

Jubilæumsnummer

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

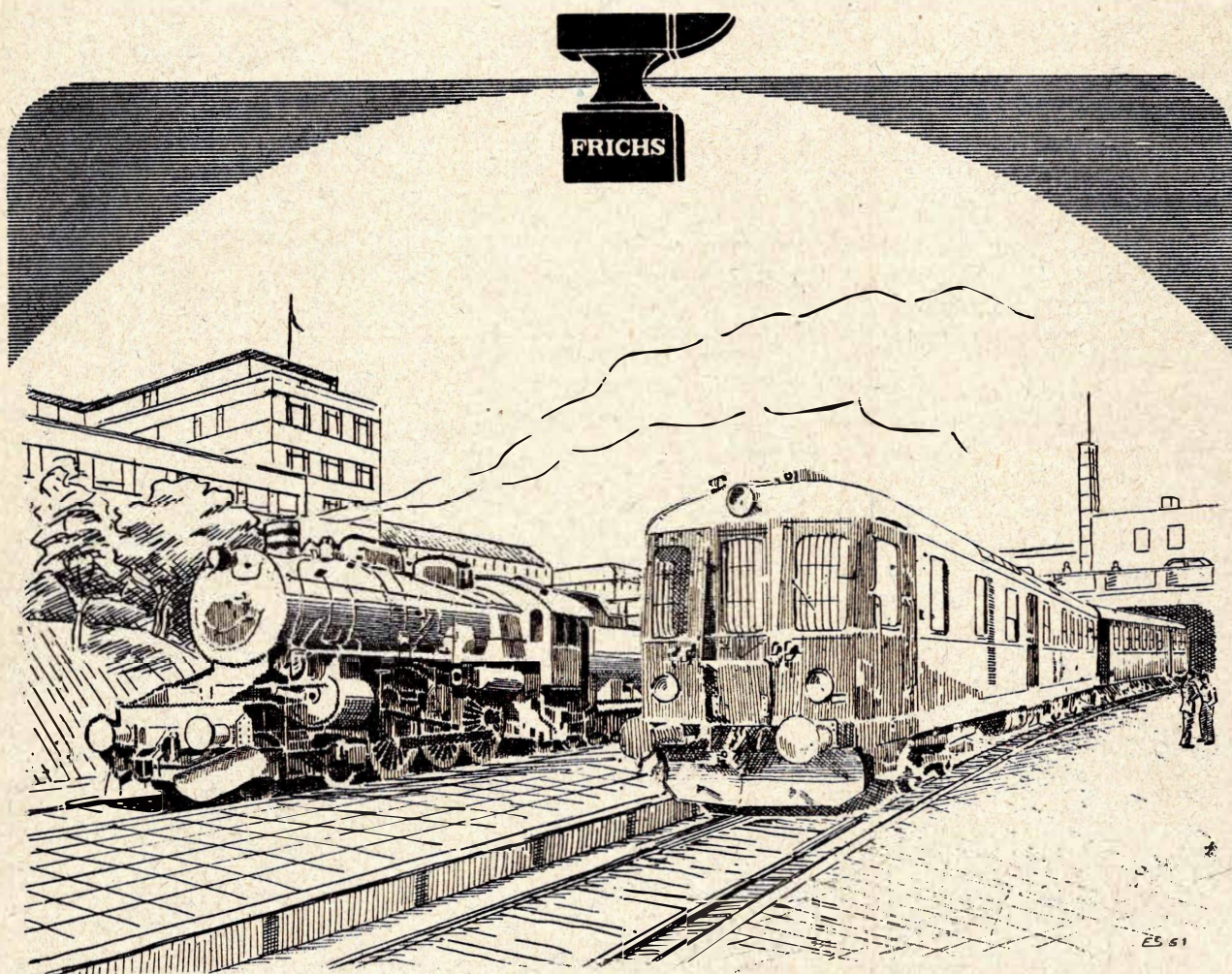


UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

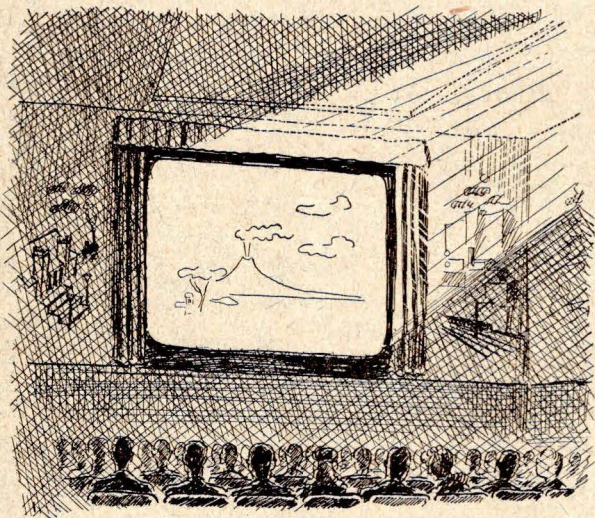
NUMMER 22

15. NOVEMBER 1951

51. ÅRGANG



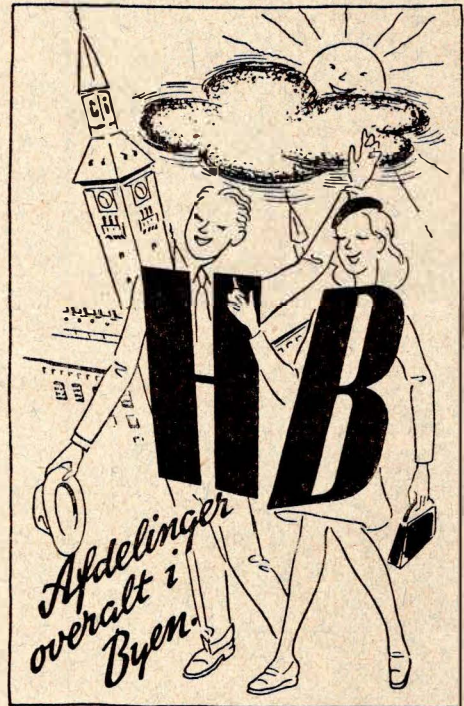
FRICHS



Vi gratulerer i anledning af jubilæet

— og vi minder om, at der også på
det tekniske område er meget at se og
lære her. Vi skifter program hver mandag

STATSBANERNES KINO



*Afdelinger
overalt i
Byen.*

-der er serveret!



TJERNE

Pilsner

- naturligvis!

Aktieselskabet

ACCUMULATOR-FABRIKEN

Kgs. Lyngby

Telefon
Lyngby 1645

Telegram-Adresse
Accumulator

*Danmarks ældste, største og mest
alsidige Akkumulatorfabrik*

Leverandør til D S B

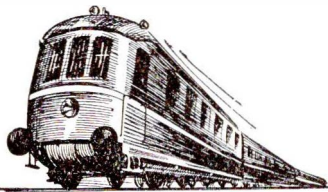
Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE



BOSCH

**DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR**

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Bliv velklædt på konto



Som fastansat i det offentlige tjeneste har De ret til — og er De velkommen til — at få konto på ekstra bekvemme vilkår hos os. De gode kvaliteter i det største udvalg både i dame- og herrekonfektion.

Kamgarn efter mål kr. 288,00

Færdige kamgarnshabitter - 198,00

Ulsters - 238,00

Sportsjakker - 98,00

Til damer:

Cotton coats... fra - 98,00

Vinterfrakker - 198,00

Teddy-bear, stort udvalg, mange faconer - 247,00

Lille udbetaling

J. ALBERTSEN

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



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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

Husk vore egne
forsikringsforeninger

Forsikringsagenturforeningen for
Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Den gensidige Uheldsforsikrings-
forening for De Danske Statsbaners
Personale.

Statsbanepersonalets private
gensidige Hjælpekasse (Vejlekassen)

Social-Demokraten

med
HJEMMETS SONDAG

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/S
Hans Niensens Maskinfabrik



A/S Kulimporten Dania

★
Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443



Krone
Smergellærred



Leverandør
til Danske
Statsbaner

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

Importkompagniet A/S
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
B O G T R Y K
Tlf. Byen 1502
København K

C. C. Petersens
Bogtrykkeri

★ Studiestræde 32
Telf. 6142

Leverandør til Statsbanerne

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 14

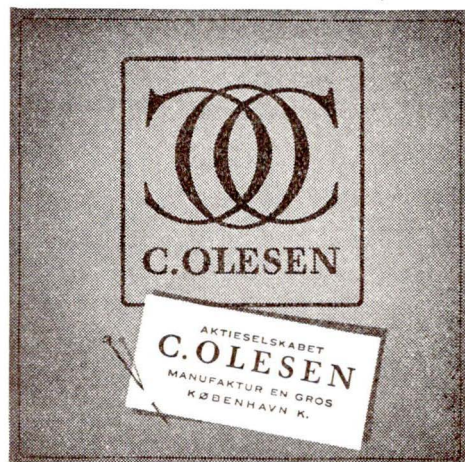
Telefon Taxa 1513

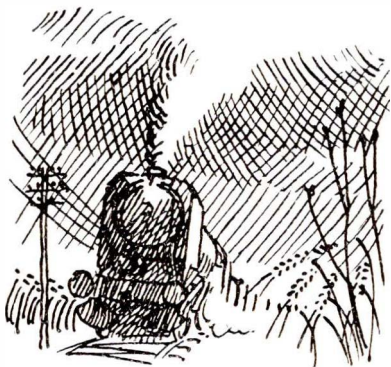
Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 22 - 51. ÅRGANG
15. NOVBR. 1951
JUBILÆUMS-NUMMER



Indhold:

På en 50-årsdag	253
Nordisk nyt — for 50 år siden .	254
Fra »Lokomotivmanna- och Ma- skinist Tidning« til »Dansk Lokomotiv Tidende«	255
Bladets redaktører gennem ti- derne	258
Bladets format og udseende ...	260
Medarbejdere	262
Damplokomotivet gennem hund- rede år inden for Statsbaner- nes nuværende område	263
Lidt om varmens væsen og il- dens drivende kraft	270
Teknisk set —	275
Ekspeditør-virksomheden	276
Hilsener fra redaktører i samar- bejdende organisationer	277
Efter de gyldne dage!	282
Bladet og bogtrykkeren	281
Under DLF	284
Ny udgave af »Personalia«	284
Personalia	284
Olsen og Jensen	284



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.

På en 50-årsdag —

Så blev du da voksen, og mens årene gik,
har du nyttet den gode erfaring du fik.
Der stod gny om »de sorte«, men sindet var lyst
og kræfterne rede til dåd og til dyst. —
Ved kul, benzin og elektroteknik
kom der flugt over feltet i Danmarks trafik,
og han på maskinen faldt ikke i blund,
han sku' holde dampen, tiden og mund.

Når man kender sin pligt, kan man kræve sin ret,
men det gik dog ikke så legende let.
Der var sammenhold nok, også viljen var god,
og man savnede ikke mening og mod,
men kamp måtte til, og da målet var sat,
blev det trygt holdt i sigte, og bladet tog fat,
hvert krav blev tolket med fynd og fornuft,
det gav fastere form og friskere luft.

Det levende ord er en skabende magt,
men i tale og skrift skal man være på vagt,
selvom mangt og meget jo nok er formelt,
kan hvert eneste ord blive højaktuelt.
Men når hjerne og hjerte har fælles kompas,
ved forenede kræfter sættes alting på plads,
og de hastende år fik sat mærkbare spor —
der er fremtidsprospekt i det levende ord.

Så siger vi da tak for de kampfulde år,
hvor en håndfast kritik blev forbedrede kår.
Trods du nu er 50, er du ung i din færd
og har trofast holdt ud gennem tidens besvær.
Vi har tillid til dig, du har tillid til os,
så vi sammen kan byde alt bagstræbet trods.
Der er sol i dit sind, du tog verden i favn
i fred og i friheds velsignede navn.

H. Georg Christensen.



— for 50 år siden

Program for Festlighederne i Forbindelse med den nordiske Lokomotivmandskongres' Møder i København 3.—4. Juni 1901.

Den 3. Juni Kl. 3 Eft.: Afrejse fra Havnegade med Dampskib til Skodsborg. Kl. 4 Middag i Skodsborg a 3 Kr. (Suppe — Fisk — Steg — Compot — Salat — Dessert — Smør og Ost, 1/2 Bajer og Snaps).

Kl. 8 Hjemkørsel til Østerbro Station (eventuelt med Særtog) og derefter Sejlads gennem Sortedams- og Peblingsøen med særlige elektriske Baade, der illumineres, til Gyldenløvesgade.

Kl. 9 Aften i Søpavillonen a 2 1/2 Kr. (Udsøgt koldt Bord, 1/2 Bajer og Snaps, og senere Punsch). Et Musikkorps medfølger paa hele Turen.

Den 4. Juni Kl. 4 Middag i Zoologisk Have a 4 Kr. (Fiskefilet, Champignon, Kalvefricandeau, Compot, Salat, Rødgrød med Fløde, Snaps og Øl, 1/2 Flaske Vin).

Kl. 9 Aften i Tivoli (Taarnpavillonen) a 2 1/2 Kr. (Udsøgt koldt Bord, 1/2 Bajer og senere Punsch).

Billetter til Zoologisk Have og Tivoli (kun gyldige denne Dag) kan erholdes hos Festkomiteen a 25 Øre Stk. Damer kan medtages.

Den 1. Maj d. A. fejrede Maskinchef O. Busse ved De danske Statsbaner sit 25 Aars Jubilæum i Statsbanernes Tjeneste, i hvilken Anledning D. L. & F. F. havde ladet Statsbanernes Lokomotiver pynte med grønt og Baand i røde og hvide Farver, ligesom Bestyrelsen som Deputation gav Møde for at lykønske Jubilaren paa D. L. & F. F.s Vegne med Formanden som Ordfører.

Den 1. December fejrede Bestyrelsesmedlem i D. L. & F. F. Lokfr. C. Andersen hans 25-aarige Jubilæum i Statsbanernes Tjeneste.

Blandt Gratulanterne var ogsaa D. L. & F. F., der med Musik overbragte Jubilaren en Hilsen og Tak for hans Interesse for Foreningen.

Op paa Formiddagen indfandt sig en Deputation med Lokomotivmester Bailey som Ordfører og overrakte Jubilaren et Gulduhr fra Kollegaer til Erindring om et godt Samarbejde.

GENNEM skiftende tider har vort fagblad nu arbejdet i organisationens tjeneste. Det er gået ind i hele organisationens formen som et naturligt led og et gode både for ledelsen og for medlemmerne. Ingen af de to parter vil i dag give afkald på dette meddelelsesmiddel, som nu passerer 50 års dagen for det første nummers udsendelse.

Da den to år gamle forening gik sin opløsning i møde, og det var svært for de ledende mænd at komme i forbindelse med medlemmerne i de 18 afdelinger, som den gang dannede fundamentet i foreningen, udsendte *L. Mauritzen* det første nummer af vort blad og oprettede dermed det bindeled, der var så hårdt brug for. Det var kampfulde år i bladets og organisationens barndom, de havde derfor begge vanskelige kår at arbejde under. Opgaverne var store og modstanden hård, og det krævede sejt energi og udholdenhed af de mænd, der gik i spidsen for at bane vejen.

Det er til gengæld svært for den, der ikke var med den gang, at danne sig et fuldstændigt billede af, hvorledes kårerne var for dem, der i 1901 besluttede at udsende det første nummer af »*Dansk Lokomotiv Tidende*«. Hvilke følelser den første redaktør har haft, da »prøvenummeret« lå foran ham færdigt og klar til udsendelse til de mange kolleger over hele landet. Stolthed og tvivl har temmelig sikkert vekslet med hinanden, og selvom *L. Mauritzen* var en stout type, en energisk og impulsiv natur — en høvding kalder man ham et sted i et af de gamle blade, har det ubekendte overfor, hvilken skæbne bladet ville få, utvivlsomt fremkaldt mange tanker hos ham. Stolt havde han lov til at være, fordi et resultat, hvor beskedent det end var, forelå, men skeptisk måtte han også være, fordi alt var så nyt og uprøvet indenfor den forening, hvortil hundrede procents tilslutning endnu ikke var opnået. Bag alle de usikre følelser hos idéens far lå vel også håbet om, at kammeraterne ville give udtryk for deres taknemmelighed overfor det nye, som nu skulle være med til at bane vejen i det opbyggende organisationsarbejde.

Men der er ingen roser uden torne, og der lå ikke på redaktør Mauritzens bord breve, der gav udtryk for overstrømmende glæde og taknemmelighed. Hård blev den kamp, han måtte føre for at overbevise sine egne standsfæller og andre, som tvivlede på hans rette fremsyn, og kun hans sejge og udholdende natur bevirkede, at han ikke straks opgav. Presset udefra blev imidlertid for hårdt, og en dag bukkede han under, men forinden havde han rodfæstet sin idé i lige så rettænkende mænd, så bladet kunne genoplives og føres videre i de baner, han havde brudt.

Kunne vi, der i dag har fået til opgave at føre bladet videre, ikke være med for 50 år siden, kan vi til gengæld bedømme, hvilken betydning det har haft for *Dansk Lokomotivmands Forening*, at det den 15. november 1901 fik sit eget fagorgan. Gennemlæses de gamle og gulnede blade fra den tid og de mange årgange, der er fulgt efter, fortæller de os, at den kamp, der blev ført, ikke blev ført forgæves.

Den taknemmelighed, som for 50 år siden manglede overfor bladets stifter, føles derfor hos enhver lokomotivmand i dag.

Fra »Lokomotivmanna- och Maskinist Tidning« til »Dansk Lokomotiv Tidende«

I beretninger fra organisationens barndom og fra tiden omkring 1890, inden samtlige statsbaners maskinforvaltninger kommer under fælles ledelse, fremgår det, at personalet kendte meget lidt til hinandens forhold i de forskellige landsdele. Først efter 1892, da de nævnte baner får samme maskindirektør, blev forbindelsen mellem personalet i de enkelte dele af landet af en sådan karakter, at man kunne tale sammen om de forskellige problemer — og den egentlige gæring i organisationsarbejdet for lokomotivmændene tog sin begyndelse.

Karakteristisk for vort fagblad er det derfor, at dette har sin oprindelse i et nordisk samarbejde.

Medens der gik mange år, inden det nationale samkvem kunne iværksættes, kom det nordiske forholdsvis hurtigt, og det skabte tillige det første fagblad for Nordens lokomotivmænd og dermed også for de danske.

Allerede i 1894 søgte lokomotivfører ved *Bergslagernes Järnvägar*, *John Volrath Orre*, at stifte *Nordisk Lokomotivmands Forbund*. En opfordring til kolleger i Norge, Finland og Danmark om at give møde i Gøteborg det nævnte år blev imidlertid kun efterkommet fra norsk side, der sendte to mand. De to øvrige lande var ikke repræsenteret, og tanken om den nordiske organisation måtte derfor opgives indtil videre. Endnu på dette tidspunkt var kontakten mellem de enkelte landsdeles lokomotivmænd i Danmark ikke så effektiv, at repræsentanter kunne rejse til Sverige med mandat til at tale på flertallets vegne. I 1898 var som bekendt Orre mere heldig. En tilsvarende henvendelse til de samme lande blev denne gang imødekommet fra såvel norsk som dansk side, hvorimod de finske lokomotivmænd måtte beklage ikke at kunne give tilsagn om et samarbejde af den foreslåede art på grund af de særlige forhold, der herskede i deres land.

Samme år ville tilfældet, at et svensk organ for maskinistuddannede blev inddraget og erstattet af *Lokomotivmanna- och Maskinist Tidning*, som blev udgivet og redigeret af *J. V. Orre*. Denne benyttede naturligvis lejligheden til under lokomotivmændenes sammenkomst at foreslå sit blad som organ for den nordiske sammenslutning af lokomotivmænd. Beslutning herom blev dog først endelig truffet på den næste kongres i NLF, som

afholdtes den 29. maj 1899 i Kristiania, Norge. En ganske naturlig følge af, at *Dansk Lokomotivmands Forening* først stiftedes i dette år og derfor ikke kunne tegne abonnement på et tidligere tidspunkt. Foreningens generalforsamling i januar s. å. besluttede til gengæld at abonnere på 8 eksemplarer af *Lokomotivmanna- och Maskinist Tidning*.

Hermed havde man fra den daværende bestyrelses side taget det første svage skridt til et fagorgan og til at imødekomme lovenes § 3. Thi allerede i foreningens første love blev det nemlig bestemt, at foreningen skulle søge udgivet en tidsvarende maskinlære for lokomotivpersonalet og et foreningsblad, navnlig indeholdende artikler vedrørende faget.

Den ideelle løsning af denne lovparagraf var det selvfølgelig ikke. Meningen med § 3 var at få et fagorgan som et virkeligt bindeled mellem ledelsen og medlemskredsen i den nystiftede forening. Et organ, hvorigennem både medlemmernes sag kunne tales, og agitation for tilslutning til foreningen kunne foretages. Disse betingelser var ikke fuldtud til stede i det svenske blad, selvom det blev fremstillet på såvel det svenske som det danske sprog, og de meddelelser, som bestyrelsen ønskede optaget, blev optaget. Bladets fremstilling i Sverige medførte nogle sprogvanskeligheder, når en dansk artikel skulle oversættes til svensk, og det danske stof fremkom af denne og af andre grunde (bl. a. tiden, der medgik til korrespondancen mellem forfatter og redaktør) ofte så sent, at dets aktualitet ikke var tilstede mere.

Men de økonomiske forhold spillede også en stor rolle. Den årlige abonnementspris på L. o. M. T. var 2,50 kr., og da foreningen kun tegnede sig for 8 eksemplarer i første omgang, har det givetvis været billigere, end såfremt den selv skulle udgive et blad. Hertil kommer, at man formentlig på det tidspunkt, hvor der for den siddende bestyrelse var så mange nye opgaver, ikke har ment at kunne påtage sig også at fremstille et foreningsblad. Til gengæld har nytten af det lille antal af det svenske blad været ret problematisk, hvilket bedst bevises derved, at hver sektion fik 2 eksemplarer, og da Sjælland-Falster udgjorde en sektion, har der været mange læsere til hvert blad. Dette forhold blev da også forbedret betydeligt, idet man senere for et kvartal ad gangen bestilte

et eksemplar til hvert medlem. På det tidspunkt var der 850 medlemmer, og denne udvidelse af antallet blev derfor en temmelig hård belastning af foreningens økonomi. Bestyrelsen måtte derfor stille forslag om kontingentforhøjelse, der ved en urafstemning, som sluttede den 20. september 1899, blev vedtaget med 638 stemmer mod 40.

Lokomotivmanna- och Maskinist Tidning udkom een gang månedlig og var i størrelse ca. 26 × 20 cm; noget mindre end det nuværende Dansk Lokomotiv Tidende. Dets indhold var hovedsagelig tekniske artikler vedrørende lokomotiver og deres betjening, men der forekom også en del faglige artikler fra organisationerne i de respektive lande. Man anvendte et efter tidernes forhold ikke ringe antal billeder til illustration af såvel teknisk som fagligt stof. Portrætter af jubilerende, afgangede eller døde kolleger fandtes i stor udstrækning, og man skænkede i hvert enkelt tilfælde kammeraterne en særlig omtale. Uddrag af betænkning fra Den danske Jernbanekommission findes optrykt i årgangene 1900 og 1901, og man er i de samme numre stærkt inde på uddannelsesspørgsmålet, som man ønsker løst generelt for alle fire lande. Ædrueligheden er ligeledes genstand for en større debat med indlæg fra alle sider. Nogle udtalelser mod afholdsbevægelsen på kongressen i 1899 fremkalder ikke så få artikler, og som forkæmper for ædrueligheden finder vi bl. a. stifteren af *Dansk Lokomotiv Tidende*, *L. Mauritzen, Fredericia*, og foreningens senere formand, *Chr. Christensen, Esbjerg*. Bag i bladet fandtes hver gang på det sidste blad, fire sider til en »Håndbog for Lokomotivførere og Fyrbødere«. Ved en samling af disse sider kunne abonnenten altså for de samme penge få en praktisk håndbog for lokomotivmænd. Det skal i denne forbindelse oplyses, at redaktør Orre nogle år forinden havde udgivet en maskinlære for lokomotivpersonalet.

