

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 6

20. MARTS 1951

51. ÅRGANG

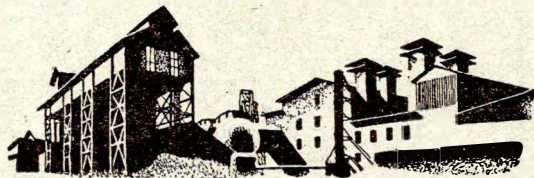
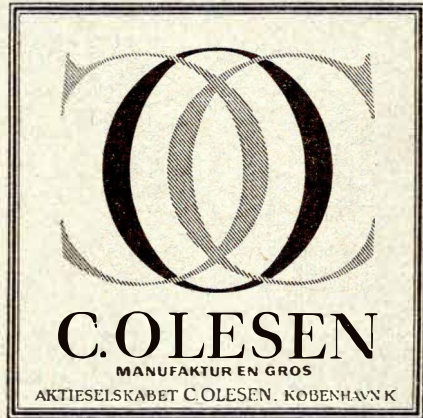
Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

*Nyrop & Maag a/s*

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

**NYROP**

FILIALER:  
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE



AKTIESELSKABET

**DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK**

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

**SCANDIA** A/S  
RANDERS

**A/s FRICHS, AARHUS**

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

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

Leverandør  
til Danske  
Statsbaner

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

**Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s**  
Hans Nielsens Maskinfabrik



**Krone-**  
**Smergellærred**



**Odense Pilsner**  
- den mest velmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE

**Importkompagniet A/s**  
**Kalundborg**

Import af

**KUL, KOKS &  
BRIKETTER**

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

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

**C. C. Petersens  
Bogtrykkeri**

✳ Studiestræde 32  
Telf. 6142

Leverandør til Statsbanerne

**A/s Kulimporten Dania**



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443

Det bedste for Deres Øjne

**Ringlunds Brillor**

Frederiksbjerggade 38

v. Hj. af Raadhuspladsen . Byen 4710

Speciale  
siden 1901

Sygekassens  
Modeller  
og Takster

Elegante Kjoler og Smoking

udlejes

**ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN**

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

**HB HOVEDSTADENS  
BRUGSFORENING HB**

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj

Urmager ved Statsbanerne

**L. Beyer Holgersen & Søn**

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

**Hovedbanegaardens Restaurant**

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigt Viltøft

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusortvet . Roskilde . Tlf. 146

**DEUTA** - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 51. ÅRGANG

20. MARTS 1951



### Indhold:

Situationen .....	61
Nordisk nyt: Sverige. Humanitær ekspedition til Budapest .....	62
Uddrag af Danske Statsbaners årsberetning 1. april 1949—31. marts 1950 .....	63
En fransk universalmaskine .....	65
En tysk universalmaskine .....	66
Fra medlemskredsen .....	69
Turistsektionen .....	70
Grosserer A. Collstrops Rejselegat .....	70
Valget til bestyrelsen for Statsbanepersonalets Sygekasse .....	71
Nye adresser .....	71
Under DLF .....	72
Personalialia .....	72
Olsen og Jensen .....	72



### 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.

## Situationen

Efter månedlange forhandlinger lykkedes det ikke regeringen at opnå forlig med rigsdagens øvrige partier om fremtidens økonomiske politik. Foruden regeringens eget forslag har et forslag fra socialdemokratiet og et fra det radikale venstre været genstand for indgående drøftelser, uden at det blev muligt at møde frem med en flertalsindstilling i folketinget.

Heller ikke med tjenestemandorganisationerne blev der opnået enighed, tværtimod var regeringens stilling den, at da folketinget blev præsenteret for den nye kriseplan, havde samtlige forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer taget afstand fra det samlede forslag fra finansminister Thorvald Kristensen om den kommende lønpolitik over for tjenestemændene. Selvom de fire centralorganisationer var delt i to grupper, da kravene skulle fremsættes, lå finansministerens tilbud så fjernt fra organisationernes ønsker, at det var umuligt at akceptere. Forud for forhandlingerne, der fandt sted den 7. marts, havde C. O. I tilskrevet finansministeren således:

»Ved forhandlingerne d. 27. og 28. april 1950 mellem finansministeriet og statstjenestemændenes forhandlingsberettigede centralorganisationer og Danmarks lærerforening blev truffet aftale om en ordning, hvorefter der ydes statens tjenestemænd m. fl. et midlertidigt løntillæg, hvis gyldighed fastsattes til 1. april 1950—31. marts 1951.

Vor centralorganisation skal tillade sig at anmode den ærede finansminister om, at der må blive truffet foranstaltninger til, at den ved nævnte forhandling truffede ordning får fortsat gyldighed for det kommende finansår, og at der i den sker den ændring, at det midlertidige tillæg udbetales med samme beløb til gifte og ugifte, og at samgifte tjenestemænd begge får det fulde tillæg.

Vi deltager gerne i en mundtlig forhandling for at drøfte de nærmere enkeltheder vedrørende ordningens fortsættelse og imødeser finansministerens ærede svar«.

Udover at man ønsker loven om det midlertidige løntillæg forlænget med 1 år, er der altså fra C. O. I lagt stærk vægt på, at dette tillæg udbetales med den fulde størrelse til alle, uanset ægteskabelig stilling. Samme forslag forelå fra de øvrige centralorganisationer, der dog tillige ønskede 3-pct.s beregningen ført helt til tops, hvilket vil sige, at lønninger udover 7.500 kr. for fremtiden skulle have 2½ pct.-satsen erstattet med 3. Finansministeren kunne ikke tiltræde det første forslag, hvorimod han havde sympati for det sidste.

C. O. I's motivering for at forhøje tillæget til de ugifte var den efterhånden ganske urimelige forskel mellem disses og andre tjenestemænds lønninger, en forskel, der i dag udgør mindst 1200 kr. årlig. Og da tillæget nu engang er ydet på baggrund af den almindelige lønstigning inden for arbejderne i det private erhverv og ikke som et supplement til det almindelige reguleringstillæg på grundlag af prisstigningen, er det et rimeligt forlangende, at man i hvert fald for dette tillægs vedkommende stiller samtlige tjenestemænd lige. Ministeren

## Sverige.

### *Humanitær ekspedition til Budapest.*

Ungarske jernbanemænd besøgte i 1946 Stockholm for gennem Svenska Järnvägsmannaförbundet at opnå støtte til at skaffe klæder til ungarske jernbanemænd, så de kunne blive i stand til at fuldføre sit for genopbygningen så vigtige arbejde. Med forsvarsminister Allan Vougts bistand blev svenske militæruniformer omsyet til jernbaneuniformer, og fra de militære myndigheder blev der tillige leveret undertøj og fodtøj. Resultatet blev, at ca. 200.000 ungarske jernbanemænd og arbejdere kom til at nyde godt af den svenske hjælp. Efter indbydelse besøgte en svensk delegation af jernbanemænd senere Ungarn, hvorfra de efter hjemkomsten kunne berette om stor nød og elendighed. Mangelen på kirurgiske og medicinske instrumenter var særlig fremherskende på ungarske statsjernbaners sygehus, der er et af landets største. Svenske jernbanemænds hjælpekomité, som under krigen havde foretaget indsamling blandt jernbanemænd og udsendt for ca. 2 mill. sv. kr. i klæder, sko, levnedsmidler og sygeplejeartikler til trængende kolleger i Norden og det øvrige Europa, besluttede også at hjælpe de ungarske jernbanemænds sygehus.

Dette løfte blev givet i 1947, for Ungarn blev en kommunistisk vasalstat under Moskva. Men da et løfte er et løfte, og det er en æressag at opfylde dette, afsendte de svenske jernbanemænd den 20. januar i år en speciel indrettet jernbanevogn med 15 colliers nye og moderne lægeinstrumenter med en vægt på 2.100 kg og til en værdi af 50.000 sv. kr. Redaktør Henry Kjellvard og ombudsmand Edv. Eliasson ledsagede vognen på den lange rejse — ca. 4.000 km tur/retur — gennem tre folkedemokratiske lande bag jerntæppet.

viste sig imidlertid ikke imødekomme og fremhævede, at i en inflationstid ville det ikke harmonere med regeringens bestræbelser for at nedsætte købeeften, såfremt man ydede den ugifte tjenestemand mere, end han hidtil havde haft, og han gav udtryk for, at man allerede ved den nugældende ordning var gået meget vidt ved at sætte grænsen til 30 år.

Ved det omtalte møde lykkedes det ikke at få fuld klarhed over, hvilke planer regeringen havde med hensyn til tjenestemændenes lønninger, idet ministeren ved denne lejlighed alene gav udtryk for, at det af organisationerne fremhævede skulle blive forelagt den samlede regering under dennes drøftelse af de lovforslag, der skulle forelægges rigsdagen.

Den 13. marts blev organisationerne påny indkaldt til forhandling med finansministeren, der nu meddelte, at man inden for regeringen havde besluttet at stille forslag om, at det midlertidige tillæg fortsætter i det kommende finansår, men at det ydes med 18 pct. (mindst 6 portioner à 120 kr.), at det ydes af alle pensionsgivende tillæg (f. eks. § 28-tillæg), og at honorarerne forhøjes med 10 pct., dog således at der ikke heri lå en indrømmelse af, at der er automatisk forbindelse mellem reguleringstillægget og honorarernes størrelse. Samtidig ville man stille forslag om, at der i julipristallet indføres en såkaldt »stille zone«, der er ensbetydende med, at der for en prisstigning på indtil 12 points ikke ydes dækning gennem lønforhøjelse. Endvidere skulle særlige afgifter unddrages indflydelse på pristallet, således at en samlet pristalsstigning på 14 points ingen lønforhøjelse medfører.

