

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 16

20. AUG. 1951

51. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

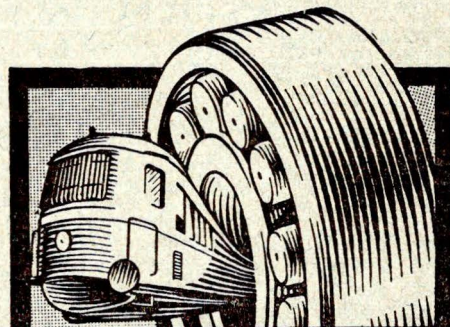
*Nyrop & Maag a/s*

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

FILIALER:

SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

**NYROP**



Naar det kommer an paa

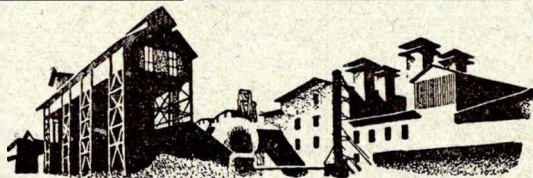
**DRIFTSSIKKERHED**

anvendes **SKF**-Lejer

## DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER** . Kristianiagade 6 . København Ø . Telefon C. 7



AKTIESELSKABET

## DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



Jernbanevogne af enhver Konstruktion  
VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA** A/S  
RANDERS

Leverandør  
til Danske  
Statsbaner

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

AKTIESELSKABET  
**Accumulator-Fabriken**  
TELEFON LYNGBY 1645

Importkompagniet A/S  
**Kalundborg**

Import af

**KUL, KOKS &  
BRIKETTER**

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

**B  
O  
G  
T  
R  
Y  
K**

L. A. Jørgensen  
Rosengaarden 13

Tlf. Byen 1502  
København K

**C. C. Petersens  
Bogtrykkeri**

✱ Studiestræde 32  
Telf. 6142

Leverandør til Statsbanerne

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes  
**ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN**  
Nørrebros Runddel 140      Telefon Taga 1513

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj

**Hovedbanegaardens Restaurant**  
KØBENHAVN

Billige Priser      anbefales de ærede Rejsende      Hurtig Betjening  
Husk Marketenderiet      Ærbødigt Viltøft  
Telefon 1232

Urmager ved Statsbanerne

**L. Beyer Holgersen & Søn**

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

Man spiser godt paa »**Palæ-Cafeen**«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146

A/S **FRICHS, AARHUS**

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

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

**Aarhus Flydedok & Maskinkompagni** A/S

Hans Niensens Maskinfabrik



A/s **Kulimporten Dania**

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443

Det bedste for Deres Øjne

**Ringlunds Briller**

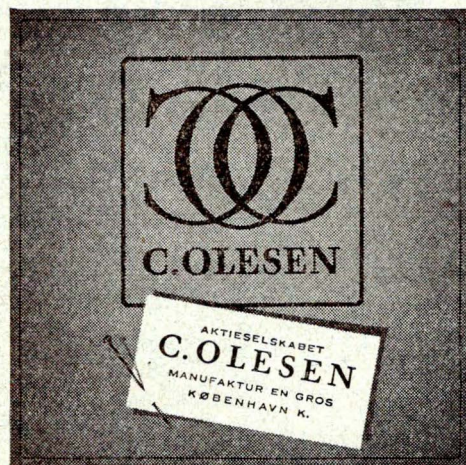
Frederiksberggade 38

v. Hj. af Raadhuspladsen . Byen 4710

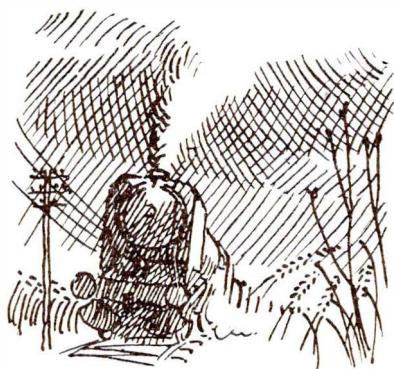
Speciale  
siden 1901

Sygekassens  
Modeller  
og Takster

**HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB**







## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 51. ÅRGANG

20. AUG. 1951



### Indhold:

Interessen er stor . . . . .	181
Nordisk nyt — <i>NJU/Sverige</i> . .	182
Julipristallet 1951 . . . . .	183
Lovudvalget . . . . .	184
Turistsektionen . . . . .	184
Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter . . . . .	184
Elektrificeringen af DSB . . . . .	185
Nordisk fagforeningskursus på Hindsgavl . . . . .	189
Perón overtager kontrollen af det argentinske Lokomotiv- mands Forbund . . . . .	190
Statsbanepersonalets Sygekasse .	191
Under DLF . . . . .	191
Nye adresser . . . . .	191
Olsen og Jensen . . . . .	191
Statsbanepersonalets Laane- og Spareforening af 1883 . . . . .	192
Byttelejligheder . . . . .	192
Lokomotivmændenes Enkekasse.	192



### 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.

## Interessen er stor!

Da landsoplysningsudvalget efter samråd med hovedbestyrelsen besluttede at fremsætte forslag til kongressen i 1947 om afholdelse af tillidsmandskursus på feriehjemmet, stod det ikke fuldstændigt klart, hvor stor interessen var for sådanne kursus ude blandt medlemmerne. Indenfor organisationer var erfaringerne for kursus af denne art meget små, og det eksisterende materiale var så beskedent, at en opbygning på grundlag heraf måtte siges at være umulig. Fastslå om den nødvendige tilslutning fra kongressen kunne opnås og om tilstrækkelige ansøgere ville melde sig, når det første kursusprogram var fastlagt, havde man heller ingen mulighed for. Tværtimod må det — uden at forklejne nogen — erkendes, at tidligere forsøg med studiekursus ikke just frembød resultater, der opmuntrede hovedbestyrelsen og landsoplysningsudvalget til at stille en så ret omfattende institution, som et tillidsmandskursus er, på benene. Kursus havde ikke været afholdt siden først i 1930'erne, og selv om man dengang havde en god start både med hensyn til kursusplan og tilslutning af deltagere, ebbede det hele af en eller anden grund ganske langsomt ud for til sidst helt at gå i stå.

Men tiderne har naturligvis skiftet og mangt og meget har gennem årene ændret karakter. Ikke mindst er oplysningsarbejdet indenfor fagbevægelsen gået stærkt frem i de sidste 15—20 år. Med en solid støtte fra Arbejdernes Oplysningsforbund har de enkelte organisationer med held ikke alene udbygget de mange studiekursus i vinterhalvårene, men også fået lagt sommerens studiekursus i et sådan plan, at tillidsmændene med deres medlemmer i dag har alle muligheder for at dygtiggøre sig på de områder, der har tilknytning til deres organisation, foruden at de kan studere den faglige og politiske udvikling indenfor vort land.

Også de organisationer, der står os nærmest og som repræsenterer medlemmer, for hvem tjenesten er af nogen tilsvarende karakter som for vore medlemmer, var i 1947 kommet godt i gang med kursus af den struktur, vi ønskede. Dette var tilfældet både for de indenlandske og de udenlandske organisationer; for de sidstes vedkommende i særdeleshed i de andre nordiske lande. Erfaringerne lå således indenfor rækkevidden, når det gjaldt et passende program for tjenestemændenes fællesbestemmelser, hvorimod det undervisningsmateriale, der var nødvendigt for studiegrupper i vor organisations interne forhold, måtte bygges op fra grunden.

Men opgaven blev taget op, og skønt det tillidsmandskursus, der åbnes den 2. september i år, kun er det tredje i rækken, siden kongressen i 1947 besluttede at følge landsoplysningsudvalgets forslag, kan vi uden at sige for meget betegne det allerede opnåede som tilfredsstillende. Kursusets ledere har fået opbygget et program og fået en så god plan i undervisningen, at de tillidsmænd, der indtil dato har deltaget, er rejst hjem med et udbytterigt resultat og med gode anbefalinger til alle om at tage del i tillidsmandskursusene og være med i arbejdet for en fortsat udbygning af vor forenings oplysningsarbejde.



## NJU

Nordisk Jernbanemænds Union afholder repræsentantskabsmøde i Imatra, Finland, i dagene 26.—28. august. Som Dansk Lokomotivmands Forenings repræsentanter har hovedbestyrelsen udpeget lokomotivførerne Aage Hansen og K. Svendsen, og der foruden møder foreningens sekretariatsmedlem, formand E. Greve Petersen.

## Sverige

Statens Järnvägers tidsskrift »SJ nytt« bringer i sit sidste nummer under overskriften »Personalen och Verket« en del udtalelser fra forskellige tjenestemænd og fra første förbunds-ordförande H. Blomgren, der bl. a. udtaler: Jernbanetjenesten er gennem den øgede togtæthed og de korte opholdstider blevet mere krævende og fordrer derfor yderligere skærpet opmærksomhed fra dens udøvere.

Når man med disse faktorer for øjnene gang efter gang hører, at tjenestemænd under tjenesteudøvelse har været mærkbart berusede, kan man ikke modsætte sig, at der stilles krav om skærpede straffebestemmelser.