Den trufne beslutning om et personligt eksemplar af L. o. M. T. til hvert medlem virkede ikke tilfredsstillende ret længe. Der opstod snart almindelig misfornøjelse med det trufne arrangement og den stedfundne kontingentforhøjelse. Som argumentation mod ordningen fremhævede man det allerede anførte om stoffets sene fremkomst, samt at bladet kun udkom een gang månedlig. Klagerne over kontingentet blev af bestyrelsen mødt med beslutning om, at de som klagede over forhøjelsen, kunne få deres penge tilbage og betragte sig som slettet af foreningen. Åbenbart et probat middel, thi så vidt det kan ses, har denne beslutning, der i alle henseender var lovlig, skabt den fornødne ro om spørgsmålet i hvert fald i første omgang.

Men ønsket om at få eget blad var dog stadig herskende, og interessen for at gå i gang med opgaven fandtes ude blandt medlemmerne, blot ventede man en passende lejlighed til at føre den ud i livet.

Denne kom i forbindelse med et lovudvalg, der blev nedsat efter en generalforsamlings beslutning i marts 1901. Til udvalgets formand valgtes *lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia*, og han tog initiativet til at udsende det første nummer af »*Dansk Lokomotiv Tidende*« d. 1. september 1901.

Foreningens daværende formand *C. W. Roosen* nedlagde den 13. juli s. å. sit mandat. En ekstraordinær generalforsamling måtte derfor indkaldes, og foruden at opstille en kandidat til formandsposten besluttede man at behandle lovudvalgets betænkning og dets udkast til nye love. Lovudkastet blev af generalforsamlingen enstemmig vedtaget, men ifølge de dagældende loves § 13 krævedes der skriftlig afstemning blandt samtlige medlemmer til forslag vedrørende love. Dette benyttede lokomotivfører Mauritzen sig af og udsendte det omtalte nummer, som han kaldte et prøvenummer. Bladet indeholdt naturligvis lovudvalgets betænkning med udkast til nye love for foreningen og love for de under denne oprettede afdelinger. Til lige opfordrede redaktøren medlemmerne til at benytte en i bladet optrykt stemmeseddel, hvorpå der kunne gives udtryk for, hvorvidt man var tilhænger af det nye blad eller ej.

I sin opfordring udtalte Mauritzen:

Naar dette Prøvenummer af »Dansk Lokomotivtidende« udgaar til behageligt Gjennemsyn til Medlemmerne af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening, er det mit Haab, at dette Forsøg paa at skaffe Medlemmerne et selvstændigt Organ, gennem hvilket de kan udvæxle Tanker med hinanden, maa vinde Medlemmernes Sympathi og Tilslutning. Thi det er uomtvisteligt, at den Mangel paa Forstaaelse saavel mellem Medlemmerne indbyrdes som mellem disse og Bestyrelsen, der hidindtil har gjort sig gjældende indenfor D. L. og L. F., hovedsagelig skyldes den mangelfulde Maade, paa hvilken de enkelte Medlemmer har erholdt Underretning om Bestyrelsens Virksomhed og Resultaterne af denne. Derfor har den Mening gjort sig gjældende i vor Forening, at der intet udrettes, og det er min Overbevisning, at der indenfor Foreningen vilde have hersket en bedre Forstaaelse og Enighed om Maaden, paa hvilken vi ønsker vore Interesser varetagne, saafremt vi strax ved Foreningens Stiftelse havde startet eget Foreningsorgan, gennem hvilket vi kunde søge og give paa lidelige Oplysninger om de Strømninger, der gjør

sig gjældende blandt Medlemmerne i de forskellige Sektioner, ligesom Bestyrelsen havde kunnet holde Medlemmerne over hele Landet a jour med alt af Interesse Foreningen vedrørende. Da Hensigten med Udsendelsen af dette Prøvenummer er at faa fastslaaet, om Bladet i den foreliggende Form og Aand kan vinde Medlemmernes Sympathi, bedes disse om at afklippe og udfylde den bag i Bladet trykte Stemmeseddel, der indsamles depotvis og hurtigst muligt tilstilles Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.»

I medlemskredsen var der almindelig glæde og tilfredshed med bladet, enkelte mente dog, at det var et brud på de forpligtelser, man havde påtaget sig overfor det svenske organ. Men resultatet af afstemningen over såvel lovene som bladet viste trods alt så overvældende en majoritet for begge dele, at et bestyrelsesmøde den 23. oktober besluttede at udsende »Dansk Lokomotiv Tidende« to gange månedlig, og samtidig valgtes L. Mauritzen til midlertidig redaktør. For at få nyordningen gennemført besluttede samme bestyrelsesmøde at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling den 17. december 1901.

Generalforsamlingen fulgte bestyrelsens indstilling om bladet og valgte Mauritzen til redaktør. Med godkendelse fra foreningens højeste myndighed kunne redaktøren således fortsætte sit arbejde, som på det tidspunkt allerede havde givet sig udslag i 3 officielle numre foruden prøvenummeret, nemlig det første nummer den 15. november og et den 1. og 15. december. Lokomotivmændene havde fået eget blad og havde opfyldt de første loves § 3.

Forkæmperne herfor var til gengæld ikke kommet til dette resultat uden modgang og vanskeligheder, og roen om det nye blad blev endog ikke oprettet efter generalforsamlingens beslutning, der hengik nogen tid, før dette opnåedes.

Den opfattelse gjorde sig stadig gældende, at der med DLT var sket et brud på aftalen mellem Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening og Nordisk Lokomotivmands Forbund. Fra dennes side reagerede redaktøren af Lokomotivmanna- och Maskinist Tidning, J. V. Orre, meget kraftig, og gennem et indlæg i det nævnte blad under overskriften: »Hvad er Meningene?« angreb han Mauritzen meget stærkt. Baggrunden herfor skal antagelig søges i Orres misfornøjelse med at få forringet sit blads økonomi ved et alt for stort frafald af abonnenter. Det skal i denne forbindelse erindres, at udgivelsen af L. o. M. T. var et rent privat foretagende.

Det har næppe været Orres mening at forhindre de under NLF hørende organisationer i at gen-

nemføre foranstaltninger, der kunne fremme organisationsarbejdet og styrke en samling af de respektive landes lokomotivmænd. Iøvrigt lå der ikke i det skridt, der var taget fra dansk side, noget brud på nogen overenskomst med NLF, thi den omstændighed, at dette forbund havde et organ, forhindrede naturligvis ikke de tilsluttede organisationer i at udsende deres eget blad indenfor deres eget land. Fra norsk side havde man da også på et tidligere tidspunkt end danskerne udgivet et fagorgan, »Semaforen«, forøvrigt uden at Orre af den grund fremkom med bemærkninger eller bebrejdelser. »Semaforen« var til gengæld et privat foretagende som »Lokomotivmanna- och Maskinist Tidning«. Medlemmer af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening kunne også efter udgivelsen af »Dansk Lokomotiv Tidende« være holder af det svenske blad, hvis de ønskede det, og deres abonnement kunne de forny gennem redaktionen af DLT, der også tegnede nye abonnenter.

Bestyrelsen med den nyvalgte formand Chr. Christensen, Esbjerg, i spidsen, var da også af den overbevisning, at der var handlet fuldtud korrekt overfor Nordisk Lokomotivmands Forbund, og på det tidligere omtalte bestyrelsesmøde i oktober måned besluttede man derfor at besvare Orres angreb på Mauritzen med følgende skrivelse, der senere blev gengivet i »Lokomotivmanna- och Maskinist Tidning«s novembernummer 1901:

»På et i Fredericia den 23. Oktober 1901 afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at tilkendegive Redaktionen af Lokomotivmanna- och Maskinist Tidning — gennem Forbundets Organ — at Lokomotivfører L. Mauritzen i k k e har handlet egenmægtigt med Hensyn til Udgivelsen af Dansk Lokomotiv Tidende, og at Bestyrelsen finder det beklageligt, at der i Forbundets officielle Organ er fremsat Injurier mod Lokf. Mauritzen i Forbindelse med Bladets Udgivelse.«

Dansk Lokomotiv Tidende's første redaktør stod altså ikke alene, og kun hans initiativ skyldes det, at vi dengang fik vort eget foreningsblad.

Opgaverne lå og ventede på det nye blad. Mauritzens ønske om et mere direkte talerør for den unge forening havde sejret, og bladet kunne straks tage fat på arbejdet. Det forberedende arbejde til lønningsloven af 1903 var netop lige begyndt, da DLT's første nummer udkom, og i den indsats, organisationen i forbindelse hermed måtte yde for medlemmerne, fik den en uvurderlig støtte i bladet. Kravet om tekniske artikler blev imødekommet fra starten, i første omgang ved nogle små, beskedne indlæg, men senere ved mere omfattende artikler med illustrationer.

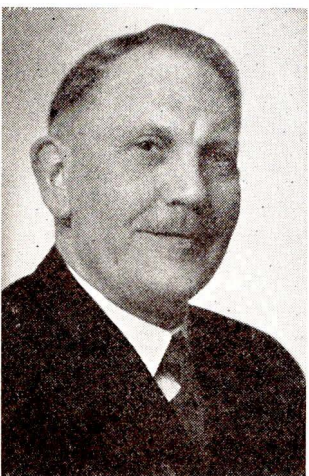
Bladets redaktører gennem tiderne



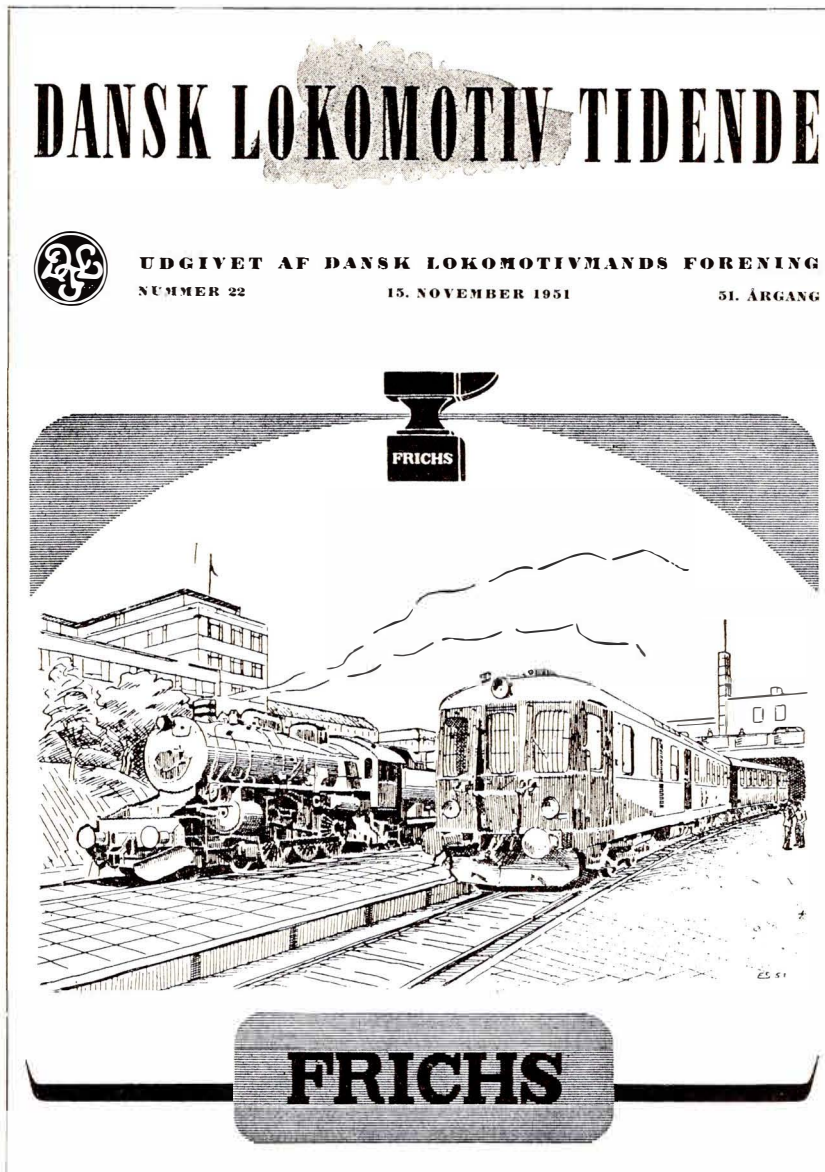
L. Mauritzen.
1901—1908.



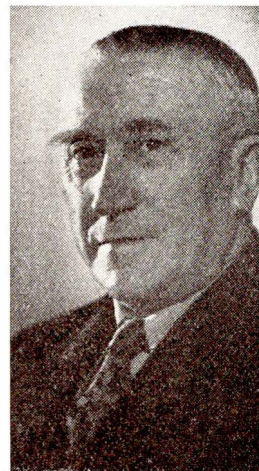
H. P. Hansen.
1908—1914.



E. Kuhn.
1935—1948.



C. M. Christensen.
1914—1935.



Soph. Jensen.
1935—1947.



E. Greve Petersen.
1947—.



Aage Hansen.
1949—.



S. Suneson.
1948—1949.

Indtil foreningens ordinære kongres i 1935 var redaktørstillingen selvstændig og en post, der besattes ved valg på delegeretmøder eller kongresser. Af sådanne redaktører har bladet haft tre, nemlig *L. Mauritzen*, *H. P. Hansen* og *C. M. Christensen*. Efter denne kongres's beslutning og med bladet den 5. juni s. å. overgik redaktionen til foreningens formand og sekretær med førstnævnte som ansvarshavende. Denne form var på det tidspunkt almindeligt kendt indenfor fagorganisationerne og havde iøvrigt været foreslået indenfor vor forening flere gange. Første gang vi træffer på et forslag herom er på delegeretmødet den 25. april 1914, hvor det fremsættes af *M. Mortensen* og *Rich. Lillie*, men først 21 år efter bliver det altså en realitet.

Det er allerede fortalt andetsteds, at bladets stifter var *lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia*. Ham alene skylder vi takken for, at vor forening dengang fik sit eget fagorgan. Med ildhu gik han i brechen for gennemførelse af denne opgave, der på det tidspunkt var forbundet med mange vanskeligheder. Både inde og ude fra mødte han modstand, og hans impulsive og energiske fremgangsmåde i tale og skrift blev ofte misforstået og bragte ham megen modgang. Det var et uhyre vanskeligt job at skulle redigere det nye blad, skabe det en position på en tid, hvor tanken om at samle alle lokomotivmænd i een organisation endnu ikke havde vundet ubetinget tilslutning hos alle indenfor denne kategori, og hvor der også fra anden side gjordes alt for at splitte det allerede samlede. Men Mauritzens urokkelige tro sejrede. I sit firesidede blad fremsatte han sine synspunkter, der efterhånden vandt indpas hos de tvivlende og hos selv de værste modstandere.

I de første år måtte bladet føre en energisk kamp mod de stadige angreb på foreningen, men lige fra begyndelsen tog det del i ledelsens arbejde med at skabe bedre forhold for medlemmerne. Ved bladets start påbegyndtes forarbejdet med lønloven af 1903, og i dette havde DLT en betydelig andel og bragte i den anledning et større antal artikler. Foruden det faglige tog Mauritzen lidt efter lidt også fat på at bringe tekniske meddelelser illustreret ved fotografier eller stregtegninger.

L. Mauritzen arbejdede med energi i foreningens og bladets interesse, men det mærkedes kendeligt, at han i de sidste år, han levede, var blevet træt. Udsendelsen af bladet blev mere og mere uregelmæssig, og med januarnummeret 1908 ophørte det helt at udkomme. Den 17. marts s. å. afgang *Mauritzen* ved døden, og bladet udsendtes først igen den 15. april, denne gang redigeret af den daværende *lokomotivfører H. P. Hansen, Korsør*, der

på den forudliggende generalforsamling den 30. marts var blevet valgt til redaktør.

Der fulgte nu en ny tid for bladet. *H. P. Hansen* gik ikke lige så stærkt op i det organisationsmæssige. Det stof, der hidrørte herfra, blev i hans redaktørtid i stor udstrækning leveret fra anden side. På det tidspunkt han trådte til, var der påny lønkampagne, men de i den forbindelse fremkomne artikler leveredes bl. a. af *lokomotivførerne M. Mortensen* og *C. M. Christensen*, der iøvrigt begge var opstillet som kandidater til redaktørstillingen på den generalforsamling, hvor *H. P. Hansen* valgtes. De samme to tager i pågældende tidspunkt gennem bladet stærk del i den vedvarende diskussion om *D. L.* og *L. F.s* eksistensberettigelse og selvstændighed, som de forsvarer på det varmeste.

H. P. Hansen interesserede sig mere for det tekniske, og udvidede da også, i den tid han beklædte redaktørposten, dette stof betydeligt. Hans noget særprægede væsen og stive form passede dog ikke rigtigt den store part af medlemmerne, og den popularitet, bladet skulle opnå gennem redaktøren, havde han vanskeligt ved at gennemføre. På delegeretmødet den 24. april 1914 trak han sig tilbage og afløstes af foreningens sekretær, *lokomotivfører C. M. Christensen*.

Under *C. M. Christensen's* lange redaktørvirksomhed gennemgik bladet væsentlige forandringer, der kom en ny tone frem. *C. M.* havde en enestående arbejdsevne, var usnoppet og frisk i hele sin optræden, og det genspejlede sig i hans artikler. Til tider kunne han være skarp i tonen såvel overfor medlemmerne som overfor administrationen. Der skjultes ingenting, tværtimod, hvad der lå redaktøren på sinde, skulle frem, hvad enten det faldt i god jord det ene eller andet sted. Hans selvstændighed gav ham frihed overfor valget af stoffet, men selv om det må erkendes, at bladet derigennem blev mere levende, kan det ikke nægtes, at det af og til hændte, redaktørens artikler krydsede de veje, organisationens formand var inde på, og derfor virkede imod foreningens interesser.

Foruden redaktørposten beklædte *C. M. Christensen* andre betydelige hverv indenfor foreningen, og skønt det ligger uden for det, der omfatter vort fagorgan, har hans fortjenstfulde indsats været af så stor betydning, at vi i forbindelse med jubilæet bør nævne andet og mere end hans arbejde som redaktør. Lige siden sin ungdom var han besjælet af lysten til at virke for sin stand og sine kammerater. Allerede den 23. marts 1900 — altså året efter organisationens stiftelse — valgtes han ind i hovedbestyrelsen. I 1903 måtte han efter at være forflyttet til Esbjerg træde ud af ledelsen,

fordi lovene stillede krav om, at hovedbestyrelsens medlemmer skulle være bosiddende i København. I marts 1906 vendte han atter tilbage, men holdt kun stillingen til året efter. Fra 1907 til 1912 beklædte han posten som afdelingsformand for lokomotivførere og lokomotivfyrbødere på København G., men nedlagde dette hverv, da han den 12. april sidstnævnte år påny. valgtes ind i hovedbestyrelsen og betroedes hvervet som sekretær. Indtil efteråret 1921 bestred C. M. både sekretær- og redaktørposten, og sidstnævnte varetog han altså i 21 år til kongressen 1935, hvor han af helbreds-hensyn måtte trække sig tilbage.

Med iver, omhu og stor kærlighed til bladet satte C. M. Christensen et særligt præg på *Dansk Lokomotiv Tidende*.

Efter kongressen i 1935 lægges — som tidligere nævnt — bladet ind under formandens og sekretærens ledelse.

Det mærkes snart, at de to, der nu beklæder redaktørstillingerne, er erfarne og indsigtfulde mænd, for hvem ungdommen og tiden derefter ligeledes har været helliget organisationens interesser. *Soph. Jensen* som formand og den ansvarshavende og *Emil Kuhn* som skribenten, indpasser hurtigt arbejdet med bladet i deres i forvejen stærkt optagne tid. Ved deres gensidige forståelse af arbejdets rette fordeling fører de ikke alene DLT frem til et endnu højere stade, men de fastslår tillige den nye form, hvorunder bladet nu ledes, som værende tilfredsstillende og gavnlige for organisationen og medlemmerne. I det ydre skete der ikke store forandringer, men bladets indhold skiftede alligevel karakter. Artiklerne følger linien i ledelsens daglige arbejde, og selv om den skarpe og spidse pen stadigt lader sig repræsentere og til tider røber en vis lighed med C. M.s, bliver der trods alt en anden tone i bladet. *E. Kuhn's* temperamentsfulde sind, der på mange områder tangerede forgængerens i embedet, afbalanceredes af *Soph. Jensen's* mere besindige natur. Denne kombination af to hver på sit område dygtige mænd gav bladet en særlig farve og kvalitet. Også deres annaler fortæller om mange års fortjenstfuld indsats for bedring af kårerne for deres kammerater indenfor DLF.

På kongressen i 1947 trak *Soph. Jensen* sig tilbage efter 33 års virke i foreningens hovedledelse, heraf 18 år som formand og 12 år som redaktør. *Emil Kuhn* havde indtil sin død den 21. maj 1948 været i organisationens tjeneste siden 1918, som sekretær siden 1925 og som redaktør i 13 år.

Efter 1948 har *lokomotivfører S. Suneson* i en periode beklædt redaktørstillingen.

Bladets format og udseende

Det første nummer af DLT og de to følgende årgange var beskedne i udførelsen, men i format større end det nuværende. Bladet udkom dengang med fire sider uden omslag og uden særlig illustration af hovedet. Den tekniske side af bladets udførelse ofrede man ikke megen tid på. Dette at skaffe et fagorgan var den første opgave, udstyret måtte komme i anden omgang, når tiden og økonomien tillod det og de første startvanskeligheder var overstået.

Allerede med nytårsnummeret i 1903 ændredes formatet til en noget mindre størrelse, der i det væsentligste svarede til den nuværende, blot en kende lavere. Bladet gik samtidig ind i sin fjerde årgang, idet Mauritzen havde benyttet årsskiftet 1901—1902 til at skifte fra årgang 1 til årgang 2. Den første »årgang« fik således kun en varighed af 1½ måned med tre numre. Hermed årsagen til, at vi i jubilæumsåret skriver 51. årgang på bladet. Med formatændringen fik bladet samtidig gult omslag, en foranstaltning, der antagelig skyldtes et ønske om at indføre annoncer til styrkelse af økonomien. Også hovedet blev udskiftet ved denne lejlighed og nu illustreret med to C-maskiner foran en globus, hvilket formentlig skulle symbolisere banernes sammenknytning af landene og deres udbredelse over jordkloden.

Medens det gule omslag fik en kort levetid — det faldt bort i juli måned 1907 — forblev hovedet uforandret til den 1. februar 1911, hvor C-maskinerne udskiftedes med to P-maskiner, som imidlertid allerede blev kasseret i juni måned 1913 sammen med hele hovedet. Det blev fra 1. juli s. å. erstattet af en tegning med en enkelt R-maskine. Det nye hoved var betydeligt større end det gamle og optog næsten halvdelen af forsiden. Samtidig fik bladet igen farvet omslag, denne gang blå — maskinafdelingens farve — som har fulgt bladet siden.

I løbet af knapt 12 år vekslede bladets udseende altså ikke så få gange. En naturlig følge af redaktørernes trang til at lade bladets udseende blive så tidssvarende som overhovedet muligt. Med de skiftende maskintyper har det været meningen, at der i bladets hoved altid skulle være den sidste eller i hvert fald den største lokomotivtype, der i øjeblikket fandtes ved Statsbanerne. Men med R-maskinen i det store hoved til den lille krop gik det ikke ret længe. Den 1. februar 1914 måtte man af hensyn til annonceindtægten af forsiden forandre omslagshovedet til kun at bære bladets navn, i lighed med det først nummer, Mau-

Dansk Lokomotivtidende.