Alle forsøg på at opnå enighed med ministeren var resultatløse. Fra C.O.I prøvedes der på at opnå forlig i spørgsmålet om at føre 3 pct.-beregningen til tops, idet der herfra blev foreslået, at den laveste sats for reguleringstillægsporportioner på 120 kr. til gengæld bliver erstattet med 132 kr. Men også dette blev afvist, ligesom det var umuligt at opnå forbedringer for de ugifte og samgifte.

Når dette skrives, er tjenestemændenes lønningsproblemer under debat i folketinget, hvor kriseplanen behandles. Vi må herfra afvente resultaterne, som forhåbentlig bliver af en bedre karakter end dem, regeringen har stillet i udsigt. Der bør under de nuværende dyrtider tages fornødent hensyn til lønklasserne med de laveste indtægter og til, at de ugiftes stilling ved den fortsatte prisstigning forringes, hvorved statens unge tjenestemænd er kommet ind i sådanne kår, at de vanskeligt formår at klare deres økonomiske forpligtelser.

\*

Det er ikke alene i lønproblemerne, tjenestemændene har mødt modstand hos den nuværende finansminister. Det nedsatte ferieudvalg er nået så vidt, at en betænkning kunne forelægges, og man er nået frem til forslag om betydelige forbedringer af tjenestemændenes ferieforhold, men finansministeren har ikke fundet anledning til at videreføre sagen, hvorfor vi også på dette område må udvise resignation og afvente tider, hvor resultatet kan gennemføres. Også spørgsmålet om jubilæumsgratiale, som er almindeligt kendt inden for en del kommuner, har måttet skrinlægges indtil videre.

# Uddrag af Danske Statsbaners årsberetning

## 1. april 1949—31. marts 1950

Det økonomiske resultat af driften har været ca. 13,5 mill. kr. dårligere end året før. Driftsindtægterne udgjorde 338,4 mill. kr., d. v. s. 0,8 mill. kr. mindre end året før, og driftsudgifterne udgjorde 379,2 mill. kr., d. v. s. 12,7 mill. kr. mere end året før, således at driftsåret er sluttet med et driftsunderskud på 40,9 mill. kr. mod 27,4 mill. kr. i 1948/49. Det til afskrivning opførte beløb har udgjort 8,4 mill. kr., og forrentningen andrager 15,8 mill. kr. Det regnskabsmæssige resultat er da det, at der fremkommer et underskud (tilskud til driften) på 65,1 mill. kr. mod 47,4 mill. kr. i 1948/49.

Både indtægter og udgifter er påvirket i opadgående retning af overtagelsen af Sydfynske Jernbaner den 1. april 1949 og udvidelse af omnibusruterne.

Ved bedømmelse af indtægterne må det endvidere erindres, at den fra 22. februar 1949 foretagne takstforhøjelse for billetter for voksne samt for abonnementskort på Københavns bybane, virkede hele driftsåret mod kun 1 måned året før, og at påskens forskydning i forhold til året før har tilført driftsåret en større indtægt af billetsalget til påskerejser end i fjor. Stigningen i udgifterne er påvirket af forhøjelsen af tjenestemændenes reguleringstillæg med 1 portion fra 1. oktober 1948 og yderligere 1 portion fra 1. april 1949 samtidig med en forhøjelse af stedtillægs-satserne og af en række vederlag for særlige ydelser til tjenestemænd (natpenge, kørepenge m. v.) samt forhøjelse af dyrtidstillægget til arbejderlønninger. Nedgangen i brændselspriserne har vel medført en væsentlig mindreudgift, men til gengæld er udgifterne til vedligeholdelse af anlæg, det rullende materiel samt færger og skibe steget bl. a. som følge af det stigende prisniveau.

Persontrafikken på banerne var af omtrent samme omfang som året før. Der blev foretaget ca. 96 mill. rejser, hvilket er en stigning på 1,2 mill. (1,3 pct.), der falder på strækningerne uden for Københavns nærtrafik. På omnibusruterne blev der foretaget ca. 16 mill. rejser, hvilket er 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mill. flere end året før (stigning 19 pct.).

Indtægten af person- og rejsegodsbefordringen har været ca. 0,7 mill. kr. (0,3 pct.) mindre end i 1948/49. Nedgangen skyldes en mindreindtægt af alm. billetter og hurtigtogsbilletter på ca. 6,2 mill. kr., hvor overfor står en merindtægt af rutebilletter på ca. 3,1 mill. kr., af kuponbilletter på ca. 1,0 mill. kr., af abonnementskort på 0,4 mill. kr. og af rejsegods på 1,0 mill. kr. De elektriske tog besørger ca. 45 pct. af rejserne, men rejserne svarer kun til ca. 13 pct. af personkilometerne. Lidt over tre femtedele af samtlige rejser på banerne faldt på Københavns nærtrafik, og ca. 84 pct. af samtlige rejser faldt på korte afstande (inden for 50 km). Antallet af rejser på 1. klasse

er faldet med 9,5 pct., medens rejserne på fællesklasse er steget med 1,4 pct. Kun ca. 1,5 pct. af samtlige rejser blev foretaget på 1. vognklasse.

Godstrafikken er gået noget tilbage. Befordringsmængden af fragtpligtigt gods og levende dyr, der udgjorde 6,9 mill. t, var ca. 0,6 mill. t (8,2 pct.) mindre end året før, og indtægten 4,7 mill. kr. (4,2 pct.) mindre.

Nedgangen falder overvejende på vognladningsgods, men berører også stykgodset, medens tonmængden af levende dyr er steget. For de to førstnævnte befordringsarter har nedgangen været på omkring 10 pct., medens stigningen for levende dyr var ca. 22 pct.

Nedgangen i befordringsmængden af vognladningsgods skyldes i overvejende grad en mindrebefordring af indenlandsk brændsel (tørv og brunkul) på ca. 829 000 t eller 65 pct. Stigning forekommer bl. a. for kød og flæsk (+ 63,4 pct.), æg (+ 81,2 pct.), sukkerroer (+ 29,8 pct.) og foderstoffer (+ 20,6 pct.). Antallet af befordrede heste er gået ned med 14,1 pct., medens antallet af hornkvæg og kalve er steget med 29,8 pct. og af svin og grise med 139,9 pct.

Indtægten af postbefordringen er steget med 0,3 mill. kr. (2,4 pct.) som følge af forøget postbefordring. De forskellige andre indtægter er ca. 4,3 mill. kr. eller ca. 34,5 pct. større end året før.

Togkørslen er blevet udvidet med 7,4 pct. bl. a. som følge af Statsbanernes overtagelse af Sydfynske Jernbaner og indførelse af elektrisk drift på strækningen Vanløse—Ballerup og færge- og skibsejladsen har været 10,0 pct. større end året før. På omnibusruterne er antallet af kørte vognkilometer steget med 28,2 pct.

Driftsudgifterne er som foran nævnt steget med 12,6 mill. kr. Udgifterne til lønninger m. v. til tjenestemænd og andre fast ansatte er steget med ca. 10,6 mill. kr., dels som følge af de foran nævnte lønforhøjelser dels på grund af stigning i antallet af personale som følge af overtagelsen af Sydfynske Jernbaner, den større toggang m. v., medens udgifterne til løst antaget personale er gået ned med 1,9 mill. kr. som følge af personaleformindskelse indenfor denne personalegruppe.

Udgifterne til vedligeholdelse af anlæg — ekskl. lønningsudgifter — har været ca. 6,2 mill. kr. større, til vedligeholdelse af det rullende materiel — ekskl. lønningsudgifter — ca. 1,6 mill. kr. større og til vedligeholdelse af færger og skibe 1,5 mill. kr. større end året før. Udgifterne til brændsel (herunder elektricitet) til driftsmateriellet har som følge af nedgang i brændselspriserne været 7,8 mill. kr. mindre end året før.

Statsbanernes samlede personale (fast og løst antaget) har i driftsåret gennemsnitlig været 29 931 imod 29 467 i det foregående driftsår. Stigningen skyldes de ovenfor angivne forhold.

Banenettets længde blev ved overtagelsen den 1. april 1949 af Sydfynske Jernbaner forøget med 211 km og udgjorde ved driftsårets udgang 2 654 km. Af banestrækningerne er 649 km dobbeltsporede og 52 km elektrificerede. Længden af statsbanernes omnibusruter er, bl. a. ved overtagelsen af de tidligere af Sydfynske Jernbaner drevne ruter på 417 km, oprettelse af nye og udvidelse af allerede bestående ruter blevet forøget med ialt 660 km og udgjorde ved driftsårets udgang 4 052 km, hvoraf 4 039 km under drift.

