

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 18

20. SEPTEMBER 1951

51. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K. • C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

Optiker

Felix Schmidt's
Eftf.

v/ V. Hoffgaard

Leverandør
til Sygekassen

BRILLER

Nørrevold 68, Tlf. Byen 2006

Excellent KONTO for fastansatte

Som en ekstra service har vi besluttet os til at indføre konto-system for alle fastansatte. Det gælder både for vort speciale: konfektion efter mål — og for vort store udvalg i færdig konfektion. — Rimelige priser, lette betalingsvilkår.

Fredag åbent til kl. 20.

SPECIAL-TILBUD

Et lille parti originale svenske »RAINTEX« trench-coat, som tegning, i beige og marineblå, med garanti for krympning og farveægtighed. Den rigtige facon og kvalitet.



Excellent

E. PETERSEN

Den høje stue

Frederiksborggade 5, København K - Tlf. BY. 5456

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS

A/s FRICHS, AARHUS

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

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

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Skibsreparationer - Kraner
Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Niensens Maskinfabrik

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

A/s **Kulimporten Dania**

★
Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Det bedste for Deres Øjne

Ringlunds Brillor

Frederiksberggade 38

v. Hj. af Raadhuspladsen · Byen 4710

Speciale
siden 1901

Sygekassens
Modeller
og Takster

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

THÜRMEERS
originale Snittøj

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigst Viltoft

Urmager ved Statsbanerne

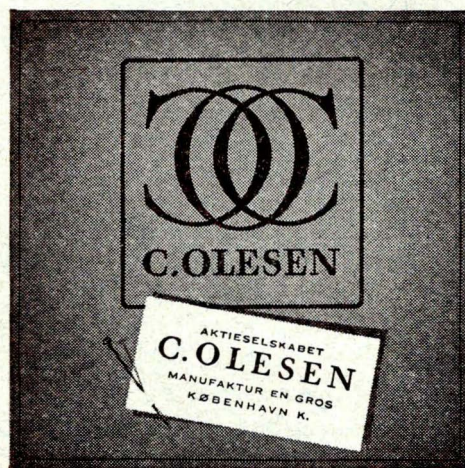
L. Beyer Holgersen & Søn

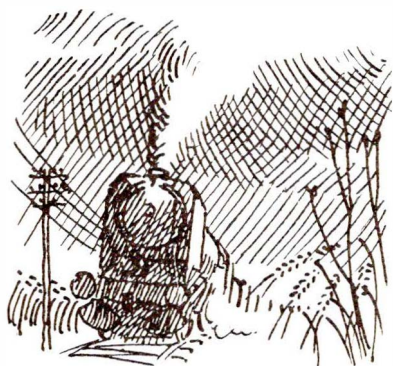
(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Man spiser godt paa »**Palæ-Cafeen**«

Raadhusstorvet · Roskilde · Tlf. 146





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 18 - 51. ÅRGANG

20. SEPT. 1951



Indhold:

Repræsentantskabsmøde i NJU	205
Nordisk nyt — Norge	206
Overmaskiningeniørskifte i 1. Distrikt	207
L. M. Schmidt fylder 75 år	208
Nye brændselsbesparende lokomotiver i Vesttyskland og Østtyskland	209
Fællesrejsen til Schweiz	213
Under DLF	216
Tak	216
Personalialia	216
Nye adresser	216
Medlemslisten	216
Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek	216
Lavere sygekassekontingent	216
Byttelejlighed	216
Olsen og Jensen	216



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)

Aage Hansen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10—16.

Postkonto 20541.

Frøderiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Repræsentantskabsmøde i NJU

Repræsentantskabet indenfor Nordisk Jernbanemænds Union har afholdt møde i dagene 27.—28. august. Efter indbydelse fra de finske organisationer havde sekretariatet denne gang besluttet at henlægge konferencen til Finland, og det blev nærmere betegnet byen Imatra i det sydøstlige Finland, der blev centrum for de nordiske jernbanemænds faglige sammenslutning.

Lige siden 1898 har nordens jernbanemænd haft et ubrydeligt sammenhold. Det første samarbejde grundlagdes af lokomotivmændene, der gennem Nordisk Lokomotivmands Forbund opnåede den nødvendige kontakt landene imellem for gensidigt at yde støtte i arbejdet for at fremme tjeneste- og levevilkårene for hinanden. Indtil 1946 havde dette forbund den allerstørste betydning for de respektive landes lokomotivmandsorganisationer, men med den ændring i strukturen af de svenske jernbanemænds organisation, der fandt sted i 1941, hvorved de svenske lokomotivmænd ophævede deres forbund og tilsluttede sig Svenska Järnvägsmannaförbundet, var det naturligt samtidig at samle hele det nordiske samarbejde i fællessammenslutningen for alle jernbanemændene, »Nordisk Jernbanemænds Union«, der stiftedes i 1918. På grund af den sidste verdenskrig kunne ophævelsen af NLF imidlertid først ske i 1946, på hvilket tidspunkt NJU altså blev alene om at beskæftige sig med de nordiske problemer.

Opgaverne herindenfor er til gengæld — og ganske selvfølgelig — de samme, men bliver mere omfattende, og lokomotivmændene har da også under NJU's og NLF's eksistens været medlem begge steder og herved styrket samarbejdsviljen og sammenholdet.

Repræsentantskabsmødet viste denne gang den samme stigende interesse for fortsat fra land til land at give oplysninger om den skete udvikling ved gennem rapporter at klarlægge de fremskridt, der er opnået på det tjenstlige og lønmæssige område. Man ønskede tillige en yderligere uddybning og udvidelse af samarbejdet ved endnu snævrere forbindelse ikke organisationsledelserne imellem, men mellem medlemmerne, hvorved bedre forståelse kunne opnås på det faglige område ude i medlemskredsen. Der blev derfor meget indgående behandlet et forslag om udveksling af visse personalegrupper, som det ansås for muligt at gennemføre en indbyrdes udveksling for, ved hvilken lejlighed det er hensigten at give hver enkelt et indtryk af arbejdsforholdene for den bestemte tjenestegren i et andet land. Samme betydning lagde man i spørgsmålet om et fælles nordisk kursus, og man anså det for værdifuldt at komme så dybt ned i medlemsrækkerne som gørligt, hvorved også samtidigt kammeratskabsfølelsen kunne vokse og dermed styrke de fællesinteresser, der skal være sammenbindende indenfor de nordiske jernbanemænd.

Måske netop disse emner, hvor frihed og åbne grænser, der er en betingelse for, at planerne kan realiseres, ikke kunne behandles på et mere symbolsk sted end netop i en by tæt op til den russiske grænse eller i et land, hvor en mørk skygge — i



Norge

Ifølge det Norske Jernbaneforbunds organ »Jernbanemanden« har stortinget bevilget 50 000 kr. til planlægning eller andre forberedende arbejder til bygning af en ny jernbaneskole eller overtagelse af andre lokaler, som kan være egnet for jernbaneskolen. Den såkaldte samfærdselskomité har samtidig henstillet til departementet, at dette til næste budget fremlægger en plan for at skaffe jernbaneskolen tilfredsstillende lokaler.

I den anledning har Norske Statsbaners generaldirektorat fundet det formålstjenligt at nedsætte et udvalg.

Fra generaldirektoratet er udpeget jernbaneskolens bestyrer Alfred Torp, overinspektør O. Dæhlie, driftsafdelingen, og overarkitekt A. Sundby, baneafdelingen.

Som organisationernes repræsentanter er udpeget:

Norsk Jernbaneforbund M. Trana og formanden for Norsk Lokomotivmandsforbund M. Heggstad.

Om den nuværende skole fortæller bladet iøvrigt, at skolen har holdt til i de samme lokaler siden den blev oprettet i 1913. Der er 5 klasseværelser til disposition for samtlige elever, som skal gennemgå jernbaneskolens forskellige kursus. Når skolen skal tage imod nye elever, og når der skal afholdes eksamen, må man leje lokaler ude i byen. På lærerværelset er pladsen så utilstrækkelig, at alle lærerne ikke kan opholde sig der på samme tid, f. eks. når der er frikvarter, og der findes hverken spiselokaler for lærere eller elever.