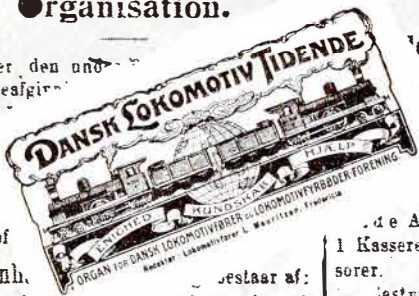
Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 1.	15. November 1901.	1. Aargang.
--------	--------------------	-------------

Foreningens fremtidige Organisation. Kallundborg Afdeling

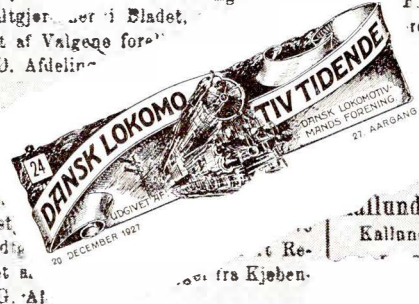
Efter den under Stemmeafgørelse af den indledende styrelsespektakulære tages af



Kjøbenhavn. Kjøbenhavn. Formanden vælger 1 Kasserer, 1 Repræsentant, 6 Delegerede samt 2 Bestyrelsens Sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra



Kjøbenhavn. Kjøbenhavn. Bestyrelsen sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra



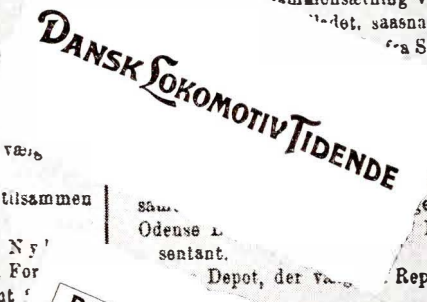
Kjøbenhavn. Kjøbenhavn. Bestyrelsen sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra

Kallundborg Afdeling består af: Kallundborg Depot, der vælger 1 Repræsentant, 1 Underafdeling, der omfatter Ostbanens Depot og vælger 1 Repræsentant, samt alle Medlemmer under 18 Aar. Kallundborg Afdeling vælger 1 Formand, 1 Kasserer, 3 Delegerede samt 2 Revisorer. Bestyrelsens Sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra



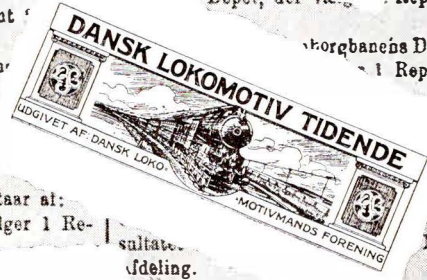
Kallundborg Afdeling består af: Kallundborg Depot, der vælger 1 Repræsentant, 1 Underafdeling, der omfatter Ostbanens Depot og vælger 1 Repræsentant, samt alle Medlemmer under 18 Aar. Kallundborg Afdeling vælger 1 Formand, 1 Kasserer, 3 Delegerede samt 2 Revisorer. Bestyrelsens Sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra

F. Afdeling består af: F. og Orehoved Depot, der vælger 1 Repræsentant, 1 Underafdeling, der omfatter Læsø og Læsø Sund Depot, der vælger 1 Repræsentant. Læsø og Læsø Sunds Depot, der tilsammen vælger 1 Repræsentant, samt alle Medlemmer under 18 Aar. F. Afdeling vælger 1 Formand, 1 Kasserer, 3 Delegerede samt 2 Revisorer. Bestyrelsens Sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra



F. Afdeling består af: F. og Orehoved Depot, der vælger 1 Repræsentant, 1 Underafdeling, der omfatter Læsø og Læsø Sund Depot, der vælger 1 Repræsentant. Læsø og Læsø Sunds Depot, der tilsammen vælger 1 Repræsentant, samt alle Medlemmer under 18 Aar. F. Afdeling vælger 1 Formand, 1 Kasserer, 3 Delegerede samt 2 Revisorer. Bestyrelsens Sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra

Kallundborg Afdeling består af: Kallundborg Depot, der vælger 1 Repræsentant, 1 Underafdeling, der omfatter Ostbanens Depot og vælger 1 Repræsentant, samt alle Medlemmer under 18 Aar. Kallundborg Afdeling vælger 1 Formand, 1 Kasserer, 3 Delegerede samt 2 Revisorer. Bestyrelsens Sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra



Kallundborg Afdeling består af: Kallundborg Depot, der vælger 1 Repræsentant, 1 Underafdeling, der omfatter Ostbanens Depot og vælger 1 Repræsentant, samt alle Medlemmer under 18 Aar. Kallundborg Afdeling vælger 1 Formand, 1 Kasserer, 3 Delegerede samt 2 Revisorer. Bestyrelsens Sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra

Helsingør Afdeling består af: Helsingør, Hillerød og Frederiksværks banens Depoter, der tilsammen vælger 1 Formand, 1 Kasserer, 1 Repræsentant, 3 Delegerede samt 2 Revisorer. Bestyrelsens Sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra

Struer Afdeling består af: Struer Depot, der vælger 1 Repræsentant, samt af en Underafdeling, der omfatter Glyngøre, Skive og Nykjøbing M. Depoter, der tilsammen vælger 1 Repræsentant. Samtlige Medlemmer under 18 Aar. Struer Afdeling vælger 1 Formand, 1 Kasserer, 3 Delegerede samt 2 Revisorer. Bestyrelsens Sammensætning vil blive bekendtgjort her i Bladet, saasnart Resultatet af Valgene foreligger fra

ritzen udsendte, dog med anvendelse af en anden og smukkere skrift. Hovedet på titelbladet blev mindre, men man bibeholdt tegningen af litra R.

Den 1. september 1915 måtte man påny foretage en ændring, denne gang dog ikke af tekniske eller traditionsbundne årsager, men fordi delegeretmødet den 24. april havde besluttet at sætte nye love i kraft fra den 1. juli s. å. og samtidig ændre foreningens navn fra »*Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening*« til »*Dansk Lokomotivmands Forening*«.

Når bortses fra dette navneskifte, hengik der nu 11 år, hvor bladets udseende forblev uforandret. Med det første nummer i 1925 optræder det atter med et lokomotiv som illustration på omslaget. Traditionen med maskintyperne følges dog ikke mere, idet tegningen på omslaget nu indebærer et frembrusende tog forspændt en maskine uden nærmere tilknytning til Statsbanernes maskintyper, medens R-maskinen bevares på det hvide blad.

Fra 1903 til 1. januar 1928 bevarede man den samme størrelse af bladet, der — som tidligere nævnt — svarede nogenlunde til den nuværende. I 1928 valgte redaktionen et format, der i højde og bredde var en mellemting mellem det første nummer i 1901 og det internationale A 4 standardformat, som DLT i dag fremtræder i.

Denne udvidelse af formatet krævede nye klicheer af hoved på omslag og titelblad, og man benyttede lejligheden til atter at fremstille andre tegninger. Det er nu helt slut med at benytte en af Statsbanernes lokomotivtyper. R-maskinen på den hvide side afløses af et tog i lighed med det, der hidtil havde været anvendt på forsiden, men set fra en anden vinkel. Toget på forsiden forandres kun lidt, men befinder sig nu i et andet landskab, der til begge sider afgrænses af to kraftige søjler med foreningens monogram. Søjlerne bærer bladets navn, der i forhold til det øvrige i tegningen er holdt i forholdsvis små bogstaver.

Da den nuværende redaktion indførte A 4 formatet, fandt der ligeledes en »ansigtsløftning« sted. Denne gang dog ikke alene for omslag og titelblad, men også for de øvrige sider. Nødvendigheden af at foretage en ændring havde længe været på tale, og det var derfor naturligt at vælge jubilæumsåret som overgangstidspunktet, og da hele årgangen skal kunne indbindes samlet, måtte det blive årets første nummer, der trådte frem i den nye skikkelse og ikke jubilæumsnummeret.

I modsætning til den omslagstegning, der altså sidste gang prydede bladet i december-nummeret 1950, er den nye illustration i en lettere streg, og

titlen træder tydeligere frem uden at »drukne« i de meget ofte kraftige annoncetekster. Foreningens monogram, der med angivelse af bladets udgiver, nummer, dato og årgang danner hovedets nederste del, er i nøje samklang med den øverste del (titlen), og de giver i fællesskab en ren og tidssvarende forside. Også moderniseringen af tekstsiderne er efter tidens fordringer til et blads udseende.

Medarbejdere

Et af de afsnit i et fagblads tilværelse, som må siges at være vanskeligt at opretholde, ikke mindst fordi det er så stærkt betinget af bladets økonomiske stilling, er tilknytning til medarbejdere. Skal et blad være alsidigt i sit indhold, hvilket ikke alene vil sige, at det bringer artikler af varierende art, men også afvigende i sprogets brug, skal der være andre end redaktøren, der leverer stof. Hertil kræves imidlertid en honorarkonto, som et blad af DLT's beskaffenhed ikke formår at stille til disposition. Kun i meget få tilfælde kan redaktionen knytte en anden medarbejder til bladet end den tekniske. Denne har til gengæld været med lige siden bladets barndom som en naturlig følge af de skiftende redaktørers trang til at holde medlemmerne a jour med udviklingen indenfor deres arbejdsfelt.

Den første tekniske medarbejder kom til bladet efter redaktørskiftet i 1908. Det var den daværende *lokomotivfører Otto Bendixen*, der indtil 1925 varetog denne opgave. På samme tid havde bladet også en faglig medarbejder, nemlig *lokomotivfører H. Ohlsen*, der virkede fra 1908 til 1915.

I 1926 påtog *lokomotivfører F. Spøer* sig opgaven med at skaffe det tekniske stof, og lige indtil sin afgang fra tjenesten i 1945 var han bladet en god og trofast støtte. Umiddelbart før den sidste verdenskrig medvirkede cand. mag. *C. E. Andersen* ved bladet og skrev i den periode bl. a. en serie artikler om udenlandske strømliniede damplokomotiver. I 1950 kom Andersen tilbage og har siden gennem bladets spalter fortalt om udviklingen indenfor de forskellige driftsformer i de forskellige lande.

En hidtil ukendt form for medarbejderskab indenfor *Dansk Lokomotiv Tidende* dukkede op i oktober 1947. Det var nuværende *lokomotivfører P. Schädler-Nielsen*, der præsenterede bladets læsere for en tegneserie, hvori optræder to gemytlige lokomotivmænd »*lokomotivfører Jensen* og *lokomotivfyrbøder Olsen*«. Ved sin nøjagtighed i tegningernes udførelse og sine mange morsomme ideer, har tegneren sammen med Jensen og Olsen efterhånden opnået stor popularitet.

Damplokomotivet gennem hundrede år inden for Statsbanernes nuværende område

Af kontorchef J. P. A. Andersen,
Maskinkontoret

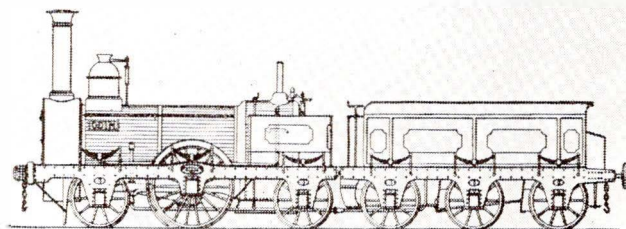


Fig. 1: Lokomotivet »Odin« (1847).

Det er som bekendt godt hundrede år siden, at den første jernbane i det egentlige Danmark blev åbnet for driften, nemlig strækningen København—Roskilde. Samtidig holdt damplokomotivet sit indtog her i landet.

De til denne bane leverede lokomotiver, 5 ialt (dog kun 4 tendere) var byggede i England og var af typen 1-A-1 der dengang var den almindelige lokomotivtype til strækninger med ikke for store stigninger og fortrinsvis til persontog. Det første af de til banen leverede lokomotiver, der efter engelsk skik og brug havde navne, var det bekendte »Odin«, hvoraf Statsbanerne ejer en model i 1:10 størrelse, en model, hvis udførelse kostede betydeligt besvær, da man kun havde ret ufuldstændige opgivelser angående detaljer. »Odin« (fig. 1) havde et kedeltryk på 5 atm. og vejede ca. 20 t, hvoraf ca. 12,5 t på drivhjul-sættet. Tenderen vejede inkl. kul og vand ca. 15 t. Som det ses af fig. 1 havde det udvendige rammeplader og indvendige cylindre; der var intet førerhus, idet man dengang frygtede for, at lokomotivpersonalet ikke kunne holde sig tilstrækkeligt opmærksomme, hvis de blev beskyttede for stærkt mod vind og vejr, en opfattelse som dog efterhånden ændredes. Af særlige ejendommeligheder kunne f. eks. bemærkes vand-

påsætningen; denne kunne kun ske under kørsel, idet fødepumpen blev trukket fra krydshovedet og altså ikke virkede, når maskinen stod stille.

»Odin« og dets 4 søskende krævede mange reparationer, og de blev forholdsvis hurtigt kassable. Af disse 5 maskiner blev der imidlertid i midten af 60'erne fremstillet 3 andre maskiner, dog med nye kedler, og disse maskiner kørte i en år-række.

Til Roskilde—Korsørbanen, der åbnedes i 1856, leveredes 10 nye, ligeledes treakslede lokomotiver, der alle var af den såkaldte »Crampton«-type, men iøvrigt en del forskellige. Lokomotivtypen var opkaldt efter opfinderen, englænderen Crampton, og var kendetegnet ved,

at drivhjulakslen lå bag fyrkas-sen; hjulanordningen var altså 2 - A; herved opnåedes at drivhjulene kunne gøres meget store, uden at kedlen derved måtte lægges for højt, hvad man dengang anså for uheldigt. De store drivhjul, ofte op mod 2½ m, bevirkede, at lokomotivet kunne køre relativt hurtigt, uden at stempelhastigheden blev for stor.

»Crampton«-lokomotiverne var kendt som gode løbere og typen holdt sig omtrent op imod århundredskiftet i Frankrig og England.

Ved en række prøvekørsler i Frankrig omkring 1890 opnåedes en hastighed på 144 km pr. time; men lokomotiver af denne type havde naturligvis kun en ringe trækkeevne.

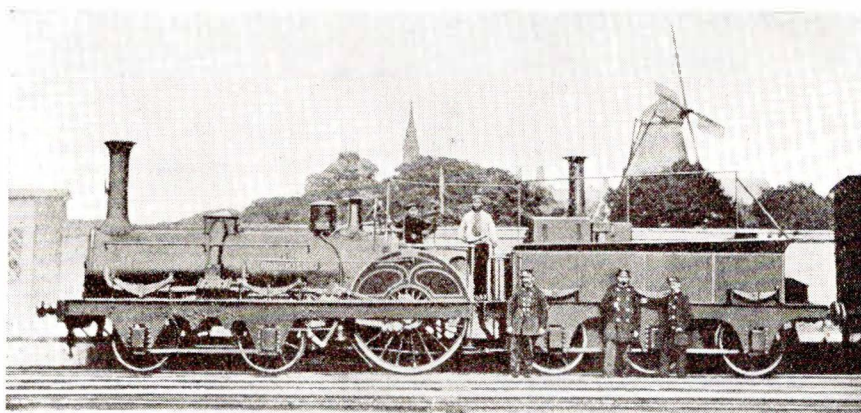


Fig. 2: Lokomotivet »Roeskilde« (1856).

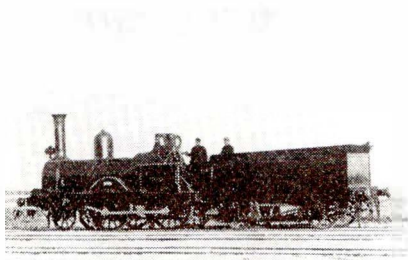


Fig. 3: »Canada«-lokomotiv til Aarhus—Randers-banen (1862).

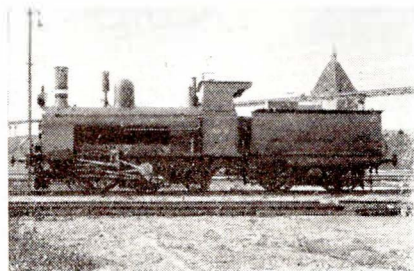


Fig. 8: Moderniseret lokomotiv litra J (1921—1927).

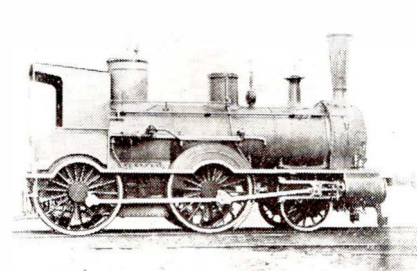


Fig. 9: Sjællandsk persontogslokomotiv litra Es, bygget 1871 af Burmeister & Wain.

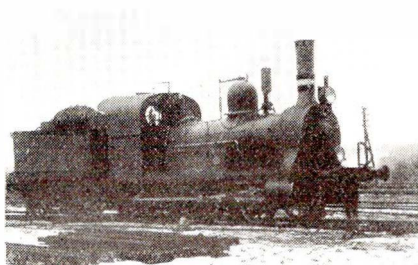


Fig. 4: Persontogs-lokomotiv litra B til jyske baner (1868—1869).

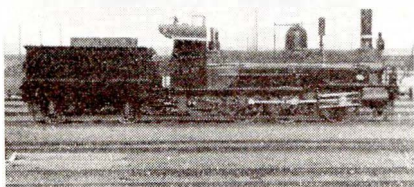


Fig. 5: Godstogs-lokomotiv litra E til jyske baner (1868—1869).

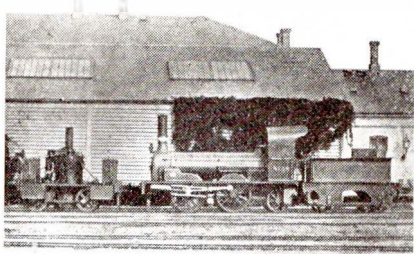


Fig. 6: Jyske lokomotiver litra O og H (ca. 1869).

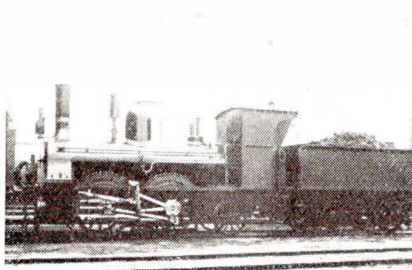


Fig. 7: Lokomotiv litra J af byggeserien fra 1886.

Fig. 2 viser Roskilde-Korsørbanens lokomotiv »Roeskilde«, der vejede ca. 29 t; tenderen vejede ca. 20 t med kul og vand. »Skorstenen« på tenderen var et emror; en del af spildedampen fra lokomotivet blev nemlig ledet hen i tendervandet, der saledes blev forvarmet. Maskinerne havde dels en fodepumpe drevet af maskineriet, dels en særlig dampfodepumpe anbragt ved siden af kedlen; ved disse maskiner kunne der altså sættes vand på kedlen også under ophold på stationerne. Også af dette lokomotiv ejer Statsbanerne en model.

I 1862 blev den første jernbane i Norrejylland abnet for driften; det var strækningen fra Aarhus over Langaa til Randers. Hertil blev leveret et antal lokomotiver af typen 1-B, altså med 2 koblede aksler. Til de jyske (og fynske) strækninger blev der iøvrigt aldrig bestilt lokomotiver med et enkelt drivhjulspår, dels af hensyn til de større stigninger, dels det i visse tilfælde meget lette spor, som ikke tillod ret stort tryk på den enkelte aksel.

1-B-maskinerne (fig. 3) til Aarhus-Randers-banen var bygget i England i den bekendte lokomotivfabrik Canada Works (i nærheden af Liverpool), hvorfor maskinerne kom til at hedde Canada-maskinerne; deres (senere) litrabetegnelse var A, men de var altså ikke identiske med de A-maskiner, som vi endnu har nogle få af Canada-maskinerne var gode maskiner og meget let løbende. De var forsynede med begyndelsen til et førerhus, idet der foran førerpladsen var anbragt en skærm med 2 ruder i, omtrent svarende til forvæggen i et almindeligt førerhus.

Canada-maskinerne vejede ca. 25 t, deraf ca. 17 t på de koblede hjul; tenderen vejede ca. 20 t tjenstfærdig.

I slutningen af 1860'erne fuldførtes de store jyske baneanlæg Vamdrup—Frederica—Aarhus og Randers—Aalborg. Hertil skulle naturligvis benyttes et stort antal lokomotiver og i 1868—1869 leveredes de endnu af ældre lokomotivmænd kendte 1-B-maskiner, der fik litrabetegnelsen B og 0-C-0-maskinerne litra E (fig. 4 og 5). De var byggede på Robert Stephensons berømte fabrik i Newcastle og hævdede leverandørens ry ved udmærket driftssikkerhed og arbejdsevne gennem ca. 60 år. Ved deres anskaffelse skelnede man altså mellem egentlige persontogslokomotiver og egentlige godstogslokomotiver, selv om de i nogen grad benyttedes i flæng. B-maskinen var en udmærket løber, og dens maksimalhastighed kunne derfor sættes til 90 km/t trods en drivhjulsdiam. på kun 1534 mm. B- og E-maskinerne anvendtes i deres sidste år på de »lette« baner i Jylland. En overgang (så sent som i 1920'erne) benyttedes B-maskinerne til iltoget Vejle—Brande—Herning—Struer, hvor strækningen Herning—Holstebro endnu kun havde de lette 22,5 kg skinner. Både B- og E-maskinerne havde som alle ældre lokomotiver omstyringsstang (i stedet for som på senere lokomotiver styringskrue), og da kedeltrykket efterhånden blev sat op til 10 atm., var det med den uafastede fladglider noget af et kunststykke at »trække styringen op« under kørsel med højt gliderkassetryk uden at fare med hovedet mod forvæggen i førerhuset; men dette kunststykke ud-

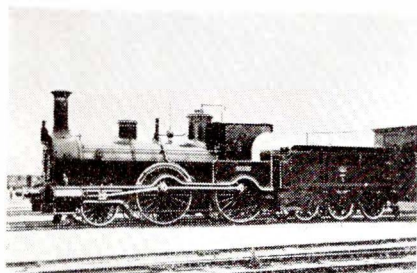


Fig. 10: Sjællandsk persontoglokomotiv litra Ds (1870).

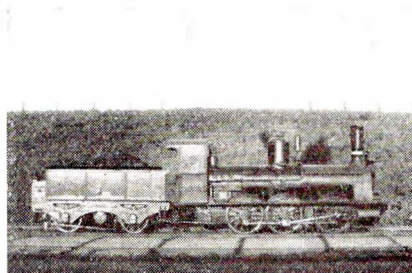


Fig. 11: Jysk godstogslokomotiv litra G af byggeserien fra 1878.

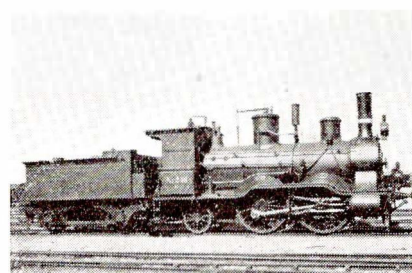


Fig. 12: Sjællandsk lokomotiv litra Cs (ca. 1875).

førte den drevne lokomotivfører med en forbløffende lethed, som man næppe forstår at vurdere helt, hvis man ikke selv har prøvet det.

B-maskinen vejede ca. 24 t, hvoraf ca. 15 t på de koblede hjul, E-maskinen ca. 26 t; tenderne vejede ca. 15 t tjenstfærdig.

