ganske uanset om damptogene kun indpresses mellem dem i enkelte af 20 minutters perioderne.

De to slags tog er forøvrigt så forskellige, at det må være besværligt og bekosteligt at bruge dem imellem hinanden, selv om man ser bort fra de besværligheder, det medfører for koreplanen.

Brugen af de to slags tog hindrer Boulevardbanen i at blive til en egentlig bybane. Iøvrigt medfører dampdriften, at man ikke udnytter de elektriske anlæg og de deraf i princippet muliggjorde trafikforbedringer og kulbesparinger.

For at angribe sagen ved roden,

foreslas det derfor, at damptogene erstattes med elektriske tog i det omfang, hvori de befarer de elektrificerede strækninger.

Da damptogene tjener en anden art trafik end S-togene, kan man ikke bruge det eksisterende S-togs materiel til trafikken udover Holte.

Det mest nærliggende vil være at bygge nogle elektriske lokomotiver til fremføring af de vognstammer, som nu trækkes af damplokomotiver.

Disse elektrolokomotiver må vel helst bygges som bogielokomotiver med 3-akslede eller 2-akslede bogier, hvor hver aksel af hensyn til standardiseringen af det elektriske materiel drives af 2 banemotorer af samme type som dem, der bruges til S-togene. — Det vil da også være muligt at benytte standardiserede reguleringsanlæg m. m.

Man vil da få en type elektriske lokomotiver med en installation på ca. 1300 hk, regnet ved timeydelse. Da de fjerntgående tog ikke skal sætte igang så ofte som S-togene, udsættes banemotorerne ikke for så stærk opvarmning; man kan følgelig tillade betydelige overbelastninger i kortvarige perioder.

Set fra bybanesynspunkt er det vigtigste, at Boulevardbanens S-togstrafik kan blive mere elastisk og udsættes for færre trafikforstyrrelser. Eventuelt kan toghyppigheden forøges, og de største tidsafstande mellem S-togene formindskes til f. eks. 6 minutter. Det vil imidlertid ikke blive muligt at indføre en hel jævn S-togs køreplan, når der nu og da skal fremføres et lokomotivtog mellem S-togene.

Man kunne naturligvis gå et skridt videre og indsætte et ekstra S-tog i to af timens tre 20 minutters perioder, således at der bliver ialt $9 + 1 + 2$ tog pr. time i hver retning. Derved ville det blive muligt at indføre 5 minutters drift.

Et lignende resultat kunne opnås ved indsættelse af et elektrisk lokomotivtog i samtlige 20 minutters perioder.

Dette kunne måske synes at være en utopisk løsning under hensyn til udgifterne. Men planen kunne formodentligt realiseres ved hjælp af blot 8 elektriske lokomotiver, hvoraf

to holdes i reserve og 6 bruges i den daglige drift i en 2-timers turnus. Et sadant antal er forsvindende lille i sammenligning med antallet af S-togsvognene, hvoraf der snart vil være 196, deraf halvdelen motorvogne. De pågældende elektriske lokomotiver kan endda bruges som vogne, idet deres fordoblede elektriske installation næppe vejer mere end den vægtreduktion, der er opnået på grund af den tekniske udvikling siden 1933.

Boulevardbaneproblemet vil trods alt ikke være løst helt tilfredsstillende ved en sådan ordning, idet man ikke undgår den besværlighed at skulle køre med to slags tog, der er meget forskellige.

Selv elektrolokomotivvognene vil måske få vanskelighed ved at overholde S-togenes meget forcerede køreplan, bl. a. fordi vognene savner trykluftbetjente skydedøre. Hvis lokomotivtogene tilmed skal standse ved stationerne mellem Østerport og Hellerup, vil det blive særlig svært for dem at holde trit. Desuden vil sådanne standsninger være ubehagelige og tidsspildende for disse togs fjernrejsende. Endvidere vil det være ugørligt i praksis at sende tog ud over Holte tre gange hver time, når togene skal skifte lokomotiv i Holte. Alene det ene lokomotivskifte vil give en betydelig gene. Endelig taler selv den fjerntgående trafik og tillige brugen af lokomotivtog for en vis trafikconcentration for brugen af store tog. Og meget store tog kan ikke bruges på Boulevardbanen i direkte samspil med S-togene, bl. a. på grund af de længere ekspeditionstider og på grund af Vesterports perronlængde, m. m.

Skal problemet løses effektivt, må det derfor ske på en radikal ny måde.

Der foreslas derfor indført en ganske ny togtype, som kan bruges til en kombineret elektrisk — dieselelektrisk trafik.

Det er mest nærliggende at omtale denne togtypes tekniske karaktertræk først, da de er nye og vigtigst, endda de eneste, der er betydende for oplandstrafikken, og for planen som helhed. Men for Boulevardbane-problemet, der er omtalt ovenfor, er den vognmæssige side af sagen vigtigst og må derfor omtales først.

