

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 17 5. SEPTEMBER 1951 51. ÅRGANG

VELKLÆDT PÅ KONTO

Kamgarn efter mål kr. 310,00
Kamgarnshabitter . - 250,00
Sportsjakker .. fra - 126,00
Kamgarnsbenkl. fra - 56,00
Damefrakker - 195,00
Jiggers..... - 98,00
Kamgarnsdragt ... - 256,00



Leverandør til
tjenestemænd
gennem 25 år -

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70 - den høje stue...

FIONETTE

Regnfrakker

BRILLER

Nørrevold 68, Tlf. Byen 2006

Optiker

Felix Schmidt's
Eftf.

v/ V. Hoffgaard

Leverandør
til Sygekassen



BOSCH

DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N



Blinklyssignaler og Lokomotivbelysning

for AGA-GAS eller Elektricitet

A/S Gasaccumulator — Uplandsgade 52
København S. Telf. 50 60 (4 Linier) Telegr.-Adr. »DANAGA«
Aabyhøj, Agavej 2. Telefon: Aabyhøj 1060
Aalborg, Skibsbyggerivej 14. Telefon: 56 80
Odense, Ejlskovsgade 22. Telefon: 23 16



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG



Krone- Smergellærred



Alt i elektriske Maaaleinstrumenter

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

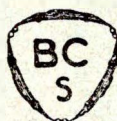
Billige Præmier * Kontant Bonus

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 Kofangere og Bagagebærere

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen Begravelses og Ligbrænding
Enghavevej 31 besørgeres paa bedste
Telefon: Eva 1404 og billigste Maade
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

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



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

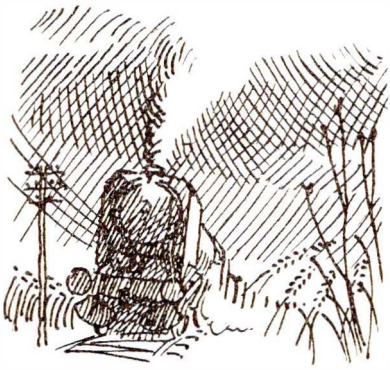
Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/s
RANDERS



Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne

FRICHS



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 17 - 51. ÅRGANG

5. SEPT. 1951



Indhold:

Modernisering af lejeboliger . . .	193
Nordisk nyt — Sekretariatsmøde i NJU	194
Møder og kongresser i samarbejdende udenlandske organisationer	195
Drivkraftproblemet	197
En tysk skinnebus	200
M. Mortensen runder de 4 snese	201
Trusternes indgreb i dagliglivet	201
»Vejlekassen« er i stadig fremgang	203
Kærlighed og turbinelokomotiv	204
Under DLF	204
Tak	204
Medlemslisten	204



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.

Modernisering af lejeboliger

Efterhånden som tiden efter den sidste verdenskrig er kommet ind i et mere afbalanceret leje — uden dermed at være blevet tilpas rolig eller på højde med det, vi kender som normale tider — har statsbanernes administration og jernbaneorganisationerne anset det for påkrævet påny at anvende en del af den sum, der årligt stilles til rådighed for DSB's boligbyggeri til tjenestemændene, til modernisering af ældre boliger. Ikke så få af tjeneste- og lejeboligerne er tiden løbet fra, hvorfor en tiltrængt »ansigtsløftning« i de sidste par år har fundet sted for en part af de aller ældste, og endnu nogle år frem i tiden vil noget tilsvarende finde sted for lignende boliger. Ved tilbygning har man udvidet lejlighederne og forøget antallet af værelserne, og det sidste nye går ud på, at man i vid udstrækning vil installere gas — enten flaskegas eller gasværksgas, alt efter de stedlige forhold — eller teknisk strøm til kogebrug ligeledes efter, hvorledes mulighederne herfor er, der hvor boligen er beliggende.



Det er store og små fremskridt, der i økonomisk henseende naturligvis betyder en del for staten, men som tillige er nødvendige og utvivlsomt hilses med glæde ikke mindst hos de tjenestemandshustruer, der i en utidssvarende lejlighed mangler alle de mange moderne tekniske hjælpemidler, som nutiden kan stille til hendes rådighed. Betegne disse enkeltheder som værende tilstrækkelige eller som noget overdådigt vil vi langt fra indlade os på og tror heller ikke andre vil, men lidt har også ret, ikke mindst, når det er i fremadgående retning.

I forbindelse med modernisering af lejeboliger melder der sig imidlertid et andet spørgsmål, som er et stadigt tilbagevendende på vore kongresser, og det er: hvorfor centralvarme ikke installeres i hvert fald i de nye boliger. Et ganske naturligt spørgsmål på en tid, hvor den ene ejendom efter den anden opføres landet over med denne moderne opvarmningsmetode, og hvor enhver husmoder ser hen til den dag, hvor også denne bekvemmelighed skal komme hende til gode i det daglige slid.

Heroverfor har man imidlertid indenfor statsbanerne hidtil afholdt sig fra at imødekomme tidens krav, når der har været tale om byggeri til tjenestemænd i de lønningsklasser, der ligger under syvende, hvorimod boliger til tjenestemænd, der er højere placeret, er forsynet med centralvarmeanlæg. Denne forskel på lejlighedernes indretning må givetvis fremkalde nogen forundring, og de eventuelle fremførte argumentationer for bevarelse af dette princip synes at være lidet vægtige mod ønsket om et moderne varmesystem i alle statsbanernes nyopførte bygninger. Selvom boligbyggeriet for de førstnævnte tjenestemænd almindeligvis sker ved to eller flere sammenbyggede huse eller ved etagebebyggelse af hensyn til en fornuftig udnyttelse af grunden, hvorved flere af de boligløse kan imødekommes, kan centralvarme i disse lejligheder naturligvis også installeres.



Sekretariatsmøde i NJU

Sekretariatet indenfor Nordiske Jernbanemænds Union har for nylig været samlet til møde i Norge for at tage stilling til en del foreliggende spørgsmål. Den efter krigen voksende rejselyst hos enkeltpersoner og sammenslutninger, såsom sang- og idrætsforeninger og lign. har nødvendigvis krævet, at der fastlægges bestemte retningslinier for de nordiske frirejsebestemmelser. Efter det foreliggende må det derfor forventes, at der i nær fremtid indføres en begrænsning. Der var enighed om gennem legitimation fra de faglige organisationer at yde støtte overfor hobby-foreninger, der ønsker kontakt med en organisation i et andet nordisk land.

Et ændringsforslag til unionens vedtægter, stillet fra svensk side, blev droftet og det besluttedes, efter at der fra dansk side var foreslået enkelte forandringer af det svenske forslag, at forelægge vedtægtsændringerne for det kommende repræsentantskabsmøde.

Et tidligere behandlet forslag om udveksling af jernbanemænd indenfor de nordiske lande blev genoptaget, men på grund af organisationsmæssige og praktiske vanskeligheder med at realisere planen på nuværende tidspunkt, vedtoges det at udsætte planen endnu en tid fremover. Tilsvarende beslutning blev truffet i sagen vedrørende fællesnordisk kursus, som for tiden delvis opvejes ved udveksling af foredragsholdere og kursusdeltagere.

Til et bedre grundlag for sammenligning af løn- og levevilkår enedes man om inden det kommende repræsentantskabsmøde at fremskaffe oplysninger om forskellige grupper løn i forhold til priser på forskellige varer.

I anledning af ITF's jernbanesektionsleder, P. Tofahrns 50 års fødselsdag vedtoges det på førstkommande jernbanesektionsmøde at overrække ham en gave fra unionen.

På foranledning af de drøftelser, der har fundet sted om dette emne på foreningens kongresser og hovedbestyrelsesmøder, har vi derfor rejst spørgsmålet overfor generaldirektoratet, som i almindelighed er enige med os, når der er tale om etagebebyggelse. De betænkeligheder, ledelsen har, ligger bl. a. i, at man med hensyn til varmeanlæggets pasning ikke mener, man får det helt tilfredsstillende for lejerne. Samme bekymringer kan ikke gøre sig gældende overfor rækkehusene, hvor der må kunne være et anlæg for hvert hus efter samme system som for villaer. For alle ejendomme — uanset antallet af lejligheder — vil byggeomkostningerne stige, men merudgiften er mindre, når arbejdet udføres under husets opførelse, end hvis centralvarme-installationen, ad åre, skal foretages som et moderniseringsprojekt.

Vi nærer imidlertid ingen ængstelse for, at der ikke mellem lejerne i boliger med f. eks. fire lejligheder skulle kunne opnås enighed om pasning af fyret og fordeling af udgifterne, der for varmens vedkommende må finde sted efter måler. Et udenvovl-system, hvorefter den ene lejer udpeges eller efter ansøgning besætter stillingen som varmemester, et hverv, der givetvis kun kan bestrides, når gensidig tillid er til stede hos parterne, vil vi anse for gennemførligt.

