

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 8 20. APRIL 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



DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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

Jernbanevogne af enhver Konstruktion
VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS

A/S FRICHS, AARHUS

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

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

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/S
Hans Niensens Maskinfabrik

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken
TELEFON LYNGBY 1645



Importkompagniet A/S
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

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

**C. C. Petersens
Bogtrykkeri**

✳ Studiestræde 32
Telf. 6142

Leverandør til Statsbanerne

A/S Kulimporten Dania

★
Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Det bedste for Deres Øjne

Ringlunds Brillor

Frederiksberggade 38

v. Hj. af Raadhuspladsen . Byen 4710

Speciale
siden 1901

Sygekassens
Modeller
og Takster

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebros Runddel 140 Telefon Taga 1513

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

THÜRMEERS
originale Snittøj

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

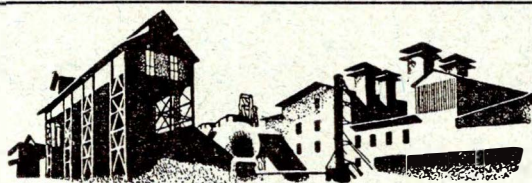
(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Hovedbanegaardens Restaurant

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

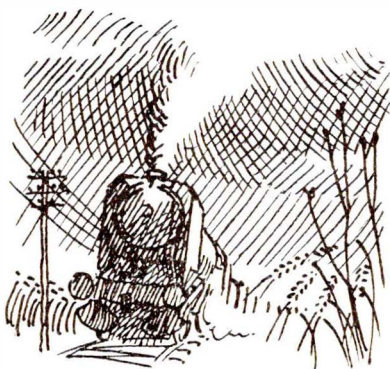
Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 8 - 51. ÅRGANG

20. APRIL 1951



Indhold:

Dagens emne	85
Nordisk nyt — Norge — Lyden afslører	86
Fra medlemskredsen	87
Frankrigs og Tysklands sværeste eksprestoglokomotiver ..	89
Bør alle Danmarks hovedbaner elektrificeres	90
Et tysk standardlokomotiv	92
Turistsektionen	94
Unge tyske jernbanemænd søger kontakt med danske	95
Ferietilbud til 10 fransktalende unge mennesker	95
Oplysningsarbejdet — Afslutning på studiekredsarbejde i Struer	96
Under DLF	96
Nye adresser	96
Medlemslisten	96
Personalia	96
Olsen og Jensen	96



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.

Dagens emne

Om ca. 3 uger samles vore tillidsmænd til foreningens ordinære kongres. Hovedbestyrelsens beretning om virksomheden i den forløbne periode er sammen med regnskaberne og dagsordenen udsendt til medlemmerne, der ved gennemlæsning af det lille værk kan gøre sig bekendt med en del af hovedbestyrelsens arbejde siden 1949.

Men det er naturligvis ikke alene redegørelsen over de mange sagers behandling, der har medlemmernes bevågenhed, også de forslag, kongressen skal tage stilling til, har overordentlig stor interesse og giver anledning til drøftelser ude i medlemskredsen. I forslagene ligger jo afdelingernes ønsker og deres vedtagelse vil være noget retningsgivende for det fremtidige arbejde for hovedledelsen.

Et kraftigt bevis for den betydning, man ude omkring til lægger et forslag, har vi ikke mindst fået gennem den store og livlige debat, der her i bladet har været ført om foreningens eventuelle indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Dette meget vigtige spørgsmål har kaldt mange af vore medlemmer til blækkusene, og gennem indlæg har de givet udtryk for, hvorledes deres stilling er til denne udvidelse af vort organisatoriske samarbejde. Som vi tidligere har givet udtryk for, var det en udmærket idé, Fredericia afdelinger fik, da de ved nytårstid bekendtgjorde overfor samtlige kolleger, at de på den kommende kongres agtede at stille dette forslag, men at afdelingerne skulle behandle emnet i løbet af de 5 måneder, der endnu var til kongressens afholdelse.

Foruden debatten i vort fagblad, ved vi, at man — i hvert fald i mange afdelinger — har behandlet forslaget, og at der også derude har været mange livlige diskussioner. Såvel det ene som det andet sted er det gået, som det nu engang altid gør, at der er stemning både for og imod.

Det kan jo ikke nægtes, at der i den diskussion, som er ført, har været tilfælde, hvor diskussionsdeltagerne har været noget fjernt fra det saglige og fra de konkrete beviser for, hvilken betydning en indmeldelse ville have for Dansk Lokomotivmands Forening. Nogle af de fremførte argumenter giver udtryk for en vis manglende indsigt, såvel i organisationslivet som over for den fremtidige stilling for en forening af den størrelse, DLF har.

Såvel fra forslagsstillerne som fra andre er der til gengæld allerede fremhævet adskillige kendsgerninger om De samvirkende Fagforbunds indflydelse på erhvervs livet og deres afgørende betydning for de organiserede arbejdere og tjenestemænd. Der har ligeledes været nævnt, at der ved nytårstid har været fremsat visse betragtninger om industriforbundstanken, en idé, som uvægerlig vil finde grobund her i landet i lighed med, hvad tilfældet har været i Sverige. Det har ofte været sagt, at skal dansk fagbevægelse bevare sin position, må man i tide væbne sig imod, at den stagnerer i gamle fordomme og bestemmelser, og man må skabe større bevægelighed. Skabelsen af industriforbund er et skridt i denne retning, og en af de



Norge.

Lyden afslører.

NSB har anskaffet 4 ultra- lyd-apparater. I begyndelsen vil de væsentlig blive benyttet til at undersøge vogn- og drivhjulsaksler m. v.

Som bekendt kan der opstå træthedensbrud i navet. Dette er skjult, når hjulet er på. Med ultra-lydmetoden er det muligt at finde en skjult fejl, uden at hjulet presses af, hvilket er en stor fordel. Ligeledes kan en tvivlsom aksel prøves, selv om den er under vognen.

I store træk er princippet: En oscillator generer en vekselspænding med frekvenser fra $\frac{5}{8}$ — $2\frac{1}{2}$ mp s. Denne spænding bliver lagt over en kvartskrystal, som har den egenskab, at den deformerer, når den påtrykkes af en vekselspænding. Med andre ord, krystallen kommer i svingninger og frembringer en lyd af samme frekvens som den påtrykte vekselspænding, som i dette tilfælde ligger langt over den hørbare grænse. Fra senderen, hvori kvartskrystallen er anbragt, overføres lyden gennem et overgangsmedium, f. eks. olie, til det objekt, som skal undersøges. Når de longitudinale lydbølger træffer på en flade, f. eks. en sprækdannelse, luftblære e. l. som eventuelt findes i materialet, bliver bølgerne reflekteret til overfladen igen, hvor de rammer modtageren, som er nøjagtig som senderen. I modtageren sker den omvendte proces, idet krystallen kommer i mekaniske svingninger og frembringer da en lille vekselspænding. (Piezo-elektrisk effekt). Denne bliver forstærket og videreført til en oscillograf, hvor den bringer det lysende punkt, som vandrer over skærmen til at gøre en vertikal afbøjning, som markerer et ekko fra en eventuel fejl i materialet. Det øjeblik, når lydbølgerne går ind i materialet og når de reflekteres fra bunden, er også markeret på skærmen ved en vertikal afbøjning, og det lysende punkt, om i praksis ser ud som »topper« (ekko), som måtte ses mellem disse to yderpunkter, opstår kun som følge af fejl i materialet eller på grund af dets geometriske udformning.

største forkæmpere for denne idé er Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund med dets formand, Hans Rasmussen, i spidsen. Fra denne side har man tidligere lagt spiren til et eller andet udviklingstrin indenfor den danske fagbevægelse, og med held har man derfra gennemført betydelige forslag, der foruden de positive resultater til gavn for alle organiserede, også har medført, at dette forbund står som et af de stærkeste og betydningsfuldeste indenfor DsF.

Når man derfor påny fra denne side har fremsat et forslag til ændring af organisationsformen og ved en omfattende spidsartikel i »Jern- og Metalarbejderen«s januar-nummer har uddybet industriforbundstanken under overskriften »Dansk fagbevægelse i støbeskeen«, vil vi tro, at vore medlemmer ude omkring i landet vil være klar over, at også dette problem må tages med i overvejelserne, når talen er om DLF's tilslutning til landsorganisationen. Ingen kan nemlig være i tvivl om, at når det store smedeforbund ønsker at foretage en omlægning af den bestående organisationsform, da er det med henblik på at forbedre styrken i organisationerne, og det er givetvis ud fra de indhøstede erfaringer, som uvægerlig er størst i de forbund, der ikke alene har de største medlemsskarer, men også har kontakt med den landsorganisation, der nøje følger hele udviklingen både økonomisk, kulturelt og socialt.