Et normaltog af den nye type får

samme længde som et 4-vogns S-tog, d. v. s. ca. 80 m. De nye tog må kunne køre parvis, ligesom S-togene, så der formeres tog, der er 160 m lange. Eventuelt kan man også formere tog, der består af tre enheder; men det er ikke påkrævet i den daglige trafik og kan volde vanskeligheder, hvor perronerne er særlig korte.

De nye tog indrettes med hensyn til styrevognssystemet og den elektriske motorudrustning omtrent som S-togene, så de eventuelt kan køre sammen med disse og erstatte dem eller selv blive erstattet af dem i særlige tilfælde.

Ligesom S-togene indrettes de med skydedøre. Men de får færre indgange og mindre korridorer og forholdsvis flere siddepladser. Der indrettes gangforbindelse gennem hele toget af hensyn til fordeling af de rejsende til samtlige pladser og af hensyn til adgang til toiletterne samt togpersonalets færden, idet man må regne med billetkontrol i togene nord for Holte. Af sidstnævnte grund må der også være forbindelse fra togenhed til togenhed, eventuelt en åben passage som dieselmotorvognene har det, eller en bælgeforbindelse, som hurtigtogsvognene har det.

Hver 80—81 m togenhed bygges som en enkelt stor vogn, bestående af 5 led, de midterste ca. 15 m og de yderste ca. 18 m lange. Hele togenheden bæres af 6 bogier. Deraf er de 4 mellemste Jacobsbogier, der understøtter to vognkasseenheder. De to yderste, der kun bærer en vognende, og som følgelig er mindre belastet, udrustes til gengæld med banemotorer, så akseltrykket bliver omtrent ens for samtlige bogier. Motorbogierne bliver magen til S-togs-materiellets motorbogier, og selve motorerne bliver af standardtype, omend eventuelt moderniseret, bl. a. måske silikoniseret, så de kan tåle mere opvarmning.

Ved en sådan konstruktion opstår man gode køreegenskaber, bl. a. reducerede sidebevægelser. Man undgår også stød, der opstår i S-togene, når disses enkelte vogne støder mod hinanden. Næsten alle pladser vil befinde sig mellem bogierne og udsættes derfor ikke for så kraftige vertikale stød. De nye tog vil derfor blive mere be-

hagelige end S-togene. De kan desuden indrettes mere bekvemt og praktisk. Antallet af siddepladser bliver omkring 350 pr. enhed, d. v. s. ca. 700 i et dobbelttog.

Disse tog kan til trods for deres betydelige kapacitet bygges billigere end S-togene, bl. a. på grund af deres forholdsvis enkle konstruktion og ringe vægt.

Den ringe vægt er af endnu større betydning end for andre vogntyper, fordi et sådant tog kun er forsynet med halvt så mange banemotorer som et ligeså langt S-tog. I og for sig kunne man godt konstruere tog med væsentlig mindre hestekraft i forhold til vægten, end det er tilfældet for S-togenes vedkommende. Men de nye tog skal kunne køre i samme drift som S-togene og bør derfor helst have et tilsvarende kraftoverskud.

De ældste S-togs motorvogne vejer over 51—52 t. Mellemvognene vejer omtrent 35 t. Det giver tilsammen godt 85,3 t. for et tovgangstog, der er ca. 40 m langt. De nyeste motorvogne vejer ca. 40 t. og styrevognene ca. 26 t. Disse tal vil sikkert kunne formindskes yderligere i fremtiden på grund af den stedfindende tekniske udvikling. En motorvogn og 3 styrevogne vil da tilsammen veje omkring 115 t. Dette giver et fingerpeg om vægten af den nye togtype. Da den nye 80 m lange togenhed har samme elektriske installation som en enkelt motorvogn og kun to motorbogier, og ikke mere end 4 andre bogier, spares der alene derved ca. 15 t. Desuden spares vægten af 6 vognender med buffere, koblinger, luftledninger, kabler o. s. v. Man må derfor vente, at en af de nye 80 m lange togenheder vil få en vægt af mellem 85—95 t. Dette er nogenlunde det samme som vægten af en halvt så stor enhed af S-togstypen fra 1933—35.

Den nye togtypes forholdsvis større pladskapacitet kan dog spille en vægtmæssig rolle, når der er fuldt besat. På den anden side har S-togene jo en særlig stor ståpladskapacitet og bliver derfor nu og da stærkt belastede. — De nye togs banemotorer tænkes som sagt isoleret med varmebestandige silikon-stoffer, der forøger motorernes ydeevne, fordi den begrænsende faktor er temperaturen af

isolationsmaterialerne. Iøvrigt skal de nye tog ikke startes så ofte som S-togene og kan derfor om fornødent jo starte lidt langsommere.