Af driftsmateriel (inkl. det fra Sydfynske Jernbaner overtagne) ejede Statsbanerne ved driftsårets udgang bl. a. 634 lokomotiver (heraf 8 diesel-elektriske), 8 lyntog, 187 motorvogne, 16 830 person-, post-, rejsegods- og godsvogne, 22 færger og skibe samt 394 omnibusser. Statsbanernes personvognmateriel omfatter 106 106 pladser (foruden 12 088 pladser i rutebilerne) og godsvognsmateriellet har en bæreevne af ca. 223 500 tons. Der er i årets løb anskaffet 16 damplokomotiver, 9 elektriske motorvogne, 16 styrevogne, 291 godsvogne samt 101 ruteautomobiler. Af ældre statsbanemateriel er der bl. a. udrangeret 4 damplokomotiver, 270 godsvogne og 17 ruteautomobiler. Endvidere er der af det med Sydfynske Jernbaneselskab overtagne materiel blevet udrangeret eller solgt 6 damplokomotiver og 3 personvogne.

#### Tog-, lokomotiv- og vognbevægelsen.

Antal korte togkilometer er i forhold til det foregående ar steget fra 31,0 mill. til 33,2 mill., altsa med 2,2 mill. eller 7,4 pct.

Ved bedømmelse af denne stigning må det erindres, at banenettet fra 1. april 1949 blev forøget med 211,1 km ved overtagelse af Sydfynske Jernbaner.

Af stigningen falder 0,9 mill. (+ 11,6 pct.) på diesel-elektriske lokomotiver og motorvogne (ekskl. lyntog), 0,7 mill. (+ 3,9 pct.) på damptog, 0,4 mill. (+ 15,3 pct.) på elektriske motorvogne, 0,2 mill. (+ 8,9 pct.) på lyntog og 0,1 mill. (+ 28 pct.) på benzin-motorvogne. I forhold til 1938—39 har der været en stigning i antal togkilometer på 3,2 mill. eller 10,6 pct. Antallet af togkilometer i forhold til banenettets længde i de to driftsar 1938/39 og 1949/50 er omtrent det samme.

Af de korte 33,2 mill. togkilometer er 19,0 mill. eller 57,2 pct. kort af damptog, 8,3 mill. eller 24,9 pct. af diesel-elektriske motorvogne, 2,7 mill. eller 8,2 pct. af elektriske tog, 2,2 mill. eller 6,6 pct. af lyntog og 1,0 mill. eller 3,1 pct. af andre motortog. Af de af rene personførende tog præsterede togkilometer blev 44,4 pct. kørt af damptog, 8,7 pct. af lyntog, 10,9 pct. af elektriske motorvogne og 36,0 pct. af andre motortog.

Ved driftsårets begyndelse omfattede koreplanen for de personførende togs vedkommende målt i samlet antal togkilometer ca. 85 pct. af den normale køreplan før krigen (elektriske tog dog ikke medregnet).

Sommerkøreplanen, der trådte i kraft 15. maj, bragte kørslen op på ca. 90 pct. af koreplanen i 1939.

Vinterkøreplanen trådte i kraft den 2. oktober 1949.

Det gennemsnitlige daglige antal korte kilometer med personførende plantog efter sommer — henholdsvis vinterkøreplanen var:

	Koreplanen	Sjælland-Falster	Jylland Fyn	Ialt
15 maj 1949 . . . . .	27.763	40.324	68.087	
Heraf damptog . . . . .	13.631	17.351	30.982	
* motortog . . . . .	5.670	19.391	25.061	
* lyntog . . . . .	880	3.582	4.462	
* elektr. tog . . . . .	7.582	—	7.582	
2. oktober 1949 . . . . .	27.293	39.687	66.980	
Heraf damptog . . . . .	12.963	16.805	29.768	
* motortog . . . . .	5.967	19.300	25.267	
* lyntog . . . . .	880	3.582	4.462	
* elektr. tog . . . . .	7.483	—	7 483	

Af særtogkilometer (herunder også arbejdstogkilometer) blev der i alt i driftsåret kørt 1,7 mill., hvoraf 0,6 mill. af persontog og 1,1 mill. af godstog.

De tilsvarende tal for det foregående ar var henholdsvis 1,9, 0,7 og 1,2 mill. Særtogkørslen har udgjort 5,9 pct. af samtlige togkilometer mod 6,0 pct. året før.

Af lokomotivkilometer er der kørt 51,1 mill. mod 48,3 mill. året før, saledes at der har været en stigning på 2,8 mill. eller 5,9 pct. Lokomotivkilometerne fordeles sig saledes på de enkelte trækraftarter:

	I togkørsel					
	Forreste lokomotiv hhv. motorvogn (— togkilometer) tus.	Øvrige lokomotiver hhv. motorvogne (torspand o. l.) tus.	Rangeringskilometer tus.	Togkørsel og reservehold tus.	Ialt tus.	
Damptoglokomotiver . . . . .	19.011	203	2.095	479	21.788	
Rangerlokomotiver . . . . .	—	—	8.146	—	8.146	
Lyntog . . . . .	2.189	2.123	—	—	4.312	
Elektriske tog . . . . .	2.733	3.516	—	—	6.249	
Øvrige motortog . . . . .	9.313	564	718	2	10.597	
Ialt . . . . .	33.246	6.406	10.959	481	51.092	

Antal vognakselkilometer på banerne er steget fra 831,8 mill. til 853,8 mill. eller med 2,6 pct. For persontogmateriellet har der været en stigning på 8,5 pct., for godstogmateriellet en nedgang på 2,3 pct.

På omnibusruterne er der kørt 17,9 mill. vognkilometer mod 14,0 mill. året før, en stigning på 3,9 mill. vognkilometer eller 28,2 pct.

Af pladserne i de fremførte personvogne var gennemsnitlig ca. 46 pct. udnyttet mod ca. 49 pct. året før. Udnyttelsen er stærkt varierende for de forskellige arter af tog. For lyntogenes vedkommende var den saledes for samtlige gennemkørte strækninger gennemsnitlig ca. 84 pct., fordelt saledes på de forskellige tog:

Vendsyssel . . . . .	89 pct.
Limfjorden . . . . .	92 »
Nordjyden . . . . .	91 »
Englænderen . . . . .	59 *
Nordvestjyden . . . . .	83 »
Vesterhavet . . . . .	88 »
Sonderjyden . . . . .	78 »
Uldjyden . . . . .	73 »

I de elektriske tog var udnyttelsen i gennemsnit for hele driftsåret ca. 47 pct. mod ca. 54 pct. året før.

# En fransk universalmaskine

Af C. E. Andersen.

(Sluttet).

Trafikken vil naturligvis forøges, saledes at man må regne med at skulle bruge lige så meget lokomotivpersonale; men til gengæld kan det samme lokomotivpersonale afvikle et større transportarbejde.

Det vil imidlertid blive yderst vanskeligt at vurdere alle de trafikøkonomiske følger af indførelsen af »universalmaskinen«, fordi den helt vil ændre driftens karakter grundet på dens anvendelighed og egnethed til alle togarter og brugen af samme maskintype til samtlige store tog.

Trafikforbedringerne må også tages i betragtning. De kan slet ikke vurderes økonomisk, men de har også betydning på andre måder.

Driften bliver jo forenklet og mere elastisk; køreplanerne kan lægges mere frit; uregelmæssighederne i toggangen vil blive færre og vil i hvert fald genere mindre; togenes køretid vil blive formindsket; dette gælder både ekspres-, person- og godstog. Vognmateriellet vil kunne udnyttes mere.

En mængde person-, godsvogne og lokomotiver vil blive frigivet til brug for andre ruter, hvor de kan bringe forbedringer af lignende art.

Banestrækningens kapacitet forøges, hvilket betyder meget, fordi kapaciteten allerede nu udnyttes omtrent til yderste grænse på visse tider af døgnet.

Det her anførte må væsentlig kun betragtes som en problemstilling, illustreret ved et konkret eksempel. Hvis man endelig skal realisere en sådan plan, må der som tidligere fremhævet også komme andre lokomotivarter i betragtning, både damplokomotiver, diesellokomotiver, gasturbinellokomotiver, fristempel-kompressorlokomotiver. Selv problemet brændstof er problematisk og tidsbegrænset.

Hvis man så endelig finder, at damplokomotivet er mest fordelagtigt, og kræver, at det skal være et »universallokomotiv«, kunne der også være grund til at se nærmere på

forskellige andre typer, både deres helhedskonstruktion og deres detailler.

Der kan her peges på den franske nationalbanes amerikanskbyggede 141 R, hvis dimensioner svarer ret nøje til 141 P's dimensioner, men som er en meget enkel maskine med 2 cylindre, lavere tryk, og som i almindelighed brænder olie.

Blandt andre lokomotivtyper, der har interesse ved at kunne bruges universelt i Vestdanmark, må fremhæves de tyske rigsbaners type 41, der ligeledes er 1D1-koblet. Den er noget lettere og ikke nær så ydedygtig. Til gengæld er den meget enkel i sin konstruktion.

Hvis man ville klare sig med en mindre universalmaskine, der er egnet til trafik både i Vestdanmark og Østdanmark, må navnlig de tyske forbundsbaners nye type 23, hvoraf rigsbanerne byggede et par eksemplarer allerede for en halv snes år siden, komme i betragtning. Man er nu gået i gang med at seriebygge denne 1C1-koblede type i en efterkrigsversion, der utvivlsomt er forbedret på mange måder. Så snart nærmere beskrivelser af den videre udviklede type foreligger, skal vi omtale den nærmere og gøre betragtninger over dens anvendelighed i Danmark.