I behandling af det foreliggende forslag fra Fredericia afdelinger er der derfor mange forskellige forhold, der må nøje studeres af den enkelte og som må tages med i den almindelige diskussion, og det er vort indtryk, at størsteparten af vore medlemmer er indforstået hermed og, at vore tillidsmænd ude i afdelingerne har taget alle de tungt vejende argumenter med i de indlæg, de har fremført på deres møder og generalforsamlinger. Selvom hovedbestyrelsen denne gang ikke står som forslagsstiller og ejheller har haft forslaget til videre behandling fra en kongres, som tilfældet har været tidligere, kan vi dog ud fra de oplysninger, vi har fået, følge en betydelig interesse for sagen hos medlemmerne. Noget andet ville jo også være unaturligt. Lokomotivmændene har jo altid holdt deres organisation — og organisationstanken i almindelighed — højt, og de har igennem de mange år, foreningen har bestået, sat pris på at hævde sig på alle områder. Både ung og gammel følger stadig med i det arbejde, der finder sted indenfor foreningen, og selv om alderen har ført et medlem over i pensionisternes rækker, slipper han ikke kontakten med den forening, han har stået tilsluttet gennem hele sit lange tjenestemandsliv; også under den førte debat denne gang har vi den glæde at høre fra de ekstraordinære medlemmer — et bevis på styrke og solidaritet.

Den frie diskussion såvel her i bladet som ude på møderne landet over, den rummelige tid, medlemmerne har haft til at tage stilling til forslaget, har uden tvivl været meget værdifuld og unægtelig medvirket til, at vi er kommet problemet nærmere.

Nu nærmer tiden sig imidlertid, hvor kongressen skal samles, og diskussionen overføres til denne kompetente forsamling, der træffer den endelige afgørelse om forslaget og dets eventuelle videre behandling.

De samvirkende!

Ingensinde i DLF's historie har spørgsmålet om vor indmeldelse i DsF forud for en kongres været til en sådan forhåndsdebat blandt medlemmerne som denne gang, og at man virkelig ude i afdelingerne har taget sagen op til behandling, har man fået mange beviser for, ligesom man skylder at sige redaktionen tak, fordi denne nu igennem længere tid har stillet bladets spalter til rådighed for medlemmerne til diskussion af spørgsmålet.

Når der derfor fra flere sider er givet udtryk for, at man vil holde medlemmerne uden for, så er dette jo ikke rigtigt — tværtimod tør jeg roligt påstå, at medlemmerne aldrig tidligere har været så delagtig i debatten som denne gang, og hvad stemmeretten angår, da har der jo været rig anledning til at bruge denne — i afdelingernes kompetente forsamlinger, ved valg af delegerede o. s. v. Dengang vi her i afdelingerne udkastede den tanke om, at spørgsmålet burde afgøres gennem afdelingernes og organisationens kompetente forsamlinger, var vi jo vel vidende om, at denne opfattelse ikke deltes af alle, men man var også fuldt enige om, hvad enten man vælger den ene eller den anden form for afstemning, da er det fuldkommen underordnet overfor spørgsmålet som helhed.

At debatten om vor indmeldelse i DsF ikke altid har været lige saglig, herom vidner jo i høj grad det af Gjørtsvang i DLT nr. 7 optagne indlæg, idet indlægget som sådan i hovedsagen er opbygget på mistænkeliggørelse, dårlige oplysninger og en fordrejning af de faktiske kendsgerninger. Den tvivl Gjørtsvang nærer om, hvorvidt det er red. eller mig, der har skrevet de af ham i DLT nr. 4 omtalte artikler, tager jeg til mig som en kompliment.

Hvad vore tjenestetidsregler angår kan vi godt blive enige om, at de er ikke som de burde være, men at sætte tjenestetidsreglernes negativitet i relation til en Stauning- eller en Hedtoftregering er jo fuldkommen malplaceret: thi selv Gjørtsvang burde jo vide, at begge regeringer har været mindretalsregeringer, som til enhver tid har skullet forhandle sig frem til resultaterne.

Gjørtsvang oplyser, at lønningsloven af 1931 gav de lavest lønnede en lønnedskæring på ca. kr. 3,00 pr. md., medens embedsmændene fik et tillæg varierende fra 1200 til 1800 kr. årlig, men eftersom der kun var stillet ca. 5 millioner kr til rådighed, og hvor vi skulle have noget alle, er det ganske givet, at det kun er meget få embedsmænd, der har kunnet opnå dette, og hvad angår de lavestlønnede siger Dansk Jernbaneforbunds lønoversigt over reallønningerne for 16. lønklasse følgende: Ved 1946-lovens ikrafttræden fik man en forbedring på 8,1 % i forhold til 1919-loven og en forbedring på 3 % i forhold til 1931-loven, medens forbedringen i 1931 var 5,4 % i forhold til 1919. Loven af 1931 var således betydelig bed-

re, set i forhold til 1919, end loven af 1946 i forhold til 1931-loven.

Men jeg skal villigt indrømme, at selv om loven gav alle en lønmæssig forbedring, var der dog megen utilfredshed med denne lov, men hertil bidrog jo ikke mindst de store prisstigninger, der senere satte ind.

Vort medlemskab i ITF mener Gjørtsvang ikke har givet os andet end fornøjelsesrejser til H. B. Ja, Gjørtsvang, der findes jo desværre mennesker, hvis horisont standser ved enden af »Valby Bakke«, men der findes jo også dem, hvis horisont strækker videre og udmærket kan indse, hvilken betydning dette internationale samarbejde har.

I min artikel i DLT nr. 4, 1951, skrev jeg, at i de afdelinger, hvor der tidligere er foregået et effektivt oplysningsarbejde, har man også set et godt resultat heraf, men eftersom dette afsnit er skrevet i datidsform, er det jo igen en fordrejning af kendsgerningerne, når Gjørtsvang stiller dette i relation til nutiden.

Resultatet ved den sidste afstemning viser for Fredericia og dertil hørende underafdelingens vedkommende følgende procentvise tilslutning for indmeldelsen: Fredericia lokf. 70 %, lkfb. 90 %, Kolding 56 %, Vejle 78 %, Lunderskov 83 %.

Det er tal, Gjørtsvang, der mere end noget andet beviser, hvad et effektivt og malbevidst oplysningsarbejde kan føre til.

Gjørtsvang oplyser, at forslaget blev forkastet på afdelingens generalforsamling, idet der var lige mange stemmer for og imod, men undlader at referere, at afdelingsbestyrelsen i konsekvens heraf nedlagde sine mandater, og at der på den ekstraordinære generalforsamling, som afholdtes 8 dage senere, fra medlemmernes side blev stillet krav om, at forslaget om vor indmeldelse i DsF skulle optages på dagsordenen, og her blev forslaget vedtaget, ligesom den tidligere afdelingsbestyrelse blev genvalgt uden modkandidater.

Gjørtsvang giver udtryk for sin glæde over de store resultater, som Jernbaneforeningen opnår for sine medlemmer på lønnings- og normeringslove, men mon også Jernbaneforeningens medlemmer er tilfredse, fordi Gjørtsvang er det?

Der spørges videre, om ikke DsF har haft bud til Jernbaneforeningens medlemmer! Det kan næppe tænkes. DsF står idag med sine ca. 700.000 medlemmer så stærk som aldrig tidligere, og som en afgørende magtfaktor i hele det danske samfundsliv, hvis position og betydning forlængst er anerkendt fra alle sider, således at nogle tusinder medlemmer fra eller til absolut er uden betydning for DsF som helhed, men som til gengæld, for de organisationer der står udenfor, vil have sin store betydning.

Når DsF ikke blander sig i de af Gjørtsvang omtalte forhold, så er grunden hertil den simple, at i lovene for DsF, § 25, står, at enhver af de tilsluttende organisationer er fuldstændig suveræne og selvstændige med hensyn til indgåelse af overenskomster — dette forhindrer dog ikke, at 2 eller flere organisationer slutter sig sammen om gensidig støtte i påkommende tilfælde.

Det er jo kun i de store generelle spørgsmål,

at hele det store organisationsapparat sættes i sving, således som vi fornylig så det, med hensyn til pristalsreguleringen.

Gjørtsvang mener, at det ville være klogt, om vi alle stillede krav til hovedbestyrelsen og bad denne trække i arbejdstøjet for at få den lønfor-skel, der er mellem værkstedstjeneste og lokomotivtjeneste, rettet.

Ja, det er fuldkommen rigtigt, det er her, der skal sættes ind, men det er så afgjort forkert af Gjørtsvang at tro, at det udelukkende ordnes ved at stille krav til hovedbestyrelsen — her skal hele medlemskredsen kobles til — for det er jo trods alt begrænset, hvor meget frugt der kan kræves af organisationsfællesskabet, når man ikke selv yder noget positivt bidrag hertil, men udelukkende er indstillet på kritik, mistæneliggørelse, misfornøjelse og en selvovervurdering, der ikke altid står mål med hverken evner eller indsats.

Skal der opnås resultater, så er det bydende nødvendigt, at alle lokomotivmænd trækker i arbejdstøjet og hver på sin vis yder en positiv indsats — til gavn for sig selv, sine kammerater og sin organisation.