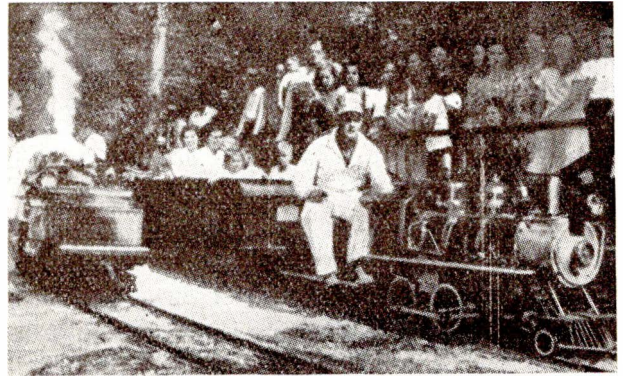
Det synes i alle tilfælde at være muligt at nøjes med to banemotorbogier, og det vel at mærke uden at den nye togtypes køreegenskaber bliver så forskelligt fra det allerede standardiserede S-togs køreegenskaber, at man behøver at tage hensyn til det i driften.

Dette betyder, at konstruktionen kan bruges i praksis.

I det følgende betegnes den nye togtype for kortheds skyld som L-tog, i modsætning til S-togene og M-togene (dieseltogene). Denne terminologi tjener udelukkende undgåelsen af lange gentagne betegnelser og må tilskrives lige så ringe betydning som betegnelsen S-tog. Som nemoteknisk regel kan man dog identificere L-togene som »ledvognstog« eller tog, der kører helt ud på landet, og som er en slags elektriske tog.

(Fortsættes)

En lilleputbane



I forlystelsesparker og på verdensudstillinger og lignende, eksempelvis verdensudstillingen i Brüssel 1935 og den tyske nationale udstilling i Düsseldorf 1937, har man ofte set smalsporede jernbaner, der trafikeres af små tog, som er tro kopier af store tog, blot neddimensioneret til tredjedelsstørrelse eller endnu mindre. Desuden findes der adskillige steder i verden permanente jernbaner, hvor man bruger sådanne små tog, selv i regelmæssig trafik. I Dansk Lokomotiv Tidende nr. 11 1950, side 126, omtales således jernbanen mellem byerne Dungeness og Hythe i England.

Denne jernbanes sporvidde er kun 15 tommer, d. v. s. 38 cm, eller ca. $\frac{1}{8}$ af normal sporvidde. Men selv det er ingenlunde minimumsrekord.

I USA, nærmere betegnet ved byen Lancaster i South Carolina, findes der en anden lilleputbane, der udmærker sig ved endnu mindre sporvidde og togdimensioner.

Togene trækkes af damplokomotiver, det ene et gammeldags lokomotiv, det andet et højmoderne lo-

komotiv, der begge er kopier af bestemte typer af normalsporede lokomotiver, blot neddimensionerede i forhold 1 : 6.

Fotografiet taler sit eget sprog om disse lokomotiver og tillige om banens trafik og succes.

Man kommer uvilkårligt til at tænke på Danske Statsbaners modeller af gamle og nye damplokomotiver, der er udstillet bl. a. i Københavns Hovedbanegaards afgangshal. De plejer at tiltrække sig publikums store interesse, bl. a. på grund af den lille aprilspøg, at hjulene kører rundt, når man lægger en 10 ore i automaten. De ville sikkert blive endnu mere populære, hvis de kunne gå ved dampkraft, og navnlig hvis de kunne køre på et spor og befordre børn og andre omkring i Hovedbanegaarden, når man lægger en 25 ore i automaten. Men der er jo en forskel i målestokken. De to afbildede amerikanske miniaturedamplokomotiver er som sagt konstrueret i målestokken $\frac{1}{16}$, hvorimod de danske lokomotivmodeller er fremstillet i målestokken $\frac{1}{10}$.

Vad det är fråga om i Finland



Till följd av sina bekymmer tycks hr Kekkonen äntligen ha kommit under fund med det faktum att hans ministär med sin agrarmajoritet, stödd av det konservativa samlingspartiet och framstegspartiet, har tämligen svaga möjligheter att för evigt sitta kvar på sina trebenta stolar, ehuru den »ätnjuter riksdagens förtroende« med 102 röster mot 89. Statsministern har nämlige nyss uttalat en önskan att man skulle bilda en samlingsregering med alla partiernas proportionella medverkan. När detta skrives är saken ännu öppen. Men må den gå hur som helst, i varje fall måste man ta som avgjort att den nuvarande finska regeringen inte kan bli långvarig. »Mannen på gatan« är säkert övertygad om att hr Kekkonens ministär i all sin seghet redan för länge sedan suttit på det tomma; utan sin store kärlek för maktens manna skulle regeringen för flera månader sedan ha varit mogen att gå. Och särskilt bland stadsborna och i arbetarkretsarna har man varit mycket missnöjda — om att inte säga något värre — att hr Kekkonen fortfarande suttit utan att förstå vad man tänker om hans politik.