Den falske solidaritetsfølelse, der udvises ved ikke at anmelde en kammerat, som under sin gerning har drukket sprit, er til skade for alle jernbanemænd og bør derfor snarest ophøre.

Det bør påpeges, at Järnvägsmannaförbundet ikke støtter de medlemmer, som beviseligt har gjort sig skyldige i berusethed under tjenesten. Dette burde være tilstrækkeligt for, at alle er klar over følgerne af skærpede straffebestemmelser, som man må regne med ved forseelser af denne karakter. Det er at håbe, at de afskedigelser, som hidtil har fundet sted på grund af, at vedkommende har været påvirket i tjenesten, skal blive de sidste, hvilket indebærer, at alle herefter afholder sig fra spritfortæring i tjenesten.

Med glæde ser vi, at interessen stadig er voksende. Til det kommende kursus har der været dobbelt så mange ansøgere, end det deltagerantal, der er plads til. Det er ikke alene tillidsmændene, der søger på kursus, men også medlemmer, som ikke beklæder nogen tillidspost, har givet udtryk for, at de gerne ofrer en del af deres ferie for at deltage i et studiekursus.

En sådan interesse fra alle sider må landsoplysningsudvalget tage i betragtning, når det til sæsonen 1952 skal fastlægge sit program. Meget taler for, at vi allerede på nuværende tidspunkt ikke kan klare os med eet kursus årligt, som tillige på grund af særlige omstændigheder er forbeholdt foreningens tillidsmænd. Et feriekursus for de øvrige medlemmer synes allerede at være påkrævet for at imødekomme de mange, der ikke har kunnet komme i betragtning, dels på grund af den begrænsning i studiegruppernes størrelse, der nu engang er nødvendig, dels fordi de ikke opfylder betingelserne for at deltage i de særlige tillidsmandskursus.

Naturligvis vil der i forbindelse med en udvidelse af kursusantallet opstå et økonomisk problem, men tiden er nu inde til, at foreningen søger at overvinde dette og ikke på grund af økonomien sætter hindringer i vejen for det voksende oplysningsarbejde. Vi hører jo trods alt til de organisationer, der på andre områder besidder fordele, når der er tale om kursus. Feriehjemmet ved Kalundborg er ved praktisk og moderne indretning et særdeles velegnet sted til det formål, foruden at dets beliggenhed byder på passende omgivelser for kursisterne; hertil kommer, at hjemmet er vort eget, og vi derfor frit kan disponere over det, når blot vi undgår at komme i konflikt med den del af sommerperioden, hvor hjemmet skal anvendes til ferie- og rekreationsophold.

Tillidsmandskursus og feriekursus har mange formål. Foruden at vi derigennem yder vore medlemmer en god undervisning og efter forholdene en rimelig studietid, hvor et grundlag for videre studie i vintermånederne kan opnås, betyder det overordentlig meget, at medlemmerne ved en sådan lejlighed kommer i nærmere kontakt med hinanden, og under de hyggelige fritimer om aftenen kan drøfte problemerne og tale ud sammen om organisationsmæssige spørgsmål. Omend der findes ordrer og bestemmelser samt love, der er fælles for samtlige lokomotivmænd, er tjeneste- og levevilkår ofte forskellige i de enkelte områder af landet, og der bliver derfor også på dette felt mulighed for at lære noget gensidigt. Den enkelte repræsentant fra samarbejdende organisationer her i landet og fra de øvrige nordiske lande yder også sit bidrag, idet han ikke alene ved sin tilstedeværelse indhøster nye erfaringer, der evt. kan blive til gavn for hans egen organisation, men også — ganske vist kun i korte træk — kan give kursisterne et indtryk af forholdene i den organisation eller det land, han repræsenterer.

Den interesse, der nu er vakt for oplysningsarbejdet og som vi ikke tvivler på vil vare ved, bør imødekommes fra vort landsoplysningsudvalg og de mange lokale udvalg ude i afdelingerne. Lad dette interessante og værdifulde arbejde stadig vokse og lad det gro gennem de tillidsmænd, der har eller skal deltage i tillidsmandskursus og gennem feriekursus.



# Julipristallet 20 point højere end januarpristallet

Samtlige hovedgrupper indenfor husholdningsbudgettet — med undtagelse af udgiftsgruppen »Bolig« — er steget siden januar til et samlet beløb på 673 kr. Heraf viser gruppen »Skatter« alene en stigning på 204 kr.

Det nye pristal fastsattes til 366 point og giver tjenestemændene 3 reguleringsstillægsportioner mere fra 1. oktober.

Detailpristallet med priserne i juli 1914 som basis er for juli 1951 beregnet til 366 og er herefter steget med 10 points i sammenligning med april 1951. Anvender man priserne i 1935 som basis, bliver pristallet 213 i juli 1951, hvilket er en stigning på 5 points.

I følgende oversigt er anført udgifterne i det husholdningsbudget, der fra og med oktober 1949 benyttes ved beregningen af detailpristallet. Tallene for de to foregående kvartaler er anført til sammenligning.

## Udgifternes fordeling på budgettets hovedgrupper.

	Juli 1951	April 1951	Januar 1951
Fødevarer .....	3 536	3 524	3 447
Klæder, fodtøj, vask .....	1 851	1 856	1 764
Bolig .....	854	854	854
Brændsel, belysning .....	649	617	577
Skatter <sup>1)</sup> .....	1 053	849	849
Kontingenter o. l. ....	666	660	650
Anskaffelse og vedligeholdelse .	604	595	566
Spiritus, tobak, fortæring ude .	820	811	784
Hygiejne, kulturelle udgifter ..	1 006	968	945
Transport .....	321	304	286
Iøvrigt .....	714	706	679
Ialt .....	12 074	11 744	11 401

<sup>1)</sup> Med fradrag af børnetilskud.

Den samlede udgift i budgettet er fra april til juli steget med 330 kr. og udgør herefter 12 074 kr. Som det fremgår af oversigten, er udgiften til gruppen fødevarer steget med 12 kr., men prisbevægelsen for de forskellige varer i denne gruppe er iøvrigt meget uensartet. Udgiften til brød er steget med 9 kr., mel og gryn med 5 kr. og æg med 6 kr., medens udgiften til fedtstoffer og ost er faldet med henholdsvis 1 og 2 kr. Udgiften til mælk er uændret. Kød viser en udgiftsstigning på 22 kr. og tilberedte kødvarer en stigning på 5 kr., medens udgiften til fisk viser en nedgang på 10 kr. Udgiften til kartofler er faldet med 15 kr., grøntsager med 9 kr. og frugt med 14 kr. Disse nedgange må ses i forbindelse med den foretagne sæsonudjævning, idet priserne i juli faktisk viser stigning i forhold til april.

Udgiften til kolonialvarer er steget med 16 kr., hovedsagelig som følge af højere priser på ol og sodavand, medens udgiften til sukker- og chokoladevarer er faldet med 1 kr.

Hovedgruppen klæder, fodtøj og vask viser en samlet nedgang i udgift på 5 kr. Udgiften til klæder er faldet med 2 kr. Udgiften til fodtøj er reduceret med værdien af de rabatkort, der i henhold til handelsministeriets bekendtgørelse af 29. juni 1951 for tiden 1. juni 1951—31. maj 1952 gives til alle børn i alderen 2—16 år. Værdien af disse rabatkort udgjorde 46 kr. Herefter er udgiften til fodtøj faldet med 11 kr., idet udgiften

til nyt fodtøj steg 10 kr. og udgiften til reparationer 25 kr., således at der endnu ikke har været en til-rabatkortenes værdi svarende prisstigning. Udgiften til vask viser en stigning på 8 kr.

Udgiften til bolig revideres kun een gang årligt, nemlig på grundlag af huslejetællingen i november, og er således uændret.

Udgiften til brændsel og belysning viser en stigning på 32 kr., som fordeles sig på alle arter dansk og udenlandsk brændsel.

Udgiftsposten skatter er steget med 204 kr., som fordeles sig med 90 kr. i indkomstskat til staten, 28 kr. i fælleskommunal indkomstskat og 86 kr. i indkomstskat til kommunerne. Børnetilskudet er uændret 137 kr. pr. familie.

Kontingenter og lign. er steget med 6 kr., hvilket næsten udelukkende skyldes stigning i sygekassekontingent.

Udgifterne til anskaffelser og vedligeholdelser er steget med 9 kr. Stigningen hidrører navnlig fra højere priser på husholdningspapir, medens der har været mindre prisstigninger på bl. a. fajance og porcelæn, emaillevarer og galvaniserede varer.

Udgiftsgruppen spiritus, tobak og fortæring ude viser en stigning på 9 kr., som udelukkende falder på sidstnævnte post, idet udgifterne til spiritus og tobak er uændrede.