Blandt engelske universalmaskiner, der har interesse herhjemme, kan nævnes LNER's type V2, der ligeledes er 1C1-koblet. Endvidere kan nævnes LMS's og GW's mellemsvære 2C-lokomotiver, samt SR's svære og lette 2C1-lokomotiver.

Endelig må nævnes de nationaliserede engelske jernbaners nye svære og lette 2C1-typer og tillige 2C-typerne.

Også den kommende franske 1D2-maskine med booster har stor interesse. Den må ganske vist nærmest betragtes som godstogsmaskine. Men dens drivhjulsdiameter kan formodentlig forøges uden konstruktionsændringer iøvrigt.

Desuden arbejder de tyske for-

bundsbaner på nye lokomotivtyper med 1D2- og 1C2-kobling, begge med Krauss-Helmholtz-drejestejl. Også disse typer kunne bruges herhjemme.

Foruden disse typer, der alle er af klassisk udformning i hovedtrække, kan nævnes Southern Railway's »leader«-type, der omtales i nærværende blad for 20. februar.

Man kunne naturligvis også konstruere en ganske ny type herhjemme. Men det vil koste mange penge. Dens præstationsevne og egenskaber kendes ikke bestemt, før den er færdig og gennemprøvet. Man kan eventuelt være uheldig, som nordmændene var med deres 1D2-maskine. Og selv om man er heldig, vil en nykonstruktion altid have sine borne-sygdomme. Under alle omstændigheder vil der hengå en række år, før man kan iværksætte en seriebygning af maskiner med helt tilfredsstillende egenskaber; og det vil være endnu længere, for de er helt gennemprøvede, og man har opnået nogenlunde udtømmende driftserfaringer. Først derefter vil man kunne opnå større økonomiske og trafikale fremskridt.

Problemerne kunne imidlertid klarlægges ved forsøg med en eller to lånte eller lejede maskiner af den beskrevne type, evt. også med nogle af de andre nævnte typer.

Det er ganske vist ikke almindeligt at leje lokomotiver til forsøg, men på den anden side har DSB jo nu og da lejet mælevogne i udlandet. Der er også lejet kølevogne til forsøgsformål; endvidere har DSB lejet kølevogne og andre godsvogne til almindelig cirkulation. Desuden køres der jo med fremmede personvogne i den gennemgående internationale trafik.

Iøvrigt kan der også fremføres det aktuelle eksempel på leje af materiel til driftsforsøg, at Københavns Sporveje og NESA for tiden har en stor fransk trolleybus kørende på Lyngbyvej-ruten på langvarig prøve.

Utænkeligt er det vel heller ikke, at de franske nationalbaner ville være interesserede i at låne et par af DSB's Mo- eller Mk-Fk-vogne til prøver under franske driftsforhold, idet disse meget sværtbyggede motorvogne jo skulle synes at kunne

supplere de forholdsvis lette franske motorvogne og måske være særlig fortrinlige på visse vanskelige franske jernbaneruter. I så fald kunne man udveksle en dansk motorvogn med et fransk lokomotiv i nogle måneder — helst i årets mindre travle tid, hvor man ikke vil mærke sav-

net af en af standardenhederne.

Et eventuelt gunstigt udfald kan få overordentlig stor betydning for jernbanetrafikken på Vestdanmarks stamlinie og måske på hele økonomien, så vidt den afhænger af driftsmateriellet.

## En tysk universalmaskine

Af C. E. Andersen.

Skønt damplokomotiverne trækker hovedparten af alle de tog, der kører rundt omkring på kloden, er deres domæne stærkt på retur. De erstattes ad diesellokomotiver og elektrolokomotiver og er nu også ved at få andre konkurrenter.

Nybygningen af damplokomotiver er gået næsten helt i stå i de allerfleste lande. Dog er England en undtagelse. Og i Tyskland, hvor enhver art lokomotivnybygning har været indstillet i årene efter krigen, er man nu ved at komme i gang igen.

Når der endelig bygges nye damplokomotiver i vore dage, drejer det sig gerne om ældre typer, i hvert fald lidt ændrede typer. Helt nye konstruktioner er yderst sjældne. — Derfor var det en førsterangs begivenhed, da British Railways i Januar præsenterede en helt ny damplokomotivtype. Og den var især interessant ved at være en standardtype, endda B. R.s allerstørste type, og følgelig mønstret for de kommende års nyskabelser i England. — Den var omtalt i sidste nummer af nærværende blad. — Men dette bragte også en anden nyhed, der var endnu mere bemærkelsesværdig.

De tyske Forbundsbaner, der ligeledes er en organisatorisk nyskabelse, har også præsenteret den første af

deres nye standardtyper for offentligheden i januar måned. Ganske vist var en enkelt anden type blevet færdig allerede nogle måneder tidligere, men den sidst afslørede type er af flere grunde langt mere interessant. Den har i de senere tid været nævnt jævnlig i den tyske fagpresse, hvorfor man gik og ventede på den.

Mærkeligt nok kunne man, takket være en tysk journalist, se den afbildet i Dansk Lokomotiv Tidende endnu før der var fremkommet egentlige beskrivelser i de tyske tekniske tidsskrifter. Til gengæld var artiklen noget mager og behæftet med visse fejl og misforståelser, som dog i det væsentlige blev rettet i korrekturtrykket. Forfatteren havde ikke hæftet sig ved det væsentlige og nye og det for os interessante ved nykonstruktionen, hvilket dog må være tilgiveligt. Baggrunden for fremkomsten af den nye lokomotivtype var imidlertid ikke omtalt.

Det pågældende tyske lokomotiv repræsenterer i virkeligheden den største damplokomotivsensations, der kan ventes i 1951. Det er ikke blot de tyske forbundsbaners første lokomotiv med tender og den første standardpersonotogslokomotivtype, indebærende de nye konstruktionstræk, man kan vente at finde hos alle de

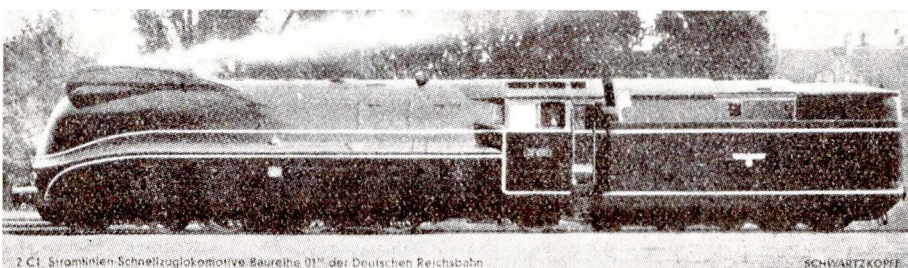
kommende typer. Det er desuden det første lokomotiv, som er fremkommet, efter at den tyske lokomotivkonstruktion har været uvirksom i mange år, tilmed en række år, der er præget af en rivende teknisk udvikling i almindelighed, og en periode, hvor tyskerne har haft rig lejlighed til at undersøge og gennemprøve andre landes lokomotivtyper og sammenligne deres driftsegenskaber under ens forhold. De har derved utvivlsomt lært meget, ikke mindst af de franske konstruktioner. Man må derfor vente at finde mange nye træk og forbedrede egenskaber ved de nye lokomotiver, ikke blot i deres helhed, men måske allermest i dets detaljer.

Den nye lokomotivtype er tilmed overordentlig interessant, bl. a. ved at den er 1C1-koblet og ved, at den er forsynet med Krauss-Helmholtz stel, samt ved at dens største akseltryk er foranderligt.

Iøvrigt er den interessant ved at være en universalmaskine, altså ikke blot en persontogsmaskine, der er fortrinlig egnet til eksprestogskørsel og godstogskørsel. Den kører nemlig godt ved store hastigheder; og den har eller kan have så stor adhæsiionsbelastning, at den uden besvær kan igangsætte tunge godstog.

Den er endvidere bemærkelsesværdig ved at have sådanne dimensioner og akseltryk m. m., at den er brugelig i Danmark, endda både på alle hovedbanerne og alle de vigtigere sidebaner. Selve størrelsen er i visse henseender ideal for vore forhold.

Den skal derfor omtales nærmere, ikke blot på grund af dens ejendommelige og interessante konstruktion, men også fordi universallokomotivbegrebet allerede er taget op til behandling i bladets spalter, og fordi det var hensigten at bringe typen på tale i forbindelse med koncerthef J.



De tyske Rigsbaners svære 2C1-koblede ekspremstogslokomotiv type 01.



P. A. Andersens indlæg, så snart det første eksemplar var færdigt.

Den pågældende type er i og for sig ikke nye. Den fremkom allerede i 1942, ganske vist et tidspunkt, hvor man ikke lagde meget mærke til den. Der byggedes forøvrigt kun to eksemplarer, og de konstrueredes delvis som et eksperiment. Men typen viste sig at være over al forventning vellykket. Derfor besluttede man allerede den gang at efterbygge den i stort antal, så snart der kunne indtræde mere normale forhold. Imidlertid tabte Tyskland krigen, og fabrikken, hvor de to lokomotiver var bygget, Schichau i Elbing, kom på polske hænder. De to færdige lokomotiver tilfaldt antagelig også Polen. Derved sinkedes udviklingen.