Fredericia i april 1951.

S. A. Rasmussen.

Nogle betragtninger.

Det hører vist til sjældenhederne, at pensionisterne lader høre fra sig, og det er vel også udenfor dagsordenen, at disse udtaler sig om de emner, der rører sig indenfor deres gamle forening, det er heller ikke min mening i den forstand at gøre det, men det er med mig som med adskillige andre pensionister, at man følger med i, hvad der foregår, og måske særlig, når man i en årrække har levet med i foreningslivet.

Det der har gjort, at jeg er faldet for fristelsen til at bede DLF's redaktør om at give mig plads for et par ord — er det i øjeblikket aktuelle spørgsmål om DLF's optagelse i DsF og de herom i DLT fremkomne indlæg.

Det har forbavset mig og mange med mig at lære den indstilling at kende, der i år 1951 synes at råde i visse kredse indenfor DLF.

Uden at komme nærmere ind på navne, tror jeg at turde sige, at d'herrer så åbenbart misforstår hele situationen, man går da ikke ind i en forening med det — ene for øje — at få mere i løn, man slutter sig sammen for at stå stærke, når en eller anden opgave skal løses, og der er vist og kommer adskillige opgaver.

Hvorfor ikke lægge kortene på bordet og sige rent ud, at det er bl. a. den politiske side af sagen, det drejer sig om.

Jeg ved godt, det er hørt så tit, der er stor utilfredshed med »Socialdemokratiet«, hvem kender ikke slagordene — de gør ikke noget for os.

Men hvad gjorde den nuværende regering for ganske kort tid siden — den søgte at skære ned på arbejdernes og herunder også vore lønninger, og hvem var det der forhindrede det, det var »Socialdemokratiet« (De samvirkende Fagforbund).

Jeg tvivler i høj grad på, at d'hrr kritikere

havde råbt »Leve regeringspartierne« — om nedskæringen havde fundet sted. Det der blev ender-resultatet lod sig kun gøre, fordi »Socialdemokratiet« fik støtte fra anden side — og her er vi vist ved sagens kerne.

Det er rigtigt, at vi og mange andre ikke altid har fået alt, hvad vi ønskede, når »Socialdemokratiet« sad ved roret, men man glemmer, at de ikke har haft flertal bag sig, de har altid været afhængig af andre. Det er derfor for tidligt at fælde dom, den dag de sidder med flertallet og da ikke vil yde arbejdere, herunder tjenestemændene, hvad ret og rimeligt er — fæld da dommen.

D'hrr skulle derfor, istedet for at køre op med, hvad der ikke mere står i »Soc.-Dem.«s hoved o. s. v. — gøre et stykke arbejde for at støtte det parti, som på det rette tidspunkt både — kan og vil — være med til at skabe de bedst mulige forhold for os, bl. a. f. eks. ved at bringe arbejdstiden ned, der bl. a. måske ville medvirke til, at der ikke var så mange trætte, som nu må hvile på sofaen, når der skal stemmes.

— — —

Men jeg og mange med mig tror, at vi skal ganske andre steder hen for at finde ud af, »hvor skoen trykker«.

Er sagen ikke den, at man ikke kan tænke sig, at lokomotivmændene skal stå i forening sammen med — en almindelig arbejder — men er lokomotivmandsgerningen da ikke et arbejde, der udføres ligesåvel, som snedkeren ved sin høvlebænk og smeden ved sit skruestik.

Ja, men ansvaret vil nu adskillige råbe:

Husk lokomotivmandens ansvar — jo, det er en ansvarsfuld gerning, som måske burde honoreres bedre end den bliver, men denne side af sagen er det foreningens opgave at søge løst, evt. til sin tid med DsF's bistand.

Vær sikker på, kære Gjørtsvang, du kommer ikke i dårligt selskab ved at komme ind i DsF, også der vil du træffe meningsfæller, som er glade, når DsF sår, og du høster. Du har lov at læse, hvilken avis du vil, og de 2 kr. 60 øre, ca. 0,7 øre pr. dag vil sikkert ikke bringe dig i vanskelighed.

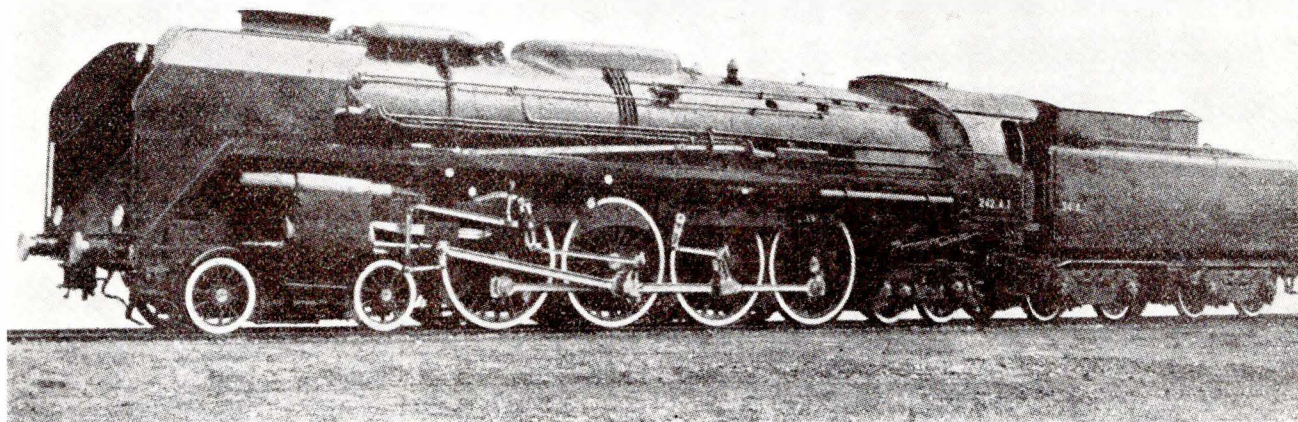
Strejkeretten, skal vi ikke også lade den hvile, den finder man ud af i givet tilfælde, det gjorde man da i 20'erne ved pladsopsigelserne, og tillige i 1920 ved den varslede generalstrejke, den blev ganske vist afblæst og udartede sig for vort vedkommende kun til en lille episode i Aalborg, men tilslutningen var givet af alle jernbaneorganisationer, også DLF.

Det er fristende at komme ind på andre af de fremsatte udtalelser, der sikkert for en stor del skyldes manglende indsigt, ikke alene i DLF's historie, men også i selve fagbevægelsens, men det tilkommer ikke mig, og jeg vil derfor give afkald herpå og sluttelig kun minde om, at kritik er god og lærerig, men den skal hvile på sagligt grundlag, og det gør opponenterens ikke, det der skinner igennem er, at modstanden mod det foreliggende spørgsmål i høj grad skyldes — honnøtte hensyn — for at bruge det rette udtryk — honnøtte ambition.

K. Johansen.

(Forsættes side 93)

Frankrigs og Tysklands sværeste eksprestogslokomotiver



Til brug for eksprestogene på strækningen Paris—Cherbourg udviklede de franske statsbaner — ikke at forveksle med efterkrigstidens nationalbaner — en ekstra svær maskine i begyndelsen af 1930-erne. Den fik ligesom de forhåndenværende svære eksprestogslokomotiver 2D1-kobling, men var ret afvigende i forskellige henseender.

Der blev aldrig bygget mere end en enkelt maskine af denne type.

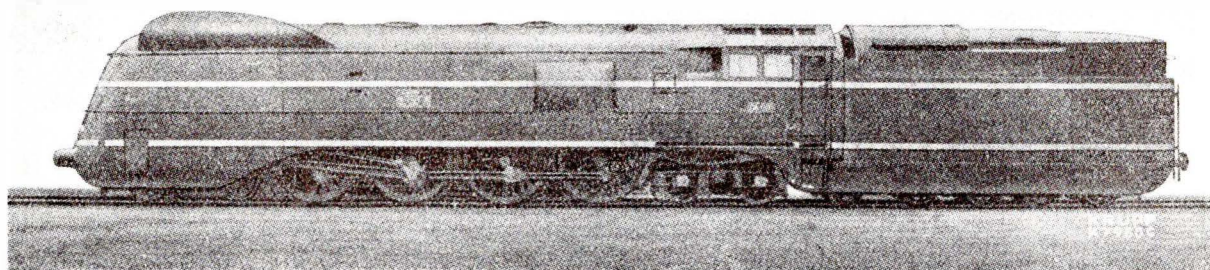
Den blev færdig i 1932. — I 1946 blev den grundigt ombygget, bl. a. forstærket på mange måder. Den fik saledes sværere bagkedel og en toakslet bogie bagtil, så koblingsordningen blev 2D2.

Kedeltrykket er 20 atm. Lokomotivet arbejder med dobbelt ekspansion. Det har tre cylindre.