Skoleledelsen og generaldirektoratet har derfor gentagne gange fremsat krav om at bygge en tidssvarende jernbaneskole, og alt tyder på, at arbejdet hermed nu har båret frugt.

*

Her i Danmark kan vi nikke genkendende til en del af den beskrivelse, vore norske kammerater giver af deres jernbaneskole; vi mangler blot at kunne fortælle, at der også her i landet er bevilget et beløb til en tiltrængt modernisering af vor jernbaneskole.

Pokkala-området skikkelse — fra de kommunistiske undertrykte lande kaster sig ind over det ellers frie og arbejdsomme Finland. Vi, der kom fra lande, hvor frihed er herskende på alle områder, og hvor en hvilken som helst banestrækning kan befæres med åbne vinduer og udsigt til alle sider, kan ikke undgå at få en knuende følelse af noget uciviliseret samtidig med, at vi så inderlig godt forstår vore finske kammeraters endnu større had til kommunisttilhængere, når der på en rejse fra Åbo til Helsingfors skal gennemkøres et område, der er lejet af russerne, hvorfor alle vinduer tilskoddes med jernplader, og det under strengt påbud forbydes de rejsende at forsøge på at få et glimt af det omliggende areal, hvad enten det sker gennem en sprække eller et toiletafløb. Pokkala-området kaldes ikke uden grund af det finske folk for verdens længste tunnel. I ca. 1 time og 20 minutter sidder man indespærret fuldstændig afskåret fra at nyde den frie natur og forhindret i, selv i de varmeste sommerdage at åbne et vindue for at forny luften i kupéen. Blot denne lille oplevelse på dette korte areal, som dog kun midlertidig tilhører dem, der i dag råder over så store dele af Europa og som samtidig skilter med frihed og fred som det bærende for det, de vil yde menneskeheden, burde de opleve, som i virkelig frihed tilbeder de kommunistiske idéer.

Foruden rapporterne om de interne problemer for de enkelte nordiske landes jernbanemænd, drøftede repræsentantskabet samtidig det foreliggende vedrørende Internationale Transport Arbejderforbunds arbejde indenfor dets jernbanesektion. Og man behandlede meget indgående den skæbne, der var overgået de argentinske jernbanemænd, herunder ikke mindst general Perons overgreb overfor de argentinske lokomotivmænd. Efter finsk forslag vedtoges derfor enstemmigt en udtalelse, hvori siges, at

Nordisk Jernbanemænds Unions kongres i Imatra den 27. og 28. august 1951, repræsenterende ca. 125 000 jernbanemænd i Danmark, Norge, Sverige og Finland, kan på det varmeste tilslutte sig den resolution, hvori den internationale jernbanekonference i Utrecht den 3.—18. august 1951 bl. a. siger,

at konferencen med beklagelse har erfaret, at general Peron har berøvet »Fraternidad«, de argentinske lokomotivmænds mere end sytten år gamle organisation, de sidste rester af dens frihed, og

at konferencen med den yderste energi vender sig mod dette nye bevis for Peronregeringens diktatoriske tendenser, og

at konferencen udtrykker sin sympati og solidaritet med »Fraternidad«s hårdt prøvede medlemmer og ledere.

NJU's kongres er enige i, at dens tilsluttede organisationer efter evne vil medarbejde til, at de skridt og forholdsregler, ITF måtte foretage med det mål, at de argentinske jernbanemænd igen må genvinde deres frihed og selvstændighed, må føre til, at de organisationer, der repræsenterer de argentinske jernbanemænd, igen må kunne indtage deres plads indenfor den internationale arbejderfagbevægelse.

Overmaskiningeniørskifte i 1. Distrikt

Med udgangen af september måned afgår 1. Distrikts overmaskiningeniør J. A. R. A. Sørensen med pension efter godt 43 års virke indenfor Statsbanerne.

Overmaskiningeniøren begyndte 1. april 1908 som ingeniørassistent og blev maskiningeniør II i 4. Maskinsektion, Struer, 1. oktober 1916. Den 15. februar 1922 forflyttedes han til 3. Distrikts maskintjeneste, kom atter tilbage til 4. Maskinsektion efter 10 års forløb den 1. februar 1932, men blev den 1. juli s. å. forflyttet til 1. Distrikts maskintjeneste, hvor han den 1. april 1933 udnævntes til maskiningeniør I, for den 1. december 1937 at overtage stillingen som maskinbestyrer, en stillingsbetegnelse, der med lønningsloven af 1946 ændredes til overmaskiningeniør. Den nye titel fremkom temmelig sikkert ikke efter forslag fra Sørensen. For ham er titler og grader så ganske underordnet. »Jernbanemand Sørensen« ville utvivlsomt have passet ham ligeså godt, og lad det være sagt med det samme: »Jernbanemand, det er han«, endog med liv og sjæl. Sjældent har en mand røgtet sit hverv med så stor nidkærhed og med så ringe hensyn til sig selv og til sit helbred, som overmaskiningeniør Sørensen. Ingen af døgnets timer har været forbeholdt andre interesser end jernbanen. Ligegyldigt, hvad klokken har slået, og om det er fra kontor eller hjem, så har han om fornødent kunnet dirigere maskinløb og kørselsfordelinger.

Men den, der kan byde sig selv alt og mere end det normale, venter samtidig at finde det samme hos andre og glemmer ofte, at en ener må reducere på kravene, såfremt den nødvendige harmoni skal opnås. Dette er en almindelig betingelse, ikke mindst som personalechef, såfremt det hele ikke skal præges af uligevægtighed og manglende gensidig forståelse. Den underordnede kan bedre forvalte »det — ikke — almindelige«, fordi en eventuel hemske nok skal blive lagt på oppefra, men er det modsatte tilfældet, forbyder respekten noget tilsvarende.

Men det skal temmelig sikkert være svært at indstille sig herpå, når man selv har kræfter og energi for to, og jernbanen er blevet ens store kærlighed ligefra barndomsårene i lokomotivførerhjemmet.

Med overmaskiningeniørens overtagelse af ledelsen i 1. Distrikts Maskintjeneste, fulgte der da også meget nyt. Distriktets personale så derfor dengang skeptisk på fremtiden efter de forudgående rygter om den nye maskinbestyrer. Skønt rygter er noget utiltalende, hænger der som oftest noget sandfærdigt ved dem, og i denne forbindelse var der da også noget om snakken. En ny parole »Det er ligegyldigt, hvem der står på jernklodsen«, syntes en overgang at skulle være gældende for at opnå større udnyttelse af personalet og maskinerne, men det skal erkendes, at denne teori hurtigt blev forladt, og overmaskiningeniøren snart blev klar over, at vil man være rigtig jernbanemand, er det nødvendigt at lade maskiner og personale følges

ad i den udstrækning, forholdene tillader det, selv om kravene til deres behandling er forskellige. Ingen, som lokomotivpersonalet, har så vanskelige tjenestevilkår, og man kan teoretisk opbygge tjenestetidsregler, der umiddelbart virker hensigtsmæssig for alle parter, men hvis de i praksis i lokomotivtjenesten ikke stilles i relation til et maskinløb, kvæler man livets glæder for lokomotivmanden og opnår kun i en tid en personlig glæde ved at se, at det trods alt løber rundt skønt virvar og mistet tillid. Det skal derfor indrømmes, at overmaskiningeniør Sørensens erkendelse heraf har styrket glæden og arbejdslysten blandt 1. Distrikts lokomotivmænd. Hans samtidige forståelse af, at den ældre og erfarne lokomotivmand både har krav på fast maskine og bestemte tog, har ligeledes skabt den ligevægt, der en overgang var i fare for at skulle komme ud af balance. Tjenesten er vel blevet strammet, men kørselsfordelingerne er i nøje kontakt med maskinløbene, og smålighed i henseende til fortolkning af tjenestetidsreglerne m. m. har i de senere år ikke været herskende i 1. Distrikt, ligesom lange vejledninger i kørselsfordelingernes anvendelse med skjulte fiduser i personalets disfavør ikke forefindes i de grafiske planer, der rene og klare giver hvert sit, så regnskabet kan gøres op uden unødvendige og kostbare skriverier parterne imellem.