## Indekstal for de enkelte udgiftsgrupper med priserne i juli 1914 = 100.

	Juli 1951	April 1951	Jan. 1951	Okt. 1950	Juli 1950
Fødevarer .....	324	323	316	310	296
Klæder, fodtøj, vask ..	480	481	457	433	410
Bolig .....	313	313	313	299	299
Brændsel, belysning ..	497	473	442	425	431
Skatter <sup>1)</sup> .....	518	418	418	418	418
Kontingenter o. l. ....	341	338	333	325	322
Anskaffelser, vedligeholdelse .....	463	455	433	412	383
Spiritus, tobak, fortæring ude .....	635	627	606	545	523
Hygiejne, kulturelle udgifter .....	334	322	314	299	294
Transport .....	345	327	307	304	303
Iøvrigt .....	350	248	238	230	222
Ialt .....	366	356	346	333	323

<sup>1)</sup> Med fradrag af børnetilskud.

Udgifterne til hygiejne samt kulturelle udgifter er steget med ialt 38 kr. Bl. a. er udgiften til personlig pleje blevet forøget med 8 kr. hidrørende fra stigende udgift til barber og frisør samt creme, pudder m. v. Udgiften til læge, medicin m. v. er derimod blevet formindsket med 5 kr. som følge af de nye regler for sygekassernes ydelse af hjælp til medicin. Udgiften til

undervisning, bøger, aviser og ugeblade viser en stigning på 24 kr., medens udgiften til telefon er steget med 5 kr. Endelig kan anføres, at udgiften til biograf er steget med 6 kr.

Transportudgiften viser en stigning på 17 kr., hvoraf 9 kr. hidrører fra forhøjede jernbanetakster og 6 kr. fra forhøjede takster for kørsel med automobiler, medens der har været en stigning på 2 kr. i udgift til nye cykler og cyklereparationer.

Gruppen »Iovrigt« er steget med 8 kr.

Med anvendelse af den konstaterede bevægelse i udgiften inden for de enkelte udgiftsgrupper har man med priserne i juli 1914 som udgangspunkt beregnet de i ovenstående oversigt anførte indekstal og virkningerne af prisforandringerne for hver gruppe.

I hestående tabel er anført en oversigt over bevægelserne siden 1935 i detailpristallet, dels med priserne i 1935 gnsntl. som basis (= 100 og dels med priserne i juli 1914 som basis.

Ved lov nr. 101 af 22. marts 1951 om ændringer i lov om afgift på omsætningen af stærke drikke og beskattning af øl blev det pålagt Det statistiske Departement at opføre, med hvilket beløb de ved nævnte lov gennemførte forhøjelser af afgiften på omsætningen af stærke drikke og af afgiftssatsen for øl af skattekategori I indgår i det husholdningsbudget, der ligger til grund for beregningen af detailpristallet, samt at beregne et særligt pristal, i hvilket dette beløb ikke indgår.

De omhandlede afgiftsforhøjelser indgår i pristalsfamiliens husholdningsbudget med et beløb på 19,65 kr. mod 19,01 kr. i april. Det særlige pristal, i hvilket dette beløb ikke indgår, bliver, da der regnes med hele points, for juli 1951 366 med priserne i juli 1914 som basis. Med priserne i 1935 som basis bliver det særlige pristal 213.

#### Detailpristallets bevægelser siden 1935.

	1935 gnsntl. = 100				Juli 1914 = 100			
	Jan.	April	Juli	Okt.	Jan.	April	Juli	Okt.
1951	202	208	213	—	346	356	366	—
1950	183	187	188	194	315	322	323	333
1949	181	181	179	179	310	310	307	307
1948	175	176	179	179	300	301	306	306
1947	170	173	174	175	292	297	298	300
1946	169	168	168	170	290	288	288	291
1945	169	170	170	170	290	291	291	291
1944	167	168	168	169	287	288	288	290
1943	167	167	165	167	286	286	284	286
1942	162	161	165	166	278	276	283	284
1941	151	154	161	162	259	263	275	277
1940	118	129	136	145	203	222	233	248
1939	107	107	107	111	183	183	183	190
1938	107	107	106	106	184	184	182	182
1937	102	104	105	107	175	178	180	183
1936	101	101	102	102	173	173	174	174
1935	—	—	—	—	169	170	173	172

## Lovudvalget

Ved en beklagelig fejltagelse har vi i nr. 14. side 167, meddelt, at lokomotivfører C. A. O. Lønnqvist, Aarhus, af kongressen er valgt som medlem af lovudvalget. Det skal være lokomotivfører S. A. Rasmussen, Fredericia, hvilket venligst bedes rettet.

## Turistsektionen

Efter den store succes med Europabussen prøver vi denne gang en anden af DSB's nyheder, nemlig turen til

### Grossenbrode.

Vi sejler søndag den 2. september en lille tur derned og hjem igen samme dag og håber på godt vejr, således at vi kan få en rigtig fin tur ud af det.

Der er afgang fra København H kl. 7,00 og hjemkomst samme sted kl. 20,45. Vi gør, hvad vi kan for at skaffe musik eller anden underholdning undervejs og håber så til gengæld, at De vil samle alle rejsekammerater og andre venner til en lille udflugt, hvor vi kan opriske gamle minder og more os på en hyggelig måde.

Da dette skrives, har vi desværre ikke oplysninger om prisen på forplejningen ombord, men vi ved, at den er billig og god. Husk, færgen sejler i internationalt farvand, så tobak, spiritus osv. er billigt ombord, og alt kan købes for danske penge.

Til dækning af vore udgifter har vi sat en foreløbig pris af 10 kr. pr. person, men vi håber at komme længere ned. Det vil bl. a. afhænge af antal deltagere.

Dertil kommer så forlæring undervejs.

Det bemærkes, at der kan udstedes fripas helt til Grossenbrode. For dem, der ikke har fripas, er billetprisen fra København H og tilbage dertil ca. 50,00 kr.

Anmeldelse bedes foretaget *snarest muligt*. Sidste frist 30. august.

Ved anmeldelsen bedes oplyst:

om der ønskes frokost på vejen ned,  
om der ønskes middag på vejen hjem,  
hvad De højest ønsker at betale herfor,  
om der ønskes visum, således at De kan gå i land dernede (pris ca 20 kr.).

Der er 1½ times ophold i Grossenbrode, men der kan ikke påregnes tilladelse til at gå i land uden visum.

Husk at medbringe pas på turen.

Øvrige oplysninger hos *Turistsektionen*, Sølvgade 40, K.

Niels Sloth.

## Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter

Af en oversigt over Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter i april kvartal 1951 og det tilsvarende tidsrum i 1950 fremgår det, at indtægten af personbefordringen er steget med ca. 0,6 mill. kr. til ca. 53,9 mill. kr., indtægten af godsbeholdningen er steget med ca. 10,2 mill. kr. til ca. 37,1 mill. kr., og forskellige andre indtægter er steget med ca. 1,5 mill. kr. til ca. 7,7 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne steget med ca. 12,3 mill. kr. til ca. 98,7 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter er steget med ca. 10,7 mill. kr. til ca. 98,0 mill. kr. Stigningen falder udelukkende på lønninger og brændsel.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 1,8 mill. kr. til 8,5 mill. kr., hvorefter det endelige resultat bliver, at der er et regnskabsmæssigt underskud på ca. 7,8 mill. kr.

## Elektrificeringen af DSB

Afslutningen på kontorchef i maskinafdelingen, J. P. A. Andersens bemærkninger til professor dr. techn. P. H. Bendtsens indlæg i »Ingeniøren«, samt professorens genvar.



Det er ikke nævnt, hvilken type lokomotiver der er tænkt på. Der er ganske vist anbragt et billede af et fransk elektrisk lokomotiv; men dette er for en anden strøm-art end den i projektet tænkte; hverken spænding eller periodetal passer. Desuden er det konstrueret specielt til strækninger med stærke stigninger (15—25 ‰), som ikke forekommer på de danske strækninger, som foreslås elektrificerede. Endvidere er dets maksimalhastighed højst 100 km/t, således at den tilladte strækningshastighed 120 km/t på hovedlinierne ikke kan udnyttes. Med hensyn til prisen må det antages at koste 3—4 gange så meget som anslået i udgiftsoverslaget. For øvrigt er det et forsøgslokomotiv, der foreløbig kun er anskaffet i eet eksemplar; det kan derfor næppe være denne lokomotivtype, der foreslås anskaffet.

Imidlertid er de anslåede priser baseret på opgivne priser på et svensk lokomotiv; der kan derfor muligvis være tale om det svenske Ds-loko, eventuelt i dets lidt stærkere variant litra Dk. Det har ganske vist vist sig som et fortrinligt lokomotiv, men det kan ikke køre mere end 100 km/t. På side 320 synes det som foran nævnt at være stillet i udsigt, at man vil køre med 115 km's gennemsnitsfart fra København til Korsør med et tog på 500 t. Denne kørsel kan lokomotivet altså ikke præstere allerede på grund af for ringe maksimalhastighed, og selv om det ved omgearing kunne sættes op til 120 km/t, kunne det alligevel ikke benyttes, fordi dets effekt er for lille til denne kørsel; skal denne kunne præstere, kræves der et lokomotiv med en effekt på 50—100 pct. mere, og prisen må antages at blive mindst det dobbelte af den anslåede. Det kan iøvrigt ikke forventes, at der kan leveres et elektrisk lokomotiv som Ds-maskinen i Danmark til en pris af 750.000 kr.