Højtrykscylinderens diameter er 600 mm og slaglængden er 720 mm. For lavtrykscylindrene er de tilsva-

rende tal 660 mm og 760 mm. Drivhjulsdiameteren er 195 cm. Lokomotivet er konstrueret for en hastighed af 130 km i timen. Ved forsøgs-kørslerne viste det sig at være i stand til at fremføre tog på 650 t på jævnt terræn med en hastighed af 120 km i timen og med 95 km i timen på 8 ‰ stigning.

Vægten er 148 t, deraf 84 t adhæ-sionsvægt.



Til brug for eksprestogene på vanskelige strækninger, især i bjergegnene i Mellemtyskland udviklede Rigsbanerne i slutningen af 1930-erne en 4-koblet maskine.

Det var nærliggende at bygge den med 2D1-kobling eller 1D2-kobling. Men man gik et skridt videre og valgte 2D2-kobling. — Den væsentligste grund hertil var, at man da kunne få et symmetrisk hjulsystem, hvilket muliggjorde en variation af vægtfordelingen på drivhjulene og

de øvrige hjul, ligesom det var tilfældet med de 1D1- og 1E1-koblede godstogslokomotiver og de senere 1C1-koblede persontogslokomotiver.

Den 4-koblede eksprestogslokomotivtype, der fik betegnelsen C6, blev færdig 1939. Men der blev aldrig bygget mere end 2 eksemplarer.

Kedlen er meget stor og er forovrigt nøjagtig mage til kedlerne på de 1E1-koblede godstogslokomotiver af type 45. Arbejdsstrykket er 20

atm. Lokomotivet arbejder med i enkeltexpansion. Det har 3 cylindre. Cylinderdiameteren er 520 mm og slaglængden er 720 mm. Drivhjulsdiameteren er 200 cm. Lokomotivets maksimalhastighed er 140 km i timen. Det kan fremføre 650 t tog med en hastighed af 120 km i timen i jævnt terræn og med 60 km i timen på 10 ‰ stigning.

Vægten er 144 t, deraf 80 eller 72 t adhæ-sionsvægt.

Bør alle Danmarks hovedbaner elektrificeres?

Af C. E. Andersen

På det tidspunkt, hvor dette blad fremkommer, er det aktuelt at tale om elektriske jernbaner og specielt om elektrisk jernbanedrift i Danmark. Det har tidligere været et temmeligt dødt emne i dette land. Til gengæld vil det nu være samtaleemnet i alle kroge af landet, selv i Vestjylland og på Lolland-Falster.

Impulsen hertil er en artikel, skrevet af professor P. H. Bendtsen i »Ingeniøren« for 14. april, samt et radioforedrag den 15. april.

Heri stiller eller rettere sagt stillede professor Bendtsen forslag om, at man elektrificerer alle De Danske Statsbaners hovedlinier. Dette motiveres ikke blot ved de derved følgende trafikale forbedringer, men frem for alt ved en række undersøgelser over de økonomiske forhold, idet det påvises, at en udstrakt elektrificering ikke blot er økonomisk overkommelig, men også forsvarelig, ja, i høj grad ønskelig.

Det skal bemærkes, at detailundersøgelserne er udført som et eksamensprojekt af stud. polyt., nu civilingeniør J. R. Leffland.

Den pågældende afhandling og artiklen og foredraget vil utvivlsomt føre til diskussioner i vide kredse, bl. a. fordi planen måske kan synes utopisk ved et flygtigt blik.

Forfatteren til disse linier skrev i »Trafik og Teknik« i 1936 en artikel om storebæltsproblemet og anførte der den bemærkning, at man for de midler, som en eventuel bro ville koste, ville være i stand til at elektrificere alle Danmarks jernbaner, de afsides privatbaner indbefattet.

Nærmere kommentarer om, hvad der vil være bedst, navnlig mest driftsøkonomisk, er overflødig.

Dermed er det imidlertid ikke sagt, at man tør håbe på eller blot drømme om gennemførelse af en sådan plan. Dels kræver elektrificeringen nu engang store investeringer, der på stærkt trafikerede strækninger nok indtjenes igen, men først i løbet af en række år. Dels er der

mange andre projekter, der også er økonomisk velmotiverede, f. eks. Lolland—Femern-ruten. Dels forudsætter landsomfattende elektrificeringsarbejder overvindelse af en væneindstilling og deraf følgende modstand hos store dele af befolkningen, som i hvert fald foretrækker at få storebæltsoverfarten nedlagt til fordel for en bro, i stedet for at få damptogene afløst af elektriske tog.

Derfor er det modigt af jernbaneprofessoren at fremsætte en sådan dristig plan om elektrificering af alle Danmarks hovedbaner over for den samlede befolkning. — Som et projekt til drøftelse blandt teknikere og nationaløkonomer er planen derimod ikke eventyrlig. Eller rettere sagt, den er virkelig eventyrlig, men er ingenlunde uigennemførlig i teknisk og økonomisk henseende.

Dette gælder navnlig under hensyn til den almindelige udvikling, der har fundet sted m. h. t. elektrisk jernbanedrift i løbet af de sidste 15 år.

De elektriske lokomotiver og motortog har i disse år undergået en rivende teknisk udvikling. Det gælder både jævnstrømsmateriel og vekselstrømsmateriel, således at begge disse systemer stadig konkurrerer.

For dem begge gælder det, at man har opnået langt større ydeevne af driftsmateriellet, og det tilmed uden at forøge vægten og byggeprisen. Det vil imidlertid gå for vidt at drøfte udviklingen i dette nummer. Vi skal senere vende tilbage til disse spørgsmål og skal iøvrigt vise de opnåede resultater ved en omtale af det elektriske togmateriel og elektrificeringsarbejderne i forskellige lande, bl. a. Frankrig, Holland, Belgien, Italien, England og Rusland, der bruger jævnstrøm, samt Schweiz, Østrig, Tyskland, Sverige, Norge og USA, der bruger vekselstrøm, i det mindste til fjernjernbanerne, og endelig Ungarn, Tyskland, Frankrig og USA, hvor

man forsøgsvis bruger vekselstrøm med 50 eller 60 perioder pr. sekund.

På baggrund af de seneste års udvikling, bl. a. i lande som Holland og Belgien, hvor man nu er i gang med at elektrificere samtlige hovedbaner og allerede har omstillet en væsentlig del af driften, melder problemet sig påtrængende, om man ikke burde gøre det samme i Danmark.

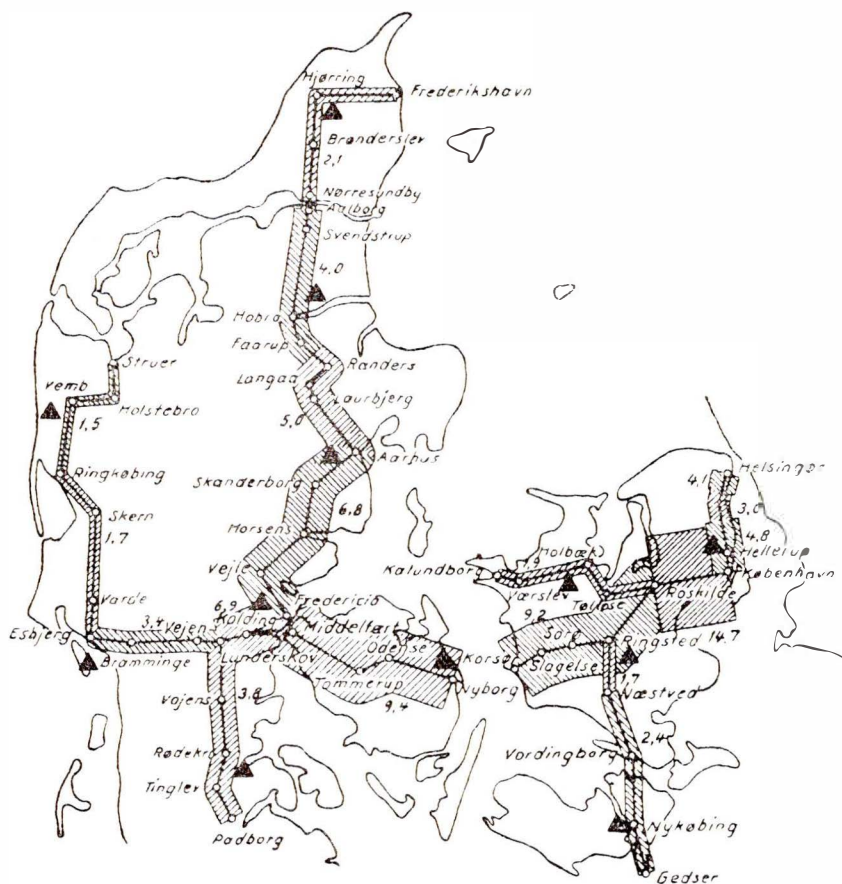
For så vidt er det ikke overraskende, at Polyteknisk Læreanstalts vagne jernbaneprofessor har taget problemet op til undersøgelse, navnlig i betragtning af, at han er forhenværende statsbaneingeniør og tilmed har beskæftiget sig med anlæg af bybaner og deres trafik, økonomi og begrundelse. — Derimod kan selve resultaterne af undersøgelserne måske virke overraskende. Sikkeri er det i hvert fald, at de er interessante.