I efterkrigsversionen er typen utvivlsomt blevet forbedret på mange punkter, så vidt detaljerne angår, dels efter at man har høstet erfaringer med de to førstbyggede maskiner i den praktiske drift, dels på gr. af erfaringerne med andre landes lokomotiver, dels p. gr. af den almindelige udvikling i løbet af det sidste decennium. Endvidere er der nu en lejlighed til at frigøre sig fra de tøjler, som standardiseringen fra førkrigstiden har lagt. Endelig er der kommet nye konstruktører til i de ansvarlige stillinger. De kan bygge videre på deres forgængeres arbejde og er frit stillet til at lade deres frie synspunkter få realitetsfølger.

Som baggrund for de almindelige krav, der stilledes til typen, og for de karaktertræk, den har fælles med andre tyske lokomotivtyper, eller hvormed den er afvigende fra dem, må der allerførst gives en kort oversigt over den forudgående udvikling i tyskland.

Indtil første verdenskrig bestod Tysklands jernbaner af en mængde jernbanenet, der var adskilt i organisatorisk henseende og som hørte under de enkelte tyske lande, såsom Preussen, Sachsen, Bayern, Baden, Württemberg o. s. v. Efter krigen blev de sammensluttet i et enkelt stort selskab: Die Deutsche Reichsbahn, der kom til at omfatte næste alle hovedbanerne. Der var dog en mindre del jernbaneselskaber, også enkelte, der drev hovedbanestrækninger, som vedblev at være selvstændige. Det var bl. a. tilfældet med det halvprivate Hamburg-Büchen, som bl. a. ejede hovedlinien mellem Hamburg og Lübeck. Men selv dette banesystem blev kort før anden verdenskrig indlemmet i rigsbanerne.

Ved sammenslutningen overtog de tyske Rigsbaner ca. 250 forskellige lokomotivtyper. Man havde imidlertid allerede under første verdenskrig begyndt at indføre en almindelig standardisering. Bl. a. havde man bygget en 1E-koblet »krigslokomotiv«-type i stort antal.

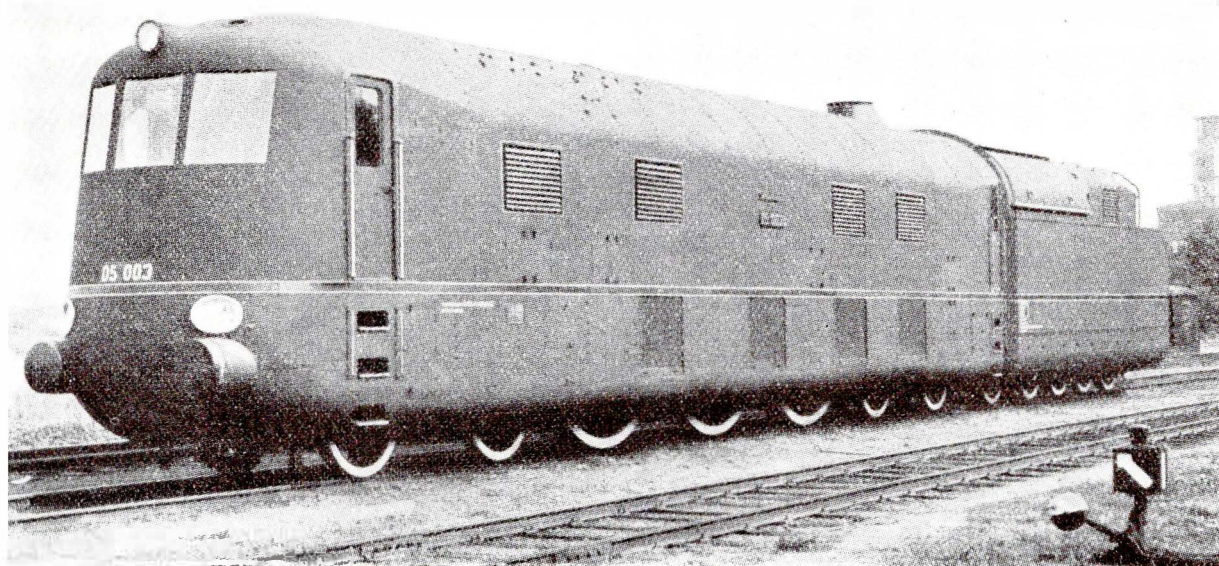
Efter krigen besluttede man sig til at udvikle helt nye standardlokomo-

tivtyper. Typernes antal skulle begrænses til det minimum, som de driftsmæssige krav nødvendiggjorde. Og de forskellige typer skulle i videst mulige udstrækning have ens dele og detaljer, således at f. eks. lige store godstogs- og eksprestoglokomotiver havde ens kedler, der kunne udveksles med samme reservekedler.

De første af de nye standardlokomotiver fremkom i midten af 1920-erne. Man vedblev dog endnu i nogen tid at bygge enkelte af de eksisterende typer, eksempelvis den bayerske 2C1-koblede compound-eksprestogsmaskine med 18 t drivakseltryk.

De nye typer faldt oprindeligt ud i to grupper m. h. t. akseltryk. Man valgte 20 t som standard for alle de nye hovedbanelokomotiver og 15 t for alle de nye sidebanelokomotiver. Tolerancen fastsattes til 3 pct., således at disse vægte kunne overskrides en lille smule. — Selve jernbanerne skulle så lidt efter lidt udbygges til de nævnte standardbelastninger, hvilket forudsatte forstærkning af mange strækninger.

Under disse omstændigheder blev de nye hovedbanelokomotivers anvendelsesområder stærkt begrænset. Og på en stor del af hovedbanelinier måtte man nøjes med at bruge de ældre lokomotivtyper. Senere så man sig nødsaget til at bygge nye standardlokomotiver, der kunne befare de ikkeforstærkede hovedbaner. Disse



De tyske Rigsbaners 2C2-koblede lyntoglokomotiv, type 05.

nye lokomotiver skulle efter den oprindelige plan have 17 eller 17½ t akseltryk. Men senere ændredes det til 18 t; og nogle af de nye lokomotiver blev på gr. af forbedringer strømliniebeklædning m. m. så tunge, at drivakseltrykket steg til henved 19 t, hvilket kunne tillades f. eks. på strækningen mellem Berlin og Hamburg.

Lige før krigen konstruerede man nogle lokomotivtyper, hvis vægtfordeling på drivhjul og løbehjul kunne varieres noget, så man kunne bruge dem på samtlige hovedbaner.

Nybygningsprogrammet omfattede inden for de forskellige akselbelastningsgrupper lokomotiver til forskellige driftsmæssige formål. De adskilte sig fra hinanden ved at have forskellige drivhjulsstørrelser. For eksprestogslokomotiver fastsattes drivhjulsdiametere til 200 cm, for hoverbanepersontogslokomotiver til 175 cm, for sidebanepersontogslokomotiver til 150 cm, for godstogslokomotiver til 140 cm og for rangerlokomotiver til 110 cm. Visse speciallokomotiver skulle dog have endnu mindre hjul.

Da man senere begyndte at bygge nogle meget hurtige eksprestogslokomotiver, faktisk lyntogslokomotiver, indførtes en ekstra drivhjulsdiameter på 230 cm. — Omkring 1940 byggedes et par typer hurtige godstogslokomotiver med en drivhjulsdiameter på 160 cm. De kunne også bruges til

blandede tog og til persontog, selvom de var rigelig store hertil. De var i nogen grad universallokomotiver, selvom de ikke kunne fremføre eksprestogene så hurtigt som ønskeligt i fladt terrain. De eksisterende persontogslokomotiver kunne naturligvis også bruges som godstogs- eller eksprestogslokomotiver, men var ikke konstrueret med direkte henblik på en sådan alsidig anvendelighed.

Inden for de enkelte grupper omfattede standardiseringsprogrammet lokomotiver af forskellige størrelser samt lokomotiver med og uden tender.

Typerækken indbefattede også lokomotiver med tandhjulstræk i supplement til det normale drivværk, samt rene tandhjulslokomotiver, endvidere smalsporslokomotiver, smabanelokomotiver m. m., som i mange henseender var afvigende fra de ovenfor anførte standarder.

Speciallokomotiver udførtes så vidt muligt som standardlokomotiverne, navnlig m. h. t. akseltryk og drivhjulsdiameter.

Efter indlemmelsen af de østrigske jernbaner vedblev man i nogen tid at bygge deres bedste typer.