Forhandlingsviljen hos overmaskiningeniør Sørensen har altid været stor, om fremgangsmåden og de opnåede resultater kan der måske være uenighed, men det fuldkomne til alles tilfredshed opnås nu engang aldrig, og 1. Distrikts lokomotivpersonale har kun grund til ved overmaskiningeniør J. A. R. A. Sørensens afgang at takke for et godt samarbejde, hvorigennem lokomotivmandsidealet alligevel blev bevaret ikke til gavn for personalet alene, men også for Danske Statsbaner.

Vi ønsker alt godt i det kommende otium.

Som 1. Distrikts nye overmaskiningeniør er udpeget sektionsingeniør, cand. polyt. E. Hansen.

Den nye overmaskiningeniør er født den 23. oktober 1901, og er således knapt 50 år gammel. Han blev ansat som ingeniør den 1. december 1935 i maskinkontoret, og blev den 20. oktober 1936 forflyttet til Aarhus, hvorfra han 1. juni 1937 forflyttedes til 1. Distrikts maskintjeneste. Den 1. januar 1939 forflyttedes han atter til 2. Distrikts Maskintjeneste, hvor han den 1. november s. å. udnævntes til maskiningeniør II og blev den 1. august 1941 udnævnt til maskiningeniør I samme sted. Den 1. april 1946 udnævntes E. Hansen til sektionsingeniør i 2. Distrikt og er altså fra 1. september d. å. overmaskiningeniør i 1. Distrikt.

Overmaskiningeniør E. Hansen er således kendt både i 1. og 2. Distrikt, men har dog tilbragt det meste af sin jernbanetid i det sidstnævnte Distrikt.

Vi ønsker den nye overmaskiningeniør til lykke med udnævnelsen og udtaler håbet om, at det gode samarbejde, vi har haft med ham som sektionsingeniør, må fortsætte i tiden fremover.

L. M. Schmidt fylder 75 år



Foreningens hovedkasserer fra 1925—1943, pens. lokomotivfører L. M. Schmidt, fylder den 27. september 75 år.

Kun dåbsattesten røber, at »L. M.« passerer det trekvarte århundrede. Omend han ikke just springer rundt som en yngling, er han endnu den samme spænstige og ranke personlighed, som da han forlod de aktive lokomotivmænds rækker i efteråret 1943. Han har simpelthen ikke tid til at tænke på alderen og nyde sit ellers veltjente otium i en lænestol. Lige siden ungdomsårene har den kooperative ide haft Schmidts allerstørste interesse, og selv efter at have nået pensionsalderen, følger han med i dette arbejde og tager endnu aktiv del heri. I sine allerførste ungdomsår pløjede han verdenshavene og besøgte jordklodens byer i Øst og Vest. Men i slutningen af det forrige århundrede fandt den unge Schmidt, at nu kunne det være nok med dette omflakkende liv på søen, og han søgte ind til Danske Statsbaner, hvor han ansattes som maskinarbejder i april måned 1898. Heit rolig blev tilværelsen for ham dog ikke lige med det samme. Ikke mindre end seks forflytninger, dels i forbindelse med forfremmelser (der var dengang tre gradsbetegnelser for lokomotivfyrbødere, og hver oprykning betød som regel nyt stationeringssted), dels efter ansøgning til kongens København, hvor familien var bosiddende, måtte »L. M.« tage, før han i 1917 kunne slå sig til ro som lokomotivfører i København. Herinde blev han snart medlem af

Arbejdernes Andels-Boligforenings Repræsentantskab og nogle år senere kasserer for den af boligforeningens afdelinger, i hvilken han har sin bopæl.

Det var netop i organisationernes brydningstid, at Schmidt blev ansat som lokomotivmand. Tanken om en samling af lokomotivmændene i en faglig organisation var på det tidspunkt det store emne, og vel vidende, at det var igennem sammenholdet, der skulle indhentes resultater, meldte Schmidt sig som et af de første medlemmer indenfor den daværende »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening«, og kunne således som aktivt medlem være med i det grundlæggende arbejde for foreningen.

I 1923 overtog han posten som afdelingsformand for lokomotivførerne på København Gb., og valgtes samme år som formand for Lokomotivførernes Jubilæums- og Festkasse i 1. Distrikt. På kongressen i 1925 indvalgte Schmidt i vor organisations hovedbestyrelse og fik på samme tid tildelt hvervet som hovedkasserer. Men til trods for, at han hermed blev travlt beskæftiget for DLF, afså han stadig tid til at virke for den kooperative tanke. I en årrække var han således medlem af driftsudvalget for de marketenderier, som »Fællesorganisationen DSB« og »Dansk Lokomotivmands Forening« driver på Centralværkstedet København samt Gb., Av. og Hgl. maskindepoter; han var medlem af forretningsudvalget i De kooperative Marketenderiers Samvirke og af repræsentantskabet i Det kooperative Fællesforbund samt forretningsudvalgsmedlem indenfor Tilskærernes Aktieselskab. Schmidt var tilligemed medstifter af Forsikringsagenturforeningen for tjenestemænd ved Statsbanerne, hvor han beklædte posten som kasserer; ved sin afgang i 1943 blev han udnævnt til æresmedlem også af denne forening.

Det er således et virksomt liv »fødselsdagsbarnet« kan se tilbage på. Gennem et målbevidst arbejde for sine kammerater har han overalt været lokomotivmændene en dygtig repræsentant. Måske ikke alle foreningens medlemmer forstod betydningen af Schmidts indsats i de mange kooperative sammenslutninger, men størsteparten har utvivlsomt kunnet vurdere den styrke, vor forholdsvis lille organisation opnåede ved Schmidts indsats i kooperationen.

L. M. Schmidts trofasthed og hans bramfrie og jævne væremåde har givet ham en stor venneskare, og Svinget 17 vil den 27. blive centrum for mange kammeratlige og hjertelige lykønskninger, og vi føjer hertil Dansk Lokomotiv Tidendes fødselsdagshilsen med mange gode ønsker for fremtiden.

Nye brændselsbesparende lokomotiver i Vesttyskland og Østtyskland



Det sidste halve års stigninger af brændstofpriserne har herhjemme inspireret mange tanker om jernbanernes drivkraft, bl. a. overgang fra dampdrift til elektrisk drift eller dieseldrift i vid udstrækning.

Også i udlandet er man optaget af at indpasse sig efter de ændrede forhold. I lande som Holland, Belgien, Frankrig, Italien og Norge elektrificerer man banerne i forceret tempo. I USA og Canada bygger man svære diesellokomotiver i store mængder. I England, Vesttyskland og Østtyskland holder man sig derimod stadig til de klassiske damplokomotiver.

Det kan måske forundre, at man følger helt forskellige veje i de forskellige lande. Det skyldes bl. a. lokale brændstofforsyningsforhold, samt gennemført standardisering af en slags lokomotiver i et land og en anden slags lokomotiver i et andet land, så prisforholdene er forskellige, og endelig traditioner, vanetanker og politik.

Både i Vesttyskland og Østtyskland har man kul i næsten ubegrænsede mængder. På den anden side mangler man flydende brændstoffer i tilstrækkeligt omfang. — Kullene er altid til rådighed, endda i ensartede kvaliteter. Der kræves ingen udenrigshandel og fremmed valuta for at klare forsyningsituationen. Og kullene er ret billige, fordi de ikke skal befragtes så langt. De findes netop i de egne, hvor jernbanetrafikken er størst. Endelig må fremhæves, at der er stærke traditioner for at drive jernbanerne ved kulfyrede damplokomotiver.

Det er derfor intet under, at man stadig bygger damplokomotiver og næsten udelukkende damplokomotiver i Tyskland, såvel Vest som Øst for Jerntæppet, og at man søger at videreudvikle dem og ikke mindst at forbedre deres brændstoføkonomi.