*

Statsbanerne har ikke villet påtage sig de almindelige ejerforpligtelser med indkøb af brændsel og føringen af det i denne forbindelse nødvendige regnskab med fordeling af udgifterne mellem lejerne efter varmeforbruget. Organiseringen heraf vil man overlade til lejerne og de tjenestemandorganisationer, de står tilsluttet. Det havde naturligvis været ønskeligt, at denne opgave havde fulgt de samme regler som for andre ejendomme, men når tilslutning hertil ikke kan opnås, har vi ingen betænkeligheder ved at påligne lejerne ansvaret herfor, eller selv være med til at finde en løsning herpå, uden at ødelægge den nødvendige harmoni lejerne imellem.

Skont tjenstemandens kår på mange områder er stærkt afvigende fra andre menneskers, og hans tjeneste derfor kan betinge en anden fremgangsmåde ved et centralfyrs pasning, end den, der almindeligvis bruges, tror vi, at de skrupler, man andre steder har, er ubegrundede og ikke bør forhindre, at centralvarme indføres i alle lejeboliger uanset boligens beliggenhed og lejerens tjenstlige stilling. Lidt mere optimisme hos administrationen var dog ventet og ville lette arbejdet med at gennemføre den tilfredsstillende ordening, som nu en gang må til. Skepsis fremtvinger altid hindringer, og skulle der være sådanne i forvejen, vil flere kun forværre forholdene, og det gnidningsløse bliver endnu vanskeligere at opnå.

*

Vor tillid til den enkelte er imidlertid stor, og de eventuelle »børnesygdomme«, som nu en gang følger med alt nyt, håber vi kan helbredes på samme måde, som helbredelse er opnået på så mange andre områder, hvor noget nyt er indført ved DSB. Stagnation er i hvert fald en svaghed i en udviklingstid, og fremskridt må ikke standses, når det nye står uprøvet, fordi betænkelighederne opstod, før systemet var iværksat.

Møder og kongresser i samarbejdende udenlandske organisationer

Norsk Lokomotivmandsforbunds 50. ordinære landsmøde

De norske lokomotivmænds landsmøde, der afholdes hvertandet år, var denne gang henlagt til »Dovrefjell Hotel« ved Dombås på Trondheim-banen.

Forbundet er opdelt i 9 distriktsforeninger, hvoraf de 8 omfatter statsbanepersonale og den ene personale ved LKA/B, der er den private malmbane i Narvik by. Det samlede medlemstal 2.257 var på mødet repræsenteret ved 70 delegerede.

I sin åbningstale fremhævede den fungerende formand, M. Heggstad, landets vanskelige økonomiske stilling, der i forbindelse med de store nødvendige beredskabsudgifter kunne få indflydelse på de krav, tjenestemandorganisationerne ville stille i fremtiden. »Men vi bør huske på«, tilføjede han, »at udgifterne til beredskab er nødvendig for at sikre os alle retten til at leve under et demokratisk samfundssystem med organisationsfrihed og retssikkerhed med frihed til at skrive og tale, som vi vil og med retten til selv at vælge i frie og hemmelige valg, de som skal styre vort land. I de 57 år, vort forbund har bestået, har det udfyldt sin plads. Det er imidlertid ikke meningen at tillægge os selv eller vort forbund alene æren for dette. Det er den samlede arbejderbevægelses indsats gennem årene både på den faglige og politiske front, som vi har at takke for den bedre forståelse, tjenestemændene i dag møder hos statsmyndighederne«.

I sin mindetale, der efterfulgtes af et minuts stilhed, udtalte formanden bl. a. smukke mindeord om Th. Narvestad og betegnede hans indsats for lokomotivmandsforbundet som værende meget betydningfuld.

Hovedbestyrelsens trykte beretning var som ingensinde før meget omfattende, og da talelysten hos de delegerede var overordentlig stor, blev de 3 dage, der var afsat til mødet, udnyttet effektivt, og først kl. 23.30 på den sidste mødedag kunne dirigenten afslutte mødet.

Enmandsbetjeningen affødte en større debat. Kampen om 2 mand på alle lokomotiver har stået på i mere end 25 år. Der forelå på mødet et tilbud fra generaldirektoratet om 0.50 øre pr. køretime til lokomotivførere, der fremfører enmandsbetjente maskiner. Hovedbestyrelsen anbefaling om at give forslaget tilslutning blev efterkommet af mødet.

Det besluttedes at stille en garanti på 100.000 kr. til støtte for et boligbyggeri for tjenestemænd, der agtes iværksat i fællesskab med Norsk Jernbaneforbund. Endvidere vedtog man at pålægge hvert medlem at betale 5 kr. til efterladte efter et medlem, der forulykker i tjenesten. Af andre forslag skal nævnes et udkast til ændret uniformsregulativ, efter hvilket man i princippet forlader de hidtil anvendte snore på huer og ær-

mer, og i stedet indfører stjerner, i lighed med det system vi har.

M. Heggstad, der siden Narvestads død har fungeret som formand, valgtes med akklamation.



Heggstad er født i 1895 og blev i 1916 antaget som lokomotivfyrbøderaspirant i Drammen, hvor han allerede som ganske ung jernbanemand i 1918 blev indvalgt i denne bys distriktsforening, hvor han også i en årrække fungerede som sekretær. I 1926 blev han indvalgt i forbundets hovedbestyrelse og med undtagelse af et par år

har han haft sæde her siden. I juni 1938 blev han valgt som forbundets næstformand, og i krigens år, da Narvestad måtte »gå under jorden«, fungerede han fra 1941 til 1943 som fastlønnet formand, og i den resterende tid af besættelsen sad han som ulønnet illegal formand, indtil Narvestad efter befrielsen igen kunne overtage hvervet.

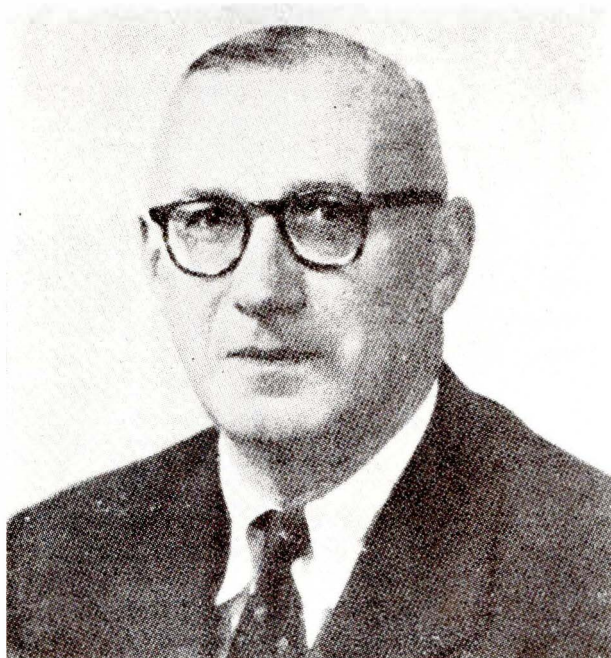
Hollandsk Jernbaneforbund

De hollandske jernbanemænd har ligeledes afholdt kongres, ved hvilken lejlighed såvel formanden, G. Joustra, som hovedkassereren, F. Landskroon, trådte tilbage på grund af alder.

Afskeden med disse to tillidsmænd var både hjertelig og inderlig og formede sig, efter en danskers synspunkter, som noget ganske storslået. Under stor hyldest blev de begge i selskab med deres hustruer ført gennem den blomstersmykkede kongressal, der foruden de delegerede rummede adskillige andre jernbanemænd og deres familier. På scenen ved et særligt æresbord modtog de alle fire et utal af deputationer og ligeså mange gaver og blomsterdekorationer. Både fra samarbejdende inden- og udenlandske organisationer, fra trafikministeriet, statsbaneadministrationen og fra bystyret i Utrecht m. fl., blev de afgående hyldet på det hjerteligste. Ind imellem talerne underholdt et dame- og herrekor.

Joustra og Landskroon er begge gamle kendinge indenfor vor forening. Gennem de mange år, vi har haft samarbejde med Nederlandsche Vereniging van Tram- en Spoorwegpersonell, har vi adskillige gange haft lejlighed til at hilse på dem.

Joustras indsats i den hollandske fagbevægelse har været stor lige siden han i 1918 begyndte sin tillidsmandsvirksomhed indenfor jernbaneforbundet. Under den sidste verdenskrig udførte han et enestående arbejde i den hollandske frihedskamp og har i den forbindelse modtaget hædersbevisning fra sit eget land og fra England.



NV's nye formand blev en af forbundets mangeårige sekretærer H. I. Kanne, der ligeledes vil være kendt fra vore kongresser, hvor han har repræsenteret de hollandske jernbanemænd.

Sveriges lokomotivmænd

14. og 15. distriktsorganisation indenfor Svenska Järnvägsmannaförbundet, der omfatter samtlige lokomotivmænd, har afholdt deres årlige møde på feriehjemmet på Särö.