Til de jyske strækninger anskaffedes endvidere i 1868—1869 de noget lettere B-1-lokomotiver (litra H), se fig. 6, der desuden viser et ejendommeligt rangerlokomotiv (litra O) med opretstående kedel. Et eksemplar af hver af disse lokomotiver der bærer kælenavnene »Jakob« og »Gamle Ole«, er nu i Jernbanemuseets varetægt.

I begyndelsen af 1870'erne anskaffedes specielt til de jyske baner med let spor (f. eks. Esbjerg—Holstebro, Skanderborg—Skern) en række lette lokomotivtyper, hvoraf særlig J (eller I)-maskinerne (fig. 7) blev bygget i ret stort antal. Typen bevarede indtil vore dage til brug på baner med 22,5 kg skinner, men i moderniseret skikkelse, især med kedel med overheder (fig. 8); disse moderniserede I-maskiner var udmærkede til lette tog og havde et meget lille kulforbrug. Den moderniserede J-maskine fik en vægt på ca. 26 t, tenderen ca. 18 t tjenstfærdig.

Til de store baneanlæg på Sjælland i 1860'erne og 1870'erne anskaffedes især lokomotiver af typen 1-B, men af lidt forskellige dimensioner. Af disse kan særlig fremhæves E-maskinerne, hvoraf 2 blev bygget i 1872 af Burmeister & Wain (fig. 9) og Ds-maskinerne bygget i 1870 i England af det stadig meget ansete firma Beyer, Peacock & Co. (fig. 10). Disse maskiner vejede fra ca. 28 til

ca. 33 t, tenderne fra ca. 19 til ca. 22 t. Kedeltrykket var for de sidste leveringer 9 atm.

Af de i 1870'erne til de jyske baner anskaffede lokomotiver må især bemærkes G-maskinerne, hvoraf de 5 første blev leveret af Maschinenfabrik »Esslingen« (fig. 11). Som det ses, ligner disse maskiner meget de foran nævnte E-maskiner; det var også tilsigtet, idet E-maskinen havde vist sig god og billig både i drift og vedligeholdelse. G-maskinerne fik et kedeltryk på 10 atm. (mod 8½ på E) og enkelte ændringer og småforbedringer i detaljer. Deres vægt var ca. 2 tons højere end E-maskinernes. Disse G-maskiner blev i årenes løb anskaffet i ret stort antal, ialt 74, idet der dog indførtes visse yderligere forbedringer efterhånden. De sidste, der blev anskaffet, blev senere forsynet med overheder. Et ikke ringe antal af disse maskiner er som bekendt endnu i drift.

Af »Esslingen«-maskiner blev der i årene 1875—77 leveret et antal persontogsmaskiner af typen B-1, der (senere) fik litrabetegnelsen CS (fig. 12). Disse maskiner opnåede også en relativ lang levetid, nemlig henimod 60 år.

Staten havde i 1867 overtaget de jysk-fynske baner, men overtog først i 1880 de sjællandske, der indtil da blev drevet af et privat selskab. Det var grunden til, at de 2 landsdele anskaffede lokomotiver hver for sig; men også i 80'erne var lokomotivanskaffelsen adskilt, idet hvert område havde sin ret selvstændige maskinforvaltning. Til de jyske baner blev i 80'erne navnlig anskaffet den bekendte A-maskine, hvoraf enkelte endnu er i drift. A-maskinen (fig. 13) var meget moderne for sin

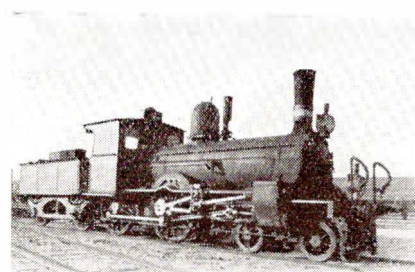


Fig. 13: Jysk person- og iltoglokomotiv litra A (1882—88).

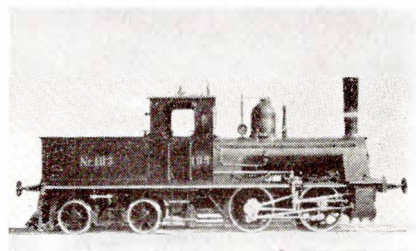


Fig. 14: Tenderlokomotiv litra P til Thybanen (1882).

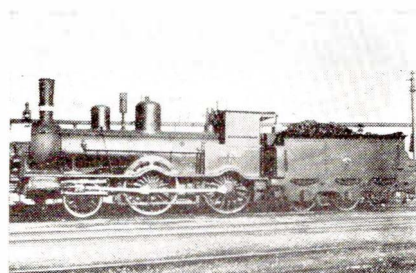


Fig. 15: Sjællandsk persontoglokomotiv litra Fs (1883—1888).

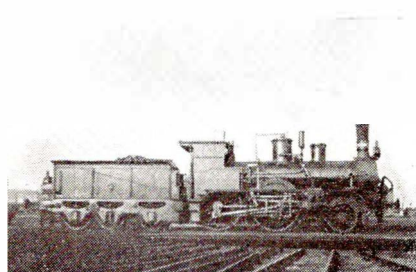


Fig. 16: Sjællandsk person- og iltoglokomotiv litra Ks (1886).

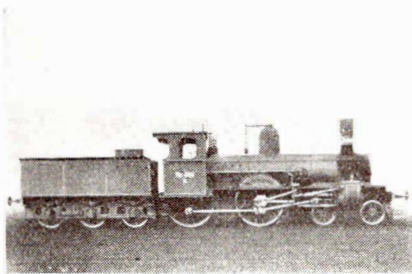


Fig. 17: Person- og iltogsløkomotiv litra K (1894).

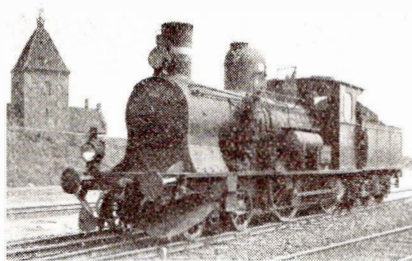


Fig. 18: Person- og iltogsløkomotiv litra C (1903).



Fig. 19: Ombygget K-maskine.

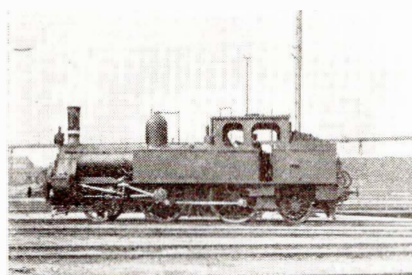


Fig. 20: Tenderløkomotiv litra O (1896—1901).

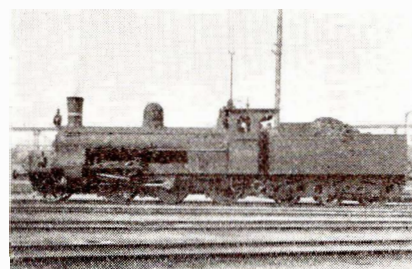


Fig. 21: Godstogslokomotiv litra D (1902 og senere).

tid, idet den var af typen 2-B, hvor de forreste løbehjul var anbragt i en truck; denne lokomotivtype kaldtes i engelsktalende lande for »American«-typen efter den store udbredelse den havde opnået i Amerika. A-maskinerne, der var konstrueret af den senere maskinchef O. Busse, blev bygget i Tyskland, dels hos Borsig i Berlin, dels hos Hartmann i Chemnitz; det var udmærkede persontogsmaskiner, der gjorde god fyldest i person- og iltogstrafiken i Jylland gennem mange år. De fleste af dem blev forsynet med overheder efter den første verdenskrig og blev derved en i brændselsforbrug meget økonomisk maskine til lette persontog. Der anskaffedes ialt 31 af disse maskiner, hvis vægt var ca. 32 t. Mange af de ældre lokomotivmænd vil endnu mindes disse letløbende maskiner, der f. eks. i lette iltog på strækningen Langaa—Struer kunne gennemkøre denne på en tid, der kun var 8—10 min. længere end lyntogenes idag; men det må erkendes, at det krævede en betydelig fortrolighed og føling med maskinen at køre således.

En særegen jysk maskintype fra 80'erne bør endvidere nævnes. Det er tenderlokomotivet litra P, der ligesom A-maskinerne blev konstrueret af Busse. P-maskinen (fig. 14) var bestemt for Thybanen, der var bygget med skinner af en vægt af kun 17,5 kg pr. meter. Maskinen vejede med kul og vand kun ca. 22 tons, hvoraf ca. 12 tons på de 2 koblede hjulsæt.

Til de sjællandske baner byggedes i 80'erne fortsat lokomotiver af typen 1-B, navnlig Fs- og Ks-maskinerne (fig. 15 og 16); Fs-maskinerne, hvoraf de første leveredes af »Esslingen«, lignede meget Ds-

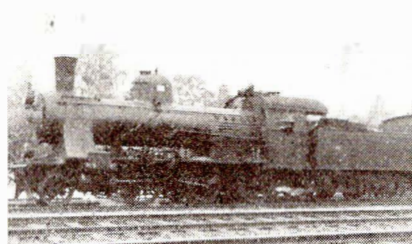


Fig. 22: Ombygget D-maskine.

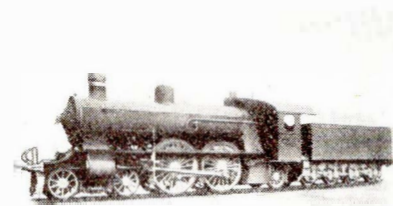


Fig. 23: Iltogsløkomotiv litra P (1907—1911).

maskinerne, men havde noget mindre drivhjul. Ks-maskinen var en forholdsvis tung maskine (ca. 38 t med ca. 26 t adhæsiøsvægt) med 3-akslet tender (øvrige lokomotivers tendere var 2-akslede), der vejede 26 t og havde 10 m³ vand og 3,5 t kul. Ks-maskinen havde stor kedel og store cylindre og var efter sin tid en »stærk« maskine; den var den første statsbanemaskine med Heusingerstyring. Blandt lokomotivpersonalet var den ikke alt for populær, da den som følge af drivhjulets beliggenhed lige under førerhuset kunne have en stødende gang.

I 1892 blev de to maskinforvaltninger for Jylland-Fyn og Sjælland sluttet sammen under ledelse af forannævnte overmaskinmester O. Busse, der fik titlen maskinchef. De efter 1892 anskaffede lokomotivtyper var nu ikke længere specielt jysk-fynske og sjællandske, men blev — med enkelte undtagelser — fælles for hele statsbaneområdet. Under Busses ledelse opstod en række lokomotivtyper, som vil være velkendt af alle lokomotivmænd. Inden for disse lokomotivtyper gennemførte Busse en ret udstrakt normalisering, hvad der naturligvis var af stor betydning i vedligeholdelsesmæssig henseende.

Ved sammenslutningen kom man ud for, at to helt forskellige lokomotivtyper, en jysk og en sjællandsk, fik samme litrabetegnelse inden for det fælles statsbaneområde; dette klaredes ved at føje et j til de jyske maskiners litra og et s til de sjællandske maskiners (f. eks. Kj og Ks).

Den første efter 1892 under Busses ledelse konstruerede maskine var den velkendte og meget udbredte K-maskine (fig. 17) der nærmest kan betegnes som en forstørret ud-



Fig. 24a: Tocylindret iltogslokomotiv litra R (1912—1918).

gave af A-maskinen. Denne af lokomotivmændene velkendte og værdsatte maskine anskaffedes efterhånden i et antal af 100, og det er formentlig ikke nødvendigt at beskrive den nærmere. Alle K-maskinerne blev efterhånden forsynet med overheder. K-maskinen var — og er — som alle lokomotivmænd véd, en fortrinlig maskine; men den udviste et ret stort hjulslid, hvad der dog ikke alene stod i forbindelse med dens konstruktion, men også med daltidens relativt svage spor. Da der efter at de 100 K-maskiner var leverede, stadig var behov for flere lokomotiver af væsentlig samme type, blev der i 1902 konstrueret, hvad man nærmest kan kalde en ændret K-maskine, nemlig C-maskinen (fig. 18); den fik næsten de samme hoveddimensioner som K-maskinen (hedefladen dog en ubetydelighed større), men cylindrene blev anbragt indvendig mellem rammepladerne, og den fik desuden Heusingerstyring med indvendige ekscentriker. C-maskinen fik en væsentlig roligere gang end K-maskinen, navnlig ved højere hastigheder. Også disse maskiner blev senere forsynet med overheder. C-maskinen er aldrig kommet udenfor Sjælland-Falster; dens arbejdsevne i forhold til dens størrelse er sikkert de fleste sjællandske lokomotivmænd bekendt, især fra persontogene på Kalundborgbanen under den 2. verdenskrig.

K- og C-maskinernes vægt er ca. 43 t, hvoraf 26 på driv- og kobbelt-hjul; tenderens vægt er ca. 28 t tjenstfærdig. Som bekendt ombyggedes et stort antal K-maskiner fra midten af 20'erne, således at kedlen blev udvekslelig med C-maskinens, hvorved der opnåedes væsentlige lettelser ved de »store« reparationer

i centralværkstederne. Samtidig med denne ombygning udveksledes cylindrene med nye stempelglidere, hvorved man fjernede de med indførelsen af overhederen opståede vanskeligheder med fladglideren. Fig. 19 viser den ombyggede K-maskine.

Også omkring århundredeskiftet fremkom O-maskinen (fig. 20), der i mange år udelukkende løb på Sjælland, specielt på Nord- og Kystbanen.

Da der blev brug for flere godstogsmaskiner end de tidligere omtalte ialt 74, G-maskiner, blev lige efter 1900 konstrueret en ny og kraftigere maskine, der fik litrabetegnelser D (fig. 21). Ligesom K-maskinen blev den efterhånden anskaffet i et antal af 100, i flere serier og med noget forskellig udseende. Med serien fra 1909 indførtes overhederen ved De danske Statsbaner. D-maskinerne er efterhånden ombyggede, hvorved kedlen er blevet forstørret, og der er endvidere anbragt cylindre med stempelglidere på dem, der ikke havde sådanne cylindre i forvejen. For lokomotivpersonalet har det været en forbedring, at der samtidig blev foretaget en ændring af førerhuset, hvorved pladsen blev væsentlig forbedret i forhold til de oprindelige førerhuse. Fig. 22 viser en ombygget D-maskine.

Indførelsen af de 4-akslede persontogvogne og disses stadig stigende vægt i forhold til pladsantallet nødvendiggjorde efterhånden konstant anvendelse af forspandskørsel til mange af hurtigtogene. Denne »dobbeltkørsel« var naturligvis kostbar, og i 1907 blev der da indført en væsentlig større iltogsmaskine, nemlig den bekendte firecylindrede kom-

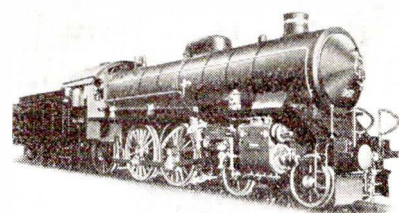


Fig. 24b: Treacylindret iltogslokomotiv litra R (1924).

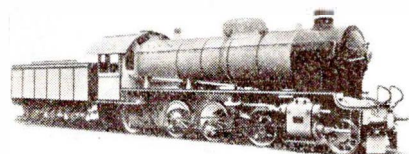


Fig. 25a: Godstogslokomotiv litra H (1923).

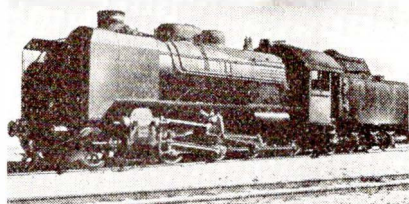


Fig. 25b: Godstogslokomotiv litra H (1941).

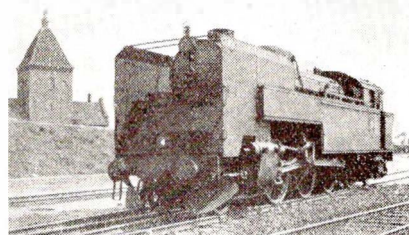


Fig. 26: Persontogs-tenderlokomotiv litra S (1924—28).

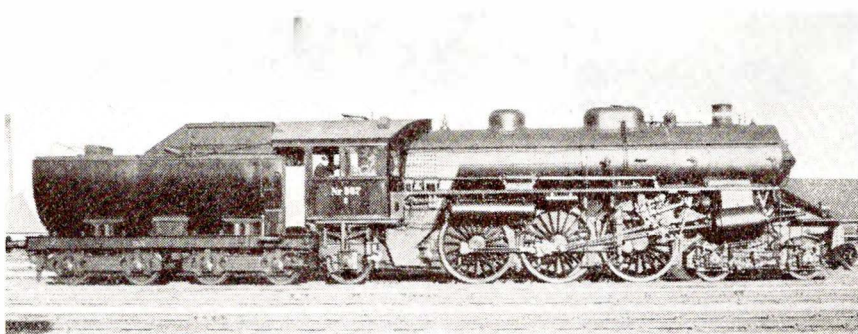


Fig. 27: Iltogslokomotiv litra E (1943—50).



Fig. 28: Ombygget P-maskine litra PR (1943—).

poundmaskine litra P (fig. 23). Denne maskine, der vejede 68 tons mod K-maskinens 43, var i stand til alene at fremføre alle de tog, der hidtil havde krævet 2 maskiner. P-maskinen var ikke oprindeligt udstyret med overheder (men med stempelglidere); det fik den først senere, hvorved dens brændselsøkonomi blev væsentlig forbedret, uagtet at den som compoundmaskine havde et relativt lavere forbrug end de hidtil anvendte rene »højtryks« maskiner. P-maskinen var (og er stadig) den udprægede iltogsmaskine, og det er næppe nødvendigt over for lokomotivmænd at gå nærmere ind på det arbejde, den har præsteret og stadig kan præstere.

P-maskinen er som bekendt en maskine, der er bedst egnet til strækninger med ikke for store stigninger. Fortrinsvis til den østjyske hovedbane (Fredericia—Aarhus—Aalborg) blev der derfor anskaffet (fra 1912) en ny type, R-maskinen (fig. 24 a og b), der har 3-koblede aksler, altså har større adhæsiønsvægt end P-maskinen (48 t mod 33—38 t for P) og derfor bedre »står fast« på stigningerne. R-maskinerne (vægt ca. 70 t) findes både med 2 og 3 cylindre, ren »højtryk«, idet man ikke mente at

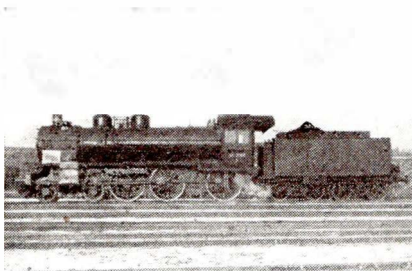


Fig. 29: Persontoglokomotiv litra T (1948).

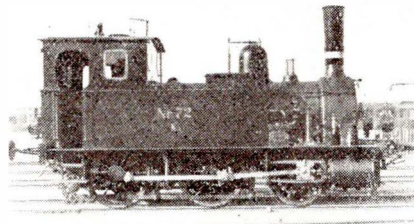


Fig. 30: Rangerlokomotiv litra Kj (bygget 1874, ombygget til rangerloko 1883—85).

opnå særlig stor brændselsbesparelse ved compoundsystemet, når blot overhedningen var tilstrækkelig stor.

R-maskinerne vil være kendt af de jyske lokomotivmænd som en meget alsidig anvendelig maskine. Som bekendt er 5 af dem leveret af A S Frichs i Aarhus, der hermed byggede de første »store« lokomotiver her i landet.

Trods R-maskinens alsidige anvendelighed viste det sig dog ønskeligt at indføre en firekøbet godstogsmaskine, fortrinsvis bestemt til strækningen Fredericia—Aarhus; det var den specielt jyske godstogsmaskine litra H, der på nær de 2 første alle er byggede af Frichs (fig. 25 a og b). H-maskinerne vejer ca. 80 t og kan trække et tog på 800 t på 10 000 (1:100) stigning, hvorved adhæsiønsvægten 68 t udnyttes i temmelig høj grad.

Som afløser fortrinsvis for O- og K-maskinerne på Nord- og Kystbanen fremkom i 1924 det trecylindrede tenderlokomotiv litra S (fig. 26), af hvilken type der efterhånden leveredes ialt 20, de sidste 18 af A/S Frichs. S-maskinens vægt er ca. 98 t tjenstfærdig. De trecylindrede R-maskiner, H-maskinerne og S-maskinerne stemmer

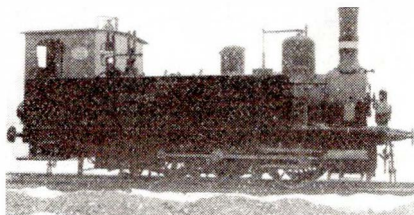


Fig. 31: Rangerlokomotiv litra LS (bygget 1891, ombygget til rangerloko 1907—08).

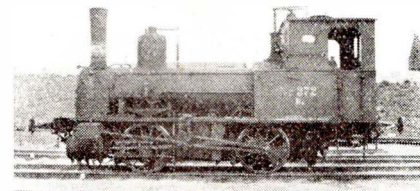


Fig. 32a: Rangerlokomotiv litra HS (1874—1893).

overens i mange detaljer, således at der også inden for de nyere maskiner er tale om en ikke ringe grad af normalisering.

Den næstsiddende lokomotivtype, der er anskaffet til Statsbanerne, er den 4-cylindrede 2-C-1 compoundmaskine litra E, af hvilke de 11 første som bekendt blev købt af de svenske Statsbaner i 1936—37. Disse maskiner var blevet overkomplette ved elektrificeringen af de svenske hovedlinier. Yderligere 25 E-maskiner er senere blevet bygget herhjemme (også af A S Frichs), med en del forbedrende ændringer i forhold til de i Sverige byggede. E-maskinen vejer ca. 88 t, tenderen ca. 55 t. Fig. 27 viser en af de her i landet byggede maskiner.

E-maskinernes tilkomst medførte, at der blev mindre brug for P-maskinerne i den trafik, hvortil de særlig egnede sig, nemlig den egentlige iltogstrafik. Der er derfor, samtidig med nødvendigheden af en omfattende kedelreparation, foretaget en ombygning af et antal P-maskiner til 3-koblede lokomotiver, hvormed den ombyggede maskine blev mere alsidig anvendelig. For at den endvidere kunne køre på det størst mulige antal strækninger, blev det nødvendigt at give den et løbehjulssæt under førerhuset, hvorved det maksimale akseltryk kunne holdes på højst 16 t. Denne lokomotivtype, der foreløbig er den sidste i Statsbanernes historie, fik betegnelsen PR, der dels hentyder til dens herkomst, dels til dens anvendelighed som R-maskine (fig. 28). Bagkedlen er den samme som anvendes til R- og H-maskinerne. De hidtil til PR ombyggede maskiner har fuldt ud svaret til de forventninger, man har stillet

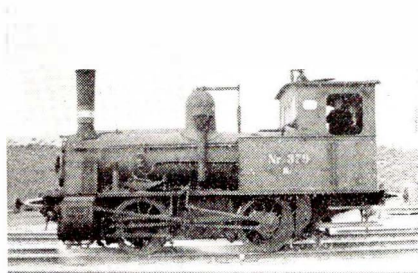


Fig. 32b: Rangerlokomotiv litra HS (ca. 1900).

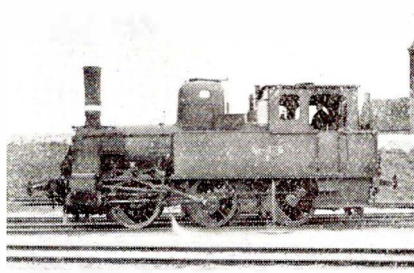


Fig. 33: Rangerlokomotiv litra F (ca. 1900 og senere).