Allerede før den store prisstigning på brændstofferne satte ind, begyndte man både i Vesttyskland og Østtyskland at arbejde med nykonstruktioner, der skulle byde på nedsat brændstofforbrug. De første af disse nye eksperimenttyper er blevet færdige i indeværende år.

Man synes imidlertid at følge vidt forskellige konstruktionsprincipper i Vest- og Østtyskland. Men de nye lokomotivtyper er ikke mindre interessante af den grund, tværtimod.

— — —

Den nye vesttyske lokomotivtype er udviklet af type 52. Denne fremkom under krigen som en forenklet version af type 50, således som omtalt i Dansk Lokomotiv Tidende nr. 8 for 20. april 1951, side 92 — teknisk side 28. Senere byggede man også den lignende, men sværere type 42, der udvikledes af type 43—44. Begge typer har 140 cm drivhjuls diameter og er 1E-koblede. Men akseltrykket er henholdsvis 15 og 20 t og tenderne er henholdsvis 4- og 5-akslede.

Disse lokomotiver skulle især tjene krigstransporterne og blev i de sidste krigsår seriebygget mange steder.

Af type 50 og overgangstyperne og type 52 byggedes der omtrent 8000 stykker indtil krigsafslutningen, og mange er fulgt efter siden hende, dels fordi nogle da var halvfærdige, dels fordi man havde masseproduktionsapparatet for denne type i gang.

Henschel-Fabrikken har nu bygget to af disse lokomotiver i en ejendommeligt specialudførelse, der har tre kedler, hvoraf de to udnytter røggassens varme til ophedning af fodevandet.

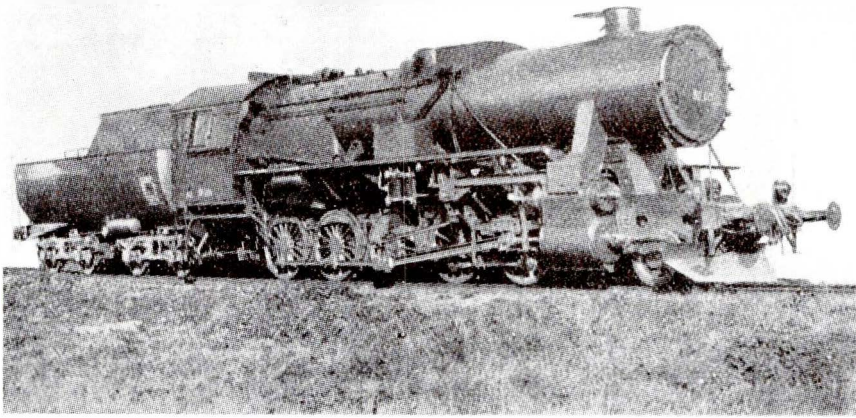
Det er i og for sig ikke noget nyt. Systemet er baseret på modløbsprincippet, der anvendes på talløse områder, hvor man efterstræber en nogenlunde komplet overførelse af varmen. Også i forbindelse med lo-

komotiver har man brugt det i mange år, bl. a. efter et konstruktionsprincip, der har navn efter forkæmperen, italieneren Franco. På verdens udstillingen i Bryssel i 1935 var der således udstillet et Franco-lokomotiv, der var bygget til de belgiske statsbaner. — Det var også på andre områder ejendommeligt. Det var således helt symmetrisk udformet, med hovedkedlen på en midterramme og med røggasforvarmerkedler på en drivtender i hver ende. Koblingsordningen var C1-1B1B1-1C. Der var altså ialt 15 aksler, deraf 10 drivaksler. Vægten var vist 248 t. Og lokomotivet er det sværeste, der nogensinde har kørt i Vest- og Mellem Europa. I tiden omkring krigsudbrudet ombyggede de italienske statsbaner flere ældre lokomotiver i henhold til Franco-systemet. I 1941 gik man ligefrem i gang med en seriemæssig ombygning af ældre lokomotiver, idet 5 stk. 1C1-lokomotiver af type 685 og 5 stk. 1D-lokomotiver af type 740 fik Francokedler. Det opgives, at disse lokomotiver i praktisk tjeneste brugte 19 pct. mindre kul end de tilsvarende ombyggede lokomotiver, der kørte på de samme strækninger og i samme tjeneste.

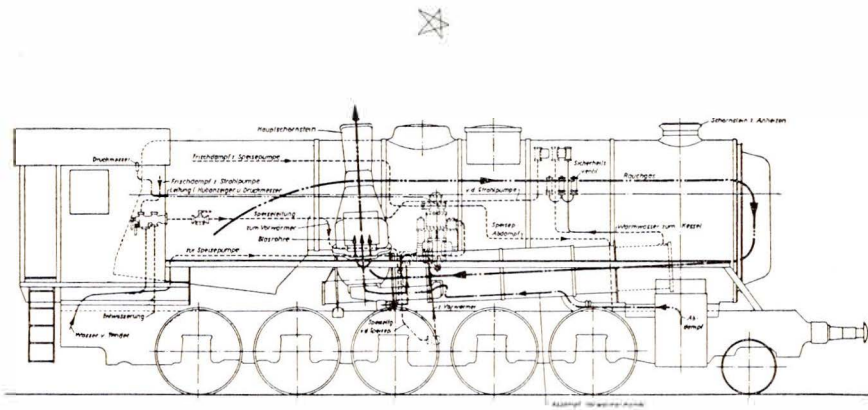
Der er herefter intet overraskende i, at man nu også vil prøve Franco-systemet i Tyskland.

Når man har valgt type 52 som konstruktionsbasis for projektet, skyldes det nok i nogen grad, at denne type udmærker sig ved ret bemærkelsesværdig brændstoføkonomi i forvejen — den er væsentlig bedre end type 50 — og det til trods for, at den er af yderst enkel konstruktion og gerne savner forvarmer.

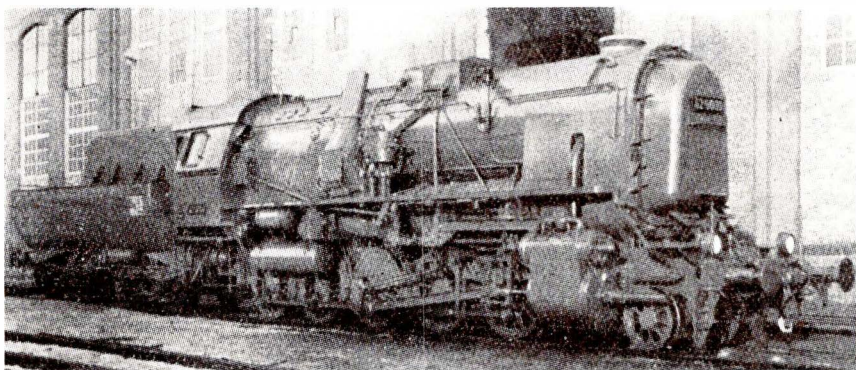
De tyske Franco-lokomotiver er konstruktivet af professor Crosti. Franco—Crosti konstruktionens vigtigste karakteristika er følgende:



De tyske Rigsbaners lette »Krigs-lokomotiv«, type 52. Dette lokomotiv er af yderst enkel konstruktion. Til trods herfor udmærker det sig ved et ret ringe brændstofforbrug.



Franco-lokomotiver er ejendommelige ved at de i supplement til hovedkedlen har en eller to forvarmerkedler. De er i dette tilfælde anbragt under den højtliggende hovedkedel. Røggassen gennemstrømmer kedlerne som vist ved pilene og blæses ud gennem et par skorstene umiddelbart foran fyrkassepartiet.



De vesttyske Forbundsbaners »Franco«-lokomotiv. Det er udviklet på grundlag af type 52. Dette lokomotiv er af ret kompliceret konstruktion. Det udmærker sig ved et yderst ringe brændstofforbrug.