Mødet havde denne gang jubilæumspræg, idet det netop er 10 år siden, lokomotivmændene havde deres første møde som en afdeling under Jernbaneforbundet. Efter at kongressen i 1939 havde behandlet forslag herom og med 104 stemmer mod 6 besluttet at føre forhandling med forbundet om en sammenslutning, vedtog en ekstraordinær kongres i 1940 at ophæve lokomotivmandsforbundet. »Lokomotivmændene har ingen grund til at angre denne beslutning«, udtalte distriktsformand A. J. Malm i sin åbningstale på dette årsmøde, og han fortsatte: »tidens krav måtte følges, hvorfor den eneste rigtige løsning var, at lokomotivmændene tilsluttede sig jernbaneforbundet. Under de 10 år, der er gået, har Svenska Järnvägsmannaförbundet udvist god forståelse. Eksempel herpå har vi ikke mindst i besættelsen af de udvalg og komitéer, der gennem årene har været nedsat, og hvori lokomotivmændene altid har været godt repræsenteret«.

Trods fødselsdags-stemningen blev de to mødedage arbejdsrige. En ret omfattende dagsorden med 16 punkter blev grundigt behandlet. Problemerne for vore svenske kolleger er naturligvis omtrentlig af samme karakter, som dem, vi kender. Afvigelser af væsentlig betydning forekommer hovedsagelig på grund af Sveriges mere udvidede elektriske drift, privatbanepersonalets tilslutning til samme forbund, og at der findes en del smalsporede baner, hvor uddannelsesforholdene er ander-

ledes end ved de normalsporede. En personalekommission er iøvrigt for tiden nedsat til undersøgelse af, hvilket supplement til uddannelsen personalet fra banerne med smalspor bør have ved deres overgang til tjeneste ved normalsporede baner. Mødet behandlede meget indgående uddannelsesagerne, og det fremgik af styrelsens beretning, at manglen på lokomotivfyrbødere for tiden var stor, ligesom lokomotivførerantallet heller ikke er tilstrækkeligt. En væsentlig årsag hertil er det øgede behov af lokomotivførere, som opstod allerede i krigens første år, og som har været ved siden, uden at uddannelses tempoet er blevet forøget tilsvarende. Fra 1951 har man derfor fået Järnvägsstyrelsens tilsagn om 10 kursus for lokomotivfyrbødere mod ellers planlagt 6 kursus.

Til mødet var indkommet 35 forslag omhandlede alle problemer vedrørende lokomotivtjenesten. Hvert enkelt forslag var ledsaget af en skriftlig motivering fra den afdeling, der var forslagsstiller, ligesom distriktsstyrelsen i den trykte beretning havde fremsat sin motivering for eller mod forslagets videre behandling. Efter at forslagene har været til behandling i styrelsen (svarer til vor hovedbestyrelse) oversendes de til behandling i et udvalg, hvis medlemmer vælges af årsmødet, og forinden debatten om de enkelte forslag optages, fremsætter udvalgets formand mundtligt udvalgets opfattelse, som ikke i alle tilfælde er på bølglængde med ledelsens; den endelige beslutning træffes af mødet.

Som formand genvalgtes A. J. Malm; til kasserer nyvalgtes lokomotivfører E. Gode i stedet for N. Wiqvist, der i foråret faldt for aldersgrænsen, 60 år, og dermed er overgået i pensionisternes rækker. Et forlydende om, at regeringen agter at hæve aldersgrænsen til 62 år, beskæftigede forøvrigt mødet meget stærkt.



Distriktsstyrelsen på 10-års dagen for sammenslutningen. Bagste række fra venstre: Olle Johansen, E. Gode, A. Rindsjö og John Carlsson. Forreste række: O. Wiklund, J. Eriksson, A. J. Malm, J. Lindroth og Th. Westerholm.

Drivkraftproblemet

af C. E. Andersen

Vi har hidtil omtalt brændstoføkonomien ved jernbanedrift med elektriske lokomotiver, diesellokomotiver og damplokomotiver med kul- og oliefyring. I supplement til disse tre slags lokomotiver må man i fremtiden regne med endnu flere. Der er således diesellokomotiver, som bruger tung brændselsolie eller kulstøv. Der er dampturbinelokomotiver med mekanisk eller hydraulisk eller elektrisk kraftoverføring, eventuelt med kondensator. Der er gasturbinelokomotiver i forskellige udformninger. Der er Pescara-lokomotiver, d. v. s. fristempelkompressor-turbinelokomotiver.

Dieselmotorer, der bruger tung brændselsolie, er aldrig prøvet til lokomotiver. Og når oliepriserne er normale, er de lidet motiveret. Men teknisk set, er det næppe umuligt at bruge tunge brændselsolier til svære lokomotivdieselmotorer. Man har i mange år brugt sådanne olier i en del skibsmotorer, ganske vist meget store motorer. Hvis dieseloliepriserne skulle stige meget i fremtiden, kunne det måske blive aktuelt at indrette sig på at nøjes med tungere brændselsolier eller mellemtunge olier til de sværeste lokomotivdieselmotorer. Det kræver ganske vist en del ekstra udrustning.

Ifølge »Motorship» for juli er prisen for dieselolie nu 222 shillings pr. t og for marine fuel oil 162½ sh. pr. t i engelske havne. Desuden kan man de fleste steder få medium fuel oil, hvis pris er 162 sh. pr. t, samt light fuel oil, der noteres til 179 sh. pr. t. Sidstnævnte oliers pris ligger således væsentlig under dieselolien pris.

Kulstøvdieselmotoren er en gammel tanke, som allerede optog Diesel selv i 1890'erne. I Tyskland arbejdede man på dens fuldkomngørelse lige op til krigsudbruddet. Men den kom aldrig nær på højde med oliedieselmotoren. Og det er nu mere naturligt at omdanne kul til olie end at finmale kullene og sprøjte kulstøv ind i dieselmotoren.

Dampturbinelokomotiverne har al-

drig formået at sikre sig en fast position i konkurrencen med de andre slags lokomotiver. Når det alligevel nævnes her, skyldes det, at den væsentligste motivering for indførelsen af turbinelokomotiver er, at turbinelokomotiverne byder på bedre brændstoføkonomi end stempel-lokomotiverne. Når nu kulprisen er steget til det syvdobbelte siden 1930'erne, ganske vist i nogen grad på grund af det højere prisniveau i det hele taget, må motiveringen for damplokomotiverne veje meget stærkere end nogensinde før, og navnlig i et land som Danmark, der må indføre kul, brændselsolie og dieselolie.

Dampturbinelokomotiverne har spøgt i mange lande lige siden arhundredeskiftet. I tidens løb er der konstrueret en mængde typer; men ingen af dem er blevet seriebygget.

I DLT 1951, nr. 2, side 5, omtalte vi en amerikansk type, der byggedes af Pennsylvania Railroad. Siden da har Chesapeake and Ohio Railroad bygget 3 turbinelokomotiver, der har elektrisk kraftoverføring. For tiden arbejder Norfolk and Western Railroad på et nyt dampturbinelokomotiv. — De amerikanske lokomotiver er imidlertid så forskellige fra de europæiske, at de ikke kan bruges her. Det har derfor mere interesse at se lidt på de nyeste europæiske typer, skønt de er noget ældre.

Man må da konstatere, at der næppe findes et eneste dampturbinelokomotiv i drift noget sted i Europa for øjeblikket. LMS har ganske vist et 2C1-koblet turbinelokomotiv. Men det blev meget beskadiget for nogle måneder siden, og man har nu besluttet, at man ikke vil ofre det betydelige beløb, som reparationen vil koste, hvorfor man i stedet ombygger det til et stempel-lokomotiv.

I Frankrig havde Nordbaneselskabet allerede før krigen begyndt at konstruere et 2C2-koblet turbinelokomotiv. Efter krigen besluttede man at fuldføre det som et stempel-lokomotiv. Det er forøvrigt det meget bemærkelsesværdige 232 U-lokomotiv, der blev færdigt i fjor.

I Tyskland havde rigsbanerne to 1D2-koblede turbinelokomotiver under bygning hos Krupp, da krigen brød ud. Men disse lokomotiver er vist aldrig blevet færdige. Det er dog muligt, at de eksisterer i ufuldstændig tilstand, og at man har genoptaget arbejdet på dem.

Her i Danmark kan vi næppe med fordel begynde på det eksperiment at konstruere turbinelokomotiver. Derimod kunne vi principielt lige så godt bestille et par turbinelokomotiver i Tyskland som et par diesellokomotiver i USA.

Skulle vi indføre sådanne lokomotiver i Danmark for at formindske brændstofudgifterne, måtte det nok være konsekvent at bygge turbinelokomotiverne som kondensator-lokomotiver, for derved at forhøje virkningsgraden. — Eventuelt kunne de bygges i to udformninger, dels med kulfyring (måske kulstøvfyring) og dels med oliefyring.