Vi kan i dette nummer kun resumere visse hovedtræk, men skal senere behandle problemet mere systematisk.

Der drages en række sammenligninger mellem driftsegenskaberne og frem for alt driftsøkonomien for de elektriske tog og damptogene. Navnlig undersøges brændstofomkostningerne, der er særlig vigtige, fordi brændstoffet må indkøbes fra udlandet.

Der næst gives der et overslag over anlægs- og driftsøkonomien ved elektrificering — vekselstrøms elektrificering — af 1076 km af Danmarks jernbaner, nemlig København—Helsingør, København—Roskilde, Roskilde—Kalundborg, Ringsted—Gedser, Roskilde—Korsør, Nyborg—Fredericia, Fredericia—Frederikshavn, Fredericia—Esbjerg—Struer og Lunderskov—Padborg.

Der til kræves der 2590 km køreledninger, der beregnes at ville koste 117 mill. kr. Desuden kræves der 12 omformerstationer, der skal koste 30 mill. kr. Med andre udgifter til faste anlæg regnes der med en totalsum på 195 mill. kr.



▲ Omformerstation

Tal = bruttotonkm pr banekm pr år

Oversigt over de strækninger, professor P. H. Bendtsen foreslår elektrificeret, og som han har lagt til grund for sine beregninger. Som det heraf fremgår, omfatter forslaget alle de vigtigste hovedstrækninger.

Af driftsmateriel regnes der at skulle bruges 160 linielokomotiver og 70 rangerlokomotiver, der ventes at koste 148 mill. kr.

Hertil kommer 12 mill. kr. til installation af anlæg for elektrisk opvarmning af togene. Hele summen bliver da 355 mill. kr.

Angående driftsudgifterne skal kun nævnes, at man regner med at kunne klare sig med en samlet udgift for kul til elektricitet, beløbende sig til 7,5 mill. kr., mod 38,7 mill. kr. for kul og olie til den nuværende drift på den pågældende del af banenettet. Der opnås således en besparelse på godt 31 mill. kr. årligt alene på denne post.

Har vi råd? — Eller har vi ikke råd til det?

Da de 3 store ingeniørfirmaer i 1936 fremsatte deres forslag om at bygge broer over Storebælt og Øresund, og bilbaner fra København til Esbjerg og Frederikshavn til Krusaa, samt fra Ringsted til Rødbyhavn, udtalte ingeniør Højgaard i radioen, at vi simpelthen ikke har råd til at lade være. Tiden har motiveret hine planer yderligere. Resultaterne er imidlertid udeblevet. Det vil måske også blive tilfældet med elektrificeringsprojektet. Men sikkert er det i hvert fald, at det er mere motiveret end mange andre, selv mange af de populære projekter, og at dets realisation bør have prioritet med hensyn til tid, i det mindste for en dels vedkommende.

Det er under alle omstændigheder

nærliggende at elektrificere samtlige hovedbaner i Nordsjælland.

Men tør man håbe på sligt?

Forfatteren har anført en anden plan i spalterne i dette blads januarnummer. Det skyldes en mere pessimistisk indstilling. Forslaget står stadig ved magt. Men den pågældende plan er kun tænkt som en midlertidig foranstaltning. Og den kan måske netop lindre trafikken og dermed fremskynde den elektrificering her, som burde være sket forlængst, men som måske ikke kan ventes foreløbig, selv om et sådant offentligt arbejde er nok så begrundet.

Der vil gå et stykke romantik tabt den dag, hvor damptogene bl. a. med en P- eller E-maskine afløses af tog med et udadtil kedeligt elektrisk lokomotiv. — Men der kommer andet i stedet. Under de nuværende omstændigheder lader man vandmolekylerne hamre hastigt og hårdt mod damplokomotivernes stempler. I fremtiden får molekylerne mere frit spil og antager mere ensrettet bevægelse i form af en dampstråle og derfor mere påfaldende materialebevægelse. Dampstrålens molekyler kolliderer med dampturbinernes blade og bringer turbinerne til hastig rotation. Turbinerne er mere effektive end lokomotiverne. Ganske vist må de drive dynamoer, der puster elektricitet ud i ledningerne. Elektricitetsbevægelsen er i sig selv meget langsom, idet den principielt foregår som stofbevægelsen i en tandpastatube, der er under tryk. Men ligesom tandpastaen kommer ud af tubehalsen i det øjeblik, da hæften fjernes, således kommer energien frem fra elektricitetsværket til toget med lysets hastighed og overfører derved den bevægelsesenergi, som vandmolekylerne havde i dampstrålen, til togets banemotorer, hvorved hele toget overtager bevægelsesenergien.

Det er ret kompliceret i principet. Men det er enklere og billigere at lade en enkelt kraftmaskine trække alle togene, end at lade snese af damplokomotiver trække dem.

De tyske standardlokomotiver

(fortsat)

Typenummeret 41 indførtes for nye 1D1-koblede godstogslokomotiver. De lignede ganske vist meget de firekoblede persontogslokomotiver fra 1920'erne, men disse havde større drivhjul og kaldtes derfor type 39. Ældre eksprestogslokomotiver med samme akselordning kaldtes type 19. Dette tal brugtes også for en ny specialkonstruktion med fire drivakslers og med for- og bagløber.

De ældre eksprestogslokomotiver med 2C1-kobling kaldtes type 18. De nyere 2C1-koblede eksprestogslokomotiver fik typebetegnelserne 01, 02, 03 og 04.

01 og 02 var de første af de nye standardtyper. Den eneste forskel mellem dem er, at 01 har 2 cylindre, hvorimod 02 har 4 cylindre og compoundingvirkning. Man byggede oprindeligt de to typer for at kunne sammenligne enkelt- og dobbeltekspansionslokomotiver, både med hensyn til vægt, byggepris, driftssikkerhed m. m. Sammenligningerne førte til, at man foretrak 01-typen. Lige før krigsudbruddet begyndte man imidlertid at udføre disse som enkelte ekspansionslokomotiver med 3 cylindre, fordi man nu krævede, at de skulle kunne køre 140 eller 150 km i timen i den normale drift. De fik nu også strømlinebeklædning. Selvtenderen var strømlineformet. Den var selvfølgelig 5-akslet.

03 og 04 svarer ganske til 01 og 02, blot med den forskel, at deres drivakseltryk er noget mindre, omkring 18 t, men varierende en del. Den nye 3-cylindrede strømlineversion har ikke mindre end 55 t adhæsionsvægt og en totalvægt på 103,4 t og er således ikke nogen helt lille maskine.

04 var to forsøgslokomotiver med 25 atm. arbejdsdruk. Ellers var 16 atm. standard for eksprestogslokomotiver. — For de øvrige lokomotiver var arbejdsdrukket oprindeligt 14 atm.; men dette tryk blev senere forøget til 16 atm. Til sidst gik man helt op til 20 atm. for alle de større lokomotivtyper.

05 er 3-cylindrede lyntogslokomotiver med 2C2-kobling med 230 cm drivhjulsdiameter. Der byggedes kun

3 eksemplarer, hvorefter det ene havde automatisk kulstovfyring og førerplads i forenden af lokomotivet, der var »vendt om«. Disse lokomotiver er konstrueret for en normal hastighed af 175 km i timen, men har præsteret over 200 km i timen. Akseltrykket er omtrent 19 t.

06 er et par 2D2-koblede eksprestogslokomotiver. De har ligesom alle de øvrige eksprestogslokomotiver 3 cylindre og er strømlinebeklædte. Drivhjulsdiameteren er 200 cm, og lokomotivernes normalhastighed er 140 km i timen. Totalvægten er 144 t. Drivakseltrykket kan ved en omstillingsanordning varieres fra 20 til 18 t, hvilket er muligt ved den symmetriske akselordning. 06 lokomotiverne kan derfor bruges på alle hovedbanerne. De er naturligvis mest beregnet til de hovedbaner, der går igennem vanskeligt terræn.

Type 12 er de østrigske 1D2-koblede eksprestogslokomotiver. De blev bygget helt op gennem 1930'erne.»

Ved krigsudbruddet havde man to 1D2-koblede turbinelokomotiver under bygning hos Krupp. Dem ventede man sig overordentlig meget af. De blev aldrig færdige; og deres skæbne er ikke forf. bekendt.

Under krigen leverede Henschel et lyntogslokomotiv med 1AAAA1-kobling. Akslerne, eller rigtigere, det ene af hjulene på hver aksel, trækkes af en 2-cylindret V-dampmaskine. De to sæt dampmaskiner er anbragt på lokomotivets venstre side, de to andre på højre side. Dette lokomotiv er efter krigen transporteret til Amerika.