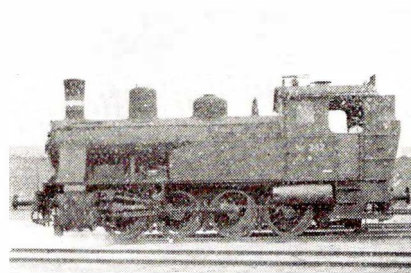


Fig. 34: Rangerlokomotiv litra Q (1930 og senere).

til dem; men det kan vist ikke nægtes, at mange lokomotivmænd finder ombygningen af P-maskinen som et æstetisk tilbageskridt.

For fuldstændigheds skyld bør tilføjes, at Statsbanerne har endnu en type af størrelse omtrent som R-maskinerne, nemlig litra T (fig. 29), der kun haves i 3 eksemplarer, lokomotiver, som i utjenstedygtig stand var efterladt her i landet efter besættelsen, og som blev repareret i Centralværkstedet, København.

I det foregående er hidtil udelukkende talt om lokomotiver til strækningstjeneste; men der findes jo en ret stor side af jernbanevirksomheden, som hedder rangering. Til brug for denne findes der som bekendt særlige rangerlokomotivtyper, hvis antal dog nu er begrænset til i det væsentlige 3, nemlig litra Hs, F og Q. For nogle år siden fandtes der et væsentligt større antal, idet man, især i Jylland-Fyn, skaffede sig rangermaskiner ved at ombygge ældre strækninglokomotiver, der var blevet for små til deres egentlige tjeneste, til rangerlokomotiver; tenderen blev kasseret og selve lokomotivet forsynedes med de fornødne kul- og vandkasser.

Et eksempel fra de jyske baner er Kj-maskinen (fig. 30), der hidrører fra en 1874 leveret meget let 1-B togmaskine. Kj-maskinen vejede ca. 21 t. Fra de sjællandske baner kan nævnes Ls-maskinen (fig. 31), der var ombygget fra en 3-koblet godstogsmaskine, leveret i 1891 fra Cockerill i Belgien. Disse rangermaskiner, hvis vægt var ca. 33 t, er udrangeret for 15—20 år siden.

De sjællandske baner begyndte ret tidligt at bygge særlige rangermaskiner, nemlig i 1874; det var den

første Hs-maskine (fig. 32 a); de senere leverede (indtil 1902, hvilket er den sidste Hs-maskine byggedes), var kun ubetydeligt større, men havde et lidt ændret udseende (fig. 32 b; vægten er ca. 24 t, der blev ialt bygget 61 Hs-maskiner.

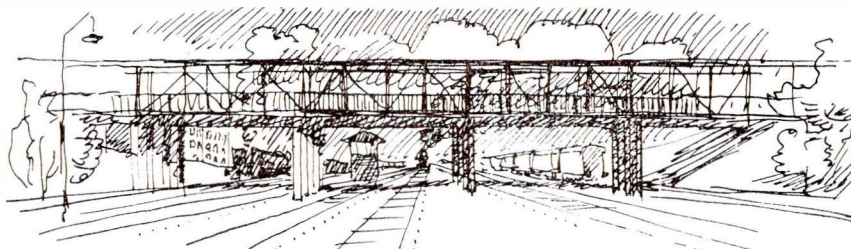
Den almindeligste rangermaskine er F-maskinen (fig. 33), der er anskaffet i et antal af ialt 120; de første i 1898 og de sidste i 1950, hvilket turde være et bevis på denne maskintypes gode egenskaber. F-maskinen vejer ca. 37 t. Fortrinsvis til de større rangerbanegårde er anskaffet et antal 4-koblede rangerlokomotiver litra Q (fig. 34); dets vægt er ca. 56 t.

For kuriositetens skyld skal nævnes rangerlokomotivet litra Ms, der kun anskaffedes i 1 eksemplar og bestemt til rangering i Centralværkstedet i København. Ms-maskinen, populært kaldet »Malle«, blev leveret i 1892 og udrangeret i 1932. vejede kun 14,8 t, var kun 5 m lang over pufferne og havde en akselafstand på 1,8 m.

Det er som bekendt damplokomotivet, der har muliggjort jernbanernes udvikling og store udbredelse hele verden over. I over hundrede år var damplokomotivet ubestridt den altovervejende trækkekraft på banerne. Heri er sket en væsentlig ændring. Navnlig i de sidste ca. 25 år er den elektriske drift trængt frem, særlig i lande med vandkraft og med kul af ringe brændværdi

(brunkul), som ikke kan udnyttes med fordel i et lokomotiv, men vel i et dertil særlig indrettet stationært fyringsanlæg. Også forbrændingsmotoren har gjort et betydeligt indhug på trækkekraftens område, og når det drejer sig om mindre enheder, kan dampmaskinen som oftest ikke klare sig i konkurrencen. De abnormt høje kulpriser efter den 2. verdenskrig har endvidere medført, at det i anskaffelse og også i adskillige tilfælde i vedligeholdelse langt kostbarere diesellokomotiv har kunnet gøre store erobringer ind på de større trækkekraftenheders område, hvor der med normale kulpriser eller blot et rimeligt forhold mellem kul- og olieprisen ikke vil være nogen væsentlig forskel i brændselsudgiften, trods dieselmotorens langt højere evne til at udnytte brændslet økonomisk.

Damplokomotivet er som bekendt søgt aflivet adskillige gange og erklæret for antikveret; men det viser dog stadig en forbavsende livskraft, og der bygges stadig et betydeligt antal damplokomotiver i mange lande. Trods alle påstande om det modsatte vil de større moderne damplokomotiver, hvis kulpriserne atter bliver rimelige, med lethed kunne hævde sig med alle hidtil kendte driftsformer på banerne, hvor ikke særlig forhold gør sig gældende. Der er trods alt ikke udsigter til, at det »gode gammeldags« damplokomotiv er lige ved at forsvinde.



Lidt om varmens væsen og ildens drivende kraft

Af cand. mag. C. E. Andersen

På en jubilæumsdag er det vel på tide at gøre sig refleksioner over nogle af de ting i tilværelsen, som man i dagliglivets travlhed sjældent tænker over. — Når det er et blad som DLT, der jubilerer, efter at bladets sider gennem et halvt århundrede har været helliget livet og virksomheden omkring lokomotiverne, så er det rimeligt, at man også interesserer sig for selve lokomotivernes liv og virksomhed.

Man er vel fra gammel tid vant til at betragte lokomotiverne som maskiner og lægger mest mærke til deres konstruktion og deres korpus. Men de har jo også liv. Det giver sig bl. a. udtryk i, at de er besjælet af en drivende kraft. — Denne undrager sig måske i nogen grad opmærksomheden, fordi den ikke er af materiel natur. Men den drivende kraft er det allervigtigste. Og den er fælles for alle lokomotiverne, hvor forskellige de end er af ydre og alder.

Den drivende kraft udspringer af varmen og ilden. Derfor retter vi på jubilæumsdagen interessen mod selve varmen og ilden, lokomotivernes sjæl og liv.

Det er jo en så velkendt sag, at lokomotiverne drives af ild og varme. Det gælder forøvrigt ikke blot damplokomotiverne, men også diesellokomotiverne, pescaralokomotiverne og gasturbinelokomotiverne, ja endog elektrolokomotiverne; thi selv i de tilfælde, hvor disse sidste får energien tilført fra vandkraftværker, er den egentlige energikilde jo solens ild og varmestråling.

Men hvad er da ild? Hvad er varmestråling, lys og gløden? Hvad er temperatur osv.?

Man er så indlevet i en verden af varme, kraft, arbejde, energi, atomer, hastigheder osv., at man er tilbøjelig til at overse, at der er problemer i tilværelsen, som er meget mere nærliggende og fundamentale end f. eks. problemerne om den mest ideelle nykonstruktion eller den mest økonomiske drivkraftmaskine.

Da man i det 18. århundrede kon-

struerede de første varmekraftmaskiner — det var dels kondensationsmaskiner, dels varmluftmaskiner og dels dampmaskiner — og tog dem i brug først til stationære anlæg, derpå forsøgsvis til biler, og sluttelig til lokomotiver, da vidste man ikke, hvad det var for naturkræfter og fænomener, man tog i tjeneste. Man havde vel nok forskellige forestillinger om naturkræfter. Men man kendte ikke ret meget til ildens eller varmens væsen, endsige til energiens konstans eller virkningsgrad, forbrændingsprocessens natur osv. — Selv atom- og molekylebegrebet, for ikke at tale om stoffernes tilstandsformer (faste, flydende, luftformige), var ukendt. Dette er dog ellers af fundamental betydning for forståelsen af, hvad det er for processer, der foregår i et lokomotiv eller i os selv.

I 1750-erne havde englænderen Black gjort det klart, at temperatur og varme er forskellige ting. Forskellige stoffer ændrer ikke temperatur i samme grad ved tilførsel af ens mængde varme. Selve varmen kunne måles, som om det var et stof. Man antog sædvanligvis varmen for at være et stof, ja, efter nogles mening endog for at være et grundstof, sideordnet med luften, de uforanderlige metaller osv. Ganske vist kunne man ikke veje varmen. Først langt senere blev man klar over, at det principielt var umuligt at veje varmen (NB.: Ikke destomindre har man i indeværende århundrede måttet erkende, at varmen faktisk har masse. Massen af en kalorie er dog så forsvindende ringe, at den ikke har praktisk betydning. 1 kalorie vejer nemlig kun 0,000 000 000 005 g).

I 1798 påviste amerikaneren Benjamin Thompson = grev Rumford, at varmen ikke har uforanderlig mængde, og at varmen ikke kan være et stof, idet man kan fremkalde varme i næsten ubegrænset mængde ved arbejde. Som arsenalingeniør i Bayern havde han gjort forsøg med en kanon, der blev udboret, hvorved drejespånene og kanonen vedblev at blive varm. — Rumford mente, at

varmen er en form for bevægelse af stofpartiklerne. Bevægelserne fremkaldes af arbejdsbevægelsen og står i forhold dertil. Når en hest trækker boreapparatet, så er det forbrændingsvarmen i hestens foder, der i nogen grad genfindes i kanonen. Han drog endog sammenligninger med varmeproduktionen af et lys. — Disse teorier kunne lyde meget morsomt, men formåede ikke at tiltrække sig synderlig opmærksomhed.

Hvor lidt man forstod i det følgende halve århundrede, fremgår måske bedst af det eksempel, at H. C. Ørsted i 1820 ræsonerede således: Når en metaltråd, hvori der går en elektrisk strøm, kan udstråle varme og lys, så kan den måske også udstråle magnetisme. — Han prøvede det og opdagede derved elektromagnetismen, men øjensynlig uden at begribe noget som helst om varme eller stråling.

Modstykket til den tågetænkende, lykkelige og berømte Ørsted var en ung fransk ingeniør ved navn Carnot. Han udsendte i 1824 et lille skrift med titlen: »Om ildens bevægende kraft og maskiner egnede til at udnytte denne kraft«. Denne lille pjece bemærkedes ikke af ret mange; og der er betegnende nok kun bevaret ganske få eksemplarer af den.

Carnot fremhævede, at varmens bevægende kraft står i sammenhæng med dens transport fra et varmere medium mod et koldere, ligesom vandets bevægende kraft hænger sammen med dets fald fra et højere niveau mod et lavere. Han var klar over at en vis varmemængde kun kan udføre et vist arbejde, selv i en fuldkommen kraftmaskine, og at perpetuum mobile derfor er i strid med naturlovene, endvidere at man kan tale om virkningsgrad. Han klarlagde fremdeles, at varmens arbejdssevne begrænses yderligere af forholdet mellem temperaturfaldet og udgangstemperaturen i kraftmaskinerne, og han angav en række eksempler på den teoretisk maksimale virkningsgrad og praktisk opnåede virkningsgrader.

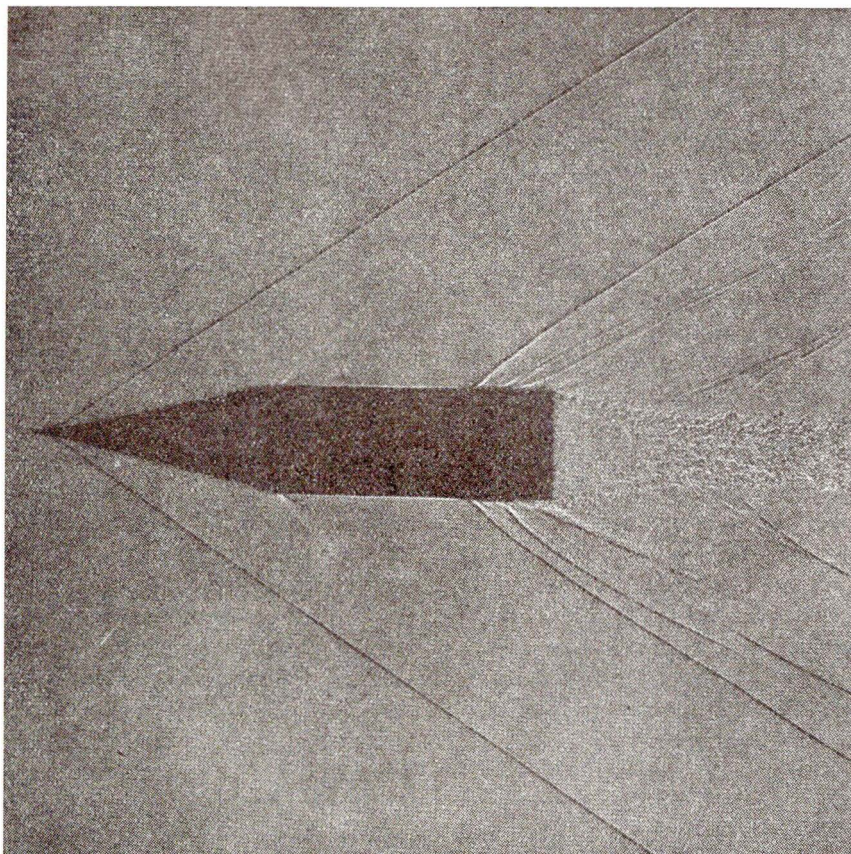
Da han skrev afhandlingen, var han endnu ikke klar over varmens immatrielle natur. Men af nogle senere tilføjede håndskriftnoter, der ved et mirakel er bevaret, fremgår det, at han var på vej til at løse en lang række naturvidenskabelige gåder længe før, andre forstod dem.

Han har således skrevet et sted: »Varmen er resultatet af en bevægelse. Derfor er det ganske naturligt, at den kan frembringes af bevægende kraft, og at den også kan danne denne kraft«. »Hvor der forsvinder bevægende kraft, produceres der varme, og dennes mængde er nøjagtig proportional med den forsvundne mængde bevægende kraft. Omvendt, hvor der forsvinder varme, produceres der bevægende kraft i tilsvarende mængde.«

Af forskellige teoretiske grunde sluttede han, at en kilokalorie svarer til 370 kilogrammeter.

I 1839 mente den franske lokomotivingeniør Marcel Seguin — Frankrigs Stephenson — at finde et forhold mellem varmen og den bevægende kraft og fastholdt princippet om varmens bevarelse i en eller anden form. — I 1842 opstillede den tyske læge Robert Mayer i klar form princippet om ekvivalensen mellem varme og arbejde. Han bestemte eksperimentelt omsætningsforholdet til 1 kilokalorie = 367 kilogrammeter. Tallet var ved et træf omtrent det samme som det, Carnot havde beregnet. Men det var langt fra at være rigtigt. Englænderen Joule bestemte snart tallet på mange måder og med stor nøjagtighed. Det skal være 1 kilokalorie = 427 kilogrammeter. — Samtidig var vor landsmand Colding inde på de samme tanker. — 1847 fremsatte Helmholtz i hel klar form det generaliserede energibegreb, omfattende varme, bevægelsesenergi og arbejde m. m. som sideordnede ting, der kan omdannes indbyrdes, men således at totalmængden er uforandret.

Carnot havde været på vej til den fulde erkendelse heraf. Men han var død i 1832, kun 36 år gammel, uden at nå at blive kendt. Sørgeligt nok, for han var en af århundredets mest skarpsindige og originale tænkere. Selv hans tanker nåede ikke at blive



Varmebevægelserne synliggjort! Projektilet bevæger sig væsentlig hurtigere end luftmolekylerne og fremkalder derfor en luftkompression ved spidsen og luftfortyndinger ved bagenden, samt lufthvirveldannelser. — Luftforandringerne forplanter sig bort på grund af molekylebevægelserne og med en deraf bestemt hastighed, lyd hastigheden. — Det ses umiddelbart af »shockbølgerne«, at de udbreder sig langsommere, end projektilet bevæger sig fremad. Vinklen mellem projektilretningen og shockbølgerne bestemmes af hastighedsforholdet. Ved udmåling af forholdet mellem afstandene fra et vilkårligt punkt på projektilbanen til projektilspidsen henholdsvis til nærmeste punkt på forreste shockbølge, får man forholdet mellem projektilhastigheden og lyd hastigheden, der i dette tilfælde er 1,88, svarende til ca. 640 m pr. sekund.

kendt og at sætte frugt. Da han døde under en koleraepidemi, var hans skrifter blevet brændt, fordi man befrygtede smittefare. Først efter, at hans broder i 1878 havde genpubliceret afhandlingen fra 1824, blev hans tanker almenkendt. Men da havde andre i mellemtiden fundet ud af gåderne omkring varmen og de dertil knyttede kræfter.

I slutningen af 1840-erne fæstnede W. Thomson = lord Kelvin sig ved Carnot's lov, om den maksimale bevægende kraft (energi), der kan fås af 1 kilogram kul, nemlig kullenes brændværdi gange forholdet mellem temperaturfaldet og udgangstemperaturen i kraftmaskinen. Når dette forhold skulle være en brøk, måtte der være en absolut nedre temperaturgrænse. Ved praktiske forsøg be-

stemte han tallet og beregnede deraf det absolutte temperaturnulpunkt, omend med stor unøjagtighed. Nu viste det sig, at det på denne måde fundne tal for det absolutte nulpunkt svarede ret nøje til det, man var kommet til ud fra luftarternes varmeudvidelseskoefficient. Man havde forlængst opdaget, at alle luftarter udvider sig lige stærkt ved ophedning, nemlig med $\frac{1}{267}$ af rumfanget ved 0 grader for hver grad. Ved afkøling skulle man da komme til, at luftarterne må miste deres rumfang fuldstændigt ved $\div 267$ grader Celsius. — Og da man ikke kan tænke sig et mindre rumfang, sluttede Kelvin, at der må være et absolut nulpunkt ved denne temperatur. — Tallet er ganske vist ved senere finmåling bestemt til $\div 273$ grader

Celcius. Helt nøjagtigt er det \approx 273,16 grader Celcius.

I fysikken plejer man nu at angive temperaturerne i absolutte mål og sætter da 0 ved det absolutte nulpunkt og + 273,16 grader ved isens smeltepunkt og + 373,16 ved vandets kogepunkt under atmosfæretryk. Graderne kaldes da ikke Celsius-grader, men Kelvin-grader.

Rumford og Carnot og enkelte andre havde jo tidligt forstået, at varme er en form for bevægelse. I 1840-erne og 1850-erne blev forholdene opklaret i detaljer af en række forskere. Efter at Maxwell i 1860 havde beregnet småpartiklernes hastighedsfordeling, var sagen i al væsentlighed afklaret. Og samtidig fik man en forklaring på en lang række andre mærkelige fænomener.

Alle stoffer, både de faste, de flydende og de luftformige, består af småpartikler. Disse er bestandig i uro. De udfører meget hastige bevægelser hver for sig; men bevægelserne er uordnede og går i alle tilfældige retninger, så stofmassen som helhed er i ro. De enkelte partikler når sjældent ret langt omkring, fordi de i nogenlunde tætte stoffer, selv atmosfæreluft, støder mod hinanden umådelig hyppigt og med korte mellemrum. En enkelt partikel skifter derfor stadig retning og hastighed. Men man kan dog tale om dens snitshastighed.

Gennemsnitshastigheden er ikke lige stor for de forskellige partikler. De meget lette partikler bevæger sig meget hurtigt, de tungere noget langsommere. Derimod er gennemsnitsenergien pr. partikel den samme uanset deres forskellige masse. Energien er som bekendt proportional med massen gange hastighedens kvadrat. Da et iltmolekyles masse er meget nær 16 gange så stor som et brintmolekyles masse, må iltmolekylets hastighed være $\frac{1}{4}$ af brintmolekylets, for at energierne kan være ens.

Nu kompliceres sagen af, at også temperaturen spiller en rolle. — Temperaturen angivet i Kelvin-grader er simpelthen et udtryk for gennemsnitsenergien pr. partikel.

Varmemængden i en stofmasse er simpelthen den samlede uordnede bevægelsesenergi af alle småpartik-

lerne og fremkommer altså som produktet af temperaturen i Kelvin-grader og småpartiklernes antal. (Sagen kompliceres dog noget ved, at sammensatte molekyler også udfører indre svingninger).

Eftersom nogle stoffer består af meget lette småpartikler, andre af tungere småpartikler, er det indlysende, at varme og temperatur ikke altid kan være proportionale, og at forskellige stoffer må have forskellig varmfylde.

Dette lyder næsten altfor indlysende og måske også for overraskende til at være sandt. Netop derfor er man altfor sent blevet klar over, at det forholder sig sådan.

Da Leeuwenhoek i 1660-erne lavede de første gode mikroskoper, bemærkede han, at de helt små partikler opførte sig som om, de var levende. De rokkede og rystede og drev planløst om mellem hinanden i en vild dans. — Der var utvivlsomt mange, der bemærkede denne uro i de følgende år. Men de ville måske ikke rigtig tro deres egne øjne. Først i 1820-erne slog en engelsk læge definitivt fast, at fritliggende eller vandopslemmede småpartikler, f. eks. krystaller i en levende celle, plejer at være i uro. Fænomenet fik efter ham navnet de brownske bevægelser. Men ingen fattede meningen. Først omkring 1880 fik en mand i Belgien den geniale og dog såre nærliggende tanke, at det var selve varmebevægelserne, man så. Det var selve temperaturen, synlig for det blotte øje. — Ophedning af stofferne, det være sig f. eks. et fint pulver, resulterer tydelig nok i endnu mere uro. — Alle, der er vant til at arbejde med mikroskop, er fortrolig med fænomenet. De ser varmen for sig, hver gang de betragter en særlig lille fritbevægelig partikel, der danser planløst omkring.

De hastigheder, man således iagttager i mikroskopet ved 600 til 900 ganges forstørrelse, er naturligvis meget små. De store hastigheder præsteres af de usynligsmå molekyler og frie atomer og elektroner.

Spørgsmålet er nu: Hvor hurtigt bevæger de sig, og hvor tunge er de?

I 1905 beregnede Einstein, hvor hurtigt småpartikler med forskellig

masse og hastighed spredes i en luft eller vædske-masse, hvori de med korte mellemrum støder mod hinanden og ændrer retning, kort sagt, hvor langt de fleste partikler rent statistisk flytter sig fra udgangspunktet i løbet af f. eks. en time. — Tre—fire år senere undersøgte Perrin spredningen af de synligstore partikler. Da disses størrelse kunne iagttages og deres masse følgelig kunne beregnes nogenlunde, kunne hastighederne let beregnes for alle lettere partikler, molekylerne indbefattet, idet deres bevægelsesenergi jo skulle være ens ved given temperatur. Nu vidste man fra andre forsøg, hvor hurtigt molekylerne faktisk bevæger sig. Undersøgelser af Dunoyer og Stern viste således, hvor hurtigt de bevæger sig, når luften trænger gennem et tyndt rør ud i en lufttom beholder uden at udføre arbejde, så molekylerne bevarer deres varmebevægelsehastighed, blot ensrettet som en strålehastighed, der kunne måles direkte. Vor nylig afdøde landsmand, Martin Knudsen, bestemte således hastighederne ved simpelthen at måle, hvor meget luft der trænger fra en beholder med luft til en lufttom beholder pr. tidsenhed. Ved at sammenholde de fundne hastigheder med dem, der ifølge beregningerne skulle gælde for partikler med forskellige masser, kunne man nu umiddelbart beregne sig til luftmolekylernes masse. — Hvis man havde gjort disse undersøgelser og beregninger på et tidligere tidspunkt, ville resultaterne have været overordentlig betydningsfulde. Men allerede i 1860-erne havde østrigeren Loschmidt ud fra luftmolekylernes banelængder mellem de enkelte stød beregnet deres størrelse og masse m. m., omend kun med ringe nøjagtighed. Og omkring århundredskiftet havde man beregnet tallene meget nøjagtigt ved regulære tællingsmetoder på grundlag af de radioaktive stoffers sonderdeling.