Røggassen er meget dybt og forsynet med et nedre rum, som er adskilt fra det egentlige røggasrum med en vandret plade, der går helt hen til røggasrumdøren. Denne er, som det fremgår af et af billederne, udformet med en hulhed, der skaber kanalforbindelse fra det øvre røggasrumparti til det nedre. Indgangen til denne kanal befinder sig så højt, at de grovere kulpartikler ikke føres med derind. »Røggasrumdøren« vender røggassen, så den går i modsat retning gennem det nedre røggasrumparti.

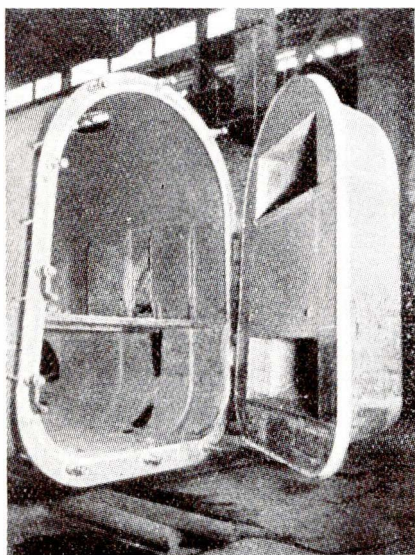
Herfra går røggassen videre til forvarmerkedlerne. De er anbragt symmetrisk under hovedkedlen, som er hævet, så centralliniehojden er 330 cm. Røgen går igennem en eller anden af disse kedler og kommer sluttelig ud i et ekstra røggasrum i deres bagende og føres derfra til en skorsten på hver side af hovedkedelen. De to forvarmerkedler arbejder naturligvis ved lavere temperatur end hovedkedelen, men ved fuldt kedeltryk og er derfor udformet som rundkedler. De omsluttes af et rørsystem, der er forbundet med cylindrene, så spild dampen tvinges tæt forbi dem og opvarmer vandet udefra, samtidig med at røggassen opvarmer det indefra og med lavest temperatur nærmest kedelbagenden, hvor vandet fra tenderen pumpes ind og temperaturen er lavest. — Spild dampen ledes sluttelig gennem rørforbindelser til 3 blæsere i bagenden af hver forvarmerkedel og fremkalder træk igennem de 2 sideskorstene.

Lokomotivet har også en almindelig hovedskorsten. Men den bruges som regel kun ved kedelopvarmningen, for lokomotivet skal køre, og holdes ellers lukket.

Hovedkedlens ild- og røggasser har større profil end normalt, så der opnås ringe strømningsmodstand. Kedelfladerne er også mindre. Røggassen i hovedrøggasrummet er derfor temmelig varm. Til gengæld kan den afgive varme til forvarmerkedlerne og forlader dem sluttelig med en temperatur, der efter beregningerne skal kunne bringes ned til 150 gr. C. — Kanalerne antal, profiler, overfladeareal, modstand o. s. v.

må naturligvis beregnes meget nøje og tillige prøves grundigt i praksis, for at man kan opnå de rigtige resultater. I de første to forsøgsmaskiner er fordampningshedefladen kun under 121,2 m² mod 177,6 m² for normaltypens vedkommende. Overhedefladen er uforandret 63,5 m². Den tilkomne forvarmerhedeflade er 132 m². Nettoresultatet er derfor 253,2 + 63,5 m² mod 177,6 + 63,5 m².

Damproduktionen forøges herved fra 10 til 12 t pr. time. Den maksimale damproduktion i forhold til hedefladen er nedsat fra 57 til 47 kg pr. m² pr. time.

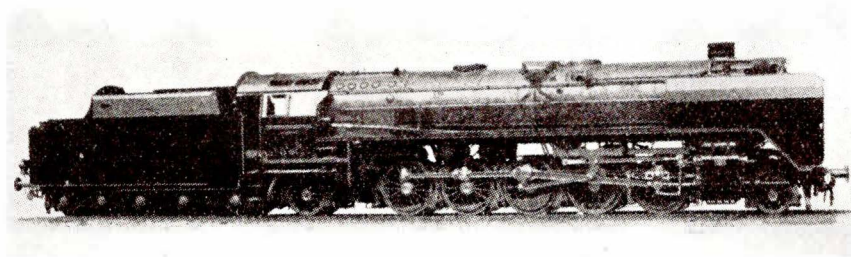


Det tyske Franco-lokomotivs røgkammerdør er af »pengeskabstype«. Den rummer en kanal, som leder røggassen fra det egentlige røgkammer ovenover mellemladen til det nedre kammer, der står i forbindelse med forvarmerkedlerne.

Disse speciallokomotivers tomvægt er godt 84 t mod 76 t for normaltypens vedkommende. Tjenestevægten er 95 t henholdsvis 84 t. Drivakseltrykket er forøget tilsvarende.

Under hensyn hertil og til den forøgede præstationsevne er nykonstruktion henført til type 42, med numrene 42 9000 og 42 9001 for de færdige lokomotiver, skønt de i genetisk henseende hører til type 52.

De pågældende forsøgslokomotiver er dyre i bygning og vedligeholdelse og reparation end normalty-



De tyske Rigsbaners svære blandetogslokomotiv, type 45. Dette lokomotiv er meget kraftigt og forøvrigt også hurtigt og rolighørende, takket være Krauss-Helmholtz-stellet fortil. Det har imidlertid et temmelig stort brændstofforbrug.

pen. Til gengæld bruger de ikke så meget kul. Der regnes på forhånd med en kulbesparelse på 18 pct., til trods for forøgelsen på grund af lokomotivernes større egenvægt.

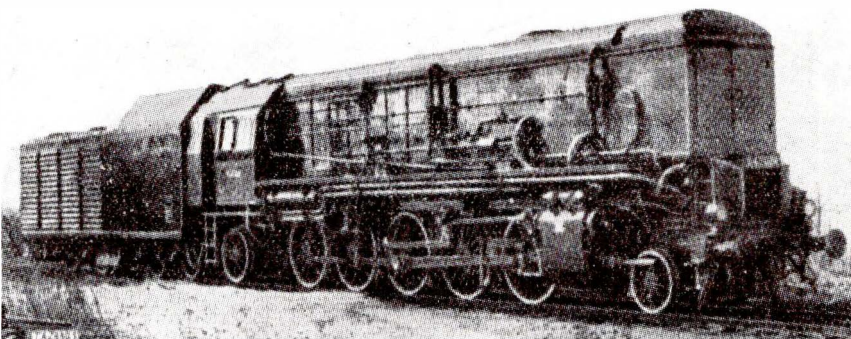
Hvorvidt denne gevinst fører til et positivt nettoresultat, afhænger naturligvis først og fremmest af kulpriserne. — I en af de mange artikler om konstruktionen, i Glasers Annalen, marts 1951, side 55, angives det, at den nævnte kulbesparing vil opveje merudgifterne ved lokomotivernes bygning og vedligeholdelse i løbet af 4 år. Men der angives ingen absolutte tal for de ekstra bygge- og vedligeholdelsesomkostninger eller kulpriserne. Man må dog formode, at de sidste er regnet ret lavt, fordi man i Tyskland har kullene ved hånden og ikke behøver at bekymre sig om oceanfragter eller omkostninger ved udenrigshandel o. s. v.

Lad os herefter se på den østtyske nykonstruktion. Den har sær-

lig interesse, for så vidt som der ikke er kommet mange nyheder frem om efterkrigstidens lokomotivbygning i Østtyskland.

Det østtyske eksperimentlokomotiv er beskrevet i det østberlinske tidsskrift Die Technik for juli 1951, side 313. Det er bemærkelsesværdigt ved at have et meget højt arbejdstryk og en vandrørskedel.