Men tekniken er jo i rask udvikling. Dampturbinelokomotivet er formodentlig allerede ved at være distanceret af gasturbinelokomotivet. Dette sparer hele mellemløbet med varmeoverføringen til vandet og vanddampen, og er bl. a. derfor langt enklere. Desuden har det langt bedre virkningsgrad.

Der er allerede hengået 10 år, siden det første gasturbinelokomotiv blev prøvekørt. Siden da er der bygget eller bestilt en hel række gasturbinelokomotiver. Og for nogle måneder siden bestilte et amerikansk jernbaneselskab 10 gasturbinelokomotiver på tilsammen 45000 hk. Gasturbinelokomotiverne er altså allerede nået til det stadium, hvor de bliver seriebygget, — jfr. damplokomotiverne i 1830, — hvorved deres gennembrud synes at være sikret.

Gasturbinelokomotivernes virkningsgrad er ca. 20 pct., når de har elektrisk kraftoverføring. Selve gasturbinens virkningsgrad kan vel nu sættes til 25 pct. Den er i hvert fald adskilligt højere end for det første forsøgslokomotiv. Og den er i stadig vækst, ganske vist kun langsomt, men til gengæld sikkert, fordi der foregår et intensivt arbejde på udviklingen af metallegeringer, der tåler højere arbejdstemperatur, hvil-

ket i sig selv forbedrer virkningsgraden.

Gasturbinen måler sig ikke tilnærmelsesvis med dieselmotoren m. h. t. virkningsgraden og vil antagelig aldrig komme på højde med den. Men til gengæld kan gasturbinen klare sig med næsten enhver art brændstof, selv de billigste sorter.

I løbet af det sidste år eller to har man imidlertid gjort den ubehagelige erfaring, at turbinebladene tæres stærkt af vanadiumpentaoxid, et stof, der er beslægtet med fosforpentaoxid, og som findes i små mængder i brændselsolien.

Der er dog grund til at tro, at man vil overvinde denne ulempe. I det mindste kan man prøve forskellige slags olier og finde frem til den, der indeholder mindst af det pågældende skadelige stof. Men skal man til at bruge specialolier og have dem tilført specielt og opbevare dem i særlige tanke, så vil det koste mere end brændselsolien ivotrigt, især hvis der bliver stor efterspørgsel efter dem. En anden mulighed er at rense olien for vanadiumpentaoxid. Men også rensningen vil fordyre olien. Dette betyder, at fordelene ved gasturbinelokomotivet for en væsentlig del gar tabt.

Forfatteren skal imidlertid pege på en anden mulighed, der måske kan vise sig at være rigtig, måske forkert.

Mange havdyr optager specielle salte, bl. a. uran- og vanadiumholdige salte, i deres legeme. Det er nærliggende at tænke sig, at dette er årsagen til, at brændselsolien indeholder det for gasturbinerne fatale vanadiumpentaoxid, idet olien er dannet af havorganismer. Man må imidlertid tro, at fossile brændstoffer, der er dannet af landplanter, ikke indeholder vanadiumpentaoxid i samme grad. Derfor må man vente, at olie, der er fremstillet syntetisk af faste brændstoffer, kun indeholder små mængder vanadium, dels fordi dette ikke kan koncentreret af landorganismene i samme grad som af vandorganismene, dels fordi selve fremstillingsprocesserne forløber sådan eller rettere sagt kan forløbe sådan, at man antagelig kan

undgå skadelige mængder af vanadium i slutproduktet.

Hvis denne hypotese er rigtig, skulle man kunne klare gasturbineproblemet ved at bruge det syntetiske brændstof netop til dem.

Viser det sig at gå, åbnes der perspektiver af uoverskuelig rækkevidde, bl. a. for jernbanedrivkraften.

Man kunne forholdsvis let gøre forsøget. Olien kunne fås fra Tyskland, hvor man fremstiller syntetiske brændstoffer i stor mængde. En stationær gasturbine forefindes allerede omtrent færdigbygget på Helsingør Skibsværft. Da det er en compoundmaskine med forskellige specielle træk, kan den forventes at få en høj virkningskraft, når højtryksdelen bliver færdig. Denne gasturbine kunne bruges som forsøgsmaskine til efterprøvning af den syntetiske olier egnethed. Falder forsøget heldigt ud, kan Helsingør Skibsværft utvivlsomt bygge et gasturbinelokomotiv så godt som nogle fremmede firmaer kan det, hvorfor man ikke behøver at ty til udenlandske specialfirmaer.

Gasturbinelokomotiver er meget vanskelige at konstruere og er derfor dyre, når der skal bygges et enkelt eksemplar. Men da de ikke er nær så komplicerede som damplokomotiver eller diesellokomotiver, kan de seriebygges billigt. — Et kraftigt diesellokomotiv har altid mange cylindre og har eventuelt flere motorer og dynamoer. Prisen er bl. a. derfor nogenlunde proportional med ydeevnen. En kraftig gasturbine er derimod næsten lige så enkel som en lille og er faktisk lettere at bygge end en gasturbine med ringe ydeevne. Prisen er derfor ikke væsentlig større for gasturbinelokomotiv med 4000 hk end for et med 2000 hk.

Hvis man vil investere f. eks. et beløb størrelsesorden 25 millioner i et eksperiment, vil man antagelig kunne få omkring en snes heldanske gasturbinelokomotiver på 3—4000 hk hver. — Jvfr. de 6 diesellok.

Det er nævnt ovenfor, at gasturbinelokomotiver antagelig bør fyres med olie, der er fremstillet af faste brændstoffer. Disse kan være kul eller brunkul eller torv.

I det foregående har det været berørt, at man evt. kunne bygge et anlæg til fremstilling af syntetisk olie af de jyske brunkul.

Eventuelt kunne man ligefrem forgasse kullene under jorden ved tilførsel af luft under sådanne omstændigheder, at der kan ske en ufuldstændig forbrænding. Der dannes da blå kullite og brint og kulbrinter. Man kan da opsamle disse luftarter over jorden og eventuelt syntetisere dem til benzin, dieselloolie og brændselsolie. Det er ganske vist noget problematisk, om en sådan forenklet udvinding af vore fossile energistoffer er gennemførlig i praksis. Det gøres imidlertid i USA, England, Belgien og Italien. Her er det dog stenkul, man udnytter. Skal man gennemføre en lignende udnyttelse af brintkullene, må man formodentlig bruge luft med forøget iltindhold eventuelt ren ilt; men dette koster ikke meget efter de seneste års tekniske fremskridt. Brunkullenes særlig store askeindhold og fugtighed og løse struktur er ikke nogen ulempe, hvis man vil udnytte dem på en sådan måde. Er det muligt, kan man bl. a. udnytte brunkullene som kraftkilde for jernbanerne under anvendelse af gasturbinelokomotiver. — Jævnfør udnyttelsen ved hjælp af et elektricitetsværk og elektriske lokomotiver.

Når talen drejer sig om gasturbinelokomotiver, eventuelt med elektrisk kraftoverføring, melder sig tanken, at man kunne drive et brunkul elektricitetsværk med gasturbiner.

Disse kunne da eventuelt »fyres« med gas, stammende direkte fra brunkullene i jorden, forgasset in situ. I Alabama i USA har man allerede i flere måneder »fyret« en gasturbine med gas, stammende direkte fra kullagene, der forbrændes ufuldstændigt i jorden under dannelse af brandbare luftarter og frigørelse af kulbrinter ved ophedningen.

Gassen kunne også frembringes i store gasgeneratorer principielt lignende dem, som bilerne kørte med under krigen, og som fremstillede gas af kul eller træ. — Jvfr. American Society of Mechanical Engineers: Advanced Paper, 1950, SA 33.

Endelig er der den mulighed, at man kan »fyre« gasturbinerne direkte med brunkul eller tørv, der er formalet til smuld.

Alt dette kan måske være noget eventyrligt. Men man er allerede nu ved at bygge en række gasturbine-kraftstationer i Skotland og Irland, der udnytter tørvene.

Endvidere arbejder man nu i USA og Canada meget på at udvikle gasturbiner, der »fyres« med kulstøv. Mindst en af disse kulstøvgasturbiner er allerede prøvekørt i mange måneder. Man har nu indhøstet ret indgående erfaringer med den; og det kan ikke vare længe, før det første komplette kulfyrede gasturbine-lokomotiv er en realitet. — Dermed er naturligvis ikke sagt, at det vil blive en succes. Tværtimod må man vente, at det stadig er befængt med lige så mange bornesygdomme, som Stephensons »Rocket« var det i 1829. Men manglerne vil sikkert blive overvundet med tiden, fordi man nu sætter meget store midler ind på at løse opgaven. Man må derfor se hen mod den dag, da man kan udnytte kullenes energi i den enkle, jævnt roterende friktionsfrie gasturbine, næsten direkte og med høj virkningsgrad. Og man kan endda nøjes med at bruge meget darlige brændstoffer.