Resultatet af de mange forskellige undersøgelser var, at luftmolekylerne ved almindelige temperaturer bevæger sig med hastigheder af størrelsesordenen 500 m pr. sekund, — altså anderledes hurtigt end de små partikler, man i et mikroskop kan

se rokke omkring i præparatet — ja, lige så hurtigt som et projektil.

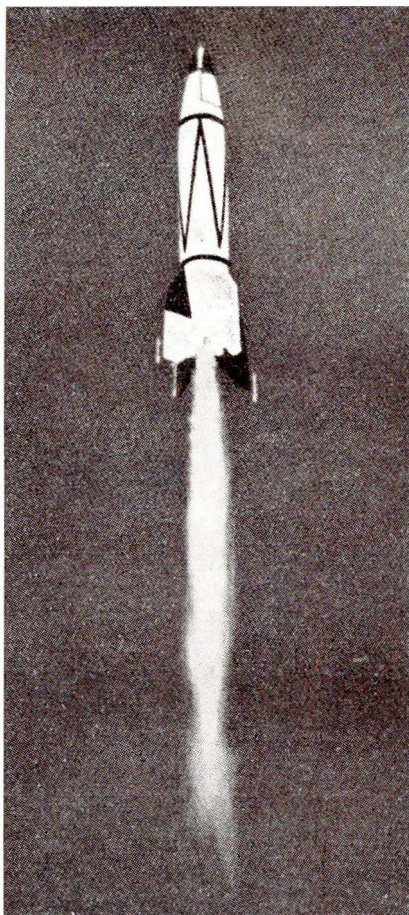
Dette har meget stor betydning. Det medfører bl. a., at luften er levende, letbevægelig, bortglidende, trykudlignende m. m. Uden molekylbevægelserne ville luften falde sammen til vædsketilstand og til fast form. Men selv om den store molekylafstand og molekylernes gensidige uafhængighed kunne bevares, ville luftmassen være som et fast stof, som vi kun med besvær kunne mase os igennem, trods dens ringe tæthed. Erfaringsmæssigt gar det jo let nok at komme frem, selv i modvind. Men det er, fordi luftmolekylerne i forvejen har en vis egenhastighed og derfor blot ændrer retning og farer til side uden synderlig energitilførsel, når vi støder på dem. — Men dette gælder rigtignok kun, når vor hastighed er væsentlig under luftmolekylernes hastighed.

Over for legemer, der bevæger sig hurtigere, opfører luften sig helt anderledes, nærmest som var den et fast stof, idet den nok har molekylbevægelser, men ikke med tilsvarende hastighed. — Derfor tørner flyvemaskinerne mod »luftklumper«, når de kommer op på en vis kritisk hastighed, og møder derover en sammenhængende »fast«, omend kompressibel luftmasse.

Enkelte af de nyeste flyvemaskiner er dog så kraftige, hurtige og solide, at de formar at bane sig vej gennem luften med hastigheder, hvor luften synes at være fast. De har da ikke længere synderlig nytte af deres strømlinieformer, som netop har til formål at udnytte luftmolekylernes egenbevægelse og tvinge dem til at bevæge sig ved laminar strømning uden om flyvemaskinens krop, vinger og haleplaner. Disse må derimod have økse-, kile-, kegle- og pileformede profiler, når de skal gennemtrænge luften ved overlydhastighed.

Kanon- og gevær-projektiler er jo spidse fortil, netop for at de kan gennemføre og bortskubbe luftmasserne ved hastigheder, der overstiger luftmolekylernes egenhastighed og naturlige undvigelsehastighed.

Når Statsbanernes P- og E-lokomotiver har kileformede førerhusforflader og koniske kedelforender,



I granater, bomber og miner fremkalder man processer i sprængladningerne, hvorved der dannes glødhede luftmasser, dvs. tætpakkede, frie molekyler med så store hastigheder, at de slår metalvæggene i stykker og accelerer dem, så de farer frit omkring. — En raket kan også eksplodere på grund af drivladningens pludselige forbrænding. Men under normale omstændigheder foregår forbrændingen langsommere;

for at kunne kløve luften bedre, så er det en temmelig nyttelos form, ikke mindst i betragtning af, at man ikke har gjort noget ved de bagudvendende flader, hvis form i virkeligheden betyder meget mere, når det gælder om at fremkalde jævnt forbiglidende bevægelse af luftomgivelserne. — Den pågældende formgivning er en relict fra fortiden og beror helt og holdent på, at man i gamle dage, d. v. s. for første verdenskrig, manglede forståelsen af luftmolekylernes bevægelsesforhold og luftmodstandens og varmens sande natur.

Først efter krigen blev det almindelig forstået, at luftmolekylerne ud-

og forbrændingsprodukterne, mest kultveitte og vanddampe, ledes gennem en bagudvendende åbning som en ildhale. Denne har en vis masse og udøver derfor et modsatrettet reaktionstryk ved at sætte af og accelerere. — Varmebevægelserne bliver altså i nogen grad ensrettet, og bliver til en synlig form for bevægelsesenergi, der fordeles på ildmassen og raketten iøvrigt. Ildstrålen og raketten kan få hastigheder op til ca. 2 km pr. sekund. Selve raketterne kan derfor fare helt ud i tomrummet, der kun optages af ganske få partikler. Rekordhøjden, der for øjeblikket er 400 km over jordoverfladen, er opnået af en mindre raket, som først er båret højt op af en 12—13 t kæmperaket som den afbildede. Længderekorden blev ca. 500 km. — Den danske længderecord for sådanne svære raketter er kun 74 m. Denne rekord sattes til gengæld allerede en dag i slutningen af 1933. Det var mejerikedlen i Baring på Fyn, der en tidlig morgen på grund af for lav vandstand fik en læk over fyret med det resultat, at dampen fossede ud og sendte kedlen iøvrigt modsat vej, bort fra muromgivelserne, gennem et par tykke husmure, et tøveskur og videre gennem luften over et par villahaver til en tredje, hvor den fandtes om formiddagen i næsten uskadt tilstand, men uden liv. Et par år senere legede et fransk damplokomotiv raket under lignende omstændigheder og slog en række kolbøtter, før det kom til ro. Og omtrent samtidigt løb et kæmpe stort Malletlokomotiv løbsk på grund af reaktionskraften fra bagudstrømmende damp. Altsammen demonstrative eksempler på ildens og dampens drivende kraft, som en umiddelbar virkning af molekylernes varmebevægelser.

fører egenbevægelser, endda med hastigheder, der langt overstiger de hurtigste lokomotivers rekordhastigheder, og som må udnyttes ved indførelse af strømlinieformerne, d. v. s. afrundede forflader og skarpt sammenløbende bagflader samt afrundede kanter og hjørner.

Luftmolekylernes undvigelsestendens resulterer i, at trykændringer udlignes og forplantes. Trykforplantningernes hastighed er dog noget mindre end luftmolekylernes gennemsnitshastighed, fordi molekylerne ikke bevæger sig helt parallelt og direkte bort fra trykmaksimet eller det fremtrængende legeme.

Trykforplantningen på grund af

molekylbevægelsen giver sig sanseligt udtryk i det naturfænomen, som vi kalder lyden. Lydhastigheden er et direkte vidnesbyrd om molekylernes bevægelser og dermed om varmens væsen. Den er betegnende nok afhængig af temperaturen. — Det er altså molekylernes varmebevægelse, der bærer f. eks. lyden fra lokomotivfløjten omkring.

Der er herefter intet mærkeligt i, at en flyvemaskine kommer ud for mærkelige omstændigheder, når den nærmer sig eller overskrider lyd hastigheden.

Det er kun gansk få flyvemaskiner, der kan gennemtrænge »lydmuren«. Og de officielle hastighedsrekorder med nøjagtigt opgivne hastigheder er alle mindre end lydets hastighed, nemlig ca. 1100 km i timen, mod lydets hastighed, der er ca. 1200 km i timen, noget varierende med temperaturen.

Når man i vore dage stræber efter at sætte nye hastighedsrekorder, flyver man ikke længere i den høje, tynde atmosfære, hvor man ellers kunne vente at møde mindst luftmodstand. I stedet flyver man ganske nær ved jordoverfladen, helst lige over en brændhed ørken, hvor luften har høj temperatur, dvs. hvor luftmolekylerne har stor hastighed og derfor viger særlig hurtigt til side.

Hvis man kunne flyve i en atmosfære af varm vanddamp i stedet for kvælstof og ilt, kunne man uden videre forøge alle hastighedsrekorderne, fordi vandmolekylerne er særlig lette og derfor hurtige, især ved høj temperatur.

Vandmolekylerne, der kun vejer $3 \cdot 10^{-23}$ gram pr. stk., stødes omkring mellem hinanden med en gennemsnitshastighed af ikke mindre end 603 meter pr. sekund ved den temperatur, der hersker i vort legeme, altså 310 grader K. Det går altså ret hårdt til i os. — På den anden side er det interessant at konstatere, at en forøgelse af gennemsnitshastigheden på blot 1 meter pr. sekund gør os utilpas. En sådan hastighedsforøgelse svarer nemlig til en temperaturforøgelse på 1 grad. — Forøges hastigheden med 1 pct., altså 6 meter pr. sekund, svarer det på grund af det kvadratiske forhold

mellem energi og hastighed til en energiforøgelse på 2 pct., kort sagt en temperaturforøgelse på 6,2 grader. Det giver 316 grader K eller 43 grader C. Og det kan selv den stærkeste ikke modstå ret længe.

Til gengæld kan et lokomotiv tåle en betydelig hastighedsforøgelse af dets jernatomer og vandmolekyler. Først ved temperaturer mellem 400 og 600 grader K får det rigtig liv og kraft. — Vandmolekylerne støder nok mod hinanden og er tilbøjelige til at støde sig bort fra hinanden som følge af deres store hastigheder og deres ydre elektronsfærer. På den anden side tiltrækker de sig hinanden ved massevirkningskræfterne — ligesom et menneske og jordkloden tiltrækker hinanden, eller Solen og Jupiter tiltrækker hinanden. — Da vandmolekylerne er så små, at de kommer hinanden meget nær, tager tiltrækningskræfterne overhånd ved de molekylbevægelsesenergi, der hersker omkring os og i os. Dog forsvinder en del af dem fra vædskeoverfladerne. Der sker er fordampning. På den anden side vil de frie vandmolekyler, der tilfældigvis træffer vædskeoverfladen, kunne indfanges i vidudstrækning, hvis de er mange i tal — eller for at sige det populært, hvis de er så mange, at de udøver et betydeligt damptryk. Der kan derfor opstå et ligevægsforhold mellem fordampning og fortætning.

Ophedes vandet, vil molekyleerne ved en eller anden trykafhængig temperatur få så store energier og hastigheder, at de løsriver sig fra hinanden. Vandet bliver da til luft, bestående af hurtige vandmolekyler, der støder sig bort fra hinanden.

Dette sker i lokomotiverne ved 465 til 475 grader K og ved en molekylhastighed, der er 740—750 m/sek.

Det er jo en anelig fart, og da der er mange fri vandmolekyler i en lokomotivkedel, ganske vist hver for sig meget lette, udøver de et tryk af størrelsesordenen 12—20 atmosfærer, dvs. 120—200 ton pr. m².

Som sagt, vandet fordamper og koger, antager luftformig tilstand. Molekylerne tørner vedblivende mod hinanden og bort fra hinanden milliarder af gange pr. sekund, med det

resultat, at hele molekylmassen er tilbøjelig til at spredes, så den opfylder et rum med ensartet tæthed, eller rettere sagt ens tryk, uanset rummets form og størrelse. I tomrum ville molekyleerne spredes effektivt og fortsætte bort med uforandret hastighed.

Endelig får de lejlighed til at hamre mod cylinderstemplerne. Molekylslagene mod stemplerne er så hårde og så talrige, at stemplerne eventuelt giver efter og trykker eller trækker drivhjulene rundt, hvorved hele toget drives afsted.

Når stemplet giver efter for slagene, reflekteres molekyleerne med lidt formindsket hastighed. Da molekylhastigheden er meget stor i forhold til stempelhastigheden, kunne et helt fritbevægeligt molekyle fare frem og tilbage mellem stemplet og cylinderenden mange gange pr. sekund eller pr. stempelbevægelsesperiode. I praksis når molekylet ganske vist ikke så langt, fordi det straks kolliderer med andre molekyler. Til gengæld kan molekyleerne nærmest stemplet få lejlighed til at slå mod dette langt oftere, så hovedresultatet bliver det samme, nemlig at molekylhastigheden formindskes mange gange. Derfor bliver hastigheden efterhånden reduceret ret væsentligt. Men dette betyder jo, at temperaturen falder. Også deres tæthed reduceres, når de kan opfylde et større rum. Hastighedsformindskelsen og tæthedsformindskelsen bevirker, at trykket formindskes.

Ikke desto mindre formår vandmolekylerne sluttelig at bane sig vej med stor fart gennem cylinderens udblæsningsåbning til skorstensblæseren og at overvinde atmosfærens tryk og endda at fare bort, medrivende forbrændingsgas og røg. — Til slut fortættes en del til små vanddråber, som fremkalder den hvide lysrefleks.

Det er denne hvide damp, der giver det gamle lokomotiv sin romantik og synlige udfoldelse af kraft — i manges øjne. Men i virkeligheden er den kun et tegn på, at vandmolekylerne forlængst har udfoldet deres kraft, og på, at deres liv er ved at ebbe ud.

(Fortsættes i nr. 24).

Teknisk set -

Af faktor *Gunner Olsen*



Når en forening har udgivet et blad i en lang årrække, er det blevet en selvfølgelighed for dets læsere — medlemmerne — at det på ganske bestemte datoer dumper ind ad brevkassen, og det er vel de færreste, der reflekterer over den indsats, der betinger dette.

Men som ved alt andet der frembringes — af et vist format — må der ligge et organiseret arbejde bag ved. Mange ting må overvejes, mange forberedelser må gøres, for at alt skal klappe. Rent principielt kan disse ting deles i to grupper, nemlig den redaktionelle og den tekniske.

Uden et intimt samarbejde mellem disse to grupper, repræsenteret henholdsvis af redaktionen og af bogtrykkeriet, vil hele bladets tilblivelse få et tilfældighedernes præg — det bliver dyrere — det bliver dårligere. Men er samarbejdet i gang på den rigtige måde d. v. s. er f. eks. redaktionen qua redaktøren villig til eventuelt at ofre sin nattevovn i tilfælde, hvor stoffet på grund af dets aktualitet ikke kan blive færdigt før i sidste øjeblik, og er bogtrykkeriet villig til at sætte sin organisation ind, ja, så mærker læserne intet til disse momenter ved bladets tilblivelse.

Dog dette er undtagelsen, normalt forløber bladets tilblivelse i ganske bestemte baner, der dog også kræver en ikke ringe indsats fra redaktionen side. Den skal nemlig hele tiden være langt forud for bladets udgivelsesdato med sit arbejde. Enhver redaktion af et blad må forinden arbejdet påbegyndes overveje følgende tre spørgsmål:

1. Hvad skal der stå i bladet?

Man har selvfølgelig altid en mængde pligtstof, som skal med, men det er jo ikke det stof, der gør et blad læseværdigt, tværtimod kan man sige. Hvis ikke man overfor medlemmerne har andet at meddele, kunne man jo oplyse dem på en anden og billigere måde. Det, der gør et blad læseværdigt, er artikler med de tanker og meninger, som man må formode kan interessere eller vække til eftertanke hos læserne.

2. Med hvilken vægt skal dette eller hint optages i bladet?

Bør det være som leder, så det gøres officielt, eller skal det være refererende uden at tage stilling.

3. Med hvilket udstyr skal det optages?

Bør der være billeder for at anskueliggøre tekstens indhold.

Er disse ting i orden sender redaktionen manuskripterne til trykkeriet, hvis arbejde på bladets tilblivelse nu tager fat.

Da et trykkeri er et organiseret hele på samme måde som en jernbane, har det også sine »maskinløb«, sine afgangstider, der skal overholdes, for at ikke tidspunktet for bladets udgivelse skal forpasses. Her er det ikke kravet om stationsafstand, der er det kardinale synspunkt, men en kontinuerlig drift. Og da et trykkeri har to store hovedfunktioner: at sætte — at trykke, vil man forstå betydningen af den kontinuerlige drift ud fra dette, at alt skal sættes, før det bliver trykt. Derfor må der være faste rammer for hvert blad, som skal fremstilles på et trykkeri, således at trykkeriet, når manuskripterne til bladet indgår, nøjagtigt ved, hvordan disse skal behandles. Disse faste rammer kan skifte i tidens løb — for Dansk Lokomotiv Tidende er det sket syv gange — alt efter som tiderne skifter. Også dette bør komme i stand gennem samarbejde mellem redaktion og trykkeri. Da Dansk Lokomotiv Tidende skiftede ansigt 5. januar 1951, lå der et månedlangt tilrettelægningsarbejde forud, for at få det ind i de nye rammer. Det må måske i denne forbindelse være tilladt her at takke redaktionen for den fordomsfrie og objektive måde, hvorpå den gik til arbejdet og også lod »teknikerens« mening komme til orde.

Er artiklerne sat, går de tilbage i lange spalter til redaktionen, der nu læser korrektur på dem. Et krævende og sendrægtigt arbejde. Derefter skal bladet »ombrydes«, d. v. s. placeres på siderne således at artiklerne ud fra et såvel teknisk som æstetisk synspunkt får den plads de rettelig tilkommer. Dette at skære et blads artikler til fra råsatsen til sider stiller store krav til den mand, der skal gøre det, hvis man vel at mærke vil opfylde de ovennævnte betingelser. På nogle sider mangler der måske et lille afsnit for at fylde siden ud, så næste artikel i bladet får en god placering, på andre sider må der stryges noget, for at få det til at passe. Hvis der i en artikel forekommer billeder, skal der også tages hensyn til disses placering etc. etc. Masser af småting, som betyder noget for helheden. Alt dette må — som det bliver gjort i Dansk Lokomotiv Tidende — redaktionen

have foretaget hjemme på sit skrivebord med målebånd, saks og klister. Da kan trykkeriet med denne rettesnor hurtigt og bekvemt i satsen gentage det, som redaktionen har ønsket. Siderne går derefter i nye aftryk tilbage til redaktionen for en sidste korrektur, inden de atter vender tilbage til trykkeriet, hvor de nu skal i maskinen for at trykkes.

Trykningen foretages i helautomatiske maskiner, når siderne er sluttet i rammer med det mellemrum imellem, som den hvide margin på papiret giver. Billederne, som er blevet til clichéer, sømmes fast til sit underlag, og formen kan trykkes. Fra trykkeriet går arkene plano til bogbinderen, hvor de falses, hæftes og skæres, så bladet fremtræder i det format, som det skal være. Derefter er den tekniske side af bladet til ende. Tilbage er kun at sende det på avispostkontoret, hvorfra distributionen ud til medlemmerne foretages og det næste smeld i brevkassen fortæller, at det nye nummer af Dansk Lokomotiv Tidende er kommet.

— — —

Det er naturligt på en jubilæumsdag, som denne, at ønske alt godt for fødselsdagsbarnet i tiden, der kommer. Måtte det altid bevare sit stæde højt og vise foreningens ansigt ud- som indadtil i erkendelse af George Brandes' ord: »Ringe er magten i det bly, der blev til kugler, i sammenligning med den i det bly, der blev til skrift«.

Ekspeditør-virksomheden

Da Mauritzen i 1904 fandt tiden inde til at forandre bladets form og samtidig forsynede det med omslag, var det med henblik på at søge økonomien forbedret ved indførelse af annoncer. Annoncemængden blev dog ikke overvældende stor, og noget nettoudbytte har der næppe været. Det var vanskeligt at finde det nødvendige antal energiske annoncerepræsentanter i medlemskredsen, selvom Mauritzen gjorde mange ihærdige forsøg herpå. Han fik derfor ikke megen glæde ud af dette arbejde, det forblev stadigt småt med tegningen af annoncer og til sidst ophørte de helt. Et nyt forsøg blev foretaget i 1910 ved bortforpagtning af annonceretten, og i årene derefter steg antallet af annoncer og dermed indtægten til bladet.

Annonceforretningen overtoges atter af foreningen d. 1. april 1920. Bladets daværende ekspeditør, lokomotivfører K. Johansen, fik efterhånden oparbejdet denne virksomhed til et ret omfat-

tende antal annoncer, der i de følgende år fyldte ikke så få af bladets sider. Lige indtil den sidste verdenskrig havde bladet en stor kreds af annoncører, men efterhånden som vareknapheden gjorde sig gældende faldt en del af dem bort, og det er i årene efter krigen ikke lykkedes ekspeditør eller annoncerepræsentanter, som er nogle af foreningens medlemmer, der har påtaget sig denne opgave, at oparbejde et tilsvarende antal annoncer som før krigen.

Mange af annoncørerne har til gengæld fulgt bladet gennem flere år, og ved indrykning af deres annoncer med kortere eller længere tidsrum imellem har de bevaret kontakten med lokomotivmændene og derigennem en fast kundekreds.

I mange år varetog redaktøren også ekspeditørvirksomheden. En opgave, der i de første år heller ikke var særlig anstrengende, fordi bladet forsendtes i pakker til de enkelte tillidsmænd, der forestod omdelingen til medlemmerne. På et delegeretmøde i 1915 blev det imidlertid besluttet at postanmelde bladet til hvert medlem, hvorved arbejdet for redaktøren straks blev mere omfattende og lagde temmelig meget beslag på hans tid. Blad-anmeldelserne blev derfor overdraget lokomotivfører Alf. Olsen, Helsingør, der i 1920 afløstes af lokomotivfører K. Johansen, som samtidig overtog annoncevirksomheden.

Det var den gang et ret krævende hverv at passe de daglige forretninger, der sorterede under ekspeditøren. Foruden at han skulle fremskaffe det nødvendige annoncestof og hele tiden holde sig i nær kontakt med annoncerepræsentanterne ved brevveksling eller mundtlig forhandling og overfor de samme stadig erindre om bladets eksistens, når der hengik længere tid, hvor de ikke lod høre fra sig, skulle han sørge for anmeldelsen til Postvæsenet angående forsendelse af bladet. Alene denne opgave beslaglagde megen tid på grund af de mange adresseændringer i forbindelse med forflytninger m. v. Han skulle tillige føre bladets regnskab og placere annoncerne, der den gang var ret varierende i størrelserne og ikke som i dag afpasset efter hinanden i højde og bredde.

K. Johansen er den eneste ekspeditør, under hvem alle disse opgaver har sorteret. Regnskabsføringen blev senere henlagt under hovedkassereren. Postanmeldelserne og det i denne forbindelse nødvendige arbejde er i de senere år blevet udført af kontorpersonalet på foreningens kontor. Ekspeditørposten har efter K. Johansen været beklædt af lokomotivførerne P. Jensen og Aage Hansen, København, og bestrides i dag af foreningens hovedkasserer K. Svendsen.

Hilsener fra redaktører i samarbejdende organisationer



Redaktør
Henry Kjellvard.
»Signalen«, Svenska
Järnvägsmannaför-
bundet.



Redaktør
M. Heggstad.
»Lokomotivmands-
Tidende«,
Norsk Lokomotivmands-
ferbund.