Det är verkligen en naken sanning att den stora finska allmänheten inte alls ett gott öga till Kekkonens ministär, hans trognaste partifränder bortsedda naturligtvis. Det beror därpå att man ser allmänt de sista tidernas villarvalla vara till följd av regeringens missgrepp. När den kom till makten med sina stora löften om att rädda landets ekonomi var dess första åtgärder att öka prisen på vissa varor — och vad som värst på några »ömtåliga« artiklar. Det var ett stort psykologiskt misstag att fördyra till exempel kaffet och tobaken. Både tantarna och gubbarna bleve arga, och deras förargelse hade ingenting att göra med deras partipolitiska sympatier eller antipatier. Stackars hr Kekkonen fick nu även den opolitiska opinionen mot sig och hans regering blev nästan för första början impopulär. Med en viss skadeglädje spridde man redan i försommaren en historia om en liten pojke som hade kommit till glasskärran för att köpa sin dagliga ranson; ännu i går hade den kostat femton mark. När han hörde att priset hade stegrats till tjugu mark vände grabben sig om brummande: »Jaså, de' ä' den där Kekkonens femma«.

Kekkonens femma! Däri fick man en läckerbit till ordspråk att tugga i sin ilska när prisen på de flesta livsförnödenheterna ökades och inflationen började återigen rulla framåt med full fart. Allt man vunnit under den socialdemokratiska regeringens tid på stabiliseringens väg tycktes gå förlorat. Samtidigt som prisen stegrades försvunno textilerna, hushållstvälen, kaffet, de meslomtyckta cigarettmärkena m. m. under disken, nervositeten spriddes, reallönerna sjunko alltmer.

Från denna synsvinkel måste man även betrakta situationen på arbetsmarknaderna. För att försvara sina medlemmars intressen vid inflationshotet hade fackföreningarna faktiskt ingen annan

möjlighet än att frodra löneförhöjningar som skulle motsvara prisstegringen. Naturligtvis mötte de ett hårdnackat motstånd från arbetsgivarnas sida vilka lika väl som fackföreningsmannen förstodo vad det egentligen var att vänta. Man kunde alltså inte undvika strejkerna som bredde sig snabbt från det ena arbetsområdet till det andra. Och så var situationen färdig!

Som ett kort men icke alls obetydande intermezzo i spektaklet må nämnas lokmannastrejken i början av sista maj. Den var motiverad på grund av den gamla och sega pensionsfrågan. Finska Lokomotivmannaförbundet fordrade i sitt ultimatum att regeringen skulle ge ett bindande löfte om en proposition till riksdagen, vilken proposition skulle omfatta alla statens befattningshavare. Regeringen ville inte böja sig utan vidare och konflikten kunde inte undvikas. Nu började en komedi litet i den gamla italienska *commedia dell' arte* stilen. De värnepliktiga lokmännen blevo inkallade till »extra repetitionsövningar«, fick sopkvastar i handen för att inte stå utan stöd och fann allt detta mycket skojigt. Men järnvägstrafiken var fullständigt förlamad. I denna kritiska situation inblandade sig även Finska Järnvägsmannaförbundet i leken och hotade med en allmän järnvägsmannastrejk om de tvångsåtgärder vilka hade riktats mot lokmännen inte med det snaraste skulle dras tillbaka. Samtidigt skulle även vissa andra smutsiga kläder läggas i byken.

Till en början hade hr. Kekkonen med sin regering stått som en bakgrundsfigur i spektaklet, liksom han inte alls hade brytt sig om det hela — man har ju i Finland en i lagen stadgad rätt att gå i en öppen konflikt om tvisterna tycks vara omöjliga att klaras på ett fredligt sätt. Men kanske järnvägstrejken kom att vara på sätt och vis den boll som stötte honom i pannan. Nu blev regeringen aktiv. Riksdagens talman Fagerholm, den före statsministern, blev i all brådska hemkallad från Sverige där han var tillfälligtvis på en tripp och fick till uppdrag attförmedla i den allmänna konflikten. Han »kom, såg och vann«. Resultatet blev den s. k. F-pakten vilken undertecknades av vardera arbetsmarknadsorganisationerna, både LO och arbetsgivarnas centralorganisation. Samtidigt fingo järnvägsmannaorganisationerna ett löfte om en proposition angående förnyandet av pensionslagarna samt även löfte om att de ovannämnda tvångsåtgärder mot lokmannen skulle annulleras. Så skedde även.