Ds-maskinen egner sig iøvrigt ikke særligt til store *godstog*, i hvert fald ikke i Jylland-Fyn, og navnlig ikke, hvis dets maksimalhastighed sættes op til 120 km/t. Det vil af det foranstående fremgaa, at skal der opnås nogen væsentlig forbedring af kørselen, er det nødvendigt, at i hvert fald et større antal af lokomotiverne må være væsentligt kraftigere, end hvad der tilsyneladende er forudsat; men herved bliver anskaffelsessummen til lokomotiver betydeligt højere; prisen på et sadant lokomotiv burde ikke være sat til mindre end 1,5 mill. kr. Opdelingen af lokomotivparken i flere typer nedsætter imidlertid anvendelsesmuligheden af den enkelte type, hvilket kræver flere lokomotiver. Det kan derfor fastslås, at den afsatte sum til linie-lokomotiver er alt for lille, og summen må forventes at blive 2 å 3 gange så høj som den angivne.

Med hensyn til *rangermaskiner* bemærkes iøvrigt, bortset fra den ovenfor anførte regnefejl, at der ikke kan påregnes noget væsentligt mindre antal end det nødvendige antal damprangermaskiner; DSB's almindelige rangerloko litra F og Q anvendes ofte i 22 timer i døgnet eller mere, og med de moderne vandrensemetoder spiller tiden til udvaskning af kedlen efterhånden kun en ringe rolle. Det kan som foran nævnt ikke ses, i hvor stor udstrækning de større banegarde er tænkt elektrificerede, hvorfor det nødvendige antal elektriske rangermaskiner ikke kan fastslås.

Med hensyn til *anskaffelse af nye lokomotiver og motorvogne* bemærkes, at der ikke de første 10—15 år er udsigt eller anledning til at skulle anskaffe 160 nye damploko og 70 rangerlokomotiver. I løbet af 2—3 år vil antageligt ca. 100 ældre damplokomotiver blive sat ud af drift som følge af de i ordre værende motorvogne. Herved bliver gennemsnitsalderen for de tiloversblevne loko-

motiver væsentligt nedsat, således at der til hovedbanernes drift ikke inden for det nævnte tidsrum kan forventes at blive brug for så stor en sum (beregnet på 1949's prisniveau) til ny trækkekraft som 100 mill. kr., således som angivet side 323, spalte 2. Det tilføjes, at en eventuel anskaffelse af nye hovedbaneloko (af ikke elektrisk type) vil kunne ske med typer af en sådan effektivitet, at der ved deres indsættelse i driften kan opnås en ikke uvæsentlig forbedring i rejsehastighed, hvor dette måtte vise sig onskeligt.

Med hensyn til *reparationsudgifterne for det rullende materiel* bemærkes, at de nyere elektriske loko er billigere i reparation end både damploko og motorvogne. Heri er der for så vidt intet mærkeligt. Udgifterne til den primære kraftkilde ligger jo udenfor køretøjet; men betingelsen for at opnå lave reparationsudgifter er fruden et højt årligt kilometerløb rationelle værktøjsforhold; i den side 324 anførte udgiftsberegning er der ikke opført noget beløb til ændring af værktøjssteder, hvilket dog vil løbe op i millioner. Også med hensyn til reparationerne sammenligner professoren de godt udnyttede elektriske loko med de gennemsnitlig dårligt udnyttede damploko, ligesom alderen er væsentligt til gunst for de elektriske loko. Der anføres for DSB's vedkommende et tal på 58 øre pr. km i gennemsnit for damp og motor, et tal, som det også vil være tendentiøst at benytte i sammenligning med udgifterne for nye, intensivt udnyttede elektriske lokomotiver; denne fremgangsmåde er dog ikke særegen for professoren, men er meget almindelig blandt forkæmperne for elektrificering.

Forøvrigt ses det ikke, hvad tallet 58 øre indeholder; ved sammenligninger plejer man ofte kun at benytte de rene nettoudgifter, dvs



arbejds-løn plus materialer, hvorved undgas usikkerheden med hensyn til generalomkostninger, der ikke kan påregnes fastsat på ensartet basis i forskellige lande. Disse udgifter var for DSB's vedkommende gennemsnitligt for hele damp- og motorvognsparken ca. 40 ore pr. km i finansåret 1948/49, et tal som endnu var krigspåvirket.

I rentabilitetsberegningen anføres, iøvrigt uden nærmere begrundelse, en udgift til vedligeholdelse af trækkekraften på de baner, der tænkes elektrificeret, på 20,2 mill. Professorens går dernæst ud fra, at denne udgift vil blive reduceret til 8,7 mill., fordi det står i Weir-rapporten. Da det er en betydningsfuld udgiftspost, burde det være nærmere oplyst, hvilke lokomotivtyper det drejer sig om i denne rapport, deres alder, under hvilke forhold de kører, samt hvorledes værkstedsforholdene er; ellers er det umuligt at drage sammenligning fra et land til et andet; men iøvrigt gælder det også her, at spørgsmålet må undersøges specielt for de pågældende strækninger, hvis man skal opnå et pålideligt resultat af beregningen.

De øvrige i rentabilitetsberegningen anførte poster, løn til personale i lokomotivtjenesten, til togpersonale, rengøring af personvogne, vedligeholdelse af køreledning m. m., kan ikke beregnes nøjere uden en dyberegående undersøgelse, men da de ikke spiller nogen udslagsgivende rolle, skal de ikke omtales nærmere

her, dog forekommer post 7 (vedligeholdelse af køreledning m. m.) meget lav, nemlig kun ca. 2½ pct. p. a. af den i forvejen lave anlægsudgift for de pågældende faste anlæg. Der er ikke angivet nogen nærmere begrundelse for beløbets størrelse.

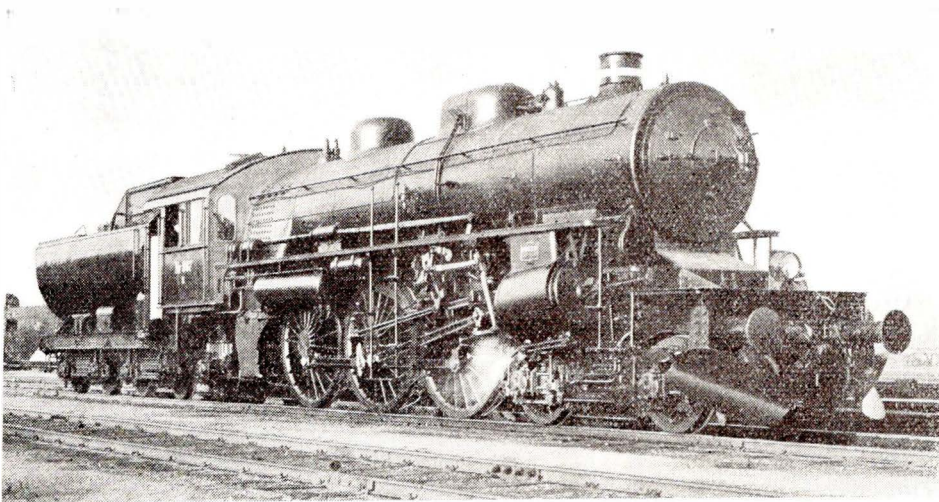
Det nævnes i slutningen af artiklen, at jeg på et møde i Oslo 1950 har redegjort for sagen damp kontra diesel; den eneste konsekvens, professoren har draget heraf, er, at diesellokomotiver er dyrere end damplokomotiver, og han mener tilsyneladende hermed, at dieseldriften er slået af marken i forhold til elektrisk drift; men professoren glemmer helt, at dieselmotorvognsdrift spiller en væsentlig rolle på DSB, og denne drift vil i almindelighed for mindre enheders vedkommende være billigere end dampdrift, selv med en gunstig kulpris, hvilket også fremgik af mit foredrag i Oslo. Men begrebet motorvognsdrift går professoren helt uden om og ser herved bort fra en væsentlig økonomisk faktor inden for dansk jernbane-drift, en faktor, som på afgørende måde virker til ugunst for elektrificering her, hvilket er omtalt i det foregående.