Når den ärade kollegan Dansk Lokomotiv Tidende nu uppnått halvsekelsgränsen, sänder det svenska broderorganet Signalen sina varmaste lyckönskningar till kollegan.

För många år sedan fanns också i Sverige ett speciellt fackblad för lokmän. Det hette Lokomotivmännens Tidning och som liten pojke läste jag det i mitt föräldrahem. Min far var nämligen lokomotivförare. På grund av en annan facklig utveckling i Sverige än i Danmark upphörde bladet för 11 år sedan, da lokomotivmännen beslöt att samla sig inom Svenska Järnvägsmannaförbundet. Det var en samling av järnvägspersonalen, som alla parter i dag finner vara lycklig. Veckotidningen Signalen är därför numera organ för våra 67.500 medlemmar i Järnvägsmannaförbundet.

Tyvarr har jag endast under 5½ år haft möjlighet att följa Dansk Lokomotiv Tidende, som regelbundet söker sig upp till »samojederna« i Stockholm. Och det är med särskilt intresse jag som professionell tidningstekniker observerat bladets nyligen företagna »make up«, som utan tvivel är till fördel.

En välordnad och stark fackföreningsrörelse kan icke undvara fackbladen. De är ett nödvändigt komplement till rörelsen — om den saken är vi lika överens i Sverige som i Danmark och andra länder. Fackbladen, små eller stora, utgör den förmedlande länken mellan icke allenast vederbörande förbunds ledning och medlemmarna utan också medlemmarna sinsemellan. Utan ett fackblad skulle icke en intim och nödvändig kontakt kunna hållas.

Inom all fackföreningsrörelse har vi många problem. Ett av dem är medlemsvärden. Det är nödvändigt att största möjliga antal medlemmar är aktiva i det fackliga arbetet. Vem kan utföra detta arbete bättre än de regelbundet utkommande fackbladen? Med ett måhända paradoxalt påstående skulle man kunna säga, att funnes icke redan fackbladen, måste de skapas.

Jag är övertygad om att Danmarks lokomotivmän delar denna min syn. Och jag är också övertygad om, att Dansk Lokomotiv Tidende kommer till många danska lokmannahem som en kär vän.

Når »Dansk Lokomotiv Tidende« runder 50-ars-milepelen den 15. november d. å., er det naturligt at dets norske broderorgan »Lokomotivmands-Tidende« også vil være med i gratulantenes rekke, og vi overbringer en hjertelig hilsen og lykkønsking til jubilanten fra de norske lokomotivmenn.

50 år er et av de såkalte runde hjørner eller en av de større stasjoner om en vil, hvor det failer naturlig å ta en liten pust og kaste et kritisk tilbakeblikk over »kjøringen«. Det vil nemlig alltid og under alle livets forhold være et spørsmål om innsatsen har svart til målsettingen, og dette gjelder ikke minst for et fagblad som må fylle en rekke oppgaver for å kunne innkassere et ubetinget ja.

Det er ikke meningen å foreta en kritisk bedømmelse av »Dansk Lokomotiv Tidende«s arbeid og innsats for Dansk Lokomotivmands Forening, men det faller naturlig ved en slik anledning å framheve fagbladenes betydning for selve organisasjonslivet.

Kravene til et fagblad er som før nevnt mange og store. Det skal være misjonær og agitator, det skal være talsmann og talerør for organisasjonens medlemmer utad, og det skal gi meddelelse innad om alt som er av interesse for medlemmene.

Videre er det et vesentlig krav at fagbladet skal redigeres slik at det knytter bånd mellom medlemmene innbyrdes og mellom disse igjen og organisasjonen. For å løse denne oppgave kreves det at bladet skal bringe livet fra arbeidsplassene inn i spaltene slik at det gjengir og setter under diskusjon det som rører seg ute på arbeidsplassene og blant medlemmene.

Om »Dansk Lokomotiv Tidende« gjennom årene har fylt alle krav som stilles til et fagblad, skal ikke jeg kunne si, og det er som sagt heller ikke meningen, men jeg vet at vårt danske broderorgan alltid har vært omfattet med stor interesse hos oss i Norge, og at også de norske lokomotivmenn har høstet impulser og utbytte ved lesningen av bladet.

»Dansk Lokomotiv Tidende« spenner over et så langt tidsrom at jeg ikke kjenner bladet fra dets første år, men jeg har i de mange år som jeg har lest bladet, fått inntrykk av at det alltid har vært

og fremdeles er godt redigert, og at det har vært en ypperlig talsmann for lokomotivmennesenes interesser. Ut fra dette inntrykk er jeg også forvisset om at bladet har vært et viktig redskap for Dansk Lokomotivmands Forening i arbeidet med å ivareta og høyne levevilkårene for de danske lokomotivmenn.

Med de beste ønsker for det videre vakthold i kommende år, sender jeg »Dansk Lokomotiv Tidende« min jubileumshilsen.



*Redaktør
M. S. Lyngesen,
»Vor Stand«,
Jernbaneforeningen.*

Med glæde efterkommer jeg anmodningen fra Dansk Lokomotiv Tidende om en udtalelse i anledning af bladets 50 års jubilæum den 15. november d. å.

Som organisationens talerør til regering, rigsdag, administration, medlemskreds og tildels offentlighed, idet fagbladsartikler ofte tages op til behandling i dagspressen, er der en krævende mission at røgte — og undertiden for en kritisk læsekreds.

Dansk Lokomotiv Tidende har løst sin metier på en god måte. Ikke alene har bladet ved fagligt og sagligt stof gjort sig yderst læseværdigt, men også dets fremstilling og udseende er skænket den største interesse, således at det fremtræder som et smukt moderne tidsskrift, der ikke mindst gjennom en aktuell billedrapportage har illustreret den tekniske utvikling, hvilket har vakt den tilsigtede oppmerksomhet med bladet langt utover medlemskredsens rekkevidde.

Den betydende oppgave at belyse medlemmernes kår og arbeidsforhold på hensigtsmessig måte for derved at bibringe de bestemmende myndigheter forståelse af, at de fremsatte krav har haft deres berettigelse, er blevet klart og kyndigt behandlet og har derved bidraget til adskillige frugtbringende resultater.

Fagbladets verdi for en organisation har Dansk Lokomotiv Tidende hævdet og høynet ved et ansvarsbevidst og målbevidst arbejde gjennom de forløbne år, og på jubilæumsdagen kan med tilfredshed fortiden mindes til styrke for fremtidsperspektivet.

»Vor Stand« bringer sin hjerteligste lykønsking på den runde fødselsdag og takker for godt samarbejde gjennom de mange år.



*Redaktør
Hans Rasmussen,
»Jern- og Metalarbej-
deren«,
Dansk Smede- og
Maskinarbejder Forbund.*

Dansk Lokomotiv Tidende — et af de mange fagskrifter, der udgives som bindeled mellem foreningen og dens medlemmer, har altid vist og markeret et selvstændigt ansigt og har gennem de 50 år, hvori det nu er utkommet, været et sagligt og uforfærdet talerør for lokomotivmændene.

Redaktionen af dette fagblad har haft en egen evne til at uttrykke medlemmernes tanker og meninger samt omtale navnlig de problemer, der havde medlemsstabens allerhøyeste interesser. — Uforsagt har man tilkendegivet sine meninger om de dispositioner, men anlagde indenfor Danske Statsbaners centraladministration, særlig når det drejede sig om lokomotivmændenes interne interesser. Hvad enten det er løn- eller pensionsforhold, eller lokomotivmandsarbejdet farlige karakter, som fremføres, har man positivt og sagligt sagt sin mening, selv om denne til tider har været adresseret helt op til ministeriet.

Som smede har det særlig været os en tilfredsstillelse, at man fra Dansk Lokomotiv Tidende frit har kunnet si sine meninger i de afgørende øjeblikke og dermed bidrage til at skaffe råderum for løsninger, som måske ellers var vanskelige at opnå, og som tillige har kunnet indvirke i forbedrende retning også for andre arbeidere indenfor Danske Statsbaner.

Dansk Lokomotiv Tidende har enkelte gange skiftet ansigt, men det har stadig været til fordel for bladet, og navnlig den sidste modernisering har fremkaldt en stigende lyst ikke alene blandt lokomotivmændene, men også udenfor medlemskredsen, til at sette sig ind i bladets alsidige læsestof.

Bladets redaktion har forstået at skaffe bidrag til belysning af de vigtige problemer, som man indenfor Dansk Lokomotivmands Forening beskæftiger sig med, såvel de dag-aktuelle som dem, man i fremtiden sigter på at løse.

Fra danske metalarbejdere og i dette tilfælde særlig fra fagbladet »Jern- og Metalarbejderen« sender vi Dansk Lokomotivmands Forening vore bedste ønsker i anledning af deres medlemsblad Dansk Lokomotiv Tidende's jubilæum og uttrykker håbet om, at dette blad i fremtiden, som det hidtil har forstået, stadig må være en løftestang for en stigende økonomisk, social og kulturel rejsning for Danmarks lokomotivmænd.



Redaktør
Frank Christiansen.
»Værksteds-Tidende«,
Fællesorganisationen
DSB.

Det har overordentlig stor betydning for en faglig organisation at have et godt fagblad, der kan være samlingsmærke for organisationens medlemmer og talerør for dens standpunkter.

Fagpressens opgaver og vilkår har været skiftende gennem tiderne, men dens værdi har sikkert været lige stor under alle epoker.

Når Dansk Lokomotiv Tidende i år fylder 50 år, må det erkendes, at organisationens og bladets ledelse har formået at skabe et organ, der læses med stor interesse af såvel lokomotivmændene som andre, der får bladet i hænde. Man har skabt et blad, der på en ualmindelig frisk og tiltalende måde klarlægger såvel organisationens faglige virke som de tekniske problemer, der har særlig betydning for lokomotivmændene. Diskussionerne, der har været ført i bladet (f. eks. om indmeldelse i DsF), medvirker til yderligere at give bladet liv og viser, at der er interesse for organisationsarbejdet, selv om man ikke altid er enige om vejene, der skal følges.

Fællesorganisationen DSB og Værkstedstidende ønsker jubilaren fortsat held og lykke i bestræbelserne for at gavne Dansk Lokomotivmands Forenings medlemmer.



Redaktør
J. K. F. Jensen.
»Jernbane-Tidende«,
Dansk Jernbane
Forbund.

Længe før et blad bliver 50, har det vist sin berettigelse; altså kan man ikke af et bladjubilæum udlede noget om, at det nu er »gået ind i de voksnes rækker«, som gratulationen gerne lyder til f. eks. et blads redaktør, eller at det indtager sin plads med rette osv. Nej, længe før er det afgjort, om et blad som Dansk Lokomotiv Tidende kan leve, har fundet sin form, skabt sig et ansigt,

og er det først sket, skal der mere end almindelige revo- og resolutioner til for at slå det ud.

Ja, vil man måske indvende, det skyldes vel, at et fagblad ikke som et dagblad eller ugeskrift skal oparbejde sig en læsekreds, af hvem det er økonomisk afhængig, men at fagbladet har sin organisation i ryggen. Men er det nu rigtigt? Et dagblad eller ugeskrift har den store mulighed at kunne erhverve sig nye kunder, nye læsere, hvis der skulle være gået svind i læsernes masse. Læsekredsen er ikke som for fagbladet en fast, begrænset kreds, der selv udreder omkostningerne ved fagbladets udsendelse af egne midler. Derfor er der en væsen forskel mellem de to kategorier af læsere. Der er næppe noget punkt, en organisations medlemmer er mere kritisk overfor, end den måde, deres penge, dvs. kontingentet bliver anvendt på.

Lad os tage det jubilerende blad DLT; havde det ikke forlængst vist sig i stand til at finde den tone, der harmonerer med dets læsere, var dets dage blevet talt længe før denne jubilæumsdag. Tidligere tiders forsøg på at stable medlemsblade på benene har indenfor mange organisationer vist, at læserne, dvs. de medlemmer, der skal betale bladet, ikke har været sindet at finde sig i langvarige og bekostelige eksperimenter. Uden medlidenhed kræves der et tilfredsstillende blad med det samme, ellers — »ud til højre«!

Har så DLF fundet den tone? Ja, det havde bladet efter min mening allerede før sin start! I beretningen om de grundlæggende tanker ved foreningens stiftelse ses, at ønsket om eget blad var tidligt fremme, og — hvad der var det karakteristiske — ønsket var koblet sammen med ønsket om et organ, der både skulle tjene den faglige og tjenstlige dygtiggørelse, det var en klar, klog og konsekvent linie, der straks fra starten var anlagt. Den linie har DLT — i hvert fald i den tid (og det er dog en ganske net årrække) jeg har haft fornøjelsen at læse den, troligt fulgt.

Som det var planlagt fra begyndelsen, har netop det tekniske præget bladet. Det har lagt vægt på ved siden af det rent organisationsmæssige stof at bringe artikler og vejledninger, der kan lære dets læsere det mest mulige om det værktøj, de til daglig har mellem hænderne: lokomotivet. Det er en både sund og samfundsgavnlig linie, der burde påskønnes fra dem, der nyder fordelene ved bladets kulturelle virksomhed gennem de mange år.

Men ved siden af det har bladet forstået at varetage medlemmernes tarv rent blad- og organisationsmæssigt. Det har givet udtryk for ikke alene den til enhver tid »regerende« foreningsledelses mening, som skal tjene til at forfægte foreningens krav; men også meninger, der har været tværgående på den »officielle«, har fundet husly i bladet. DLT har i sin politik altid stræbt efter at være objektiv; at det kan hænde, at denne objektiv synes udenforstående dvs. ikke-lokomotivmænd, lidt — skal vi sige maskinelt præget, kan kun tages som et typisk udslag af det principielle syn og den veneration, bladets læsere og dermed dets redaktion altid har haft på og for lokomotivmændenes arbejde. Nå — skulle de ikke selv synes om deres arbejde, hvem p sku' så? Nå, det var det ob-

jektive, vi kom fra. Selv om DLT har stræbt efter at være objektiv, så har det aldrig, så længe jeg mindes, ladet sig friste til at slå over i det negative, nemlig at være så objektiv, at det ingen mening havde selv. Lige meget om det har drejet sig om tjenstlige, faglige eller kulturelle spørgsmål, så har bladet vidst at slå lokomotivmændenes mening fast, så var det ligegyldigt, om andre og vi med var enig med det eller ej.

Det er blot et par af de gode sider, jeg har fundet hos jubilaren. DLT løber ingen fare for at synke ned blandt de rene tryksager, så længe den holder den kurs, der nu følges. Lad bare gæsterne boltre sig i dens spalter — blot værtens mening står fast, som den f. eks. har gjort det i debatten om DsF.

Holdes den linie i fremtiden, kan jeg trygt sige: Tillykke DLF med DLT — og omvendt.



*Redaktør
E. Halvorsen.
»Jernbanemanden«.
Norsk Jernbaneforbund.*

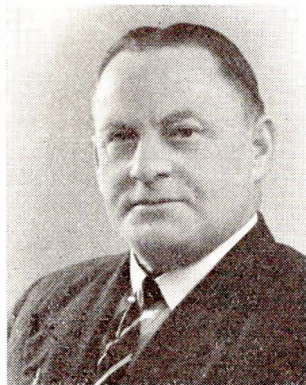
Ved Dansk Lokomotiv Tidende's 50 års jubileum bringer Norsk Jernbaneforbunds organ »Jernbanemanden« sin gratulasjon og lykkønsking.

Samfunnsstrukturen — og dermed forholdene for tjenestemennene — har endret seg totalt i løpet av de siste 50 år. I Dansk Lokomotiv Tidendes første år var det sikkert — som hos oss i Norge på den tid — agitasjon for å verve nye medlemmer til organisasjonen som var fagbladets første oppgave. Dertil kom den publicitet fagbladet skapte om de berettigede krav organisasjonen reiste overfor Generaldirektoratet og statsmaktene.

Etterhvert som en faglig og politisk fikk større makt, rykket tjenestemennene frem til bedre tjenstlige, økonomiske og sosiale kår. Fagbladets stoff har gjennom tidene også båret preg av denne utvikling. Men fagbladet må aldri være redd for å reise til debatt nye problemer og tanker i pakt med tiden.

En er idag kommet frem til samarbeidstiden innen jernbaneetaten. Nye problemer melder seg i forbindelse med opprettelsen av samarbeidsutvalgene. Fagbladet må være lyskaster på dette felt — et felt som med riktig utnyttelse vil føre til bedre kår for de danske lokomotivmenn sammen med de øvrige tjenestemenn ved DSB.

»Jernbanemanden« sender sin hjerteligste hilsen med ønske om fortsatt fremgang for Dansk Lokomotiv Tidende.



*Redaktør
C. P. Einshøj.
»Giv Agt«.
Dansk Lokomotivmands-
Ferbund.*

Torsdag den 15. november d. å. kan »Dansk Lokomotiv Tidende« fejre sit 50 års jubilæum. — Dansk Lokomotivmands-Forbund vil i denne anledning gerne give udtryk for vor glæde over det gode samarbejde, som vi igennem årene har haft med dette blads ledere, såvel som med Dansk Lokomotivmands Forening i almindelighed.

Et fagblad er medlemmernes talerør, heri kan man drøfte alle anstændige problemer. — Redigeret, læst og brugt på den rigtige måde kan det bane vejen til forståelse af mange problemer, som ellers vil kunne give stof til misfornøjelse og uoverensstemmelser. Det er derfor ethvert medlems pligt at omfatte organisationens organ med den største interesse og medvirke til fremskaffelse af velegnet og interessant stof til fagbladets spalter.

Vi skal ikke lægge skjul på, at det jubilerende blads nuværende ledere efter vor mening har haft en heldig hånd til at udstyre bladet på den rigtige måde, såvel med praktisk som med teknisk stof, og vi vil af hjertet gratulere vor »Store Bror« og Dansk Lokomotiv Tidendes ledere med bladets 50 års beståen.



*Redaktør
Hugo Aatalla.
»Suomen Veturimies«.
Finsk Lokomotivmands-
Forbund.*

Når Dansk Lokomotivmands Forenings organisationsblad »Dansk Lokomotiv Tidende« celebrerer sitt 50 års jubileum kommer tanken osøkt på frågan om nödvändigheten och bemärkelsen av ett förenings organ. Saken er i verkligheten så att nödvändigheten av ett fackblad likaledes som bemärkelsen kan inte i fråga sättas så självklar behovet av ett språkrör. Så ungefär sågs frågan i den finska lokomotivmannas organisationen när man tillsammans med maskinmästare förbundet begynte utgiva organisationsbladet »Tidskrift för Maskinister och Lokomotivmän« vars finska namn var »Ai-

kakausilehti Komeenkäyttäjille ja Veturimiehistölle«. Denna tillsammans med maskinmästarförbundet utgivna tidning ändast förstärkte uppfattningen om nödvändigheten av ett eget fackligt organ. När man i ett sådant gemensamt organ inte i tillräcklig mått kunde publicera egna organisations och fackfrågor till medlemsskapets vetskap, startades från 1909 utgivandet av Finska Lokmannaförbundets eget fackblad »Veturimies« eller Lokomotivmannen.

Vi misstaga oss knappast om vi säga, att de danska lokomotivmännens fackorganisation sporrats av samma uppfattningar som den finska lokomotivmannorganisationen sporrats av, för utgivandet av eget fackblad. Och säkert är även, att för lokmännen i Danmark är »Dansk Lokomotiv Tidende« lika nödvändig del av det »vardagliga brödet« som »Veturimies« är för den finska lokomannakåren. Vid värdesättningen av nödvändigheten och bemärkelsen av ett fackligt organ måste främst kommas ihåg att bladet är: bibringare av vetande, förbindelselänk, uppfostrare och ett kampmedel. Ett eget blad förmedlar mera och fullständigare informationer och nyheter om organisations verksamheten, den uttrycker konkretiskt, materiellt det som är innerst även i fackförbundsverksamheten: andegemenskap, solidaritet, ideal; den representerar på ett synligt sätt den principvärld, på vilken den västerländska fackförbunds rörelsen är grundad. I förklarandet till sin läsekrets den nationella och internationella fackförbunds rörelsens och även hela arbetarörelsens stora, höga och ädla ideer, i diskuterandet och uppvägandet sociala, nationalekonomiska och många andre teorier, i eftersträvandet av förstärkandet samt effektiviserandet arbetarrörelsens för närvarande viktiga etiska göranden och mål, samt i förklarandet av yrkesfrågor, informationer berörande uppfinningar och förnyelser ävensom en del andra till yrket tillhörande frågor göra, att av ett fackligt organ uppstår en bemärkelsevärd uppfostrare, vars inflytande inte bör underskattas.

I sin gemenskap som vägledare för medlemmarna i organisationen till att bli en samhälleliga frågor diskuterande, medveten om sin organisations verksamhet och mål, sina fördelar och rättigheter försvarande, solidarisk och enhällig kår, förvanlas fackorganet även till kampmedel vilket kan relativt framgångsrikt användas i och för uppnåendet av organisationens mål och strävanden.

Dansk Lokomotiv Tidende, som har bakom sig en publikations tid av 50 år, har med beaktandet av förut framförda synpunkter, på ett framgångsrikt och värdefullt sätt inverkat på utvecklingen av den danska lokomotivmannakårens organisations verksamhet och framåtskridande för försvaret av livsbetingelserna och den andliga och materiella nivåns höjande.

Dansk Lokomotiv Tidendes inverkan har inte bara sträckt sig till den danska lokomotivmannakåren utan den har även haft en vidare inflytelse. Med denna tidnings hjälp har man i Sverige, Norge och Finland erhållit informationer om lokmännens i Danmark strävanden och uppnådda mål. Dansk Lokomotiv Tidende har på detta sätt varit en fast länk emellan de nordiska organisationer.

At det halvsekel jubilerande, vår danska broderorganisations fackliga organ måste givas stor erkänsla för det värdefulla arbete den utfört till det goda för lokmännens i Danmarks fackliga organisations verksamhet. Vi vilja frambära till Dansk Lokomotiv Tidende Finlands Lokmannaförbunds och dess tidning Veturimies högaktande och broderliga hälsning och gratulationer! Må bladet kommande år även vare fruktbringande samt leda till goda resultat den organiserade lokomotivmannakåren i Danmark!

Bladet og bogtrykkeren

Som en naturlig følge af, at Mauritzen var bosiddende i Fredericia, så *Dansk Lokomotiv Tidende's* første nummer dagens lys hos en bogtrykker i denne by. Indtil det sidste nummer Mauritzen udgav d. 1. januar 1908, blev bladet fremstillet på »*Fredericia Dagblad's* Bogtrykkeri. Fra d. 15. april s. å., hvor det næste nummer først udkom og denne gang med *H. P. Hansen* som redaktør og til d. 1. juli 1913, leveredes bladet af *bogtrykker R. Ottesen*, ligeledes Fredericia. Afstanden mellem den nye redaktør og bogtrykkeriet var imidlertid nu temmelig stor, idet Hansen var tjenstgørende i Gedser. Han var til gengæld bosiddende i Korsør, men da der opstod en uoverensstemmelse med bogtrykkeren angående bladpriserne, flyttede man dog bladet til København, hos *bogtrykker Chr. Backhausen*, som man efter 2½ års forløb forlod, ligeledes på grund af uoverensstemmelse om prisen. Den tredje leverandør blev *Chr. Christensen's Bogtrykkeri*, som på den anden side viste sig at være for unøjagtig med leveringerne og arbejdet, hvorfor man gik fra dette firma efter 4½ års forløb, og d. 1. juli 1920 overlod bladet fremstilling til »*Frederiksberg Bogtrykkeri*«.

Her har vi holdt til siden, og gennem de 31 år har de forskellige redaktører haft det bedste samarbejde med alle indenfor FB's bygninger. Den overordentlige store betydning det har for redaktionen, at der fra den øverste til den laveste i trykkeriet findes interesse for bladet, og at de skænker enhver detaille ved dets fremstilling den nødvendige opmærksomhed, har vi fundet indenfor *Frederiksberg Bogtrykkeri*.