Men hvorfor så ikke gøre det sidste skridt og brænde de jyske brunkul direkte i gasturbinerne i lokomotiverne?

Dette perspektiv tilhører slet ikke Utopia. — Men det må fremhæves, at en sådan plan ikke er realiserbar på indeværende tidspunkt. På den anden side tyder meget på, at man vil kunne klare en sådan opgave allerede om ganske få år.

Når man så vidt, kan det få overordentlig stor betydning. Derfor må allerede den blotte mulighed heraf tages i betragtning ved vurderingen af elektrificeringsprojektet.

I fremtiden må man altså regne med konkurrence mellem mange forskellige arter for drivkraft til jernbanebrug. Nogle af dem er så nyfødte, at de endnu kun er spæde og umodne og uanvendelige; men det har til gengæld de største udviklingsmuligheder. De nye kraftmaski-

ner kan bruges direkte i lokomotiver, der eventuelt har elektrisk kraftoverføring, eller indirekte i elektricitetsværker, der leverer strøm til elektriske lokomotiver.

Selve den elektriske jernbaneteknik er for øjeblikket i så rivende udvikling som aldrig før med hensyn til lokomotivernes og vognenes hele udformning. Også motorerne forbedres, bl. a. ved indførelsen af siliconer som isolationsmaterialer. Endvidere synes der at være ved at ske en revolution af principiel natur, idet systemet med 50 perioders vekselstrøm er ved at modnes så vidt, at det måske snart vil tage tæten i de lande, hvor man ikke er bundet til den allerede indførte standard.

Hvis 50 perioders systemet slår an, betyder det, at man kan bygge kraftforsyningsanlæggene og de elektriske baneanlæg langt billigere, end det er muligt i dag.

Man er dog ikke naet så vidt endnu. Ja, resultatet af udviklingen er endnu uafgjort. Men allerede om et par år vil man antagelig være klar over, hvor det bærer hen.

Når man skal tage stilling til drivkraftproblemerne, er den vigtigste faktor jo brændstoføkonomien. Det var jo netop kulpriserne, der gav anledning til og var det vigtigste motiv til fremsættelsen af elektrificeringsprojektet. Kulpriserne er nu rekordhøje. Måske daler de igen, måske stiger de yderligere. — Svingningerne er imidlertid så store og pludselige og uforudsigelige, at man ikke kan ane noget om situationen f. eks. 3 år frem i tiden. — Hertil kommer så, at selve forsyningssituationen er meget svævende. Den afhænger først og fremmest af produktionsudviklingen. For øjeblikket indfører Tyskland kul fra Amerika, hvilket må være et talende eksempel på, hvor abnorme forholdene er. Og i England imødeser man en kraftig rationering af benzin og olie på grund af bortfaldet af Persien som forsyningskilde. Også Danmark kan meget vel blive påvirket af de internationale forhold.

Desuden kan befragtningsforholdene meget let ændres nu, hvor kul og olie må hentes så langt borte.

Saledes kan Ægyptens stigende indflydelse på Suez-kanalens besæjlingsforhold og på kanalafgifterne godt få indvirkninger selv i Danmark.

Endelig er hele den internationale storpolitiske udvikling meget vanskelig at forudse for tiden. Man kan naturligvis have eller tro på, at der ikke sker forandringer i den kommende årrække. På den anden side er det værd at tage den blotte mulighed for en forandring i betragtning, når der skal disponeres angående de danske baners drivkraftforhold på langt sigt.

Der er således en lang række usikkerhedsmomenter, som vanskeliggør de beslutninger, der nu er aktuelle.

Problemet bør endda næppe betragtes isoleret, hvis man skal se på hele samfundets vel, ikke blot statsbanernes.

Problemet i videste forstand drejer sig om den nationale brændstof- og kraftforsyning. Det er et helt problemkompleks, der strækker sig lige fra benzinen til bilerne og elektriciteten fra Norge til statsstøtten til brunkulsbryningen og transporten af tørvene, samt handels- og søtransportssituationen, for blot at nævne nogle enkelte sider af den helhed, der ikke kan deles op, hvis man skal opnå det for samfundet bedste resultat.

Når talen specielt drejer sig om jernbanernes drivkraftøkonomi, må man imidlertid kunne fastslå, at der synes at være muligheder for at opnå betydelige fremskridt på en række forskellige måder. Da både elektrificeringstekniken og gasturbine-tekniken er i rask udvikling, og da fristempelkompressor-turbinen antagelig allerede i år melder sig som en ny konkurrent til damplokomotivet og diesellokomotivet, er det meget vanskeligt at tage stilling til sagen for øjeblikket. Det vil være lettere at overse situationen om et par år.

På den anden side er problemerne så vidtspændende og mangesidige, at det er på tide at begynde at undersøge dem. Havde man begyndt at beskæftige sig med dem for et par år siden, kunne situationen for øjeblikket have været mere klar. Nu trækker debatten og afgørelsen

ud. Nye momenter kommer til, og de kan måske sinke sagens udvikling. Dog må man ikke derfor se bort fra dem.

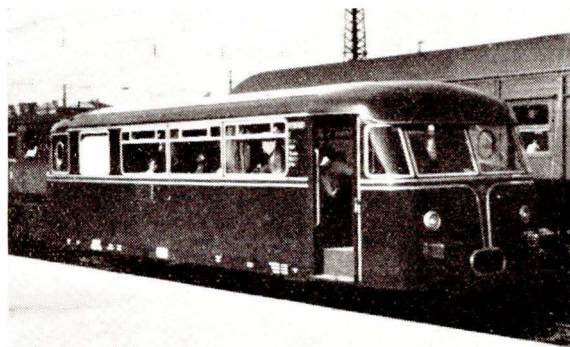
Udviklingens mangesidighed er således både godt og galt, dels fordi det bedre er det godes fjende, og dels fordi den komplicerer problemerne og sinker behandlingen af dem.

I hovedstadens oplandsområde er der imidlertid flere banestrækninger, hvis trafikforhold vil kunne forbedres så meget ved en elektrificering, og hvis betydning efter elektrificering vil blive så stor, at der næppe kan drages tvivl om elektrificeringens berettigelse i fordelagtighed her. Man har altså opgaver nok til de første år. Det kan da næppe medføre større skade, at undersøgelserne m. h. t. den store elektrificering ikke fører til afgørelse i den nærmeste tid.

Sluttelig skal bemærkes, at en jernbaneelektrificering ikke blot influerer på brændstoføkonomien. Den bringer også en lang række andre fordele og tillige en del ulemper.

Sluttelig skal bemærkes, at en jernbaneelektrificering ikke blot influerer på brændstoføkonomien. Den bringer også en lang række andre fordele og tillige en del ulemper.

En tysk skinnebus



Ordet skinnebus bruges i noget tilfældig betydning, oftest vel som betegnelse for en mindre motordrevet jernbanevogn. Det kan formodentlig være praktisk at definere det som et jernbanekøretøj, der i konstruktiv henseende har landevejsbusserne som forbillede, og som består af de samme konstruktionselementer, hvis den ikke ligefrem er en bil, der er forsynet med jernbanehjul. En skinnebus savner de svære koblinger, trækstænger og buffere, der findes på det almindelige jernbanemateriel, og den er beregnet til at køre alene, eventuelt sammen med en påhængsvogn uden motor, men ellers af lignende konstruktion, eventuelt kan det også være en enkelt anden motorvogn.

Skinnebusserne er ikke »skræderstyret« til de enkelte jernbaneselskaber og banestrækninger som det øvrige jernbanemateriel, særlig lokomotiverne plejer at være det. De kan bruges næsten overalt. Til trods herfor er de meget forskellige. Hvert jernbaneselskab og hvert produktionsfirma konstruerer dem på sin karakteristiske måde.

De vesttyske forbundsbaner har fornylig udviklet en skinnebus, der på mange måder er ejendommelig og interessant.

Vognen er opstået på grundlag af et projekt, som Waggon-fabriken »Uerdingen«, — en stor fabrik med rig erfaring med h. t. bygning af alle slags jernbanevogne, lyntog, rutebiler m. m. — tilsendte forbundsbanerne, der stillede en række ændringsforslag og præciserede de driftsmæssige krav, derunder ydeevne m. m. Herefter gik man igang med at bygge en serie på 10 vogne, der leveredes sidste år. Desuden bestiltes en længere vogn. Den efterfølges nu af en serie på 60 vogne, der leveres i indeværende år. Der leveres også påhængsvogne, som ligner motorvognene. Disse vogne er dermed blevet til en tysk standardtype.

Den nye tyske skinnebus er allerførst påfaldende ved kun at have 2 aksler, til trods for at den er beregnet for hurtigkørsel på kurvede strækninger.