#### Resumé.

Som resumé af foranførte kan følgende siges:

Rentabilitetsberegningen indeholder på afgørende punkter så store usikkerheder, tildels uomtvistelige

fejl, at projektets økonomiske basis svinder bort. Disse svagheder gælder, som det fremgår af det foregående, særligt så vigtige poster som udgifterne til brændsel, henholdsvis elektricitet og den nødvendige kapitalanbringelse samt vedligeholdelsesudgifterne. Det er forståeligt, at sådanne svagheder vil kunne findes i en studerendes arbejde, for de nævnte vigtige posters vedkommende i hvert fald, når det drejer sig om en bygningsingeniør-studerende. Men det er mindre tilgiveligt, at en professor ved Danmarks tekniske Højskole, tilmed dr. techn. benytter et eksamensarbejde til offentliggørelse uden samtidig at ledsage det med de fornødne kritiske kommentarer. Det kan ikke være en teknisk professors opgave ensidigt at behandle et spørgsmål, ovenikøbet af så betydningsfuld art som heromhandlede, ved kun at anvende den litteratur og de kilder, som synes at passe bedst til det ønskede resultat, ligesom det må være hans opgave at behandle de benyttede kilder med kritik, hvilket ikke ses at være sket i nærværende tilfælde. Mange indvendinger mod artiklen ville være undgået, såfremt professoren havde søgt sine oplysninger på flere steder, bl. a. skulle det synes naturligt, om han havde henvendt sig til Statsbanerne i lidt højere grad end sket er, da det jo dog drejer sig om statsbanestrækninger. Ganske vist må det indrømmes, at arbejdet i så fald muligvis ikke havde fået den sen-



*Om alting er, vil dampmaskinen endnu i en år-række være herskende på DSB's strækninger. Den sidst anskaffede type litra E — bygget af A/S Frichs Fabrikker — vil i selskab med litra P, Pr og S m. fl. fore traditionen videre for deres forgængere og holde fanen højt for de stolte dampheste, der trods al modernisering — ved elektrificering og motorisering — er en pryd på en banelinie.*

*Red.*



sationelle karakter, som det har, og som måske også har været meningen.

Redaktørens spørgsmål: »Har vi råd til at lade være —?» kan besvares med et: »Ja, vi har netop råd til at lade være — bade i dag og inden for en overskuelig fremtid«. Der foreligger ingensomhelst økonomisk

basis derfor, og navnlig forsvidt angar kapitalinvesteringen forværres forholdet dag for dag med den stadig fremadskridende inflation. Eventuelle ønskelige trafikale forbedringer — inden for rimelige krav — kan fremskaffes på langt billigere og simpleere måde end elektrificering under de nu kendte former.

## Svar fra professor, dr. techn. P. H. Bendtsen

Til kontorchef Andersens ovenstående indlæg skal jeg bemærke følgende:

Det var jo at vente, at damplokomotivernes største forkæmper her i landet, kontorchef Andersen i DSB's maskinafdeling, ville gribe pennen for at forsvare sine kære damplokomotiver. Jeg vil gerne indrømme, at kontorchef Andersen er blandt dem her i landet, der har bedst forstand på damplokomotiver, men at kontorchefen også skulle være den, der har mest forstand på elektriske baner, som han jo iøvrigt af al magt bekæmper, må jo nok betvivles. Kontorchefen er jo kendt for sin kraftige udtryksform. Ved den særlige skarpe og personlige form, som kontorchefen har givet sin artikel, stempler han imidlertid sig selv. Formen må saledes nok ses som et udtryk for, at han trods alt ser damplokomotivernes position truet, og den kan også være et udtryk for, at de saglige argumenter, som damplokomotivernes forkæmpere kan føre i marken, ikke er så stærke. Lærerne kunne måske få det indtryk, at kontorchefens artikel dækker DSB's standpunkt. Dette er dog næppe tilfældet.

Alene det faktum, at generaldirektoratet har anmodet Akademiet for de tekniske Videnskaber om at undersøge spørgsmålet, viser, at DSB ikke på forhand afviser sagen, således som kontorchefen gør i sit indlæg.

Kontorchefen bemærker, at de anvendte kilder er ensidige, og at kun forkæmpere for elektrificering er citeret. Det kan heroverfor papeges, at de pågældende landes regeringer har fulgt forkæmperne og de facto

er gået stærkt ind for elektrificering, formentlig efter nøje undersøgelser af savel forkæmpernes som modstandernes redegørelser.

Kontorchefen går ikke nærmere ind på min sammenligning af virkningsgraderne for damplokomotiver og for moderne elektricitetsværker. Dette må vel tages som en indrømmelse af, at han trods alt er enig i, at damplokomotivernes virkningsgrad er mindre end elektricitetsværkernes.

Kontorchefen skriver videre, at der i min artikel ikke er angivet kilde til oplysningen om, at henstand, opfyring m. v. af damplokomotiver betyder et tillæg på 50 pct. i brændselsforbruget. I min artikel står, at denne oplysning stammer fra en fransk kilde: Tuja: L'Exploitation technique du chemin de fer, l'organisation du transport. Paris 1946, side 438.

Kontorchefen kritiserer den elektricitetspris, hvormed der er regnet, men glemmer her, at elektrificeringen i gunstigste fald først vil være gennemført om en årrække, og at man til den tid kan regne med, at de store, moderne elektricitetsværker, der nu er under opførelse, er fuldført, saledes at der formentlig ikke er noget forkert i for de kommende elektriske baner at regne med en elektricitetspris svarende til de moderne værker. På Københavns S-baner ligger sagen jo ganske anderledes, idet disse forsynes fra tildele's ret umoderne værker med stort kulforbrug. I denne forbindelse kan det oplyses, at Ørstedsværket, saledes som det for kort tid siden omtaltes i »Ingeniøren«, står foran en fuldstændig ombygning. Der er så-

ledes ikke noget mærkeligt i, at DSB må betale en højere pris for strøm til S-banerne, end der kan regnes med for de kommende nye værker.

Jeg konstaterer, at kontorchefen ikke gør bemærkninger til min beregning af gennemsnitsalderen for DSB's damplokomotiver, nemlig 42 år, og heller ikke til oplysningen om, at man i Belgien regner med, at hurtigtogslokomotiver har en levetid på 30 år og langsommere loko en levetid på 40 år.

Kontorchefen indrømmer videre, at det gennemsnitlige kulforbrug for DSB's damplokomotiver er 66 g kul pr. brtkm, og angiver samtidig, at E-maskinernes kulforbrug ligger på 32—50 g. Heraf må man altsa slutte, at kulforbruget for andre DSB damplokomotiver ligger endog meget højt. Man får det indtryk, at kontorchefen mener, at kulforbruget pr. brtkm på hovedstrækningerne alt i alt er mindre end på sidebanerne. Dette stemmer ikke med de svenske erfaringer fra tiden inden elektrificeringen. Det gennemsnitlige kulforbrug var dengang på de svenske statsbaner 67 g, og på hovedstrækningen Stockholm—Göteborg var det 69 g, alt pr. brtkm, altsa ikke mindre på hovedstrækningen, men tværtimod en lille smule mere end gennemsnittet.

Kontorchefen angiver videre, at der efter anskaffelsen af yderligere svært, nyt trækraftmateriel til hovedbanerne vil kunne regnes med et brændselsforbrug på 40 g pr. brtkm. Dette stemmer rigtig godt med, hvad jeg i min artikel angiver, nemlig, at de mest moderne damplokomotiver har et brændselsforbrug på 44 g pr. brtkm, men for at komme ned på et sadant lavt forbrug skal der altsa også anvendes mange millioner til indkøb af nye moderne damplokomotiver.

Kontorchefen mener ikke, at wattforbruget, 40 kWh pr. brtkm, kan holde for de danske baner, men indrømmer dog, at en tilbundsgående undersøgelse af spørgsmålet kun kan gennemføres ved en gennemregning af hver strækning for sig. En sådan foreligger endnu ikke, og et endeligt tal kan hverken han eller jeg

derfor give, men til sammenligning kan oplyses, at det gennemsnitlige wattforbrug på de elektrificerede baner i den amerikanske zone i Tyskland ligger på 30 wh pr. brtkm, og på de elektrificerede franske baner på 23,7 wh pr. brtkm, således at et forbrug på 40 wh som gennemsnit i Danmark vel ikke synes helt urimeligt.

Med hensyn til elektricitetsforbrug til opvarmning af togene skal jeg oplyse, at dette indgår i de 40 wh. Iøvrigt stemmer kontorchefens tal vedr. elektricitets- henholdsvis kulforbrug til opvarmning slet ikke med, hvad man regner med i Sverige. For 6 bogiepersonvogne regner man der, at der ved en ydertemperatur på 0° og en temperatur i vognene på 18° medgår 50 kWh henholdsvis 40 kg kul til opvarmning pr. time. Det bliver 2,50 kr. for el-opvarmning og 4,40 kr. for dampopvarmning, alt pr. time. El-opvarmningen er altså billigst, og elektriciteten viser også her sin overlegenhed.

Kontorchefen indrømmer, at den årlige gennemsnitskørselslængde for de danske damplokomotiver er 50.000 km og oplyser endvidere, at de største hovedbanelokomotiver løber 80—140.000 km pr. år. Dette betyder altså, at en række af de andre lokomotiver må have en meget ringere årlig kørselslængde end 50.000 km, og altså må udnyttes meget dårligt. Kontorchefen synes videre at mene, at den årlige kørselslængde for elektriske lokomotiver ikke er større end for damplokomotiver. Dette strider ganske mod erfaringerne fra andre lande.

Videre kommer kontorchefen ind på, at indførelsen af en rejsehastighed på 115 km i timen for tog København Korsør vil betyde en kostbar udbygning af denne strækning. Kontorchefen synes ikke at være bekendt med, at DSB igennem nogle år har haft en bevilling til gennemførelse af kurveregulering svarende til en hastighed af indtil 160 km i timen på visse hovedstrækninger, således at disse arbejder slet ikke skal belaste elektrificeringskontoen. Iøvrigt har jeg i min artikel ved beregningerne anvendt den svenske

regel, at man til elektrificeringsudgifterne ikke medregner, hvad det koster at udbygge banerne til større hastighed end den nuværende, idet disse udgifter ville være lige så nødvendige, såfremt man gennemførte den større hastighed ved anskaffelse af nye og kraftigere damplokomotiver.