Blandt de nye persontogslokomotiver må nævnes type 24, der er et 1C-koblet sidebanelokomotiv, som man kan vente med 15 t akseltryk og 150 cm drivhjul. Tenderen er 3-akslet i modsætning til hovedbanelokomotivernes tender, der gerne er fireakslede og bæres af de 2-akslede bogier.

Blandt de nye godstogslokomotiver må nævnes de svære typer 43 og 44, begge 1E-koblede, med 20 t drivakseltryk, og ganske ens, bortset fra at have henholdsvis 2 og 3 cylindre. Oprindeligt byggedes begge typer af hen-

syn til sammenligninger. Senere byggedes kun type 43; men til sidst gik man alligevel over til at bygge type 44.

Omkring 1940 fremkom type 50, som ligeledes er 1E-koblet, men som har 15 t drivakseltryk. Den har kun 2 cylindre. — Senere blev den forenklet meget og blev nu seriebygget i stort antal som et »krigslokomotiv«. Omkring 1942 blev type 50 omkonstrueret meget med henblik på billigfremstilling og massefabrikationer. Denne version, der kaldtes type 52, blev bygget af alle de tyske lokomotivfabriker. Henimod krigens slutning fremkom der en tilsvarende »krigslokomotiv«-type med 20 t akseltryk. Den kaldtes type 42.

I slutningen af 1930'erne konstrueredes der en mægtig godstogsmaskine kaldet type 45. Det er en 1E1-koblet 3-cylindret maskine; drivhjulsdiameteren er 160 cm, altså 20 cm mere end de øvrige godstogslokomotivers drivhjulsdiameter. Den er beregnet for meget hurtige, tunge fjerngodstog. Totalvægten er 128 t, deraf 99 t adhæsionsvægt.

Samtidig udvikledes der en lignende maskine med 1D1-kobling. Den kaldtes type 41. Den har 2 cylindre med nøjagtig samme dimensioner som type 45's 3-cylindre. Også type 41 har 160 drivhjulsdiameter.

Den er beregnet til hurtige godstog og blandet togdrift. Egentlig er den noget i retning af en universalmaskine; den er på en måde et tysk side-stykke til den franske 141P, men er ikke så hurtig og kraftig. På den anden side er den ikke så kompliceret og tung. Dens vægt er ca. 102 t. Drivakseltrykket kan ændres fra 19½ til 17½ t ved ændring af belastningsfordelingen på drivakslers og endeakslers.

En eventuel efterkrigsudgave vil utvivlsomt blive betydeligt lettere, bl. a. fordi de nye tyske lokomotiver er udført i helt igennem svejset konstruktion.

Et sådant lokomotiv kunne køre på næsten alle DSB strækninger, fordi de sekundære baner i Danmark er bygget for 16 t akseltryk, hvorfor et 6-akslet lokomotiv må veje indtil 96 t + en vis tolerance.

(fortsættes.)

(Fortsat fra side 88)

Tiden, der kommer.

I DLT, nr. 4—1951 har hr. lokofr. S. A. Rasmussen, Fa, skrevet 2 artikler, hvoraf den ene er formet som et svar til mig. Jeg takker Rasmussen for hans tilslutning til de af mig fremførte tanker i DLT, nr. 2—1951, men samtidig med tilslutningen rejser S. A. R. spørgsmålet om vi (organisatorisk) alene kan gøre forsøg på at gennemføre en sådan omvurdering af lokomotivmandens udførte arbejde for DSB og dermed hele det danske samfund, en sådan omvurdering skulle jo gerne (efter vor mening) give højere slutløn for lokomotivførerstillingen. På dette spørgsmål må jeg klart sige: »Nej« vi er ikke stærke nok til alene at gennemføre så stort et krav.

Ved læsningen af S. A. R.'s — forøvrigt meget klare — artikel havde jeg ventet at finde en antydning om, hvorledes vi skulle gribe hele dette spørgsmål an, men her viger S. A. R. tilbage, og det synes som han ikke er positiv indstillet på den side af sagen.

Derimod er S. A. R. positivt indstillet i det andet spørgsmål. Indmeldelse af DLF i DsF, og der er jeg enig. DLF ville blive stærkere som organisation: jeg vedkender mig min personlige opfattelse, at DLF burde have været indmeldt i DsF for mange år siden. Men hvad er nu årsagen — eller årsagerne — til, at denne indmeldelse ikke har fundet sted, ja, så er der flere — for ikke at sige mange — og jeg vil i det følgende prøve på at beskrive 2 hovedårsager.

1. Det første spørgsmål, der stilles, må være, er opbygningen af DLF som organisation i orden, med andre ord har vi orden i vort eget hus, det skulle der jo gerne være, forinden man knytter — eller tænker på at knytte — forbindelser udadtil. Jeg tør fastslå, at vore forhold vendt mod os selv ikke er i orden, så længe vi opretholder en organisationsform (Enhedsorganisation) med en fælles hovedledelse, men ude i afdelingerne findes den gamle ordning, hver kategori for sig, her er et forhold, som først må bringes til ophør.

Ved omorganiseringen i 1935 ville den daværende ledelse ikke gennemføre kravet om enhedsorganisation i fuld omfang, nu er der gået ca. 16 år, hvor vi har levet vort organisatoriske liv på halv gennemførelse, derfor bliver den kommende kongres stillet overfor et konkret forslag om, at enhedsorganisationen gennemføres i fuldt omfang, d. v. s. en afdeling på hvert depot, hvor der er stationeret 20 ordinære medlemmer af DLF, vel vidende, at et sådant forslag kræver en fuldstændig ændring af lovene for DLF, og det medfører også en ændring i repræsentationen på kongressen, det er også et spørgsmål, om vore kongresser og hovedledelse skal have så stort et antal repræsentanter ud i fremtiden, lad os få disse forhold bragt i orden, lovene for DLF ændret i overensstemmelse hermed, så er tiden inde til at tale om indmeldelse i DsF.

2. Det andet spørgsmål, som bliver det vigtigste, og her giver S. A. R. selv svar ved at beskrive, hvorledes den uorganiserede lokofb. optræder. Han undgår de kollektive byrder (med

andre ord kontingent), men opnår de samme fordele, og nu spørger jeg både S. A. R. og Greve Petersen, hvad vil I gøre i tilfælde af, at kongressen gennemfører Fa-afdelingernes forslag og indmelder DLF i DsF, hvis så en meget stor del af lokomotivmændene nægter at være medlemmer af DLF, har Greve Petersen og S. A. R. midler til at tvinge disse til fortsat medlemskab.

Jeg erklærer offentligt, at disse midler ikke er tilstede, af en eneste grund, nemlig den, vi er tjenestemænd. Jeg ved nok, at mange vil sige, der bliver ingen, som står udenfor DLF. Ja, blot det var sandhed, husk på, vi havde en gul lokomotivførerforening, som opstod på et meget mindre spørgsmål, nemlig 12½ kr. sagen, men ved så store forandringer må alle forhold — selv de mindste — tages i betragtning, og jeg beder alle lokomotivmænd om at have sig en eneste realitet for øje: »Dansk Lokomotivmands Forenings enhed må være det største af alt«.

Hvis alle os, der er tilhængere af indmeldelse, ikke kan føre så klare og overbevisende argumenter for indmeldelsen, at vi ved urafstemning kan skabe et flertal, så må sagen falde.

Jeg henstiller til alle, som vil være med i arbejdet for at gøre DLF stærkere — bedre — mere handlekraftig, at vi går frem på den af mig beskrevne måde, først orden i vort eget hus — så indmeldelse i DsF.

Helgoland i marts 1951.

P. Jensen.

Det forekommer os, at du tillægger spørgsmålet om kun een afdeling ved hvert maskindepot for stor betydning i forbindelse med indmeldelsen i DsF. Det er vanskeligt at følge dig i din tankegang, når du positivt svarer ja til en indmeldelse, men i samme åndedræt giver kategori-afdelingerne noget af skylden for, at vi ikke forlængst er kommet i DsF og anser det som en nødvendighed at bringe det nuværende system til ophør for der tales om tilslutning til DsF. Enhedstanken i vor organisation er dog ikke ringere gennemført end indenfor andre organisationer. En ændring i den retning du anfører vil antageligt blot fremkalde gruppesystemet, som kendes fra andre organisationer og som er en naturlig følge af, at to eller flere kategorier meget vel kan have fællesinteresser, men også hver for sig har særinteresser — f. eks. på grund af lederstilling, til hvilken der stilles krav om medvirken ved uddannelse af en anden kategori.

Det er ligeledes svært for os at forstå, hvad du tænker på, når du stiller betragtningerne under »2« i forbindelse med dine bemærkninger om, at der er mange årsager til, at indmeldelsen ikke allerede har fundet sted. Konklusionen af det du her anfører må nemlig være, at nogle medlemmer med positiv indstilling vil stemme og tidligere har stemt imod, fordi andre medlemmer agter eller agtede at melde sig ud af DLF, hvis forslaget gennemførtes. Dette anser vi for utænkeligt, og det kan i hvert fald ikke fremdrages som en hovedårsag til et tidligere negativt resultat.