De to hjulaksler er via længdegaende bladfjedre forbundet med en

rammekonstruktion. Denne er imidlertid ikke en chassisramme, men en selvstændig ramme, der kun ved spiralskruefjedre står i forbindelse med vognkassen. Denne befries følgelig for en del af længde- og sidepavirningerne.

Vognkassen består af et svejset staldragerskelet. Gulvets bærende del består af korrugerede (bølgede) plader, der er svejset og nittet til skelettets dragere. Også taget er af korrugerede stalplader. Dets endepartier består dog af aluminiumsplader. Vognenderne er ligeledes af aluminiumsplader.

Vognen er indrettet med førerplads i begge ender. Der er intet rejsegodsrum, men dog et toiletrum. Sæderne kan vendes efter kørselsretningen. Den første type havde 54 siddepladser, den sidste 60. Påhængsvognene har 34 pladser + bagageplads. Desuden regner man med 26 ståpladser i motorvognene og 21 i påhængsvognene. Vognene har almindelig jernbanebredde, men er kun 3,2 m høje. Længden er for den første type 10,25 m for vognkassen og 10,65 m ialt. Den nyeste type er 13—14 m lang.

Hjulafstanden er 4,5 m for den gamle og 6,0 m for den nye type.

Vægten er henholdsvis 11 og 13 t. Påhængsvognen vejer godt 8 t. Alt sammen tom-vægte.

Motoren er en 6 cyl. Büssing lastbil-dieselmotor med 115 mm boring og 140 mm slaglængde, dvs. 8,7 l cyl.rumfang. Den udvikler 110 hk ved 1800 omdrejninger pr. min. og 120 hk ved 2000 omdrejninger pr. min.

Motoren er anbragt med cylindrene i liggende stilling under vogn-gulvet. Den driver den ene vognaksel via mekanisk kraftoverføring. Der er et gearsystem med 6 gear. Ganske uafhængigt heraf er vendegearet.

Den pågældende skinnebus ind sættes mest på strækninger med store stigninger, f. eks. omkring 3 pct. Den bruges dog også i jævnt terræn og kører her roligt ved hastigheder op til 100 km i timen eller derover, til trods for at den kun er to-akslet og meget enkel og billig.

Litteratur: Diesel Railway Traction, juni 1951.

M. Mortensen runder de 4 snese



En af Dansk Lokomotivmands Forenings pionerer, fhv. lokomotivfører og borgmester M. Mortensen, Esbjerg, fylder den 4. september 80 år.

Mortensen vil næppe være kendt af så mange af de nuværende aktive lokomotivmænd, men et blik tilbage i organisationens historie fortæller om Mortensens indsats og betydning for Dansk Lokomotivmands Forening. Allerede i organisationens barndom støder vi på hans initiativrige indsats, der bl. a. gav sig udslag i nogle meget betydningsfulde forslag, der senere skulle vise sig at have den allerstørste værdi for vor gamle forening. I 1902 stillede han således som lokomotivfyrbøder forslag om, at foreningen skulle søge anerkendelse og dermed forhandlingsret. Et forslag der blev vedtaget og som i gamle maskinchef Otto Busses skrivelse af 14. aug. 1903 blev godkendt af administrationen. Allerede i 1906 fremsatte Mortensen forslag om, at foreningen skulle lade opføre et ferie- og rekreationshjem, men selvom det ved adskillige møder blev drøftet, opnåedes først det endelige resultat ved købet af det nuværende feriehjem ved Kalundborg i 1922. Foruden sin organisations interesse har Mortensen fra sine unge dage interesseret sig stærkt for det politiske arbejde, og i sin hjemstavns by, Esbjerg, hvor han var talsmand for det socialdemokratiske parti, blev han senere en meget agtet og afholdt borgmester.

Indenfor Dansk Lokomotivmands Forening har vi meget at takke Mortensen for, med ildhu er han altid gået frem i arbejdet for at styrke vor orga-

nisation, og i sin formandstid for lokomotivførerkredsen gjorde han et målbevidst arbejde til gavn og glæde for de medlemmer, han repræsenterede. Et bevis herfor er det dobbeltkapslede guldur, han ved sin afgang som kredsformand modtog fra medlemmerne. Selvom det kommunalpolitiske efterhånden fuldstændig optog hans tid, har han fulgt udviklingen indenfor DLF og møder altid op, når der kaldes på ham. De, der deltog i den sidst afholdte kongres, vil endnu erindre hans varme tale, hvori han stærkt opfordrede lokomotivmændene til at melde sig ind i De samvirkende Fagforbund. Hans rolige væsen og stoute skikkelse fortæller os om det indhold, der var i forkæmperne for vor organisations stiftelse, og vi er stolte af at have ham som æresmedlem indenfor Dansk Lokomotivmands Forening, og det er os en glæde gennem vort fagblad at kunne gratulere ham på 80 årsdagen.

Trusternes indgreb i dagliglivet

En hverdagshistorie med moral og perspektiv.

En husmoder iler hen over Blackfriars Bridge i London. Hun lægger ikke mærke til den store, imponerende bygning ved Embankment med dens pragtfulde dobbeltrække af joniske søjler på facadens øverste del. — Retter man spørgsmål til hende om denne bygning, vil hun ligegyldigt svare, at det er »Unilever House« — en bank, et forsikringsselskab el. lign. — Selve navnet siger hende intet.

Konen haster videre. Hun er på indkøb. Til vaskedagen skal hun bruge »Sunligt Sæbe«, »Lux Sæbespån« og vaskepulver. Hvis hun ikke kan få »Rinso«, køber hun »Persil«. Hendes datter har bedt hende købe et stykke toiletsæbe med hjem, da hun ikke længere kan udstå »Lifebuoy«, vil hun tage »Eve« fra Watson eller måske »Pears«. — Tandpasta skal hun også have, og hvis hun ikke kan få »Gibbs Dentifrice«, vil hun måske tage »Pepsodent«, thi dette amerikanske mærke anbefales stærkt i den sidste tid. I en filial af »Home & Colonial« vil den brave husmoder indløse en del af sine levnedsmiddelkort, ligesom hun derfra vil have hele sin margarine-ration. I en af de 356 butikker, der tilhører »Mac Fisheries Ltd.« har hun tænkt sig at købe fisk eller fjerkræ — hvad hun nu kan få eller hvad hun har råd til. Den travle kone overvejer nemlig også at købe nogle dåser ærter fra firmaet »Batchelors Peas Ltd.«, en pakke god te fra »Lipton Tea Co.« samt dybfrossen frugt — men kun fra »Birds Eye«. Dette får hun, indpakket i papir fra »Thames Boards Mills« — landets største papirfabrik. Hun var lige ved at glemme at købe pudder til sig selv, enten fra firmaet »Atkinson« eller »Ivilma«. Da hun omsider er bleven træt af at gøre indkøb, under hun sig selv en iskage fra en af de små vogne, tilhørende det kendte »Wall Company«.

Den gode husmoder mener — og heri danner hun slet ikke nogen undtagelse — at hun ved købet af sine varer har kunnet vælge mellem produkter af frie, uafhængige fabrikker, som jo gennem plakater, annoncer i dagbladene og tidsskrifterne, gennem film og på anden måde anstrenger sig for at få hende til kunde. Hun har ingen anelse om, at de firmaer, hvis varer hun køber, er filialer af en verdensomspændende, gigantisk koncern og trust med hovedkvarter i det store »Unilever House«. —

Med disse linier begynder et af kapitlerne i den nylig udkomne bog af dr. H. Schmidt »Truster og Karteller«. Man vil heraf se, at en bog om et så kedeligt emne aldeles ikke behøver at være »tør« og uinteressant, men tværtimod kan være spændende som en roman. Tilmed er det ingen roman, men en skildring fra hverdagslivet. Vi ved allesammen, at truster og karteller, koncerner og monopoler har en vis betydning for vor økonomi, men vi ved ikke, hvor stor betydning, de har, eller hvorledes de virker. Mange af dem, der råber: »Leve den frie konkurrence«, bliver måske lidt betænkelige, når de har læst dr. Schmidts bog, der er opbygget på videnskabeligt underbyggede fakta. Netop derfor vejer den så tungt, og netop derfor kan den bidrage til at bryde og knække trusterne, kartellernes og monopolernes magt. Thi et af de vigtigste karaktertræk ved disse økonomiske moloch'er, at de virker i det skjulte. Det gælder frem for alt om at hemmeligholde prisaftalerne for publikum, ja, at give publikum det indtryk, at sådanne aftaler slet ikke eksisterer. Til dette formål benyttes alle midler. Det er karakteristisk at da trustloven i U. S. A. forbød trusterne prisaftaler, omgik de store selskaber forbudet på den måde, at man indbød direktørerne fra disse til en middag eller banket, hvor præsidenten for et af de største selskaber holdt festtalen. Under denne tale fremdrog han de priser, som hans selskab havde tænkt sig at anlægge. Det var en »fin« hentydning til alle de andre om at holde samme priser! Og den blev forstået!