Kontorchefen synes heller ikke at have noget at indvende imod oplysningen om, at man i Sverige mener, at en bane er elektrificeringsmoden ved en trafikmængde på 0,5—0,7 mill. trafikenheder, og bestrider heller ikke, at trafikken på de danske baner, som foreslas elektrificerede, er langt større end disse tal.

Kontorchefen angiver videre, at strækningen Vanløse—Ballerup har kostet 1 mill. kr. pr. km at elektrificere. Dette drejer sig imidlertid om ombygning af en almindelig sidebane med niveauskæringer til S-bane ude af niveau med mange og bekostelige viaduktanlæg og fuldstændige nye stationer, indrettet efter ganske andre principper end de eksisterende. En sådan sammenligning kan derfor ikke anvendes.

Kontorchefen oplyser, at en rangertime for et damplokomotiv regnes til 10 km. Det er der formentlig ingen, der vil undre sig over, når man ser, hvor sindigt DSB's små damprangerlokomotiver arbejder, men man må dog forvente, at man efter anskaffelse af større og kraftigere elektriske rangerlokomotiver med betydeligt større accelerations-evne vil kunne nøjes med færre af dem, end man nu behøver damplokomotiver.

Med hensyn til prisen på elektriske linielokomotiver er dette naturligvis et meget vanskeligt spørgsmål. Jeg har her holdt mig til Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse af 3/12 41 til Kungl. Maj:t angående »Förslag till fortsatt elektrificering», hvor

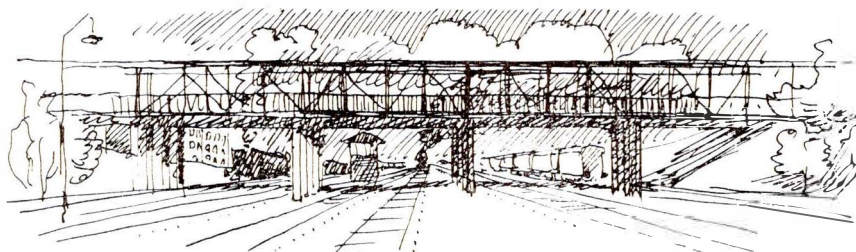
det angives, at man må kunne gå ud fra, at linielokomotiver skal kunne anskaffes til en pris af ca. 500.000 sv. kr. pr. enhed.

Med hensyn til udgifterne til vedligeholdelse af trækraften gør kontorchefen forskellige bemærkninger, men oplyser ingen tal for, hvad han mener vedligeholdelsesudgifterne for de elektriske lokomotiver vil blive. Dette betyder formentlig, at han er enig i, at elektriske loko er billigere i vedligeholdelse end damploko. At man ved en sammenligning af vedligeholdelsesudgifterne skulle se bort fra generalomkostningerne, der udgør op til 75 pct., kan jeg ikke være enig i.

Det af kontorchefen fremførte frembyder iøvrigt ikke noget nyt, men minder på en påfaldende måde om de i sin tid af dampdriftens tilhængere i Tyskland, Østrig og Holland benyttede argumenter. Damplokomotivtilhængernes modstand formædede dog i disse lande ikke at hindre udviklingen. Jernbaneanlektrificeringen blev påbegyndt, og det elektriske net udvides stadig i disse lande.

Til trods for, at kontorchefen adskillige gange i sin artikel udtaler, at endelig stilling til sagen ikke kan tages, for der er opstillet mere indgående beregninger for de enkelte strækninger, ender han dog med selv at tage stilling og konkluderer i, at elektrificeringsprojektets økonomiske basis svinder bort.

Jeg mener, at spørgsmålet om eventuel elektrificering af de danske hovedbaner ikke kan besvares, for den omtalte nærmere undersøgelse af de enkelte banestrækninger er foretaget, hvilket forventes at vil ske under det kommende udvalgs arbejde, og at det debatterede spørgsmål altså ikke kan besvares, for resultatet af udvalgets arbejde til sin tid foreligger.





## Nordisk fagforeningskursus på Hindsgavl

I dagene 22. til 29. juli afholdtes nordisk fagforeningskursus på Hindsgavl.

Kursus'et var arrangeret af foreningen »Norden« og Arbejdernes Oplysningsforbund, og der var 75 deltagere repræsenterende Finland, Norge, Sverige og Danmark.

Det var et bredt udsnit af den nordiske arbejderbevægelses faglige tillidsmænd, der således i den kommende uge skulle drøfte de mange problemer, som ikke alene nordiske arbejdere, men arbejderne over hele verden i dag er stillet overfor.

Kursus'ets leder var fhv. fiskeriminister Chr. Christiansen, som med stor kyndighed havde tilrettelagt det fyldige alsidige arbejdsprogram og dertil ledede kursus'et på en sådan måde, at alle deltagerene virkelig fik stort udbytte af kursus'et.

Efter at deltagerne i løbet af søndagen var ankomne til Hindsgavl, samledes man i foredragssalen, hvor Chr. Christiansen bød velkommen. I sin åbnings-tale understregede Chr. Christiansen betydningen af det arbejde, som foreningerne »Norden« og Arbejderoplysningen i de nordiske lande, nu igennem flere år, havde taget op til gavn for det nordiske samarbejde.

Efter nogle praktiske oplysninger blev deltagerne præsenteret for hinanden, og man var nu klar til ugens arbejde.

Det vil føre for vidt at give en udførlig omtale af de forskellige foredragsholderes indlæg, der hver for sig bar præg af dyb indsigt i de spørgsmål, som foredraget omhandlede, men det kan fermentlig have en vis interesse at give en kort redegørelse for de emner, der var til behandling.

Mandagens første foredragsholder var redaktør Gunnar Ousland, Oslo, der talte om »Samfunds- og fagforeningspolitik i Norge efter 1945«.

Tilhørerne fik her et levende indtryk af det store genopbygningsarbejde, som hele den norske arbejderbevægelse var med i, savel indenfor deres faglige bevægelse, som i selve nationens genopbygning, og det kunne ikke undre, at det var med en vis stolthed, at Gunnar Ousland påpegede, at det var en socialdemokratisk regering, der ledede dette genopbygningsarbejde, som hele nationen enigt arbejdede med på.

Om eftermiddagen talte folketingsmand Alsing Andersen om »Nordisk samarbejde i og om de forenede nationer«.

Alsing Andersen er en af Danmarks faste delegerede i FN.

Danmark, Norge og Sverige har hver 5 faste delegerede i FN. Denne delegation er sammensat på samme måde, idet de 5 mand repræsenterer de fem gamle partier, som er i hvert af de 3 lande. Island er ikke repræsenteret på samme måde, og grunden er, at landet ikke ifølge sin størrelse økonomisk kan magte en ligeså stor delegation.

Finland er ikke med i FN, men har sammen med 13 andre lande søgt om optagelse. Sikkerhedsrådet skal imidlertid anbefale en sådan optagelse, men her har Rusland nedlagt veto mod optagelsen.

De nordiske delegerationer afholder gruppemøder,

hvor de drøfter de foreliggende spørgsmål, og der opnås som regel altid enighed om en fælles nordisk stillingtagen.

Danmark har et særligt problem at varetage i FN, nemlig det nationale mindretal, og det er selvfølgelig her af stor betydning, at Danmark kan påregne støtte hos de øvrige nordiske nationer.

Foredraget havde sin særlige aktuelle interesse deri, at der blev givet en udførlig skildring af Korea-krisen.

Tirsdagens 2 foredrag holdtes af sekretær Huggo Heffler, Stockholm, der talte om »Svensk arbejderoplysning, former midler og mål«, og hypotekbankdirektør Viggo Kampmann, der talte om »Problemer i Danmarks økonomi«.

Af Hefflers foredrag fremgik det, at det svenske oplysningsarbejde havde vundet meget stærk rodfasthed i den svenske arbejderbefolkning, hvis organisationer yder store økonomiske bidrag.

Viggo Kampmann kom i sit foredrag ind på hele Danmarks nuværende økonomiske situation og omtalte også herunder den ugunstige pristalsudvikling og påviste, at den megen tale om pristallets virkning på lønningerne og den deraf følgende lønstigning ikke havde nær den indvirkning, som man fra visse sider søgte at give den.

Onsdagens første indleder var fhv. nationalbankdirektør C. V. Bramsnæs, der talte om »Midler og mål i nordisk økonomisk samarbejde«.

Bramsnæs, som har været sjælen i og formand for det nordiske økonomiske samarbejde mellem de nordiske lande, slog stærkt til lyd for et fælles nordisk økonomisk område. Han byggede den tanke på, at hvert af de nordiske landes økonomiske område var for lille til at kunne gøre sig gældende blandt de store nationer. Man måtte derfor gå til en ophævelse af toldskrankerne mellem de nordiske lande således, at varer produceret i det ene land frit kunne indføres i et andet. En sådan toldunion måtte imidlertid have samme toldsatser udadtil for unionslandene, men derved ville man også blive stærkere økonomisk i de nordiske lande.