Fra manuskripterne leveres, til bladet ligger endelig færdigt, har mange hænder været i funktion, og redaktøren har været i mere eller mindre direkte eller indirekte forbindelse med de mange, der beskæftiges, enten på kontor, i sætteri eller trykkeri. Men faktoren er dog den, med hvem redaktionen kommer mest i berøring, og han er derfor den egentlige kontaktperson. Han er ven med bladet og dets udgivere, følger med levende interesse alle enkeltheder bladet vedrørende og overvåger, at dets udseende er tilfredsstillende, samt at bladet leveres rettidigt til postvæsenet.

Denne krævende stilling har i den tid, DLT er blevet fremstillet på FB, været beklædt af samvittighedsfulde mænd. Lad os derfor ikke glemme at bringe *fhv. overfaktor J. Butty* og *faktor Gunner Olsen* en tak på jubilæumsdagen for deres gode støtte og aldrig svigtende interesse for vort blad.

Efter de gyldne dage!

Måske det hos nogle vil blive opfattet som et drilagtigt træk fra redaktionens side, når den på nuværende tidspunkt, hvor vinteren synes at stå for døren, og spørgsmålet, om der bliver tilstrækkeligt brændsel til kakkelovn eller centralfyr til at stå den igennem med, er i alles tanker, bringer en omtale af Ferie- og Rekreationshjemmet. Men det er nu hverken for at drille eller for at være ondskabsfuld, at vi i november fortæller om lokomotivmændenes sommerresidens, men for i korte træk at underrette medlemmerne om den forløbne sæson og de foretagne moderniseringer af køkkenregionerne, vaskehus og personaleværelser.

Skønt det på alle måder svigtende sommervejr er sæsonen 1951 forløbet på en, med alle forhold taget i betragtning, tilfredsstillende måde. Antallet af feriegæster har været en kende mindre end det foregående år, men årsagen hertil skal alene findes i det uberegnelige vejr, som også, i alt for mange tilfælde, medførte afbestillinger af allerede bevilgede ophold eller afkortning af disse. Selvom de stadig stigende priser på alle fødevarer og husholdningsartikler og den inden sæsonens begyndelse ophævede smørrationering, hvormed der måtte forudses et større forbrug af denne vare, betingede en forhøjelse af alle pensionspriser, traf hovedbestyrelsen efter indstilling fra feriehjemsudvalget beslutning om kun at sætte prisen op for de voksne pensionærer og bibeholde børnepriserne delvis uforandret, kun med en mindre ændring af nogle enkelte af disse satser, som nødvendigvis måtte foretages af retfærdige og fornuftige hensyn. Vort ønske om at følge den gamle tradition med så lave priser for vore små medborgere som vel muligt blev altså fulgt. Den børnerige familie ramtes således ikke uforholdsmæssigt hårdt af de påkrævede forhøjelser, men kunne som tidligere holde ferie for en rimelig udgift. Vi kunne da også glæde os over et stort besøg af børn i alle aldre, der nu rigtig kan tumle sig, efter at legepladsen er kommet helt i orden, og legehuset er blevet forsynet med legetøj.

Af rekreationsophold er der i år bevilget 7 til medlemmers svagelige hustruer og 2 til aktive medlemmer, der efter alvorlige sygdomme trængte til at rekonvalescere. Denne side af feriehjemmets betydning for vor organisation og samfundet er af uvurderlig karakter.

Den stadig stigende søgning til hjemmet stiller også stigende krav til dets økonoma og hendes personale. Arbejdet i køkken, opvaskerum og vaskehus m. v. forøges med den voksende tilgang af gæster. Med henblik på at forenkle dette arbejde og på stadigt at fremkalde sådanne forhold i denne del af hjemmet, så den efterhånden kommer til at svare til det øvrige og bliver indrettet, så alt kan behandles på den rette og mest moderne fremgangsmåde, er der i år gennemført forskellige moderniseringsarbejder.

Det lille anneks er blevet forlænget ved en til-

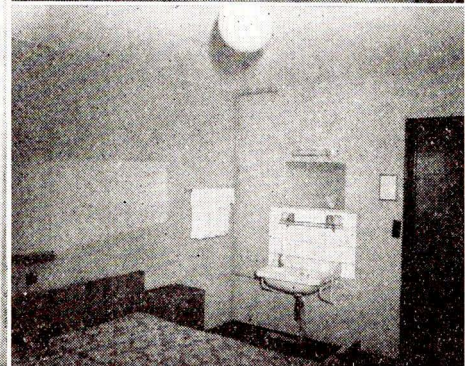
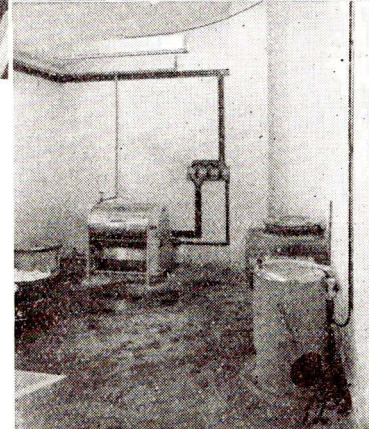
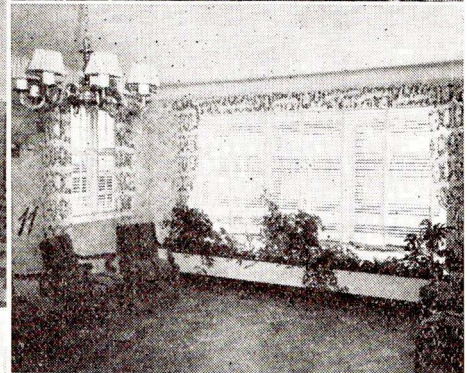
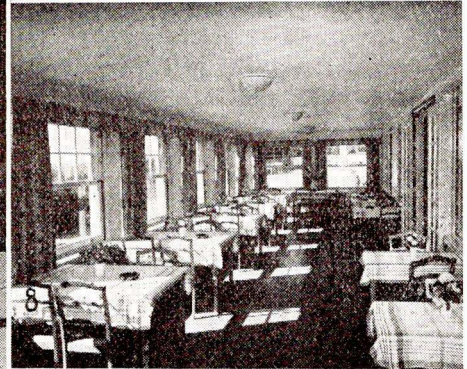
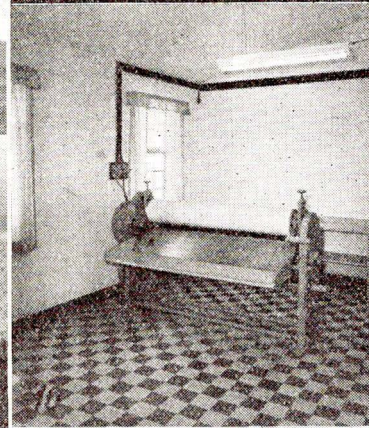
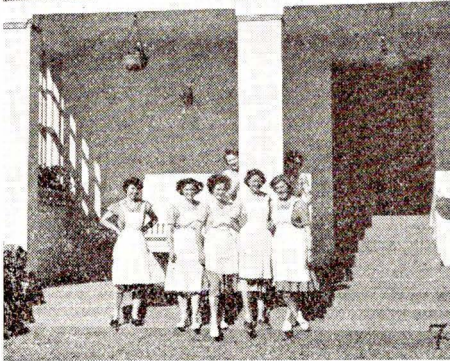
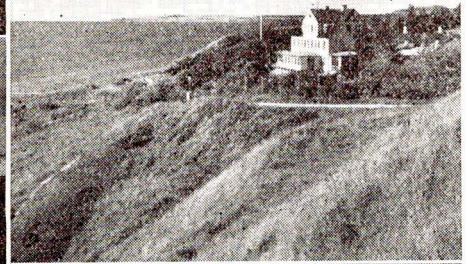
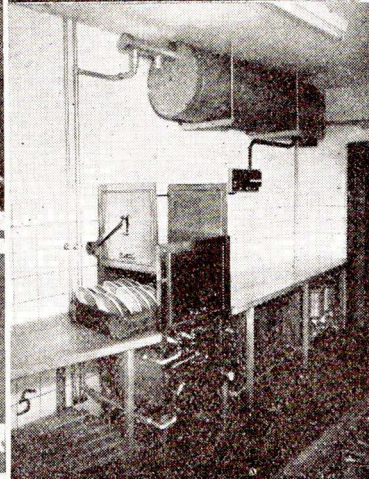
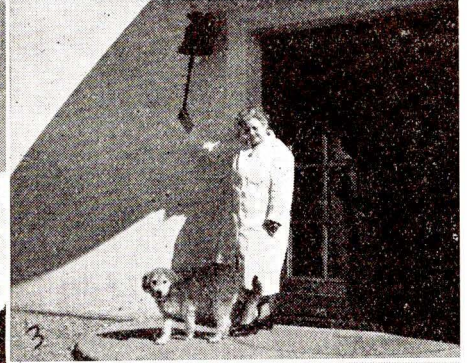
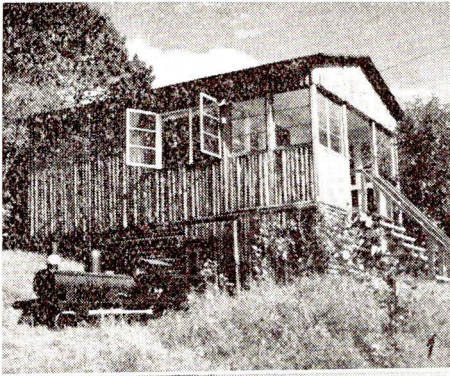
bygning til den nordøstlig liggende ende, og der er ved denne nybygning taget hensyn til en eventuel senere tilbygning af en etage på samme bygning for at kunne udvide personalets opholdsværelser og spisestue samt for at kunne tillægge køkkenet noget mere areal til opbevaring af forskellige levnedsmidler.

I den nye bygning, som er delt i to lige store rum, er der indrettet moderne elektrisk maskinvaskeri og strygestue, hvortil maskinerne er leveret af Georg E. Mathiesen. Økonomaens værelse er samtidig udvidet, medens kontoret er gjort mindre. Til gengæld er der i forbindelse med kontoret indrettet et forværelse til gæsterne, hvortil der er adgang ude fra og hvorfra gæsterne kan rette henvendelser til økonomaen. Antallet af pigeværelser er forøget med to enkeltværelser, og i den ene halvdel af det gamle vaskehus vil der blive installeret forskellige praktiske foranstaltninger for mødre med små børn, således at de uafhængig af andre kan fremstille f. eks. speciel spædbørnsmad og iøvrigt foretage sådant arbejde, der kræves ved pasning af de nyfødte. Den anden halvdel af det gamle vaskehus er lagt til opvaskerummet, der til afløsning for den gamle opvaskemetode er blevet forsynet med en moderne opvaskemaskine leveret af det samme firma, som har leveret vaskerimaskinerne.

Sommeren igennem er de nye anlæg prøvet og alt faldet ud til stor tilfredshed for såvel gæster som personale. Om det sidste skal iøvrigt siges: at alle de unge piger, der i år var vore medarbejdere sammen med økonomaen, gjorde sit til at sætte den ønskede stemning over ferieopholdene for sæsonens mange gæster.

Billederne på næste side.

1. Naturligvis har lokomotivmændenes børn et lokomotiv på deres legeplads.
2. Fra den 18 meter høje flagstang vejer Dannebrog med foreningens initialer.
3. To uadskillelige venner — økonoma frk. Petersen og Palle.
4. Alle værelserne er moderne og hyggeligt indrettede.
5. Opvaskerummet med den nyerhvervede opvaskemaskine.
6. »Hist hvor vejen slår en bugt, ligger der osv.«
7. Tidligt og silde mødes gæsterne med smil fra hjemmets personale.
8. Verandaen, hvor kaffen nydes og kortene blandes.
9. Et hyggeligt hjørne fra »Den smilende musikstue«.
10. Den nye strygestue er både festlig og praktisk.
11. Et andet interiør fra musikstuen med økonomaens smukke blomsterkrybt.
12. Hvor nyt og gammelt mødes. Den gamle gruekedel og den nye vaskemaskine med centrifuge.
13. Alle moderne bekvemmeligheder forefindes på lokomotivmændenes »sommerresidens«.



Byens born, scm blev begravet
 mellem mure på asfalt,
 henter sundhed op af havet
 gennem sol og sø og salt.
 Her er gynger, her er vipper,
 småbørn leger, ler og sjipper,
 drenge klinker, piger hinker,
 både han og hun bli'r mæt,
 og de dytblå bølger vinker:
 Kom til mig og leg dig træet!

(Aage Herman.)



Ny udgave af „Personalia“.

Redaktionen af den i 1950 udgivne personalefortegnelse og håndbog: *Danske Statsbaners Tjenestemænd* indbyder til subskription på en ny udgave, der regnes udsendt i løbet af februar 1952.

Bestillinger, der må være afgivet senest 10. december d. a., modtages hos foreningens lokale tillidsmænd.

Skønt de stigende omkostninger på papir og fremstilling er prisen i år dog kun 9 kr. pr. eksemplar.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-11-51.

Lokomotivfyrbøderne:

E. I. L. Nielsen, Aarhus H., til Helsingør.
H. E. Jørgensen, København Gb., til Korsør.
T. K. A. Husted, Korsør, til Aarhus H.
S. Thomsen, Korsør, til Aarhus H.
L. J. Hansen, Korsør, til Nyborg.
J. A. Johanson, Korsør, til Nyborg.
V. K. Andersen, Brande, til Struer.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-11-51.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

H. F. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H.
B. J. Hansen, Nyborg, i Fredericia.
A. Fritzemeier, København Gb., i København Gb.
E. Christiansen, Helsingør, i København Gb.
H. A. Laursen, Aarhus H., i Fredericia.
H. C. E. Kristiansen, Roskilde, i København Gb.
C. R. Keller, København Gb., i København Gb.
N. S. B. Nielsen, København Gb., i København Gb.
B. Johansen, København Gb., i København Gb.
P. T. Christensen, Esbjerg, i Korsør.
J. C. K. Nielsen, Struer, i Korsør.
L. Lczenzen, Padborg, i Padborg.
W. B. Hansen, København Gb., i København Gb.
J. V. T. Jensen, Kalundborg, i Næstved.
H. R. P. Lau, Nyborg, i Korsør.

Afsked.

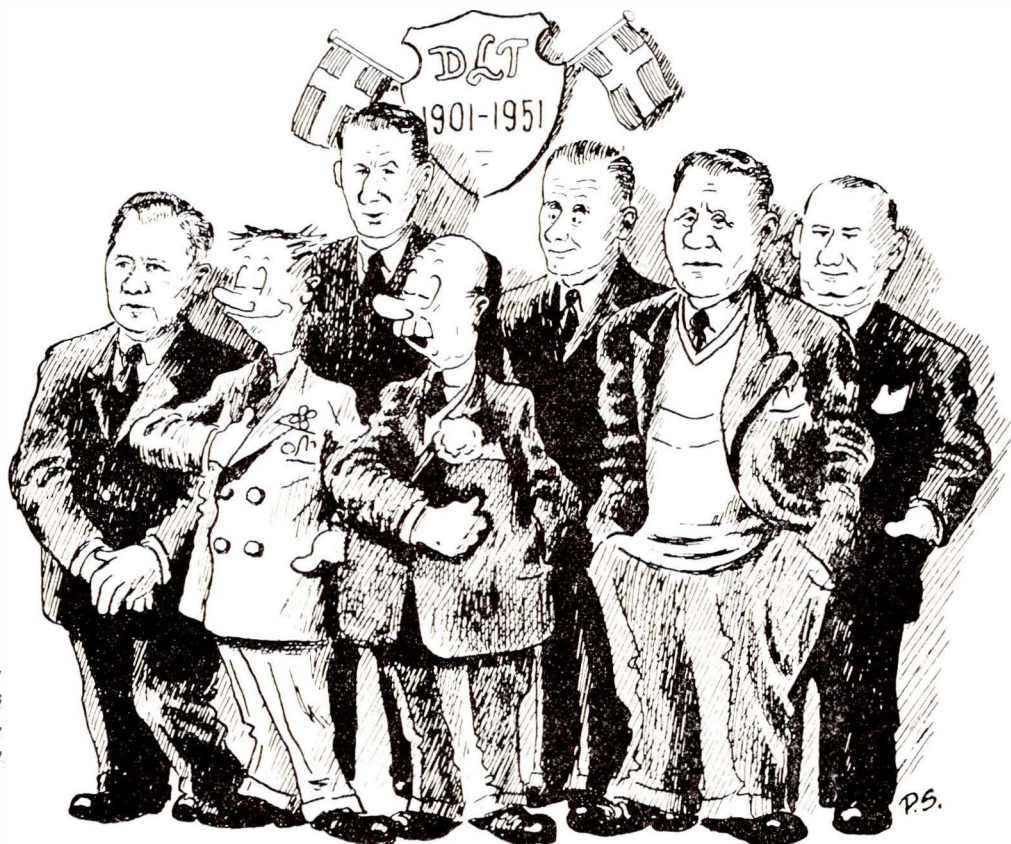
Lokomotivfører C. C. Møller, Randers, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-51).

Dødsfald blandt medlemmer.

Lokomotivfører L. K. A. Mahs, Godthaabsvej 52, Herring. (31-10-51).
Lokomotivfyrbøder Anton Chr. Kobbøl, Oldenborggade 48, 2., Fredericia. (2-11-51).

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører H. P. Lytver, Søndergade 44, 1., Struer. (Oktober 1951).



— Nu skal du s'gu ikke stå der og grine så bredt, så vi andre ikke kan få plads på billedet!

**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 A/S

Kulimport

Fredericia

Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Sal-
og Selskabslokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

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

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Rejsende

Husk Marketenderiet!

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

Ostergade 9. Struer. Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

LEDIG

**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

Norrebrogade 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 P PEDERSEN . STRUER

*Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage*

L P betyder ogsaa laveste Priser

Husk Bageriet

Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

Specialitet:

Fødselsdagskringle

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner

v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Slagelse Banegaardsrestauration

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd

★ **Valdemar Nielsen**

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S



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
ELEKTRO-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

Fiskehus Nr. 1
Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefileter
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 Feriehuset

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

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

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

Frugt - Blomster - Kranse
M. BALLEs EFTF.
v/ Nøhrkorn
Brande - Telf. 1

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

Marketenderiet

i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales

★
Driftsudvalget

Kalundborg Brugsforening og Købmandshandel

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen, Telefon 90
Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehuset

Tag Kager med hjem fra Clorius

Tlf. Kalundborg 187
Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

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

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 Feriehuset



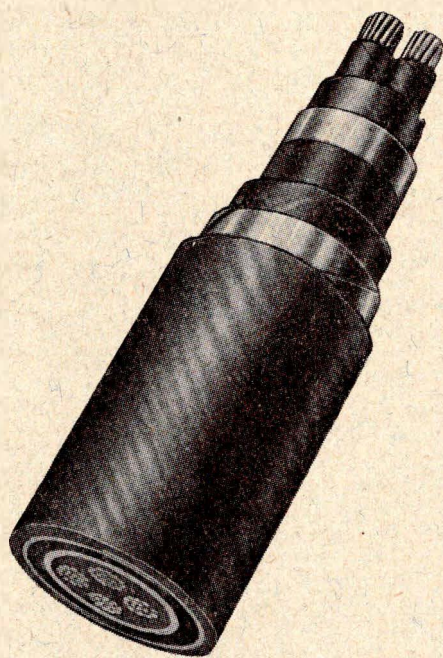
JERNBANEVOGNE
MOTORVOGNE
SPORVOGNE
MASSEFREMSTILLING
AF SÆNKSMEDEGODS

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA ^{A/S}
RANDERS

**SKANDINAVISK
REPRODUKTIONSANSTALT**



LÆDERSTRÆDE 26
TELEFON C. 4708 PALÆ 2496



AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER
KØBENHAVN F.

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

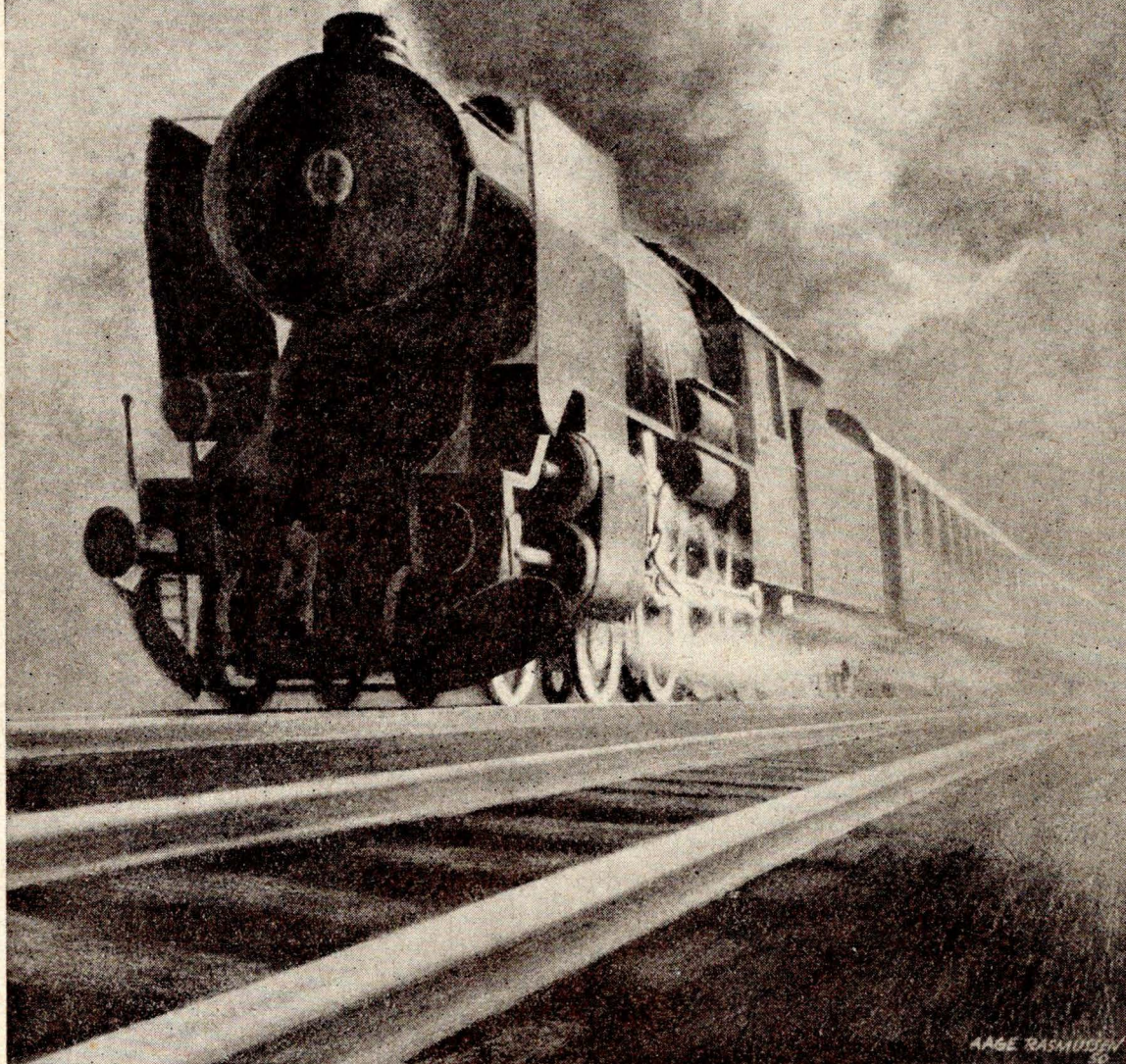
J. Lauritzens Kulforretning ^{A/S}

KUL . KOKS . BRIKETTER



Telefon 3900
ESBJERG

DSB



AAGE RASMUSSEN
50