Men situationen i allmänhet blev därmed inte dess klarare. Visserligen började järnvägstrafiken omedelbart rulla återigen, men spänningen på arbetsmarknaderna löste sig inte. Man kunde inte komma överens mellem arbetsmarknadsorganisationerna om F-paktens tillämpande. Förhandlingarna om vissa tolkningsfrågor blevo sega och strejkerna fortsattes. Också järnvägsvärdet som hade till det sista försökt hålla sig tålmodigt i sin

Frontbelysning på vore maskiner m. m.

Medens stationsanlæg, stationsbygninger og vognparken udvides og moderniseres, er der en ting, der glemmes. Modernisering af maskinerne, her tænkes særligt på disses udstyr med hensyn til hjælpemidler og ting, der letter livsførelsen under ophold på vore maskiner, f. eks. indførelse af mekaniske vinduesviskere, drivkraft luft, som jo på langt den overvejende del af maskinerne er tilstede, således at indkøb og montering vil være forbunden med sa moderate udgifter i forhold til den nytte og betryggelse, lokomotivpersonalet opnår ved dette fremskridt. Frontbelysningen: På en del større maskiner har man kostet turbine og dynamo, som jo ville være det ideelle. Andre maskiner har gas-frontbelysning, der kunne være god, såfremt projektørerne var bestemt hertil, og ikke som tilfældet er for mange maskiners vedkommende en frontlanterne, bygget til olielampe moderniseret ved indbygning af en brænder til gas. En sådan projektør giver ikke den fulde lysvirkning og udnyttelse af den forbrændte gas. Dårligst stillet er de maskiner med elektrisk frontbelysning, 2 stk. 4 watts pærer tilsluttet batterikassen, hvortil lyset i førerhuset også er tilsluttet. Denne frontbelysning er intet værd, om lyset er tændt eller slukket kan ikke observeres fra førerhuset, så den gavn, lokomotivpersonalet har af en sådan til orientering ved uoplyste holdepladser, numre på åbentstående led eller forhindringer på sporet, er lig nul.

Var det ikke muligt at få en særlig batterikasse til frontbelysningen, som kunne udskiftes efter behov, for opladning. Projektøren forsynet med en 20—25 watt pære, eller 2 stk. 12 watt pærer, der kan tændes hver for sig, halv belysning under ophold på stationer, fuld belysning på strækningen. Batterikasserne fremskaffes fra henstillede lokomotiver. En sådan forbedring vil give en betryggelse for lokomotivpersonalet, og en advarsel til publikum, der opholder sig på perroner under togs ind- og gennemkørsel.

E. Tandrup,
 ikf., Str.

Med de bestående midler og eksisterende forhold er der allerede — og med tilfredsstillende resultater — gennemført nogen modernisering af lokomotivernes førerpladser. Arbejdet hermed fortsætter, og såvel statsbanernes maskinafdeling og hovedbestyrelsen er opmærksom på, at også frontbelysningen på nogle af maskinerne bør forbedres, men arbejdet hermed er stærkt handicappet af den økonomiske situation og ikke mindst af valutabesværlighederne. Turbo-dynamoer, ja, selv de originale Aga-lanterner, kan kun købes i udlandet og kun for hård valuta.

Vi håber imidlertid, disse vanskeligheder også kan overvindes, så den ideelle frontbelysning og andre fremskridt til sikring af god udsigt for lokomotivpersonalet under togfremførelse opnås.

Red.

väntan på att paktén skulle på ett tillfredsställande sätt tillämpas även på statsjärnvägarnas arbetare — befattningshavarens löner fastslås ju i samband med budgeten — började nu småningom bli å otåligt. Järnvägsmannaförbundet hade fört med järnvägsstyrelsen sega underhandlingar angående arbetsavtalet och lönetarifferna men utan resultat; förmodligen inspirerad av regeringen stod järnvägsstyrelsen hårdnacket på sin kant i vissa viktiga frågor och Järnvägsmannaförbundet för sin del kunde inte heller gå in på det avtal järnvägsstyrelsen föreslog till dess godkännande. När rådplägningarna på den dittillsvarande grudval tycktes bli fruktlösa bände förbundet sig till LO med anhållan om strejktillstånd.

Svaret blev jakande. Men samtidigt gav LO sitt ultimatum till arbetsgivarnas organisationer var den med ett hot av generalstrejk fordrade att situationen i sin helhet måste bli klarad inom 14 dagar räknat f. o. m. den 7. oktober på ett sätt vilket dess medlemsorganisationer anse vara tillfredsställande. Men desamma data gav även Järnvägsmannaförbundet sitt eget ultimatum till järnvägsstyrelsen.