Konstruktionen er udviklet på grundlag af rigsbanernes type 45. — Denne type er nævnt i artiklen om de tyske enhedslokomotiver i Dansk Lokomotiv Tidende nr. 8 for 20. april 1951, side 92 = teknisk side 28, samt 5. maj, nr. 9, side 104 = teknisk side 32. Den er 1E1-koblet med Krauss-Helmholtz-stel fortil. Totalvægten er 128 t, og drivakseltrykket kan varieres fra 18 til 20 t. Drivhjulsdiameteren er 160 cm. Der er en indvendig og to udvendige cylindre. De arbejder alle ved kedeltrykket, som er 20 atm. — Der blev før krigen bygget 28 lokomotiver af denne type, som mest brugtes på



De østtyske Statsbaners »La-Mont«-vandrørskedel-lokomotiv. Det er udviklet på grundlag af type 45. Det er af nogenlunde billig og let konstruktion, trods de mange specielle maskindele og det meget høje arbejdstryk. Det har et meget ringe brændstofforbrug.

bjergstrækninger i Mellemtyskland, og som vistnok allesammen på nær en enkelt er forblevet Vest for Jern-tæppet. Efter krigen har Vesttyskland genoptaget denne type på det nye byggeprogram, dog formodentlig i en sværere udformning, idet drivakseltrykket for efterkrigsversionen angives at skulle være 23 t. Den nye types maksimalhastighed skal være ikke mindre end 100 km i timen.

Også i Østtyskland har man øjensynlig fattet interesse for denne type, måske fordi man har erhvervet en enkelt maskine, nr. 45024. Der forlyder ikke noget om, hvorvidt typen bliver seriebygget i sin normale udformning.

Konstruktionen af specialmaskinen motiveres med, at den klassiske Stephenson-ildrørskedel er tung, er svær at fremstille og dyr i vedligeholdelse. Særlig fyrkassepartiet og sammenføjnngen mellem dette og rørkedlen volder vanskeligheder. En anden ulempe beror på, at man ikke godt kan gå op over 20—22 atm. kedeltryk, bl. a. på grund af vanskelighederne med forbindelsen mellem kedlens to hoveddele. Når man en sjælden gang har forsøgt sig ved væsentlig højere kedeltryk, er det undertiden gået galt. Eksempelvis eksploderede et af Rigsbanernes 04-lokomotiver, der havde 25 atm. kedeltryk.

Man har mange steder forsøgt sig med vandrørskedler med højt arbejdstryk, eksempelvis i Tyskland med et ombygget 2C-lokomotiv og et nybygget 2C1-lokomotiv, i Frankrig (PLM) med et tyskbygget 2D1-lokomotiv, i England (LMS) med 2C-lokomotiv, og (LNER) med et 2C2-lokomotiv, endvidere i Canada (Canadian Pacific) med et 1E2-lokomotiv, samt i USA (New York Central) med et 2D2-lokomotiv og (Union Pacific) med et 2CC2 + 2CC2-dobbeltlokomotiv (det sidste med turbinemaskiner og elektrisk kraftoverføring).

Men ingen af de pågældende forsøgslokomotiver med vandrørskedler er blevet efterbygget. Nogle er blevet ombygget, andre er kasseret, atter andre er eksploderet.

Grundene hertil er bl. a. følgende,

at vandrørskedlerne er for tunge og voluminøse og kan være vanskelige at udforme indenfor de givne rumforhold.

Den nye østtyske type har imidlertid en La Mont kedel, d. v. s. en speciel vandrørskedel med tvangsomløb af vandet i rørene. Herved opnår man at kunne nedsætte hede-fladernes areal og dermed rumfanget og vægten af kedlen i sammenligning med andre vandrørskedlers rumfang og vægt. Desuden lader kedlen sig lettere udforme indenfor de givne profiler, eventuelt endda med særligt stort fyrrum. Den er også lettere end Stephenson-kedlen, og den undgår fyrkassevanskelighederne ved Stephenson-kedlen.

Den kasseformede »kedel« rummer fordampere, overhederen, fødevandsforvarmeren og røgakammeret med en sugeblæser. — Arbejdstrykket er 42 atm. Et sådant tryk kan naturligvis kun udnyttes i en Compoundmaskine. — Den midterste cylinder er højtrykscylinder med 400 mm boring og 720 mm slaglængde. De to ydercylindre er lavtrykscylindre med 520 mm boring og 720 mm slaglængde. Drivhjulsdiametere er uforandret 160 mm.

Tvangsomløbskedlen med de tynde vandrør fordrer helt rent fødevand. Derfor er tenderen udrustet med et kondensatoranlæg, hvori spildampen fortættes. De ventilatorpumper, der beforder dampen, henholdsvis køleluften i kondensatoren, drives af en spildampturbine. Herved opnår man ikke blot at udnytte spild dampen, som formodentlig frigøres med anseligt tryk; men man opnår også en kvantitativ sammenpasning af dampmaskinanlægget af kedlens og kondensatorens ydeevne til enhver tid.

Fødevandsforvarmeren er dimensioneret sådan, at vandet ophedes næsten til fordampningstemperatur, før det tilføres kedlen. Vandet indpumpes ved hjælp af en centrifugalpumpe, der drives af en dampturbine. Denne driver også den pumpe, som tvinger vandet omkring i rørene.

Det vand, der må tilføres lokomotivet udefra for at dække tabene, renses først ved fordampning i en

særlig kedel, der opvarmes af spild dampen fra pumpeturbinen.

La Mont kedlen kan som sagt let udformes med et meget stort fyrrum, den egner sig følgelig til kulstøvfyring, idet man let kan få en lang flammestrækning, så støvet kan forbrændes godt. — Det pågældende lokomotiv er netop konstrueret med kulstøvfyring. — Kulstøvet indblæses sammen med forbrændingsluften under kedlens bagvæg. Der er tre brændere, så forbrændingen kan foregå over et større område, og forbrændingsintensiteten varieres jævnt indenfor vide grænser. Luften og kulstøvet sammenblandes i en kulstøvbeholder på selve lokomotivet bag førerstanden. Denne specielle kulbeholder fyldes op fra tenderkulstøvbeholderen ved hjælp af trykluft.

Tenderen rummer 28 m³ kulstøv og 10 m³ vand.

Tenderen vejer i tjenstfærdig stand 69 t. Det er ikke meget, når man betænker, at den bærer kondensatoranlægget. Men vandbeholdningen er jo ikke ret stor, netop fordi kondensatoren muliggør gentagen anvendelse af det samme vand.

Selve lokomotivets tjenestevægt er 126 t. Adhætionsvægten er 90 t.. Det giver 18 t drivakseltryk.

Totalvægten af lokomotiv og tender er 195 t.

Afstanden mellem yderakserne for lokomotiv + tender er 22 500 mm.

Kedlens dampproduktionskapacitet er normalt 10,5 t pr. time og maksimal 13,5 t pr. time.

Lokomotivets ydeevne angives til 2900 indicerede hk.

Den største tilladte hastighed er 100 km i timen.

Der foreligger endnu ingen oplysninger om dette forsøgslokomotivs brændstoføkonomi. Der er grund til at tro, at den kan blive bemærkelsesværdig god. Derimod er det højst problematisk, om lokomotivet også vil vise sig økonomisk i andre henseender.

caen.



Fællesrejsen til Schweiz

Lykkelige er vi, som deltog i den af DLF's landsoplysningsudvalg arrangerede fællesrejse til Schweiz i dagene 22. august—2. september.

Fra det danske vejrligs surhed gik rejsen sydpå og lige ind i eventyrland.

Indtrykkene her — ufattelige. De kan ikke beskrives rigtigt, uden at man beskyldes for overdrivelse.

Størsteparten af rejsens deltagere startede fra København den 22. august kl. 10.50, og undervejs gennem landet opsamledes resten af de 46 deltagere.

Efter at have passeret Nordtysklands flade sletter, nåede vi Hamburg. Her skiftede vi til et sovevognssærtog, og i nattens buldrende mørke gik den hastige ilen mod Tysklands sydgrænse. Kl. 11,00 rullede vi ind til Basel SBB. Vi var i Schweiz — landet, hvor alle varer kan fås. En lækkerbidsken for vi danske, som endnu savner meget af førkrigstidens righoldige vareudvalg. Men ak! Den stakkels valuta.

Med elektrisk tog fortsatte vi fra Basel til Luzern. Denne by er tappen, hvorom turismens brogede virvar drejer sig i Schweiz.