Om eftermiddagen talte forstander Hj. Gammelgaard om »Arbejderne og demokratiets problemer«.

Gammelgaard, som igennem sin mangeårige virksomhed som forstander på arbejderhøjskolen i Roskilde, påviste klart, at kun gennem demokratiets opretholdelse kunne man skabe og opretholde friheden savel for individet som for samfundet som helhed.

Torsdagen var deltagerne på udflugt til fynske herregårde. Turen gik over Assens, Faborg og Svanninge Bakker tilbage til Hindsgavl.

Om fredagen talte formanden for De samvirkende Fagforbund Eiler Jensen om »Hvordan har samarbejdsudvalgene arbejdet i Danmark«.

Det var interessant at høre arbejdernes forstemand trække linierne op for samarbejdsudvalgenes arbejde fire år efter disse var oprettet.

Efter først at have nævnt aftalen om oprettelsen af samarbejdsudvalgene, som i første omgang kun gjaldt håndværk og industriens arbejdere, men med mulighed for også at kunne omfatte handels og kontor, kommunernes og statens arbejdere, oplyste Eiler Jensen, at der nu er oprettet 1000 samarbejdsudvalg.

I reglerne om samarbejdsudvalgenes beføjelser står der i § 5 følgende:

1. fremme af produktionen.
2. fremme af velfærd.
3. økonomien.

Eiler Jensen fremførte flere eksempler på, at samarbejdsudvalg havde fremsat forslag til fremme af produktionen som havde medført en produktionsforøgelse på helt op til 10 pct.

Det siger imidlertid sig selv, at en sådan produktionsforøgelse også skal komme arbejderne tilgode. Vi har nu skabt denne institution, men samtidig har vi også en forpligtelse til at dygtiggøre os, så vi kan løse de opgaver, som fremtiden stiller os overfor.

Under den efterfølgende diskussion slog Chr. Christiansen til lyd for oprettelsen af skoler med statsstøtte til uddannelsen af håndens arbejdere, idet han fremhævede den forfordeling der lå deri, at medens staten ofrede mange penge på uddannelsen af andens arbejdere, blev der ikke ofret en eneste skilling på uddannelsen af håndens arbejdere.

Eftermiddagens møde var en diskussion mellem direktør W. Elmquist, Arbejdsgiverforeningen, og forbundsformand Hans Rasmussen, Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, over emnet »Opsigelsesvarsler og andre foranstaltninger til sikring af arbejdernes økonomiske og beskæftigelsesmæssige tryghed«.

Hans Rasmussen fremførte herunder gode og vel underbyggede motiveringer for yderligere forbedringer for at sikre arbejderne imod opsigelse og deraf følgende arbejdsløshed.

Gennem direktør Elmquists indlæg fik man en levende fornemmelse af, at arbejderne stadig må føre en hard kamp for de forbedringer, de ønsker at opnå.

Lørdag formiddag talte mr. Svend Godfredsen, USA, som for tiden er ansat som Informations Officer under Marshallmissionen i Danmark. Man må ikke tro, det har noget med militær at gøre, fordi det hedder Officer. Mr. Godfredsen er slagteriarbejder, men arbejder nu i Danmark som medarbejder under Mashallmissionen.

Mr. Godfredsen er født af danske forældre i USA og kunne som følge heraf tale dansk.

Foredragets titel var »Fagbevægelsen i USA«.

De faglige organisationer i USA er af forholdsvis ny dato. Medens der i 1930 kun var ca. 3 mill. organiserede arbejdere, findes der i dag ca. 15 mill. De er heller ikke opbygget efter de helt samme principper, som man kender det i Danmark. Den største organisation er American Federation of Labour, der hovedsagelig er opdelt efter fag og har ca. 8 mill. medlemmer. Derefter kommer Congres of Industrial Organizations med ca. 6 mill. medlemmer. Dette forbund består hovedsagelig af industriarbejdere i automobile- og stålindustrien. The Railway Erotherhoods er de forskellige jernbanearbejderes organisation og endelig er der United Mine Workers Union, der er minearbejdernes organisation. Derudover er der 3 mindre organisationer, men hvis medlemstal ikke er uden nogle få tusinde.

I Amerika er det ikke alene de faglige og lønmæssige forhold, som organisationerne beskæftiger sig med, det kan således nævnes, at mange sociale spørgs-

mål, såsom pension og anden social understøttelse, går gennem de faglige organisationer. I Amerika kender man jo ikke til sociale foranstaltninger som noget staten tager sig af, det har derfor været de faglige organisationer, som gennem deres overenskomster har løst dette spørgsmål.

Til slut skal blot nævnes, sidste foredrag i kursusugen blev holdt af direktør Frantz Wendt og havde titlen »Nordisk status«.

Dermed var ugen sluttet, og deltagerne havde tilbragt en lærerig og interessant uge på Hindsgavl.

K. B. K. og C. S.

## Perón overtager kontrollen af det Argentinske Lokomotivmands Forbund

General Perón og hans hustru har vundet »en sejr« i kampen for at gøre den argentinske fagbevægelse til et lydigt værktøj i deres hænder. Det sidste offer er La Fraternidad (Lokomotivmandsforbundet).

Næst efter bogtrykkerforbundet er lokomotivmandsforbundet, som grundlagdes i 1887, den ældste fagforening i den argentinske republik. Lokomotivmandsforbundet har altid været et fast sammentømret, kæmpende forbund, med en stærk følelse af international solidaritet. Dets forbindelse med ITF føres så langt tilbage som til 1908. Efter første verdenskrig genoptog man straks kontakten og insisterede på at indbetale forfaldne medlemsafgifter, således at forbundets medlemsskab skulle forblive uafbrudt. Det var også for en stor del på grund af lokomotivmandsforbundets anstrengelser, at jernbanemandforbundet Union Ferroviaria oprettedes i 1922. Dette forbund tilsluttede sig også ITF.

Nu er lokomotivmandsforbundet ramt af samme skæbne som de øvrige fagforeninger i Argentina. Ganske vist er forbundet for nogen tid tilbage blevet medlem af Peróns landsorganisation (CGT), men hidtil har majoriteten indenfor forbundsstyrelsen altid bestået af modstandere til Perón og har derfor fulgt en uafhængig faglig politik. Dette behagede naturligvis ikke diktatoren og formodentlig endnu mindre hans hustru, som ynder at optræde som fagforeningernes »gode fe«. Lokomotivmandsforbundet havde imidlertid et godt ry blandt Argentinas arbejdere, og Perón gjorde derfor det bedst mulige ud af det, ud fra det faktum, at forbundet i det mindste af navn var medlem af CGT, men afventede forøvrigt tiden.

Ved et møde for nylig med CGT's generalråd opponerede lokomotivmandsforbundets repræsentanter stærkt mod en vis paragraf i lovene, hvorigennem landsorganisationen fik frie hænder til at blande sig i tilsluttede forbunds affærer og overtage dem, hvis det anses for nødvendigt. I virkeligheden var denne paragraf aldrig blevet anerkendt officielt; men det regnede man ikke med. I den anledning opfordredes alle til CGT tilsluttede organisationer at støtte kampagnen for Peróns tilbagevenden som republikens præsident samt at udnævne 4 medlemmer til CGT's politiske forum.

Lokomotivmandsforbundets styrelse trådte sammen og besluttede med stor majoritet at nægte at efter-



komme opfordringen. Man påpegede, at forbundets love forbød al indblanding i politik; derpå fulgte slaget. Den 9. maj, da styrelsen afholdt møde, blev forbundskontoret besat af en bevæbnet pøbel, bestående af Perøns tilhængere. Forbundsstyrelsen blev tvunget til at afgå og en ny styrelse valgtes. I denne fandtes bl. a. 5 medlemmer af den forhenværende styrelse, som var tilhængere af Perøn og var i hans sold, eftersom de var indehavere af velbetalte stillinger som »faglige rådgivere«, »inspektører« etc. indenfor transportministeriet. Det er vel overflødigt at nævne, at den nye styrelse umiddelbart godkendtes af CGT og justitsministeriet trods det, at »valget« var gennemført på ulovlig måde.

Denne hændelse gav stødet til flere spontane strejker, hvorved flere jernbanemænd blev arresteret og andre afskediget, om også regeringen senere blev tvunget til at ophæve disse foranstaltninger, da de fremkaldte stor forbitrelse blandt jernbanemændene.

Perøn har nu hele fagbevægelsen i sin hånd, men passer samtidig på ikke at tabe den vigtige støtte, han forud havde i den arbejderskare, som hjalp ham til magten. Tilstrækkelig bevis for den historiske sag, er de strejker, som medlemmerne af det regeringskontrollerede jernbanemandsforbund Union Ferroviaria i slutningen af forrige år gennemførte imod forbundsstyrelsens vilje. Ca. 30 jernbanemænd afsoner stadig fængselsstraffe for deltagelse i disse arbejdsnedlæggelser.