Nu fick man liv i underhandlingarna överallt. Regeringen satte en särskild förmedlingskommitté med socialminister Aura som ordförande samt representanterna från LO och arbetsgivarens centralorganisation som medlemmar. Och rådplägningarna ledde nu äntligen till resultat å alla arbetsområden på grund av den s. k. Aura-pakten. Det blev alltså ingen generalstrejk. Järnvägsmannaförbundet fick generaldirektörens hedersord på att A-pakten skall tillämpas även på statsjärnvägarnas arbetare och tog sitt strejkhott tillbaka. Strejkhottet måste ända förnyas till följd av att förhandlingarna isades mitt i allt i vissa meningsskiljaktigheter angående några viktiga detaljer. Förmedlingsförslaget är för närvarande under omröstning i Järnvägsmannaförbundets arbetsavdelningar. Resultatet skall konstateras av förbundsbestyrelsen den 1. december.

Hr. Kekkonen fick alltså hämta anden. Veni, vidi, vici! Uppmuntrad kom regeringen fram till riksdagen med sitt nybakat ekonomiska stabiliseringsprogram och erhöll den 17. november ett förtroendevotum — som sagt med 102 röster mot 89. Med hjälp av agrarpartiet, kommunisterna, svenska folkpartiet och en del av framstegspartiet lyckades den komma helskinnad från de vargsax vilka det konservativa samlingspartiet hade gillrat för dess undergång och vilka socialdemokraterna samt den stora opolitiska allmänheten utan samvetskval skulle ha låtit klafsas fast.

Men oaktat detta förtroendevotum har vem som helst — bl. a. hr. Kekkonen själv med sina ministrar — det klart för sig att den nuvarande regeringen har inte en lång tid kvar. Hr. Kekkonen var inte den prins som räddar prinsessan. Inte heller tycks han vara en kung Midas som förvandlar allting till guld.

Helsingfors, den 25. november 1950.

Albin Ahonen.



Hovedbestyrelsen og Redaktionen
ønsker medlemmerne et godt og
lykkebringende nytår.

Kongresrepræsentanter

Til den kommende ordinære kongres kan afdelingerne vælge kongresrepræsentanter således:

Afd.	1 og 2 ialt	331 medl.,	hver afd. vælger	8 repr.				
-	3	-	59	-	2	-		
-	5	-	6	-	45	-	2	-
-	7	-	8	-	39	-	1	-
-	9	-	10	-	48	-	2	-
-	11	-	12	-	40	-	1	-
-	13	-	14	-	31	-	1	-
-	15	-	16	-	32	-	1	-
-	17	-	18	-	81	-	2	-
-	19	-	20	-	108	-	2	-
-	21	-	22	-	194	-	4	-
-	23	-	24	-	77	-	2	-
-	25	-	26	-	14	-	1	-
-	27	-	28	-	27	-	1	-
-	29	-	30	-	85	-	2	-
-	31	-	32	-	103	-	2	-
-	33	-	34	-	26	-	1	-
-	35	-	36	-	72	-	2	-
-	37	-	38	-	87	-	2	-
-	39	-	40	-	249	-	6	-
-	41	-	42	-	38	-	1	-
-	43	-	44	-	39	-	1	-
-	45	-		-	69	-	2	-
-	47	-	48	-	91	-	2	-
-	53	-	54	-	23	-	1	-

Juletræsfester

København.

Københavnske afdelinger afholder juletræsfest, lørdag d. 13. januar 1951, kl. 17,00 til 1,00.

»Borgernes Hus«, Rosenborggade 1.

Børnene samles kl. 16,45 til indmarch kl. 17,00. Festen for børnene slutter i den store sal kl. 20,00 og fortsætter med film og bal i den mindre sal til kl. 22,00.

Der er bal for voksne fra kl. 20,00 til kl. 1,00. Poul Gambys orkester. Kendt fra sidste års juletræsfest.

Adgangskort og billetter for børnene kan købes hos: S. A. K. Sørensen, Valby 954, V. K. F. Larsen, Valby 4234, B. A. Jensen, Sundby 6495 u, J. Thillemann, Eva 7681, Kaj Petersen, Gb. mdt.

Baltegn løses i salen.

Pensionister med pårørende er velkomne.

Indtegningslister på: Gb., Hgl., Av., Nøl., Fb., Ler. og Kk.

Helsingør.

Dansk Lokomotivmands Forenings afd. 7—8 afholder juletræsfest på hotel »Skandia« søndag den 7. januar kl. 17—1.

Pensionister indbydes gratis.

Personale, der eventuelt overnatter den pågældende aften er hjertelig velkomne. *Festudvalget.*



Forfremmelser pr. 1-1-1951.

Motorførere til lokomotivførere:

H. C. Hansen (Gislev), Od., til Es.

J. B. Nielsen, Od., til Es.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-12-1950.

Lokomotivfører P. E. P. Jakobsen, Es. til Ar.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-1-1951.