Det er ikke nogen særlig stor by (ca. 84.000 indbyggere), men anbragt i de dejligst tænkelige omgivelser. Denne gamle, skønne by ved »Pilatus« fod spejler sig langs Vierwaldstättersee's grønne vand, og i horisonten rejser sig klippeformation ved klippeformation, knejsende og lokkende med de sneklædte tinder himmelhøjt op i det blå.

Et dejligt gys farer gennem en i forventning om de oplevelser, der venter her.

Luzern er imidlertid ikke vort endelige mål. Vi tager videre med el-tog ad en smalsporet bane til en lille by — Hergiswill — og endelig er vi lidt trætte, men veloplagte nået til vort opholdssted.

Indkvarteringen foregår dels i private hjem og dels på hotel. Vore måltider skal vi indtage på hotel Belvedere am See.

Denne artikel er ingen dagbog, ej heller skal den være en lyrisk udgydelse af oplevelser og indtryk fra turen (dette ville faktisk skil-dre den bedst), men kun et kort resumé af turens forløb.

Første dags udflugt gik til det 2132 m høje bjerg Pilatus. Med tog fra Hergiswil til nabostationen Alpnachstad, hvorfra en el-tandhjulsbane fører turisterne helt op til toppen af bjerget.

Denne — en af de stejleste — største stigninger 48 pct. — tandhjulsbane er et teknisk vidunder. Gennem dristigt svingende og stejlt stigende kurver kører vi op ad bjergets massive sider. For vore fødder udstrækker sig det herligste panorama. Alt bliver så småt i dalene her oppe fra. Berømte bjergtinder knejser i horisonten. Pilatus er en forpost for højalperne, og et uforglemmeligt øjeblik er det at skue de snekransede alpetinder mod øst, syd og vest. Schweiz har 87 tinder, der er over 4000 m høje. Mod nord ser vi ned over Schweiz's kornkammer, det man her forstår ved lavland — ned over Luzern — og ind mod den tyske grænse. I klart vejr kan man herfra se Schwarzwald inde i Tyskland. Afstanden dertil er ca. 160 km.

Nået til enden af banen skuffes man en lille smule; thi heroppe, hvor man umiddelbart tænker sig naturen enerådende, har schweizerne, som de realister de er, anlagt et hypermoderne hotel med al mulig komfort. Gange er hugget ud i klippen, for at turisterne kan komme rundt alle vegne og herfra se ned over landskabet, der ligger udstrakt under os.

Det er ikke hver dag, man kan se helt ned. Skyformationer kan fuldstændig lukke af som et tæppe for en scene. Herfra ser skydækket ud som et tæppe af vat. Som et kuriosum skal næv-



Trods regnvejr var der højt humør, da selskabet afgik med »Assistance-ekspressen« fra København H.



»Pilatus« midt i sine skønne omgivelser.

nes, at 5 af deltagerne foretog nedturen til fods. Det kostede nogle ømme muskler de følgende dage.

Turen med banen op tager ca. 20 minutter. Den maksimale hastighed op er 9 km og ned 6 km.

Anden dag gik det med skib, alm. bane, tandhjulbane, svævebane og sessellift til Tochpass.

Fra Hergiswil over Stanstad til Engelberg (1009 m. o. h.).

Var turen rig på samfærdselsmidler, så bød den også på stærk variation i naturen. Gennem frugtbar dal med vandløb og sø, løvskove ad bjergenes sider, længere oppe, nåletræernes, græssets og sluttelig de golde sidens og sneens regioner. Helt gold er klippen dog ikke deroppe, thi faktisk har blomster og planter slået rod i hver en sprække.

Fra Engelberg over Cerschnialp til Trübsee gik det med tandhjulbane og svævebane. Herfra gik turen til fods et par kilometer til sesselliften, der skulle bringe os til Tochpass. Turen op med denne, der foregår i enkeltmandsstole (15 min.), åbenbarer — svævende mellem himmel og jord — en forunderlig vild og barsk skønhed. Nået op til Tochpass (2209 m o. h.) er vi oppe i den evige sne's regioner, og der er rig lejlighed til at »vaske« hinanden i sne. Mod sydøst har vi det 3239 m høje Titlis og mod syd Finstarhorn (4275 m) og længere ude mod sydvest et af de mest kendte, Jungfrau (4167 m).

Tredie dag kulminerede vore udflugter. Det var søndag, og i bus tog vi en tur over »Verdens tag« — den berømte trepastur over Grimsel—Furka—Susten. En reklamemand ville kalde det »smæk for skillingen«. Imponerende var det, og ikke fri for at være nervepirrende.

Postvæsenet har koncession på offentlig passagerkørsel, og efter ankomst med tog til Meiringen entrede vi to af deres gule busser og lagde an til start.

Første etape gik fra Meiringen (595 m o. h.) ned gennem Aareschlucht, videre gennem dalen til

begge sider flankeret af de massive bjergmasser. I dalen løber en rivende bjergstrøm flere steder afbrudt af tordnende vandfald.

Vejen, der fører over Grimselpas til Gletsch, er 39 km lang og anlagt 1895. Undervejs passerer vi 3 el-vandkraftværker (Handegg I-II og Grimsele kraftværk). Ved hjælp af mægtige dæmninger har man skabt store vandreservoir, der leverer drivkraften til turbinerne. I området her ligger 7 søer, som leverer kraft. Det samlede indhold af vand i disse er ca. 204 mill. m³. Den største indeholder 100 mill. m³ og ligger 1909 m o. h. Den højest beliggende er 2303 m o. h.

Fra Gletsch fortsætter vi ad de stejle bjergsider til Rhone-gletscheren med hotel Belvedere og videre til Furkapass, hvor vi spiste den medbragte frokost (2431 m. o. h.). Efter start passerer vi Realp, der ligger ca. 1000 m under os, forbi Hospental og til Andermatt. Dette er militært område med — forekommer det — uindtagelige forter. Vi kommer til Göschenen og ser Gotthard-banen slynge sig i fantastiske kurver over klippesiderne. Her begynder Sankt Gotthardtunnelen (ca. 15 km lang).

Ved Susten (2262 m o. h.) gøres holdt, og en forfriskning indtages. Slutfærden går til Meiringen og vi har tilbagelagt ca. 150 km op og ned ad de stejle bjergsider.

Der kræves dygtige chauffører til disse ruter, og faktisk har vi fornemmelsen af at sidde med livet i hænderne hele tiden.

Denne tur skal opleves, den kan umuligt beskrives, man skal være midt i den med al sin nerve, end ikke et fotografi kan vise virkeligheden her.

Mandagen tilbragtes overvejende på det våde element, idet deltagerne med skib sejlede Vierwaldstättersee rundt. Disse både, der befarer søen, er hjuldampere, der tager op til 1250 passagerer. På baggrund af de vældige klippekollosser ser søen ikke stor ud, men den er større end den største hjemme. Hele turen med et ophold i Flüelen tog ca. 8 timer. Nogle af deltagerne spadserede ad den gamle Axenstein-vej og besøgte Vilhelm Tells kapel.

Tirsdag holdt vi almindelig fridag.

Onsdag sejlede vi til Vitzhau og tog med Rigi-Kulm tandhjulbane til Grubisbalm, hvor jernbaneorganisationerne (alle jernbanemænd er tilsluttet en enhedsorganisation) har et feriehjem. Det ligger i storslåede omgivelser 907 m o. h. Det er yderst velindrettet og har plads til 90 liggende gæster. Her spiste vi vor medbragte frokost og blev trakteret med en forfriskning.

Efter opholdet her tog vi tilbage til Vitzhau, og til fods gik vi ud til metal- og urarbejdernes

feriehus (de er sammensluttet). Dette var et rent palads med plads til 150 gæster. Kølige og kostbart udstyrede lokaler. Spillestue, kuglebane, lege-stue til børnene osv. De er også 10 000 medl. i organisationen, så det løfter jo noget mere.

Torsdag tog vi med skib til Beckenried og herfra med svævebane op til Klevenalp 1600 m. o. h. Om vinteren er dette et meget besøgt vintersportssted.