Vi må tilstå ikke at have troen på, at nogle vil nægte at stå i vor forening, hvis kongressen vedtager forslaget, og hvorfor skulle der være større udsigt til det, end tilfældet ville være ved forslagets gennemførelse ved urafstemning.

Vi kan ærlig talt ikke se, Peter Jensen, at der er nogen retningslinje i det, du har beskrevet, ud over, at hvis urafstemningen ikke giver flertal, må sagen falde: — naturligvis og kongressen bestemmer jo om der skal urafstemning til eller ej, men skal den ikke også træffe samme beslutning i dit forslag om een-afdelings-systemet, det fremgår ikke af ovenstående fra dig ej heller af dit forslag på kongressens dagsorden.

Red.

Til debatten om DsF.

Gennem den seneste tid har man i vort blad læst en række indlæg fra medlemmer landet over i spørgsmålet om vor organisations evt. indmeldelse i DsF, og der har været udsagn både for og imod forslaget.

Som et helhedsindtryk har debatten herom vist, at en stor del af vore medlemmer er meget vågne, hermed tænkes ikke på stillingtagen for eller imod, men det at så mange ønsker at give udtryk for deres meninger, og der er ingen tvivl om, at efter ethvert indlæg står en del medlemmer, som synes, at netop dette (indlæg) udtrykker lige deres mening.

Sådan er det og sådan skal det også være, en åben rubrik i bladets spalter om spørgsmålene uden hensyn til mening herom. Dette skaber netop den interesse for diskussionen, som fra starten var ønsket.

Jeg er af den opfattelse, at DLF er en stærk organisation, selv om mange medlemmer har mistet troen herpå. Til trøst for disse pessimister skal jeg også indrømme, at det er længe siden, vi fra ledelsens side har fået fornyet beviserne herfor.

Vi har f. eks. i de sidste år fra en lang række tjenestemandorganisationer: Lærerne — postfolkene — toldfunktionærerne o. s. v. i dagspressen set indlæg eller henvendelser til regering eller rigsdag i anledning af tjenestemændenes økonomiske stilling i samfundet og lign. spørgsmål, men for-gæves har vi ledt efter noget udsagn fra lokomotivmændene.

Som bekendt er Dansk Lokomotivmands Forening i særlig grad afhængig af andre org. ved forhandlinger det være sig tjenestetidsmæssige eller økonomiske, der skal i så fald tages stilling eller hensyn til f. eks. jernbaneforbundets medlemmer i visse spørgsmål, hvorimod der vanskeligere henvises til Jernbaneforeningen eller kontorpersonalets org., som endda på mange områder var heldigere for os at henvise til. Lokomotivmændenes arbejde er, på trods af alle sådanne henvisninger til andre, af ganske speciel karakter, som gør det uhyre vanskeligt at sidestille det med andet jernbanearbejde. Lokomotivmændene besidder en af de vigtigste nøglestillinger ved jernbanerne, vore specielle forhold kan ikke løses af andre, men kun af os selv.

Vil vi ikke kunne hævde os blandt øvrige organisationer i landet, ved at vise, hvor stærk og enig vi egentlig er, og i hvor høj grad vi er i stand til at løse de opgaver, vi stilles overfor, og det er ikke få.

Lad os, i stedet for nu at drøfte eventuelle fordele eller ulemper ved en indmeldelse i DsF (vi

har jo også medlemmernes stilling hertil ved tidligere afholdte afstemninger) gøre DLF til en organisation, om er kendt viden om og agtet af dens medlemmer, for de store opgaver de har og som de løser nu i den kommende tid. Vor ledelse må gå i spidsen ud på hovedsporet fra det vigespor, hvor vi nu længe nok er blevet overhalet af andre. En sådan vej bliver pyntet med smukke resultater og vil skabe stærk samling om DLF, alle andre spor er blindspor, der ender i splittelse.

Altså: Fremad til nye sejre, ved vor egen kraft og vore egne midler, til virkelig gavn for DLF.

D. Bech Andersen,
Lokf. Gb.

Også vi hilser med tilfredshed, at så mange af vore medlemmer tager del i debatten om den eventuelle indmeldelse i landsorganisationen, og vi er overordentlig fornøjet, når medlemmerne taler ud fra leveren, hvad enten de er for eller imod forslaget. Derimod har vi ikke meget tilovers for dem, der ved urigtige oplysninger og fremsatte postulater forsøger at udnytte denne debat til at betegne hovedbestyrelsens arbejde som negativt. Hovedbestyrelsen skal og må stå for kritik fra medlemmernes side, men den må bestemt føle foragt overfor de medlemmer, der for at anskueliggøre en påstået passivitet hos hovedledelsen, benytter sig af påstande som overhovedet ikke har noget med de virkelige forhold at gøre.

Hvor og hvornår har du — Bech Andersen — læst en omtale i dagspressen af en henvendelse til regering eller rigsdag fra tjenestemændene om deres økonomiske stilling i samfundet, hvori lokomotivmændene ikke har deltaget?

Hvor og fra hvilke tilfælde har du beviserne for, at vore tjenestetidsregler er tilrettelagt med større hensyntagen til andre forbunds eller foreningers medlemmer, når sandheden er, at lokomotivmændene er blandt de få, der har særregler både i tjenestetidsnorm, i beregning af rådighedstjeneste og i beregning af tjenestefri ophold på fremmed depot.

Oprigtigt sagt, Bech Andersen, er det dig — for at blive i dit eget sprog — der er at finde på vigespor, men det er til gengæld ikke hovedbestyrelsen, som har kørt dig derind; men vi kunne måske hjælpe dig ud på det hovedspor, hvor det sande demokrati befinder sig, og hvor man med større frejdighed og med åbent sind kan sige: Fremad til nye sejre til virkelig gavn for DLF.

Red.

Turistsektionen

Sommerture.

Det er svært at få orlov i højsæsonen, og vi må helst ikke fylde togene op for de betalende rejsende. Derfor nøjes vi med at prøve at gennemføre to ture. For dem begge gælder, at der skal deltage mellem 20 og 30 personer, for at de kan gennemføres. Hvis der derfor ikke melder sig nok til en af turene, er det planen at overføre de anmeldte til den anden tur, og melder der sig for mange, vil disse ligeledes uden videre blive overført. Ved anmeldelsen bedes derfor opgivet, hvilket land De helst vil til, og om De evt. vil deltage i den anden tur.

Turene er:

Frankrig.

14 dage ved Rivieraen.

Første ophold er i Toulon, Frankrigs bekendte flådehavn. Derfra foretages en bustur op i bjergene til Lavandou. Videre til St. Raphaël, en vidunderlig by ved Middelhavet, berømt for sine vine. Herfra ligeledes en bustur, denne gang op til nogle vandfald og elve, der løber gennem smalle klippedale. Videre til Cannes, som vist alle kender. Her bliver der en sejltur på Middelhavet til nogle småøer, hvor der findes et mærkeligt kloster og et fængsel, hvor »Manden med Jernmasken« sad fængslet.

Videre langs kysten til Nice, hvorfra der foretages en bustur langs kysten til Monaco med de eksotiske haver, Casinoet og det verdensberømte akvarium.

En hel dag er afsat til en sejltur langs kysten fra Nice til San Remo på den italienske Riviera.

Desuden er der yderligere en længere heldags bustur til Valberg og Beuil, et flot bjergparti, hvor vi måske kan finde sne, selv på denne tid af året, samt en hel dag sat af til at drive og bade.

Ruten frem og tilbage er endnu ikke endeligt fastlagt, men der bliver i hvert fald på een af vejene et par dage i Paris med besøg i Folies Bergere og bustur byen rundt.

Prisen på denne tur er ca. 435 kr. + skat ca. 75 kr. (frirejse forudsat). Afrejse ca. 15. juli.

Schweiz.

14 dage i Alpernes skønneste egne og ad Europas smukkeste og flottest anlagte jernbaner.

Der bliver en grundig gennemgang af den gamle by, Basel, derfra går turen videre over Spiez til Interlaken, hvor vi bor under Jungfraus top. Derfra en fin bjergtur. Næste dag videre til Grindelwald og med den berømte sessellift, en svævebane, hvor hver passager hænger frit i sin egen lille stol, til First (2200 m). Travetur i bjergene.

Der bliver besøg i Lauterbrunnen, hvor vi ser de berømte vandfald. Vi vender tilbage til Interlaken og besøger nu Schyninge Platte (2000 m). Næste mål bliver Luzern med Gletscherhaven. Der bliver her en sejltur på Vierwaldstättersøen og en tur over St. Gotthard med besøg i bl. a. Andermatt, som er kendt fra lavineskredene i vinter.

Denne tur kan gøres for ca. 450 kr. + skat ca. 80 kr. (frirejse forudsat). Afrejse ventes at ske ca. 1. juli.

For begge disse ture kan nærmere program fås ved henvendelse til Turistsektionen senest 20. maj.

Finland.