Når man har læst denne lille skitse om husmoderen, der tror, at hun køber trustfri varer, men som ikke kan undgå trusten ved indkøb af dagligdags varer, stiller de fleste vel det spørgsmål, om trusterne fordyrer varerne og hvor meget de fordyrer dem, endvidere hvilke varer, der er trustfri, og hvad der kan gøres for at bekæmpe truster og karteller. — Dr. Schmidt giver i sin bog svar på disse vigtige spørgsmål, og svarene vil måske overraske adskillige, thi de går ofte imod de gængse anskuelser om disse problemer. Vi kan her kun kort antyde, hvad svarene går ud på, og må anbefale at læse selve bogen.

At trusterne fordyrer varerne, gives der mange eksempler på. Et par af de mest kendte og mest slående er nævnt i bogen. Det første drejer sig om margarineprisen i Sverige efter den første verdenskrig, hvor margarinetrusten holdt så høj en pris, at Kooperativa Förbundet startede margarineproduktion i stor stil og solgte margarinen til kr. 1,70, medens trusten tog kr. 2,70. Trusten for-

søgte at kvæle kooperationens fabrik og nedsatte sin pris til kr. 1,10 for ganske vist senere at forhøje den til kr. 2,10. Senere har trusten måttet tage hensyn til kooperationens priser. — Det andet eksempel er også fra Sverige og drejer sig om gummikartellet, der i løbet af 15 år (fra 1911 til 1926) udbetalte et udbytte på 50 mill. kr., medens aktiekapitalen kun var på 4 mill. kr. — Kartellet fastholdt en pris på herregaloscher på kr. 7,50 pr. par, medens gummiprisen kun var kr. 1,20 pr. kilo. I 1926 startede kooperationen sin egen galoschefabrik og satte prisen på galoscher til kr. 6,50, skønt gummiprisen i mellemtiden var steget. — I disse tilfælde kunne prisudviklingen direkte konstateres, men dette er desværre langt fra altid tilfældet. — Her skal blot peges på historien om D-vitamin-kartellet i U. S. A., som det tilsidst lykkedes trustlovgivningen at få ram på. Denne historie er især lærerig ved at vise, at der drives megen svindel også med »videnskabelige« fonds og tilknytning til U. S. A.s universiteter.

Spørgsmålet om trustfri varer belyses ved at undersøge, hvilke varer der påvirkes af trusterne. Nogle beregninger og undersøgelser fra U. S. A. synes at vise, at 87 pct. af de omsatte råstoffer, 60 pct. af landbrugsproduktionen og 47 pct. af færdigfabrikata berørtes af karteller. Og ingen trustlovgivning kan hindre dette, ad en sådan lovgivning ikke kan være effektiv. I øvrigt må man også indrømme, at trusterne ikke altid er til skade, idet de kan fremskynde den rationaliseringsproces i industri og handel, som nedsætter omkostningerne. I adskillige lande har statsmagten da også påbudt »tvangskartellering« inden for bestemte af erhvervslivets områder. — Der er i en række lande vedtaget love, der foreskriver offentliggørelse af karteller og truster, og i U. S. A. har der i mange år været specielle anti-trustlove, som naturligvis har bidraget til at beskære de værste vildskud på dette område af det økonomiske liv. — Dr. Schmidt siger om trusterne og deres bekæmpelse følgende: »Hvad der først og fremmest medfører, at karteller og truster må fordømmes, er hverken moralske grunde, en særlig verdensanskuelse eller visse sociale krav, men derimod en økonomisk erkendelse, der for størstedelens vedkommende kan underbygges med statistik. Karteller og truster udgør en trusel for det kapitalistiske erhvervslivs eneste ordnende element, de forstyrrer markedets prisme-kanisme, ja, de truer med at sætte den ud af kraft. Priserne og prisbevægelserne berøves derved deres vigtigste opgave inden for markedets område, nemlig at afpasse produktion og forbrug efter hinanden og styre investeringens retning, omfang og mål. Samtidig sættes intet andet af samme eller større værdi i stedet. Kun i ganske få tilfælde skabes og formes karteller og truster af pure øve-mod eller ubændigt magtstræb. Det drejer sig ikke om at skille de gode fra de slette karteller, men problemet er, om de pågældende karteller eller truster under de herskende økonomiske forhold i samfundet kan tolereres eller ikke. De førstnævnte tillades da og undergives eventuelt en hensigtsmæssig kontrol, og de sidstnævnte ophæves eller

de dermed forbundne farer afværges i det mindste«.

Dr. Schmidt afliver samtidig den almindeligt udbredte opfattelse (især i arbejderkredse), at truste og karteller er et forstadie til et socialistisk samfund. — Ikke alt, hvad der synes at være planøkonomi, er det samme som et skridt henimod det socialistiske samfund. »Der kan hverken fremlægges noget historisk eller samfundsteoretisk bevis for, at den økonomiske udvikling nødvendigvis må føre fra kapitalismen til socialismen«, siger dr. Schmidt i slutningen af sin bog.

(Dr. Heinz Schmidt: »Truste og karteller. Udgivet af Den int. Union af Levned- og Nydelsesmiddelarbejderforbund).

»Vejlekassen« er i stadig fremgang

Mandag den 25. juni 1951 afholdt Statsbanepersonalets private gensidige Hjelpekasse »Vejlekassen« sit årlige repræsentantskabsmøde i København, samtlige repræsentanter var modt.

Formanden, stationsmester P. H. Pedersen, bød velkommen til repræsentanterne og de indbudte gæster. Til ordstyrer valgtes togfører Olsen, Fredericia, medens stationsforstander Højbjerg Pedersen, Hammerum, valgtes til sekretær.

Formanden aflagde en udførlig beretning om virksomheden i det svundne år og udtalte bl. a., at året rent forsikringsmæssigt har været et normalt år, og i økonomisk henseende har det været særdeles godt.

Obligationskurserne har været nedadgående, hvilket kommer kassen til gode ved pengeanbringelse.

Der har været en tilgang på 1471 nye medlemmer, hvilket i realiteten vil sige, at vi næsten får alle nyansatte med. Kun i ganske enkelte byer svigter det, og især kan det knibe med de kvindelige ansatte.

Der har været 280 dødsfald, hvilket er noget mere end i de seneste år, men det er dog langt mindre end beregnet af aktuaren. Arets nettooverskud udgør ikke mindre end 102.110 kr., og overskuds-fonden er nu oppe på 644.314 kr., hvilket også er nødvendigt, da vi i de kommende år må regne med en betydelig stigning i antallet af dødsfald.

Tilgangen fordeler sig procentvis jævnt på de enkelte organisationer, dog ligger »Fællesorganisationen« i spidsen takket være en særlig kraftig og målbevidst indsats.

Kontingentfriheden fra 70 år har hidtil kostet kassen 251.634 kr. og fritagelsen for betaling til kontorhold 112.272 kr. Disse 363.906 kr. har medlemmerne således direkte sparet.

Medlemstallet var pr. 1. januar 1951 oppe på 22.461. Heraf er 110 over 90 år, 423 mellem 80 og 89, og 1647 mellem 70 og 79, altså i alt 2180 kontingentfri medlemmer. Der har indtil 1. januar 1951 været 12.301 dødsfald med en samlet udbetaling på 6.099.455 kr.

Der har i årets løb været det bedste forhold indenfor styrelsen og mellem denne og repræsentanterne samt kredsformændene. Formanden sluttede med en appel til repræsentanterne om øget agitation for »Vejlekassen« især på medlemsmøderne, og især må man overbevise de nyansatte om fordelene ved at indmelde sig i den unge alder.

I den efterfølgende *forhandling* advarede skibsmaskinmester I. P. Hansen mod at gå længere ned med aldersgrænsen for kontingentfrihed end de 70 år. Så må udbetalingen hellere sættes i vejret. I agitationen må vi også huske at understrege, at udbetalingen falder omgående, så den bliver en virkelig begravelseshjælp.

Lokomotivfører Greve Petersen var ikke så bange for at forlade 70 års grænsen, især hvis det kan gøres samtidig med en forhøjelse af udbetalingen. Der er i dag mange, der tager afsked, når de er 65.

Formanden var tilbøjelig til at give I. P. Hansen ret i hans betragtning. Det var meget dyrt at gå fra 75 til 70 år, men det vil blive langt dyrere at gå fra 70 til f. eks. 67. Rent agitationsmæssigt vil det være bedre med en højere udbetaling.

Kontorchef R. Hansen var glad for den udarbejdede statistik over medlemmerne i de forskellige aldersklasser. Det kunne være interessant at se, hvordan de forskellige alderstrin fordeler sig på kvinder og mænd.

Forretningsfører Mandrup Poulsen: En sådan statistik kan let udarbejdes, og den skal foreligge ved næste repræsentantskabsmøde.

Herefter godkendtes beretningen enstemmigt.