Fredag skiltes damer og herrer. Damerne tog på indkøb i Luzern og vi aflagde stationen og remisen et besøg.

Ved ankomsten til Luzern modtoges vi af en schweizisk lokof. og stationens souschef, som foreviste os stationens sikringsanlæg. Anlægget er det mest moderne i Schweiz, men er installeret allerede i 1939. Vi har herhjemme tilsvarende.

Til sikring mod et togs forbikørsel har man et særligt system. Umiddelbart ved signal ligger midt i sporet et magnetfelt. Fra en sendemagnet på loko. induceres en strøm i dette felt, og denne går videre til et uden for sporet liggende magnetfelt og tilbage på loko. Her sættes en brummer i funktion, og en lampe lyser til advarsel for lokof. Han sætter straks systemet ud af funktion og bringer toget til standsning med tryklufsbremsen (Knorr). Er han indisponeret og intet kan foretage sig, bringes toget automatisk til standsning.

Ranger-loko. er forsynet med radiotelefon. Fra signalposten er man i radiofonisk forbindelse med rangerlederen på loko, og på denne måde dirigerer man hurtigt loko hen, hvor der er brug for det.

Til Luzern løber 6 strækninger. Næmlig 5 normalsporede og 1 smalsporet (1000 mm). Forøvrigt den eneste smalsporede bane SBB ejer. De andre er private. Stationen ekspederer 350 tog i døgnet, og der er 6 perroner. Godstrafiken på perron var stærkt mekaniseret. Renholdelsen af perron skete ved hjælp af en stor transportabel støvsuger.

Når godsvogne fra normalspor skulle ud på smalspor, havde man en særlig transportvogn, som kørtes ned i en grav med tilslutning fra normalspor. Her kørtes vognen ud på og transporteredes så videre på disse specielle vogne.

Personvognene var rummelige og lette, udvendig bygget op af lette stålarter og indvendig udstrakt brug af aluminium.

På depotet disponerede de over 50 el-loko og 10 damp-loko. De største el-loko var på 12000 hk. Et sådant loko var i stand til på en stigning af 27 pct. at trække en togvægt på 770 t med en hastighed af 65 km/t. På en stigning af 35 pct. kunne de trække 120 t.

Vi fik et el-loko demonstreret.



Feriehuset ved Grubisalm.

En lokof. tjener ca. 1000 frc. mdl. incl. km- penge. Dette svarer nogenlunde til vore forhold, men så betaler han ikke så meget i skat. Han får ingen uniform. Hans tjenestetidsnorm er 465 min. dgl. (7 timer 45 min.).

I Luzern var personalets tur gennemsnitlig 463 min. dgl., altså meget stramt liggende.

Indtil det 50. år har han 74 fri- og feriedage, og efter det 50. år 80 fri- og feriedage. Sammenlignet med vort er det faktisk ringere, thi efter det 38. år har vi jo 52 + 21 + 8 à 9 dage årligt.

Får en lokof. en hjertesygdom el. anden sygdom, som herhjemme medfører forsættelse fra strækningstur, så får han en mand med og fortsætter således i tur.

Pensionsalder 65 år. Når pensionen indtræder, får høj og lav lige meget i pension, hvilket opnås gennem en social foranstaltning.

Besøget sluttede med, at vi blev beværtet med øl og smørrebrød.

Vor rejseleder, hr. Svendsen, bragte en tak på deltagernes vegne.

Henri Stocker gav udtryk for stor glæde over at se danske lokomotivmænd og beklagede, at han ikke tidligere havde fået underretning om vort besøg, thi så ville de have arrangeret en heldags-tur. Henri Stocker havde været med til vor kongres i Aarhus i år, og han sagde herom, at det havde været en stor oplevelse og et uforglemmeligt minde.

Vi er på falderebet og skal forlade dette land. Det må være på sin plads at bringe de herrer S. Suneson og H. W. Svendsen en varm tak for den måde, de havde arrangeret og ledede rejsen på.

En uforglemmelig oplevelse rigere tager vi da afsked med dette lands underfulde skønhed — yndefuld charme på baggrund af de massive bjerges bastante virkelighed. En venlig og dygtig nation. En bastion for de frihedsidealer i demokratiet, vi kæmper for og værner om. Schweiz — i cha de gern.

K. B. K.



Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved min kære hustrus død og begravelse. Tak for afdelingsfanens tilstedeværelse.

V. M. Kleis,
lokomotivfører, Gb.

Min hjerteligste tak til Aarhus afdeling for deltagelse ved min kære mand, pensioneret lokomotivfører Valdemar Hansens begravelse. Tak for den smukke krans og fanens tilstedeværelse.

Fernanda Hansen.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-6-51.
Lokomotivfører A. B. Carlsen, Nyborg, til Fredericia.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-9-51.
Lokomotivfyrbøderne:

- K. W. Pedersen, Tønder, til Padborg.
- J. B. Nielsen, Padborg, til Fredericia.
- O. E. Madsen, Roskilde, til København Gb.
- A. P. Larsen, København Gb, til Roskilde.

Afsked.

Lokomotivførerne:

- C. P. Simonsen, Slagelse, afskediget på grund af alder med pension (31-10-51).
- G. Hansen, Randers, afskediget på grund af alder med pension (31-10-51).
- L. K. A. Mahs, Herning, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-10-51).
- F. A. Frederiksen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-51).
- E. C. Vidstrup, Korsør, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-51).

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdelingen

Gedser: Kassererens adresse rettes til: Stationsvej 3.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-9-51.
pens. lokomotivfører L. E. A. R. Kragh, Aagade 40,
Vejle.

Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek

Ekstraordinær generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Aarhus, opgang F, fredag den 12. oktober kl. 16,30.

Dagsorden: Ændring af statutternes § 3, stk. 1.

P. b. v.

S. Svane Knudsen.

Lavere sygekassekontingent

Ved nærværende tillader man sig at oplyse, at sygekassens bestyrelse har vedtaget at ændre bidragsprocenten for beregning af medlemsbidrag til sygekassen således:

For tjenestemænd, trafikmedhjælpere og trafikelever:

Fra 1,8 til 1,7 pct. af grundløn, alderstillæg, alm. pensionsgivende løntillæg, reguleringstillæg og midlertidigt løntillæg i henhold til lov nr. 437 af 30. oktober 1948.

For aspiranter til tjenestemandstillinger, herunder ekstrakontorister, hjælpe- og cyklebude samt ekstraingeniører, ekstraarkitekter og ekstrakonstruktører, der er antaget som aspiranter:

Fra 1,8 til 1,7 pct. af den udbetalte andel af grundløn, alderstillæg, alm. pensionsgivende løntillæg, reguleringstillæg og midlertidigt løntillæg i henhold til lov nr. 437 af 30. oktober 1948.

For timelønnede fast ansatte:

Fra 1,7 til 1,6 pct. af hele det beløb, de får udbetalt af Statsbanerne, med undtagelse af godtgørelse for forskudt arbejdstid og arbejde i skiftehold, overtidsgodtgørelse samt dag- og timepenge. Under sygdom betales 1,6 pct. af den samlede pengehjælp.

Nedenstående bestemmelse træder i kraft fra 1. september 1951 for timelønnede interessenters vedkommende og fra 1. oktober 1951 for månedslønnede interessenter.

Byttelejlighed

Stor 1 værelses (ingen børn) i Kolding ønskes byttet med tilsvarende eller større i København.

Henvendelse: Th. Andreassen, Ahornsgade 6 C, 2. Tlf. Luna 1574 y.



**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

URMAGER OG GULDSMED
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!
Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

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

I/s 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*

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

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

Godt og lækkert brød der fåes,
når til bageren på torvet der gåes
N. H. Sørensen
Tlf. 38 Brande

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

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

*Den rigtige sko, det alle
må sande, fåes hos*
JEPSEN i Brande
Telefon 132

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 Feriehemmet

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

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

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90
Daglig friskkønet. Leverandør til Feriehemmet

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

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehemmet

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 Feriehemmet