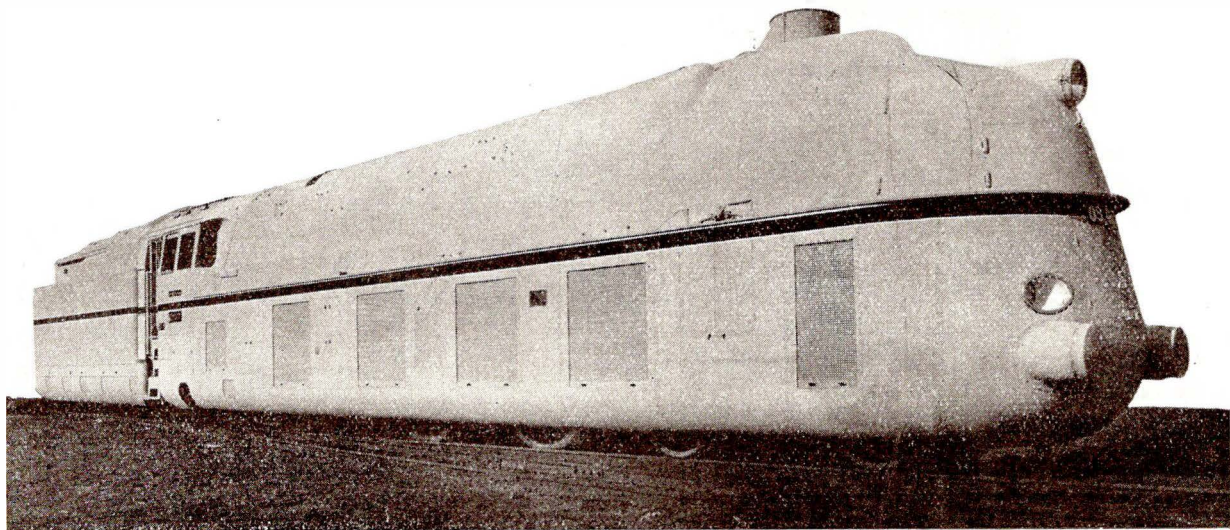
Som typebetegnelse indførtes to-cifrede tal, der efterfulgtes af selve lokomotivets nummer. Dette system rummede plads for 99 grupper, varierende for 01 til 99. Gruppetallene 01 til 19 forbeholdtes eksprestogslokomotiver med tender, 20—39 persontogslokomotiver med tender og 40—59

godstogslokomotiver med tender. Grupperne 60 til 79 var oprindeligt tiltænkt persontogslokomotiver uden tender, men kom også til at omfatte lyntogslokomotiver uden tender. Gruppenumrene 80 til 96 tilfaldt godstogslokomotiver og rangerlokomotiver uden tender. Numrene 97, 98 og 99 brugtes til tandhjulslokomotiver, smalsporslokomotiver, lokalbanelokomotiver, småbanelokomotiver o. l.

Som hovedregel blev de laveste typenumre indenfor hver af de fem hovedgrupper tildelt nybygningsprogrammets standardtyper. De følgende tal stod ledige og forbeholdtes senere tilkommende nye konstruktioner. De højeste tal tilfaldt de eksisterende lokomotivtyper, der stammede fra landsbanerne, i det mindste for typens vedkommende.

Eksempelvis skulle gruppe 20 være en ny type 2C-koblede persontogslokomotiver med 20 t drivakseltryk og 175 cm drivhjulsdiameter. Denne type blev ganske vist aldrig bygget. Alle de eksisterende 2C-koblede persontogslokomotiver fik typebetegnelsen 38; og alle de eksisterende 2C-koblede eksprestogslokomotiver fik typenummeret 17. Undertiden kunne det være vanskeligt at skelne mellem persontogslokomotiver og eksprestogslokomotiver af ældre konstruktion; i så fald blev drivhjulsdiametere afgørende.

(fortsættes).



De tyske Rigsbaners lyntogslokomotiv, type 05, i den kulstovfyrede baglænskørende version.

### De samvirkende Fagforbund.

Undertegnede vil gerne have lov til at komplimentere redaktionen for den good-will, som man nu præsenteres for i DLT.

I modsætning til det, jeg kom ud for i 1943, under et 1/2 års korrespondance med hb., i forbindelse med spørgsmålet om indmeldelse i DsF.

På baggrund af denne konstaterede mentalitetsændring fra redaktionens side, der nu repræsenterer en ny generation, giver det mig lyst til atter at prøve at benytte DLT's spalter.

I bladet nr. 3 af 5. februar findes et par artikler, der omhandler spørgsmålet vedrørende indmeldelse i DsF.

Det forekommer mig, at en orienterende belysning af de private arbejders og tjenestemændenes lønvilkår m. m. vil være på sin plads. Men af pladshensyn må jeg vist give afkald på dette forehavende, omend det ville være af betydning, at der i DLT havde været givet en historisk neutral skildring af DsF, herunder dens struktur, formål og beføjelser, dels af hensyn til de yngste generationer og som basis for medlemmernes og kongressens bedømmelse i det hele taget til spørgsmålet om indmeldelse i DsF.

Når spørgsmålet har givet et for vor organisation lidet flatterende resultat på kongresserne i 1943 og 1947, set på baggrund af urafstemningerne, da må hovedansvaret lægges på hb., fordi den ved sin gennemtrævling af landets afdelinger forud for kongresserne dels ikke har været i stand til at lodde medlemmernes indstilling, og dens demagogi har ej heller befordret spørgsmålet. Man burde have benyttet en både billigere og mere holdbar fremgangsmåde, at lade afholde urafstemninger i landets afdelinger forud for hver kongres.

Når der fra hb. i 1951 fremhæves: »Det er uomtvisteligt, at der er andre motiver, der driver modstanden frem, men til gengæld er det næppe helt fastslået, hvorfor der tøves med at blive optaget i DsF«, da ligger der heri en selverkendelse, der fortæller, hvor hasarderet det vil være at slå ind på den taktik, der åbenbart behersker hb., at nu skal de delegerede handle. Fortilfældene skræmmer ikke, når blot de delegerede handler i hb.'s ånd, uden at tage skyldigt hensyn til dem, de repræsenterer, som de ifølge demokratisk ånd har et moralsk ansvar til at handle for og være i overensstemmelse med.

Fraviges nævnte regel, da bliver kongressen et utopi af det formål, den har til opgave at røgte, nemlig medlemsflertallets interesser, som blev svigtet i 1943 og 1947.

Jeg må erkende, at det er beklageligt, som medlem af DLF, at skulle konstatere dette, at et flertal af delegerede, gang på gang, hensynsløst går sine egne veje.

Nævnte foretelse er det, at hb. et tilsvarende antal gange har taget overlegent på, derfor kan de ikke med rette beklage sig over DLF's prestige, da hb. bevidst eller ubevidst har handlet mod de almene elementære normgivne regler: at sikre sig,

der står et medlemsflertal bag deres forehavende.

Det er naturligt, at medlemsflertallet reagerer over for dette, at de tilsyneladende skal tvinges ind i DsF, der ved en mild fortolkning falder ind under begrebet »demokratisk diktatur«.

Jeg forlader dette emne og vil give et kort rids af spørgsmålet i forbindelse med DsF's formål, set i forhold til det, der er gældende for tjenestemændene.

1) DsF har den beføjelse at være forhandlingsberettiget over for de private arbejdsgivere, det er naturligvis et plus, der nøder enhver privat arbejder — der er organiseret — til gennem sin forening at være tilsluttet DsF for direkte at opnå denne fordel, lønmæssig set.

Dette kan for så vidt være til gavn for arbejdsgiverne, idet mange umotiverede småstrejker undgås. Og den humane mester har yderligere den fordel, at de andre nødes til at give samme løn — og altså står lige i konkurrencen.

Dette sammenspil er som en naturlig lov, og defor kan arbejderens lønniveau ikke udelukkende tilskrives DsF, da lønningerne i væsentlig grad er konjunkturbestemte.

2) DsF's socialpolitik har som nærmeste opgave at værne den private arbejder mod magtmisbrug og udsugelse fra kapitalens side.

3) DsF har en tredje, men ren politisk ensrettet opgave at løse, at være kontrahent i den socialdemokratiske presse, hvortil den gennem åringer har ydet et bidrag, der svarer til dens største udgiftspost, og er pålignet samtlige medlemmer.

Tjenestemændenes økonomiske vilkår er lagt i hænderne på henholdsvis Centralorganisation I og II, der har beføjelse til at forhandle med den af rigsdagen m. m. nedsatte lønningskommission, hvis resultater igen skal godkendes af finansudvalget.

Tjenestemændenes økonomiske kår er altså afhængig af et andet forum end det, der fastsætter den private arbejders løn.

Konklusionen eller den logiske slutning bliver da den, at lovgivningsmagtens socialpolitik er den afgørende faktor for tjenestemændene.

Tilslutter DLF sig DsF, da er spørgsmålet så, om den af hb. påståede øgede slagkraft kommer os til gode. Dansk Jernbane Forbund kan næppe prale dermed, selv om de har sluttet kæden. Som nævnt indebærer det os ikke retten til at strejke, det våben, der totalt ændrer tjenestemændenes ligeberettigelse med den private arbejder.

DsF's politiske moment, der forøvrigt har givet anledning til flere retssager, kan afgjort heller ikke tjene til vor fordel, da vi i højere grad er afhængig af den siddende regering, end det er tilfældet for den private arbejder.

Jeg vil derfor henstille til hb.: lad spørgsmålet om indmeldelse i DsF finde sit naturlige leje inden for medlemskredsen, ellers tror jeg, at det vil virke mere spredende end samlende, og det mener jeg ikke, at hb. kan finde, vil være et attråvædigt mål.

Lkf. P. C. Christensen, Kø.

## De samvirkende.

Det lader jo til, at spørgsmålet om indmeldelse i De samvirkende Fagforbund igen skal sættes på dagsordenen til kongressen, idet Fredericia-afdelinger allerede nu har tilsendt alle landets afdelinger en redegørelse om, hvorledes man kunne tænke sig, at denne vigtige sag skulle gribes an.

I realiteten mener Fredericia-afdelinger, at spørgsmålet om indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, der nu tre gange har været vedtaget af kongresserne, kan gennemføres ved den lidet tiltalende idé at koble medlemmerne fra, så det kun bliver kongressen, der bestemmer, om indmeldelse skal finde sted eller ej; man mener åbenbart i Fredericia, at »når Jeppe ikke vil gå i kassen frivilligt, må man forsøge at fange Jeppe og stoppe ham i kassen med magt«.