Lokomotivfyrbødere:

P. J. Andersen, Hb, til Kh. Gb.

K. Rasmussen, (Odder), Ro., til Ge.

H. K. Pedersen, Pa., til Fa.

A. C. Kobbel, Pa., til Fa.

E. H. Fuglesang, Pa., til Fa.

H. F. J. Thielberg, Kh. Gb., til Pa.

P. V. Borum, Hr., til Str.

V. Dorner, Lk., til Es.

H. K. Madsen, Pa., til Hr.

O. Quist-Pedersen, Pa., til Hg.

Ansettelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-1-1951.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

A. E. Bugge, Ab., i Pa.

R. G. Holm, Fa., i Pa.

L. B. Bjørnsten, Ge., i Ro.

C. K. Oechsler, Pa., i Fa.

J. F. Jensen, Kb., i Ro.

O. K. Junker, Kh. Gb., i Kh. Gb.

K. Petersen, Fa., i Pa.

U. Jensen, Ro., i Ro.

S. E. Pedersen, Str., i Pa.

P. H. Thuesen, Es., i Pa.

J. Westergaard, Fa., i Kh. Gb.

Afsked.

Elektrofører H. C. Nielsen, Enghave (min. afsked pr. 22-10-50).

Lokomotivfører T. P. H. Laursen, Helsingør, efter ansøgning på gr. af svagelighed pr. 28-2-50.

Lokomotivfører A. C. Jørgensen, Fredericia, efter ansøgning pr. 28-2-51 på gr. af alder med pension (min. afsked).

Lokomotivfører H. J. V. Hansen, Korsør, efter ansøgning pr. 31-3-51 på gr. af alder med pension (min. afsked).

Lokomotivfører J. B. Thomsen, Nyborg H., efter ansøgning pr. 31-3-51 på gr. af svagelighed med pens. (min. afsked).

Dødsfald.

Lokomotivfører C. R. T. Holmtoft, Aarhus, død den 29-11-50.

Statsbanepersonalets Biblioteker

Sj.-Følster	Jyl-Feb	
22049	21960	Duurloo, Ellen: Blegrøde Pæoner.
22050		Karlfeldts, Erik Axel: Dikter.
22051	21977	Rhys, Victoria: Jeg gør hvad jeg vil.
22052	21956	Buck, Pearl S.: Lille Blomst.
22053	21998	Kjærgaard, Peder Jensen: Slægtens Mor.
22054		Ling, Tsing: Sol over Sankiang.
22055	22023	White, Leslie Turner: Lord Johnnie.
22056	21974	Baum, Vicki: Dit Liv er mit.
22057	21966	Stafford, Jean: Bjergløven.
22058	13387e	Roche, Mazo de la: Mary Wakefield.
22059	21965	Slaughters, Frank G.: Hans jordiske kærlighed.
22060	21970	Andreasen, Hans: Portugisiske Billeder.
22061	22025	Winsor, Kathlen: Stjernepenge.
22062	21986	Corsari, Willy: Elskede Nar.
22063	21985	Caldwell, Taylor: Lad Kærligheden vente.
22064		Standish, Robert: Stenalder og Guldalder.
22065	22001	Laski, Marghanita: En lille Dreng eftersoges.
22066	22047	Meeker, Arthur: I de rige Huse.
22067	21983	Bonnet, Theodor: Gadedrengen.
22068	21613	Deeping, Warwick: Hendes Mand.
22069		Heltberg, Grethe: Ikke af Kærlighed.
22070	22017	Shellabarger, Samuel: Kongens Kavalier.
22071	22011	Crone, Guy Mac: Rødt Plys.
22072	21991	Gaither, Frances: Dobbelt Hjertemonster.
22073	22031	Anesen, Niels: Stærkere end Stormen.
22074	22002	Lauring, Palle: I denne Nat.
22075		James, Henry: Skruen strammes.

Jernbanevogne af enhver Konstruktion
VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/s
RANDERS

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

Leverandør
til Danske
Statsbaner



Regnfrakker

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

Fiskehus Nr. 1
Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

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

N. JENSENS SØNNER
Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

Kalundborg Tapet- og Farvehandel
Skibbrogade 3
Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Murermester og Cementvarefabrikant,
anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfodder m. m.
Chr. Schrøder
Tlf. Kalundborg 360

Slagtermester **Børge Rasmussen**
Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343
Altid 1ste kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**
Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

OTTO NIELSEN
Malermester
Tlf. Kalundborg 447

Spis **Kalundborg Margarine**
Th. Jørgensen. Telefon 90
Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg
Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**
Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine Kræmmerhuse
Tlf. Kalundborg 187

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

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

**Storebæltsoverfartens
restauranter** anbefales

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

A/s C. F. Schalburg
VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

„Industrirestauranten“
Byens hyggeligste Restaurant og bedste Madsted
samt store og smaa Selskabslokaler
Ærbødigt H. E. KAAS - Telefon Nyborg 1313