Det sidste angreb mod lokomotivmandsforbundet har vakt stor harme og forbitrelse, lokomotivpersonalet gør, hvad de kan for at hjælpe deres organisation, og en komité er dannet, som overfor domstolen skal bestride den såkaldte styrelses ret til at lede organisationen. CGT har indset faren og forsøger at befæste sin stilling gennem en tilsyneladende demokratisk fremgangsmåde. Således skal nye valg til forbundsstyrelsen finde sted, men ligesom i tilfældet Union Ferroviaria kommer man til at se, at kun Perøn-tilhængere kan stemme.

Den internationale fagbevægelse kan ikke lade de fortsatte krænkelser af fagforeningsretten — som det diktatoriske regime i Argentina gør sig skyldig i — passere upåtaget. ITF har allerede taget sagen op med IAO, og det er at vente, at en undersøgelseskommission til sin tid vil foreslå en grundig undersøgelse af forholdene indenfor den argentinske fagforeningsbevægelse.

ITF har også bedt ICFTU give sin bistand i denne sag, og man har fra denne side ikke kun gjort eftertrykkelige forestillinger hos IAO, men har også forlangt, at FN's Økonomiske og Sociale Råd skal foretage en umiddelbar undersøgelse.

ITF.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge J. Munck, Dr. Olgasvej 2, København (8. a. lægedistrikt) er bortrejst fra 6. august—15. september d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Rode, Nyelandsvej 76, København (tlf. Godthåb 2020).

Konsultationstid kl. 13—14, torsdag dog kl. 17—19, lørdag kl. 11—12.



### Lanternen

afholder udflugt »Ud i vort skønne land« onsdag den 12. september 1951. Madpakken medbringes, og deltagerne møder i ventesalen på Valby station kl. 15,15 pr. Prisen er 7,00 kr. pr. deltager.

Indtegningen, som slutter torsdag den 30. august kl. 12,00, finder sted på de københavnske depoter samt hos formanden, elf. B. A. Jensen, Syvens Alle 2, København S., telf. Su. 6495 u.

»Lanternen« sørger for rejsehjemmel.

Bestyrelsen.

### Jubilæumsforeningen for lokomotivførere i 1. Distrikt.

Generalforsamling afholdes i etablissement »Fjordvilla« i Roskilde kl. 11 den 20. september d. å. med efterfølgende frokost kl. 12.

Pris for medlemmer 20 kr. For pensionister 15 kr. Friпас vil blive søgt eftergivet.

Fra København benyttes tog 31 eller tog 235.

Meddelelse om deltagelse sendes *senest* den 10. september til

C. E. Johansen,  
Vigerslevallé 19, 3., Valby.

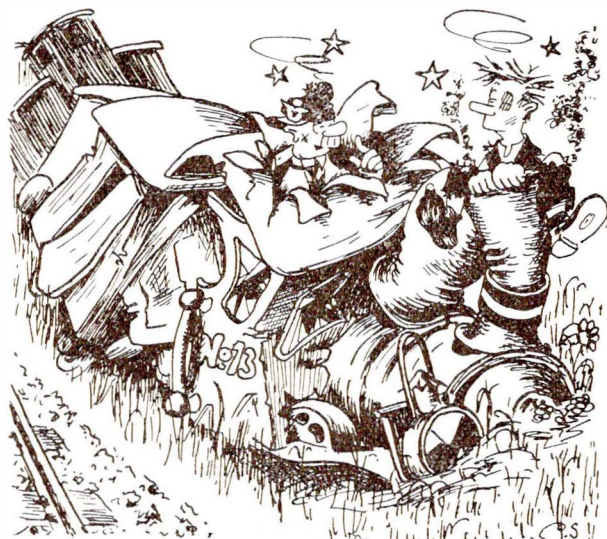
## NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdelingen

Sønderborg: Kassererens navn og adresse rettes til:  
A. J. Jørgensen, Skrænten 14, st.

Lokomotivfyrbøder-afdelingen

Esbjerg: Formandens adresse rettes til: N. J. Poulsensvej 7 st. tv. (fra 1-10-1951).



— Ved du hvad, Olsen? —

— Der forsvandt s'gu min hikke!





**Det bedste  
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen  
Jyllandsgade 22  
Fredericia  
Tlf. 1033

URMAGER OG GULDSEDMED

**BASTIANSEN**

*Fest- og  
Jubilæumsgaver*

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

**FÆLLESBAGERIET A/S**

Fredericia . Tlf. 602

*Køb altid Brød fra Fællesbageriet*

**H. OLSEN HOLMELUND**

**Kulimport**

Fredericia

Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning  
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-  
og Selskabslokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

**Pedersen & Nielsen**

Indehaver: Louis Nielsen  
Danmarksgade 6, Fredericia  
*Leverandør til  
Brugsforeningen*

**Banegaards Restaurationen, Fredericia**

*Billige  
Priser*

anbefales de ærede Rejsende  
**Husk Marketeriet!**

*Hurtig  
Betjening*

Telefon 187

**Fredericia Mejeri**

*Anbefaler sig med*

Gothersgade 14

**1. Kl.s Mejeriprodukter**

*Hotel* **LANDSOLDATEN**

**FREDERICIA**

*altid bedst — derfor billigst*

»LA BELLA«

Gothersgade 15  
Fredericia. Tlf. 598  
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's  
Bageri**

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

*For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!*

★ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

**London-Magasinet**

FREDERICIA

**1/3 K. C. NIELSEN**

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

**1. Kl.s Herreskrædderi**

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

**P. WEILING**

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinderi

**Alt i Papirvarer og Kontorartikler**

*Carl Lind, Købmagergade 64*

Fredericia . Telf. 1034

**1. Kl. Kød, Flæsk  
og Paalæg**

**P. Johansen Ringgaarden, Struer**

**Frisørsalonen**

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales  
Ærb. Gustav Jensen

**LANDBOMEJERIET**

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder  
naar Maling det gælder*

**NEERGAARDS bedst  
Struer . Telf. 165**

LEDIG

**BOGTRYKKERIET**

Nørrebrogade 5, Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A  
Fredericia  
Telefon 332

**Ougaard & Jensen**

I Sol og Pløre  
gaa eller køre *Brug*

**Skotøjsbørsens Fodtøj**

Struer - Telf. 109

**L PEDERSEN . STRUER**

Manufaktur, Herre-  
ekvipering, Tricotage  
L P betyder ogsaa laveste Priser

**Husk Bageriet**

*Thorsvej . Fredericia*

O. Worm . Tlf. 1197

*Specialitet:  
Fødselsdagskringle*

**Slagelse Dampmølle Akts.**

SLAGELSE \* TELF. 120

**DANA MEL**

**Farve-  
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner

**v. Holger Häuser**

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

**Slagelse Banegaardsrestauration**



anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

**Valdemar Nielsen**

**FREDERICIA**

**KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S**





**STJERNENS  
ØL  
OG MINERALVANDE**

**H. L. Aastrup & Søn**  
BRANDE  
Kolonial Vin Tobak

Vort Speciale er kunstige Tænder,  
der ser ud som naturlige  
Prøv den lette Plasticgane  
H. Mønster . Tandtekniker  
Telf. 94 . Stationsvej 5 . Brande

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

Fa. JOH. HANSEN  
ELEKTRO-INSTALLATØR  
Tlf. 45 Brande

**IMPORTØREN**  
Brande  
Storegade 23 Tlf. 24

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«  
v/ Kaj Jørgensen, Brande

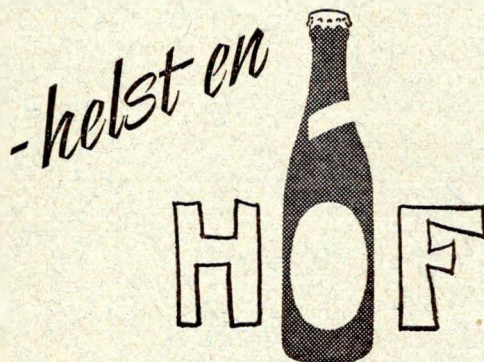
Lad male  
Alt moderne Malerarbejde udføres  
Aage Andersen  
Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Frukt - Blomster - Kranse  
M. BALLEs EFTF.  
v/ Nehr Korn  
Brande . Telf. 1

**Marketenderiet**

i Centralværkstederne  
og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise  
anbefales

★  
Driftsudvalget



**Fiskehus Nr. 1**

Poul Nielsen  
Tlf. Kalundborg 659

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

Kalundborg Tapet- og Farvehandel  
Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører  
færdige til Brug

**Chr. Hansen**

**Slagtermester Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

**OTTO NIELSEN**

Malermester

★  
Tlf. Kalundborg 447

**AAGE NIELSEN Slagtermester**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

**N. JENSENS SØNNER**

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Murermester og Cementvarefabrikant,

**Chr. Schrøder**

Tlf. Kalundborg 360

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

**Kalundborg Brugsforening og  
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserver - Isenkram

**Spis Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Tlf. Kalundborg 187

Spec.: Fødselsdagskringler  
Prøv mine Kræmmerhuse

**Fineste Kød, Flæsk, Paalæg**

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

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