Hertil vil jeg gerne sige: Er det klogt pludseligt at finde frem til en metode, som efter min mening intet har at gøre med frihed og demokrati? — Det er rigtigt, at tre kongresser har vedtaget indmeldelse, men det er ligeså rigtigt, at samme tre kongresser også har sagt, at det i sidste instans må være medlemmerne, der ved en urafstemning tager stilling til sagen, og hvorfor? Fordi man på de tre kongresser har ment, at grundlaget for et sådant skridt skulle være det bedst mulige; havde vi ikke haft den ventil i lovene, som siger, at et vist antal medlemmer på kongressen kan forlange urafstemning i vigtige sager, er jeg ikke sikker på, der var blevet nogen vedtagelse.

Ordene frihed og demokrati er nævnt.

Er det frihed at fratage ikke så få medlemmer deres medbestemmelsesret i en vigtig sag, er det demokrati, at en kongres vedtager indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, når det nu tre gange har vist sig, at flertallet af medlemmerne er imod det?

Forslaget kommer altså frem igen. Fredericia-afdelinger har givet bolden op. Mon ikke den hovedbestyrelse, der skal lede DLF i fremtiden, ville være bedst tjent med, at medlemmerne også denne gang fik det sidste ord at sige? Jeg tror det, og jeg kan ikke tro, at ret mange afdelinger i landet kan tænke sig at følge Fredericia-afdelinger i deres tro på, at man i en vigtig sag gør et forsøg på at fratage medlemmerne deres organisationsmæssige og demokratiske ret.

Carl J. Christensen,  
lokf., Hgl.

## Turistsektionen

### Olympiaderejse.

Allerede nu har den olympiske komite i Helsinki beslåglagt alle hotelværelser i byen og den nærmeste omegn. Imidlertid vil vor finske søsterorganisation søge at skaffe et antal jernbanefolk indkvartering hos finske kolleger i olympiadedagene, evt. en del af perioden. For imidlertid at vide, hvor stor interessen er for en sådan rejse, er det nødvendigt, at vi allerede den 15. april får en foreløbig anmeldelse, der selvfølgelig ikke på nogen måde er bindende. Men har De lyst at deltage, så send os lige et par ord.

### Hytterne i Rättvik i Dalarne.

Hytterne ligger ca. 500 m fra stationen tæt ved badestrand. Der er i hytterne fuldstændigt sengetøj, bærtset fra lagner, der kan lejes for en kr. pr. nat. Endvidere fuldstændig køkkenudrustning. Der er rindende varmt og koldt vand. W. c. og brusebad findes i særligt hus, der bruges af flere hytters beboere. Forretningerne lige ved. Prisen vil antagelig fra 1. juli stige til 15 sv. kr. pr. døgn for en hytte med 4 senge og 20 kr. for 7 senge. Men vil De derop i juni, juli eller august, må der snarest ske indtegning, da de er stærkt efterspurgt.

### Jugoslavien.

Der er flere, der har spurgt, om der ikke er mulighed for en rejse til Jugoslavien. Det er der, hvis der melder sig tilstrækkeligt antal deltagere. For at kunne bedømme forhåndsinteressen, beder vi evt. interesserede sende os et par ord. En 14-dages tur i oktober vil antagelig kunne gøres for ca. 400—500 kr., under forudsætning af, at vi får de nødvendige tilladelser.

### Forårsturene.

De kan endnu nå at melde Dem til turene til Schweiz, 8 dage, senest 1. april; Paris, Versailles, Rheims, Loiredalen, 8 dage, senest 1. april; Norditalien med alle de berømte byer, 14 dage, aldeles omgående. Østrig er optaget. Bliver der mulighed for en tur mere, vil meddelelse fremkomme snarest. Niels Sloth.

## Bekendtgørelse om indkaldelse af ansøgninger om legatportioner af Grosserer A. Collstrops Rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 3 900 kr. af Grosserer A. Collstrops Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

Belysningsdirektør Joh. E. Børresen, k. af Dbg., dbmd., Vognmagergade 8, København K.,  
driftsbestyrer P. C. E. Hansen, r. af Dbg, dbmd., Odense—Kerteminde—Martofte og Nordvestfynske Jernbaneselskaber, Odense,  
telefondirektør G. Irming, r. af Dbg., dbmd., Nørregade 21, København K., og  
generaldirektør E. Terkelsen, k. af Dbg., dbmd., Sølvgade 40, København K. (formand).

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås tjenestemænd, der er ansatte i Danske Statsbaner, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber eller Danske Elektricitetsværker til anvendelse til studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 8. april d. å. til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

## Valget til bestyrelsen for Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved det af de ubemidlede interessenter foretagne valg af medlemmer til bestyrelsen for Statsbanepersonalets Sygekasse for perioden 1. april 1951—31. marts 1955 er afgivet følgende antal stemmer:

Liste A ..... 91.003 stemmer  
Liste B ..... 17.891 stemmer  
1156 stemmesedler var ugyldige og 107 blanke.

De personlige stemmer på de opstillede kandidater til bestyrelse fordeler sig således:

### Liste A.

Overmatros V. E. Hansen, Korsør ..... 6.691  
Overportør J. K. Jensen, København H. .... 6.743  
Banebetjent N. A. Jensen, Aarhus H. .... 6.983  
pens. banebetjent S. Jørgensen, Næstved ..... 6.678  
Remisearbejder J. K. Kristensen, Aarhus H. .... 6.666  
Overtrafikassistent C. A. A. Larsen, Københ. H. 8.576  
Forretningsfører P. Madsen (overportør i Nyb.) 6.828  
Jernbanepakmester J. P. Pedersen, Aarhus H. ... 6.990  
Lokomotivfører E. Greve Petersen, København .. 10.616  
Jernbanepakmester E. Rasmussen, Herning .... 6.907

### Liste B.

Arbejdsmand S. P. Albrechtsen, Centralværkstedet, Aarhus ..... 7.015  
Håndværker E. J. Danielsen, Centralværkstedet, København ..... 7.545

9 af de på liste A opstillede kandidater og suppleanter for disse er herefter valgt, og 1 af de på liste B opstillede kandidater.

Som tidligere meddelt er de af de bemidlede interessenter opstillede kandidater valgt uden afstemning.

Sygekassens bestyrelse — samt suppleanter til denne — består fra 1. april 1951 af formanden, afdelingschef N. C. D. Johnsen, generaldirektoratet, samt af følgende:

#### Repræsentanter valgt af de ubemidlede medlemmer:

##### Liste A.

1. Lokomotivfører E. Greve Petersen, København.
2. Overtrafikassistent C. A. A. Larsen, København.
3. Jernbanepakmester J. P. Pedersen, Aarhus.
4. Banebetjent N. A. Jensen, Aarhus.
5. Jernbanepakmester E. Rasmussen, Herning.
6. Forretningsfører P. Madsen (overportør i Nyborg).
7. Overportør J. K. Jensen, København.
8. Overmatros V. E. Hansen, Korsør.
9. pens. banebetjent S. Jørgensen, Næstved.

##### Liste B.

10. Håndværker E. J. Danielsen, Centralværkstedet, København.

#### Suppleanter:

1. suppleant for den under 1) anførte: lokomotivfører Aage Hansen, København.
2. suppleant for den under 1) anførte: lokomotivfører V. N. Bundgaard, Aarhus.
1. suppleant for den under 2) anførte: kontorassistent frk. D. E. Lauritsen, København.

2. suppleant for den under 2) anførte: trafikassistent P. K. S. Olsen, Odense.
1. suppleant for den under 3) anførte: togfører N. J. Olsen, Fredericia.
2. suppleant for den under 3) anførte: jernbanepakmester C. M. Albrechtsen, København.
1. suppleant for den under 4) anførte: banenæstformand H. V. Johansen, København.
2. suppleant for den under 7) anførte: banebetjent P. Jensen, Viborg.
1. suppleant for den under 5) anførte: stationsmester P. H. Pedersen, København.
1. suppleant for den under 6) anførte: rangerformand N. Meldgaard Kristensen, København.
2. suppleant for den under 6) anførte: overportør A. J. Ludvigsen, Kolding.
1. suppleant for den under 7) anførte: overportør N. K. P. Kolding, Aalborg.
2. suppleant for den under 7) anførte: stationsbetjent L. B. Jönch, København H.
1. suppleant for den under 8) anførte: overskibsfyrbøder O. B. Johansson, Korsør.
2. suppleant for den under 8) anførte: overmatros H. F. Rasmussen, Korsør.
1. suppleant for den under 9) anførte: rangermester A. E. Klinkvort, Fredericia.
2. suppleant for den under 9) anførte: stationsmester J. J. Møllepovl, Herfølge.
1. suppleant for den under 10) anførte: håndværker Arne Jensen, Centralværkstedet, København.

Repræsentanter valgt af de bemidlede medlemmer.  
Trafikinspektør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, København.  
Trafikkontrolør O. H. Malchau, Aarhus.

#### Suppleanter:

1. suppleant: lokomotivfører C. C. S. Schmidt, Nyborg.
2. suppleant: værkmester H. K. Henriksen, Centralværkstedet, København.
3. suppleant: stationsforstander L. P. R. Rieck, Glyngøre.

## NYE ADRESSER

#### Nye adresser.

##### Lokomotivførerafdelinger:

Korsør: Formandens navn og adresse rettes til: P. V. Jensen (Melbye), Tårnborgvej 7 B, tv.