Forretningsføreren, Mandrup Poulsen, fremlagde herefter regnskabet, der atter i år kunne betegnes som »det bedste i kassens historie«, han gennemgik udførligt såvel driftsregnskabet, som statusopgørelsen, der udviste en formue pr. 1. januar 1951 på 3.059.116,51 kr. Obligationsbeholdningen havde et pålydende på 3.297.900 kr. optaget til kurs 2.997.667 kr.

Fremgangen i indtægterne har været 21.919,79 kr., medens udgifterne kun steg 5.370,50 kr., således at overskudet i 1950 er 16.549,29 kr. større end i 1949.

Som af formanden nævnt er nettooverskudet 102.110 kr., men desuden er der anvendt 27.500 kr. til lovbehandlede henlæggelser og 5.895 kr. til nedskrivning af kurser, ialt 33.395 kr.

Formanden nævnte, at dødsfaldstallene i de senere år har været meget små, meget mindre end beregnet, og at der i nogle år kan ventes en stigning i disse tal, vi har i år pr. dato 30 flere end i fjor; men da alderen for dem, der dør, stadigvæk ligger meget højt, har denne stigning ingen indflydelse på kassens soliditet, idet beløbene er henlagt i de forskellige fonds.

1. januar 1941 var kun knapt $\frac{1}{7}$ af kassens medlemmer under 40 år, medens over halvvejen af medlemmerne 1. januar 1951 ikke havde nået denne alder, ja, af kassens 23.000 medlemmer er i dag halvottende tusind ikke fyldt 30 år.

»Vejlekassen« har således med hensyn til medlemsalder fuldstændig skiftet karakter, hvilket selv sagt har givet den forøget styrke; men dens forpligtelser ud i fremtiden er derved også blevet forøget, omkring næste århundredskifte vil de årlige dødsfaldsudgifter være over 1 million kr. under forudsætning af, at forholdene ligger så nogenlunde som nu.

»Vejlekassen« har fuldstændig overvundet fortidens fejltagelser og er nu i stand til fuldtud at udnytte de store fordele, den har fremfor andre lignende foretagender, dens omkostninger ligger langt under andre forsikringsforetagenders, ja selv under livsforsikrings-selskabernes.

Det er da også en glæde at mærke tillidsmændenes ilhu. og den store interesse, der fra hele statsbanefolket nu vises »Vejlekassen«, en interesse, styrelsen daglig far beviser på.

Regnskabe godkendtes med alle stemmer uden debat.

Lovændringer.

Formanden redegjorde for styrelsens forslag til lovændringer, der går ud på, at grundsatsen for udbetaling forhøjes fra 500 kr. til 550 kr. plus tillæg i h. t. paragraf 19, idet det hidtidige »overskudsfond« fremtidig foreslås benævnet »paragraf 19 fond«.

Skibsmaskinmester I. P. Hansen anbefalede lovændringerne, der herefter vedtoges enstemmigt.

Valgene.

Til næstformand genvalgtes lokomotivfører Greve Petersen, til forretningsfører trafikkontrolør Mændrup Poulsen, ligeledes genvalgtes kontorchef R. Hansen som revisor med maskinarbejder P. Jørgensen som suppleant.

Lønninger fastsattes uændret efter vedtægterne.

Under *Eventuelt* takkede banens fmd. Johansen for vedtagelsen af forhøjelsen af grundbeløbet, hermed har man i nogen grad imodekommet et gammelt ønske fra de kategorier, der har den relativt høje ansættelsesalder.

Herefter sluttede ordstyreren mødet.

Vi skal i næste nr. bringe »Vejlekassen«s regnskaber.

Kærlighed og turbinelokomotiv

I »Signalen« har vi fundet følgende lille kærlighedseventyr.

Det her skal være hændt for omkring et kvart sekel i egnen ved Bollnäs.

Der var en gang en lokomotivfyrbøder, som elskede en ung og skøn kvinde. Dette har naturligvis hændt for og siden, men der er noget aldeles særskilt med just det her forløbne. Lokomotivfyrbøderen, som vi kan kalde Johannes Blom, var måske ikke mere generet end alle andre unge mænd, men netop på dette tidspunkt i sit unge liv var han meget generet. Han havde fået sit hjertets udkårnes store og varme »ja« og løfte om at »tale med far«. Men det var just det, der med at »tale med far«, som var det store dilemma. Johannes Bloms vordende svigerfar var en gammel krudtgubbe, som kørte lokomotiv på nordre stambane, til han blev pensioneret og boede i en skøn villa, som han selv havde bygget.

Dagene og ugerne gik, og hver gang de elskende mødtes, kom spørgsmalet om at »tale med far« frem. Og til slut stillede pigen et ultimatum: »Taler du ikke snart med far, har jeg fået nok« — og du får søge efter en anden pige.

Johannes Blom havde intet valg, og han besluttede derfor at gå ind i lovens hule. Og en lørdag eftermiddag trak han i søndagsklæderne og gik de tunge skridt. På vejen mødte han en kollega, som spurgte, hvor han skulle hen, og da Johannes Blom var i sjælenød, fortalte han om det alt sammen til sin ven, som også var lokomotivfyrbøder.

— Jo, sagde den gode ven, gubben Holm har en stor hobby, forstår du, og det er turbinelokomotiver. Han betragter sit liv som forfejlet, fordi han er født så tidligt, at han ikke kunne være med og køre mellem Bollnäs og Stockholm. Så taler du med ham om turbinelokomotiver, så bliver det nok godt — og ordner sig nok.

— Jeg ved ingenting om turbinelokomotiver, sukkede Johannes Blom.

Men venen var langt borte, og han fortsatte sin tunge gang. Da han endelig kom frem, så han, at gubben Holm sad ude på trappen og røg pipe. Han så bister ud som sædvanlig, og Johannes rystede i knæene og havde hjertebanken og alle andre skavanker, der er almindelige i sådanne situationer. Efter at have hilst og talt om vejret, sagde Johannes Blom:

Det var rigtignok synd, at farbror måtte slutte ved jernbanen, inden de fine turbinelokomotiver kom til — det er aldeles fine ting dem — med turbiner....

Mere havde han ikke sagt, før gubben Holm sprang op og pegede ud mod vejen.

— Ud og væk, lømmel og fæhund! Sagde du turbinelokomotiv, sakramentskade lømmel — og kommer du her en anden gang så.....

Johannes Blom sjokkede af og mødte sin sjæls elskede ved fastsat tid og sted. Og da han fortalte det alt sammen, sagde hun:

— Idiot — hvorledes kunne du tale om turbinelokomotiver?

Kalle sagde, at jeg skulle gøre det.

— Idiot, turbinelokomotiver er det værste, far ved, og Kalle fik »en kurv« af mig i fjor. For far er turbinelokomotiver er ikke »rigtige« lokomotiver....

Men som virkeligheden er vidunderligere end digtet så gik det således, at de to i alt fald fik hinanden. Gubben Holm lo ad det hele, da den værste storm var ovre. Og så levede de to lykkelige og længe. Og de lever vel endnu....

Timoteus.



Tak

Min hjerteligste tak til gamle venner og kolleger, der sendte mig gaver, telegrammer, breve og blomster på min 90 årige fødselsdag.

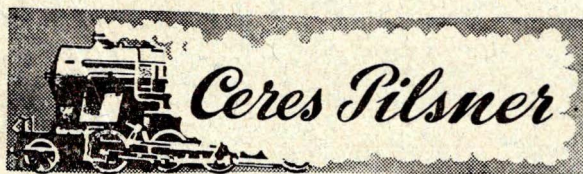
Alex Pelch.

Dodsfall blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører S. P. S. Kjær, Rolfsgade 35, Kongsvang pr. Aarhus.

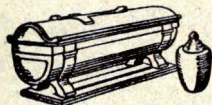
MEDLEMSLISTEN

- Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-8-1951.*
Pens. lokomotivfører C. H. Hansen, Suhrsvej 21, 2., Korsør.
Pens. lokomotivfører A. Zachariasen, Frederiksborgvej 91, 4., København NV.
Pens. lokomotivfører C. P. M. V. Ekelund, Aarhusvej 6, Helsingør.



Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

Nørregade 1 . Tlf. 81 83
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

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 188 - 1117 - 1118 Kontor: Søndergade 9

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 1033-10015 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

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

KØB HOS ANNONCØRERNE

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Sig det med **Blomster**

✕ Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«

Telefon 145

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

H. L. Aastrup & Søn

BRANDE

Kolonial Vin Tobak

IMPORTØREN

Brande

Storegade 23 Tlf. 24

Fa. JOH. HANSEN
ELEKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45 Brande

Lad male

Alt moderne Malerarbejde udføres

Aage Andersen

Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Møbler fra

E. Borggaard

Tlf. Brande 62

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

Frukt ✕ Blomster ✕ Kranse

M. BALLEs EFTF.
v/ Nehr Korn
Brande . Telf. 1

Børge Andersen

Slagterforretning

Brandlundsvej 1, Brande
Tlf. 187