RICHARD LEHN
1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**
Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

KARL PETERSEN *Glemester* Malerier, Raderinger
Mellemgade . Tlf. Nyborg 264 Rammer og Speile

JOHS. WICHMANN'S **Træskoforretning**
anbefales d'Hrr. Lokomotivmænd

Nyborg Ligkistemagasin **K. JACOBSEN** *Snedkermester*
Besøger alt ved. Begravelse el. Ligbrænding. Grdl. 1897 - v. Slottet - Tlf. 171

Østervembs VINSTUE anbefales

Weinrich Nielsens Bageri og Conditori
anbefales

Papirvarer . Aviser
Telegrammer . Ugeblade **Turistkiosken** Tlf. Nyborg 454

WERNER HANSEN *Urmager og Guldsmed*
Mellemgade 15 . Nyborg . Telefon 530

Forlang **KAFFE** fra **P. M. BRUUN'S** Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

C. Knackstredt
Tlf. Nyborg 550

*

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksteje
derfor billigste Priser



Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

**Nyborg Kulimport
og Nyborg Cichorietørreri A/s**
Telefon 15 og 23

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

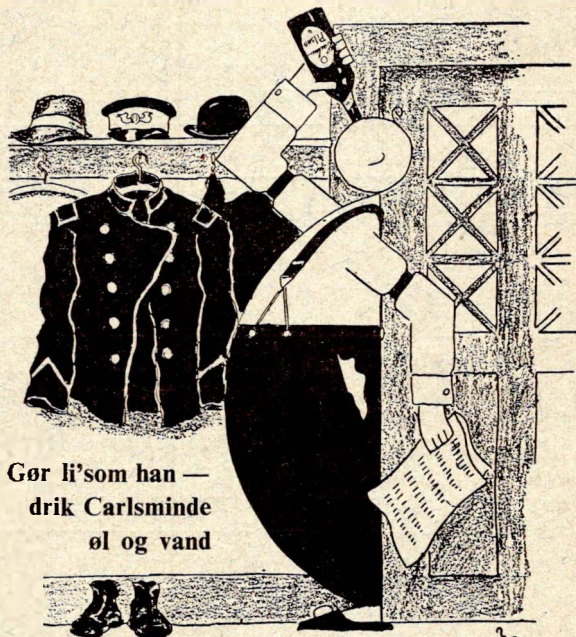
Bøger
Papir
Musik

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582



Gør li'som han —
drik Carlsminde
øl og vand

38

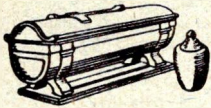


ABC

AARHUS BRÆNDELS COMPAGNI
IMPORTØRER AF KUL, BRIKETTER OG COKES
TELEFONER 5725-5726-5706

Aarhus og Omegns
Begravelsesforretning

Nørregade 1 . Tlf. 8183
Omst. til priv.



Leverer alt — Ordner alt

Leverandør
til D. L. F. Afdelinger

A/s H. C. Møllers

Sæbefabrik og Oliemølle

AARHUS

Sæbe Linolie Fernis

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUS PRIVATBANK

Aarhus København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 188 - 1117 - 1118 Kontor: Søndergade 9

De forenede Bogtrykkerier

Søndergade 11 Tlf. Aarhus 302 - 636

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

Frederikshallé 149 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 10015 Tlf. 6250 (3 Linier) Tlf. 8166

Indskudskapital ca. 36 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.

Skræderforretning

Nørregade 2

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør
til DSB



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520



Frederiksbjerg Installations Co.

Frederikshallé 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

FR. ERIKSEN

Slagteri og Pølsefabrik

Telf. 167

BRANDE

H. L. Aastrup & Søn

BRANDE

Kolonial Vin Tobak

IMPORTØREN

Brande

Storegade 23 Tlf. 24

Godt og lækkert brød der fåes,
når til bageren på torvet der gåes

N. H. Sørensen

Tlf. 38 Brande

Den rigtige sko, det alle
må sande, fåes hos
JEPSEN i Brande

Telefon 132

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«

v/ Kaj Jørgensen, Brande

Renseri »PERFECT«

Torvegade 14

Telfon:

Brande 245

JOH. HANSEN

ELFKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45

Brande

Lad male

Alt moderne Malerarbejde udføres

Aage Andersen

Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Møbler fra

E. Borgegaard

Tlf. Brande 62

Vort Speciale er kunstige Tænder,
der ser ud som naturlige
Prøv den lette Plasticgane
H. Mønster . Tandtekniker
Telf. 91 . Stationsvej 5 . Brande

Frugt - Blomster - Kranse



M. Balle Telf. Brande 1

BRANDE HOTEL



Telefon 3