Frederikshavn: Kassererens navn og adresse rettes til: H. Lund, Lindegårdsvej 23.

##### Lokomotivfyrbøderafdelinger:

Frederikshavn: Formandens adresse rettes fra 1-3-51 til: Emilievej 42 b, 1.

Fredericia: Kassererens adresse stod i bladets nr. 3 fejlagtigt opført til: Glentevej 22, 1. Rettes til: Glentevej 21, 1.

Tønder: Formandens adresse rettes til Slotsgade 19.

Frederikshavn: Formandens adresse rettes til: Emilievej 42 b, 1.



### Taksigelse.

Min og børnenes hjerteligste tak for al venlig deltagelse ved vor kære mand og far, lokomotivfører H. U. Andersens sygdom, død og begravelse, tak for afdelingsfanernes tilstedeværelse, tak til lokomotivfører L. C. Knudsen for de smukke mindeord ved graven.

Fredericia i marts 1951.

Anna Andersen  
og børnene.

### Fællesrejsen til Schweiz.

Til rejsen har meldt sig ca. 50 deltagere, og samtlige af vore aktive medlemmer, der har søgt om at komme med, er opført som deltagere.

Som en foreløbig oplysning meddeles, at afrejse fra København H er fastsat til den 22. august d. å. med hjemkomst den 2. september d. å., hvilke oplysninger bringes af hensyn til, at sommerferien vel snart skal tilrettelægges i afdelingerne.

Program m. m. vil blive tilsendt hver enkelt deltager inden alt for længe.

p. u. v.  
S. Suneson.

### Lanternen.

»Lanternen« afholder generalforsamling tirsdag den 3. april 1951 kl. 15,30 pr. i selskabslokalerne Allegade 10. Dagsorden ifølge lovene.

Forslag, som ønskes behandlet, må være formanden i hænde senest den 31. marts. Efter generalforsamlingen spisning og kammeratligt samvær. Der serveres 1 stk. med sild, 3 med lækkert, dertil 1 øl for en pris af 6,00 kr.

Indtegningen, som slutter mandag den 26. marts kl. 12,00, finder sted på de københavnske depoter samt hos formanden B. A. Jensen, Syvens Alle 2, 1. s.

Bestyrelsen.

### Filmsforedrag.

De københavnske afdelingers oplysningsudvalg indbyder medlemmer og pensionister med damer til filmsforedrag torsdag den 29. marts kl. 19,30, festsalen på Københavns Maskinskole, Jagtvej 163.

Overtrafikkontrolør H. A. V. Hindahl: »Fra diligence til lyntog«.

Der vises følgende film: »DSB før og nu«, »Amerikanske transportsystemer«.

Endelig afsluttes med en fornøjelig Spike Jones film.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øjensygdomme antaget doktor E. Kjerrumgaard, Helsingør, der afholder konsultation Nygade 8, Helsingør, kl. 14—15, lørdag dog kun efter aftale.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øjensygdomme antaget doktor H. Fabricius Jensen, Fredericia, der afholder konsultation Norgesgade 7, Fredericia, kl. 11—14 undtagen lørdag.

### Oplysningsarbejdet.

Snart har vi forårsjævndøgn, og i de afdelinger, der har haft studiekredse og lign. i gang, nærmer sæsonen sig sin afslutning.

Landsoplysningsudvalget sender ad denne vej en hilsen og tak til de medlemmer, der har deltaget, og håber, at de pågældende har faet et godt resultat ud af arbejdet.

De afdelinger, der har ønsket om tilskud til bestridelse af udgifterne, bedes inden 15. april d. å. indsende anmodning herom bilagt en kort omtale af, hvilken form for oplysningsarbejde, pågældende afdeling har drevet i vinterens løb.

p. u. v.  
S. Suneson.



Forfremmet efter ansøgning.

Til elektrofører lokomotivfyrbøder W. E. Andresen, Gb, i Enghave maskindepot (min. ans. fra 1-2-51)..

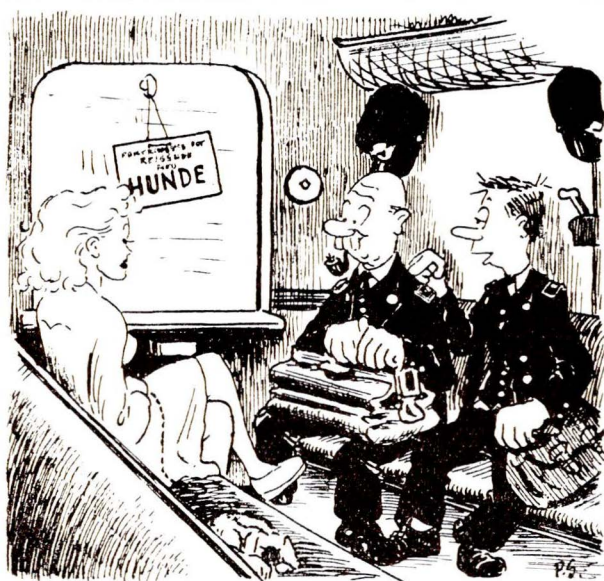
Forflyttelse efter ansøgning pr. 12-3-51.

Lokomotivfører K. E. Havn, Kolding, til Hobro.

Afskedigede efter ansøgning.

Lokomotivførerne:

- F. Mogensen, Gb, på grund af svagelighed med pension (31-5-51, min. afsk.).
- V. P. A. Pedersen, Gb, på grund af alder med pension (31-5-51, min. afsk.).
- V. Heftholm, Frederikshavn, på grund af svagelighed pension (30-4-51, min. afsk.).
- T. C. Steffensen, Gb, på grund af alder med pension (31-5-51, min. afsk.).
- H. P. Steengaard, Fredericia, på grund af alder med pension (31-5-51, min. afsk.).
- P. Hansen, Gb, på grund af alder med pension (30-6-51, min. afsk.).



~ Har du ellers ikke altid sagt-Jensen, - at du ikke ku' fordrage at køre i hundekupé - ? ~

**Det bedste**  
**I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen  
Jyllandsgade 22  
Fredericia  
Tlf. 1033

URMAGER OG GULDSMED  
**BASTIANSEN**

*Fest- og  
Jubilæumsgaver*

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

**FÆLLESBAGERIET A/S**

Fredericia . Tlf. 602

*Køb altid Brød fra Fællesbageriet*

**H. OLSEN HOLMELUND**

**Kulimport**

Fredericia

Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning  
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-  
og Selskabslokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

**Pedersen & Nielsen**

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

**Fredericia Banegaards Restauration**

*Billige  
Priser*

anbefales de ærede Rejsende  
**Husk Marketenderiet!**

*Hurtig  
Betjening*

Telefon 187

**Fredericia Mejeri**

*Anbefaler sig med*

Gothersgade 14

**1. Kl.s Mejeriprodukter**

*Hotel* **LANDSOLDATEN**

**FREDERICIA**

*altid bedst — derfor billigst*

»**LA BELLA**«

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

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's  
Bageri**

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

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

✶ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

**London-Magasinet**

FREDERICIA

**I/s K. C. NIELSEN**

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

**1. Kl.s Herreskrædderi**

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

**B. WEILING**

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinderi

**Alt i Papirvarer og Kontorartikler**

*Carl Lind, Købmagergade 64*

Fredericia . Telf. 10 34

**1. Kl. Kød, Flæsk  
og Paalæg**

**P. Johansen** Ringgaarden, Struer

**Frisørsalonen**

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales  
*Ærb. Gustav Jensen*

**LANDBOMEJERIET**

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder  
naar Maling det gælder*

**NEERGAARDS** bedst  
Struer . Telf. 165

LEDIG

**BOGTRYKKERIET**

Nørrebrogade 5, Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A  
Fredericia  
Telefon 332

**Ougaard & Jensen**

I Sol og Pløre  
gaa eller køre

Brug

**Skotøjsbørsens Fodtøj**

Struer - Telf. 109

**L PEDERSEN . STRUER**

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

**Husk Bageriet**

*Thorsvej . Fredericia*

O. Worm . Tlf. 1197

*Specialitet:*

Fødselsdagskringle

**Slagelse Dampmølle Akts.**

SLAGELSE \* TELF. 120

**DANA MEL**

**Farve-  
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner

**v. Holger Häuser**

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

**Slagelse Banegaardsrestauration**

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd

✶ **Valdemar Nielsen**

**FREDERICIA  
KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S**



**STJERNENS  
ØL  
OG MINERALVANDE**

**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**

**H. L. Aastrup & Søn**

BRANDE

Kolonial Vin Tobak

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

**Slagtermester Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

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

**N. H. Sørensen**

Tlf. 38 Brande

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

Telefon 132

**OTTO NIELSEN**

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

**Fa. JOH. HANSEN**  
ELEKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45 Brande

**IMPORTØREN**

Brande

Storegade 23 Tlf. 24

**AAGE NIELSEN** Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehemmet

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/ Nehr Korn  
Brande . Telf. 1

Murermester og Cementvarefabrikant,

**Chr. Schrøder**

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt  
Murerearbejde, Terrasso-  
arbejde, Havefliser,  
Flagstangsfodder m. m.

**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 Feriehemmet

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 Feriehemmet

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

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

Leverandør til det kongelige danske Hof



-helst en

**HOF**