Er der nogen, der har lyst til en Finlandstur sammen med kolleger fra andre lande. Finland arrangerer i sommer flere sådanne internationale rejser. Nærmere program hos Turistsektionen. De bedes herved opgive, hvor mange dage og hvilken afrejsetid, der passer bedst.

Spanien.

Vore franske kolleger har indbudt os til at deltage i deres ture i Spanien. Der må regnes med ca. 17 dage fra Padborg til Padborg. En tur med 13 dage i Spanien, regnet fra den franske grænse ved Pyrenæerne og tilbage igen dertil koster ca. 375 kr. + skat ca. 70 kr. Hertil kommer så rejsen til Pyrenæerne, hvor man selv må sørge for kost, ophold o. s. v. Der bliver ikke

dansk fører på turen, medmindre der melder sig så mange, at vi kan gennemføre en selvstændig tur.

Men for de yngre og eventyrlystne kan jeg trygt anbefale disse ture. Er der et par stykker, der slår sig sammen, gør det jo mindre, om det kan komme til at knibe med sprogkundskaberne. Vi har da normalt 10 fingre at tale med.

Nærmere oplysninger hos Turistsektionen.

Olympiaden.

Vi har kunnet udsætte fristen for forudanmeldelse til 25. april, men så er det altså også sidste frist. Har De derfor lyst at komme til Olympiade næste år, så send os et par ord. Denne anmeldelse er naturligvis på ingen måde bindende (hverken for Dem eller os).

Turistsektionen, Sølvgade 40.

Unge tyske jernbanemænd søger kontakt med danske

Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, det tyske jernbaneforbund, omfatter alle kategorier indenfor de tyske jernbaner, og forbundet har bl. a. med særlig henblik på lærlinge og ungarbejdere i værksteder etc. oprettet særlige ungdomsafdelinger. Fra en af disse, afdelingen for Karlsruhe distrikt, har vi modtaget anmodning om at ville sætte den i forbindelse med unge danske jernbanemænd, der vil deltage i korrespondance, lejrture, sammenkomster o. l. sammen med tyske unge kolleger.

Ungdomsafdelingerne udfører et vigtigt arbejde indenfor det tyske forbund ved at opdrage den yngste generation i demokratisk retning og vil i den forbindelse gerne optage forbindelse med tilsvarende organisationer i demokratiske lande.

Skulle der være nogle danske jernbanemænd i alderen 16—24 år, der har lyst og tilstrækkeligt sprogkundskab til at kunne optage en sådan forbindelse med tyske kolleger, modtager vi gerne meddelelse herom, hvorefter vi vil sætte de pågældende i forbindelse med GDEDs ungdomsafdeling.

Henvendelse kan rettes til Jernbanecororganisationens Fællesudvalg, Nyropsgade 27, København V., med oplysning om alder, stilling og adresse.

Ferietilbud til 10 fransktalende unge mennesker

Fra SNCF, de franske statsbaner, er modtaget tilbud om, at en halv snes unge mennesker fra danske jernbanemandshjem kan få gratis ferieophold på bavernes store feriehjem »Bois-Salève« ved Pas-de-l'Echelle i Høj-Savoien ved den schweiziske grænse (overfor Geneve).

Opholdet vil vare 3 à 4 uger fra ca. midten af juni og er beregnet for unge mennesker, der ad den vej ønsker at uddybe et forhåndskendskab til det franske sprog.

Det er forudsat — men ingen betingelse — at de hjem, der kommer i betragtning, senere er villig til at modtage et fransk barn i tilsvarende tidsrum.

Der vil sandsynligvis kunne påregnes fribefordring for de pågældende på franske jernbaner.

De, der ønsker at reflektere på det franske tilbud, kan inden 25. april skriftligt henvende sig til Jernbanelogikationernes Fællesudvalg, Nyropsgade 27, København V., med oplysning om faderens navn, stilling og adresse samt eget navn, alder skoleforhold (evt. erhverv), kendskab til fransk, og om, hvorvidt man er villig til at yde gengæld overfor en fransk kollegas barn.

De modtagne henvendelser vil derefter blive gennemgået af generaldirektoratet, og de heldige udtaget, hvorefter alle ansøgere vil få meddelelse om resultatet.

Oplysningsarbejdet

Afslutning af studiekredsarbejde i Struer.

Tirsdag d. 3. april afsluttede Struer afdelinger med aspiranter vinterens studiekredsarbejde med en festlig aften med damer. Aftenens program var tilrettelagt af et festudvalg på 3 mand, dette festudvalg må i vinterens løb indgående have studeret andet end det for studiedeltagerne fastlagte.

Lokalet, der var festligt pyntet med turistplakater, den sorte tavle og vinterens programplakat i blomsterramme gav festen smukke rammer. Under indtagelsen af det kolde bord redegjorde formanden for studiekredsen (over for damerne, hvad den ugentlige aften var gået til) rettede en tak til emnelederne og sluttede med at udbringe et leve for DLF. Herefter fortsattes med sange og et utal af overraskelser, til slut dans. Festen sluttede 1.30, en vellykket og festlig aften.

En deltager.



Taksigelser.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører Theodor Oisen's død og begravelse.

På barns og egne vegne
Olga Olsen,
Aarhus.

Min hjerteligste og dybtfolte tak for al venlig deltagelse ved min kære hustrus sygdom, død og bisættelse.

En særlig tak til ærsvagten og til lokomotivfører S. A. K. Sørensen, Gb, for de smukke ord ved baren samt til Dansk Lokomotivmands Forenings formand for hans store hjælpsomhed.

Kai Svendsen,
lokomotivfører,
København Gb.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-4-51.
Pens. lokomotivfører H. J. V. Hansen, Halskovvej 51, I., Korsør.

Pens. lokomotivfører J. B. Thomsen, »Lykkebo«, Dyrehavevej, Nyborg.



Forfremmelse til motorfører e. ans. iflg. opslag pr. 1-3-51.

Lokomotivfyrbøder W. F. Sørensen, Nyborg, i Odense.

Forfremmelse til motorfører e. ans. iflg. opslag pr. 1-4-51.

Lokomotivfyrbøder H. Rasmussen, Randers, i Odense.

Dødsfald blandt medlemmer.

Lokomotivfører M. V. V. Rasmussen, Haderslev, den 30-3-51.

Lokomotivfører Ove Chr. Schmidt, Esbjerg, død den 10. april 1951.

NYE ADRESSER

Hovedbestyrelsen.

Lokomotivfyrbøderne K. T. H. Jacobsens adresse ændres til Hencresvej 3 og H. Winther Jensens til villa »Lola«, Kollund, Sønderjylland.

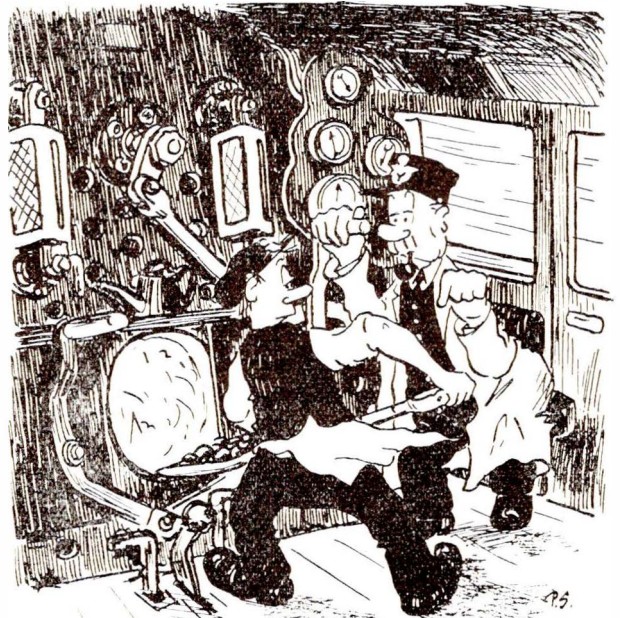
Lokomotivførerafdelingerne.

Esbjerg: Afdelingsformandens adresse rettes til Strandby Kirkevej 265.

Slagelse: Kassererens adresse rettes til: Vestergade 22.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Fredericia: Formandens adresse rettes til: Honoresvej 3.
Herning: Formandens navn og adresse rettes til: I. V. Nielsen, Grønnegade 6.



Død og pine - Olsen! - har du lagt mærke til skjorten? - jeg troede, det var noget, man bare sagde -.

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

URMAGER OG GULDSMED
BASTIANSEN

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

*Fest- og
Jubilæumsgaver*

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND

Fredericia

Kulimport

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!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

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

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

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

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

✳ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9. Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

B. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

Alt i Papirvarer og Kontorartikler

Carl Lind, Købmagergade 64

Fredericia . Telf. 1034

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L PEDERSEN . STRUER

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

Husk Bageriet

Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

*Specialitet:
Fødselsdagskringle*

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Slagelse Banegaardsrestauration

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd

✳ **Valdemar Nielsen**

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



**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspætteleilet'er
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 lelte 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 25 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
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder 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, WC, Pumpeanlæg

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

