

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 9 5. MAJ 1951 51. ÅRGANG

NYT TØJ PÅ KONTO

Kamgarn efter mål kr. 310,00
Kamgarnshabitter . - 250,00
Sportsjakker .. fra - 126,00
Kamgarnsbenkl. fra - 56,00
Damefrakker - 195,00
Jiggers - 98,00
Kamgarnsdragt ... - 269,00



Leverandør til
tjenestemænd
gennem 25 år -

J. ALBERTSEN

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

FIONETTE

Regnfrakker

BRILLER

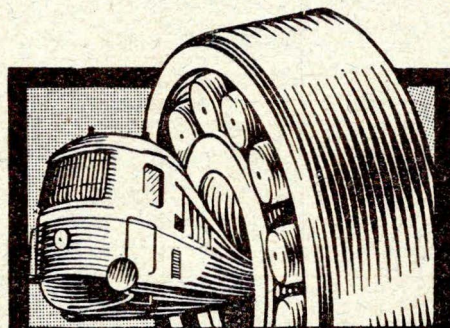
Nørrevold 68, Tlf. Byen 2006

Optiker

Felix Schmidt's
Eftf.

v/ V. Hoffgaard

Leverandør
til Sygekassen



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer



Blinklyssignaler og Lokomotivbelysning

for AGA-GAS eller Elektricitet

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



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG

KØB

HOS

ANNONCØRERNE

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918  1950

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø



Statsanstalten for Livsforsikring

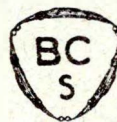
Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt
Billige Premier * Kontant Bonus

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

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



Søborg Vognfjeder-Fabrik

Brdr. Christensen

Vangedevej 235 . Tlf. Søborg 189 og 1160



Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgaende
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Indr. Varem.

Vesterbros Ligkistemagasin

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

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

A/S Emdrup Dampvaskeri

Ryvang 6000

Nyd Kaffen i »LIDO«

Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI

Hygiejniske Gummivarer

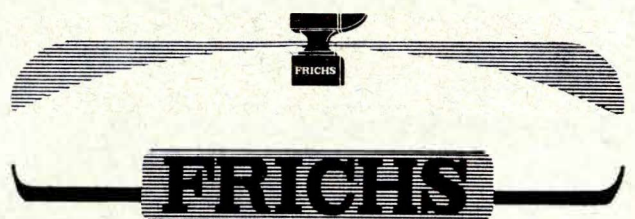
Katalog gratis

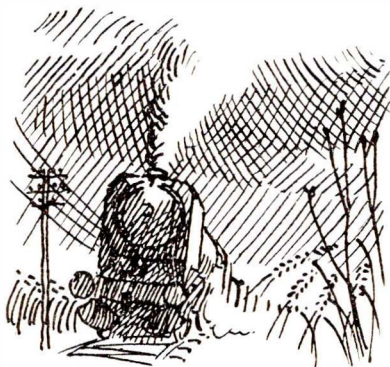
Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 9 - 51. ÅRGANG

5. MAJ 1951



Indhold:

Kongressen	97
Nordisk nyt — Sverige — Ra- diodirigering af rangerloko- motiver	98
ICFTU's første arbejdsår	99
De tyske standardlokomotiver ..	101
Mindesten for Chr. Vejre	105
Fra medlemskredsen	105
Ved lokomotivfører O. C. Schmidts død	106
Statsbanepersonalets Biblioteker	106
Under DLF	107
Personalia	107
Feriehjemmet — ansøgnings- skema	108



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.

Kongressen

De 100 delegerede, der denne gang skal repræsentere samtlige landets afdelinger indenfor foreningen på den ordinære kongres, er nu valgt, og om få dage stævner de mod den jyske hovedstad, hvor de i et 3 dages samvær skal tage stilling til hovedbestyrelsens arbejde i de forløbne to år samt drøfte de retningslinier, der skal følges i den kommende kongresperiode.

Det foreliggende materiale, kongressen skal beskæftige sig med, er ret omfattende. Foruden den allerede udsendte virksomhedsberetning med regnskaberne samt valgene, er der denne gang 57 forskellige forslag, der skal behandles og tages stilling til. Det er svært at afgøre, hvilke forslag der vil få kongressens største interesse, men efter de allerede fremsatte udtalelser og det meget store arbejde, vore tillidsmænd har udført ude omkring i landet i forbindelse med forslaget om indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, er der næppe tvivl om, at det bliver dette problem, som vil beskæftige de delegerede mest.

Den rivende udvikling inden for vort samfund og de fornyede krav til større sammenhold inden for organisationerne, har utvivlsomt været medvirkende til, at størstedelen af vore medlemmer forstår betydningen af, hvilken værdi der ligger i, at vi på det rette tidspunkt konsoliderer vor organisation og sætter samlingstegnet så meget i højsædet, at vi ligesom tilfældet er internationalt også nationalt bringer organisationsformen i overensstemmelse med den grundidé, der for 52 år siden dannede DLF.

Trangen til at følge denne linie er ikke mindst vokset efter de senere års begivenheder, hvor vi ikke alene gennem den verdensomspændende Faginternationale og gennem landsorganisationens arbejde har set, hvilke resultater der på det ene og andet område er fremskaffet ved sammenhold, men også efter at vore medlemmer har oplevet en tid, hvor administrationen med de mest smålige midler søger at forringe goderne i den daglige tilværelse, endog uden skrupler over for eventuelt at fravige allerede bestående overenskomster. Mange bitre minder fra den toårige periode vil sikkert blive fremdraget under den 3 dages debat, der nu skal finde sted, og over for spørgsmålene »tjenestetidsregler og fridagsbestemmelser« vil der utvivlsomt blive stillet adskillige forespørgsler angående den retfærdighed, som tjenestetidsudvalget nedlagde i sin betænkning og den form, hvorunder reglerne er bragt ud i livet og daglig praktiseres.

Men den bitterhed, der med fuld forståelse er opstået ude omkring, fordi disse ganske uforståelige skaktræk er foretaget og har medført, at administrationens popularitet stadig er dalende, må imidlertid ikke helt ødelægge det gode humør og den altid bestående vilje til en virkelig indsats for den etat, vi tjener, og må ej heller give anledning til brud på det eksisterende sammenhold indenfor vor organisation, thi kun ved fortsat at sætte skulder mod skulder kan vi bevare den styrke, der nu engang er nødvendig, ikke mindst i en tid, hvor nedskæringskniven er i funktion.

Sverige.

*Radiodirigering
af rangerlokomotiver.*

I 1947 installerede SJ et provisorisk radioanlæg i Tomtebodda for at prøve, om rangerbevægelserne kunne fremskyndes gennem udnyttelsen af et sådant moderne hjælpemiddel.

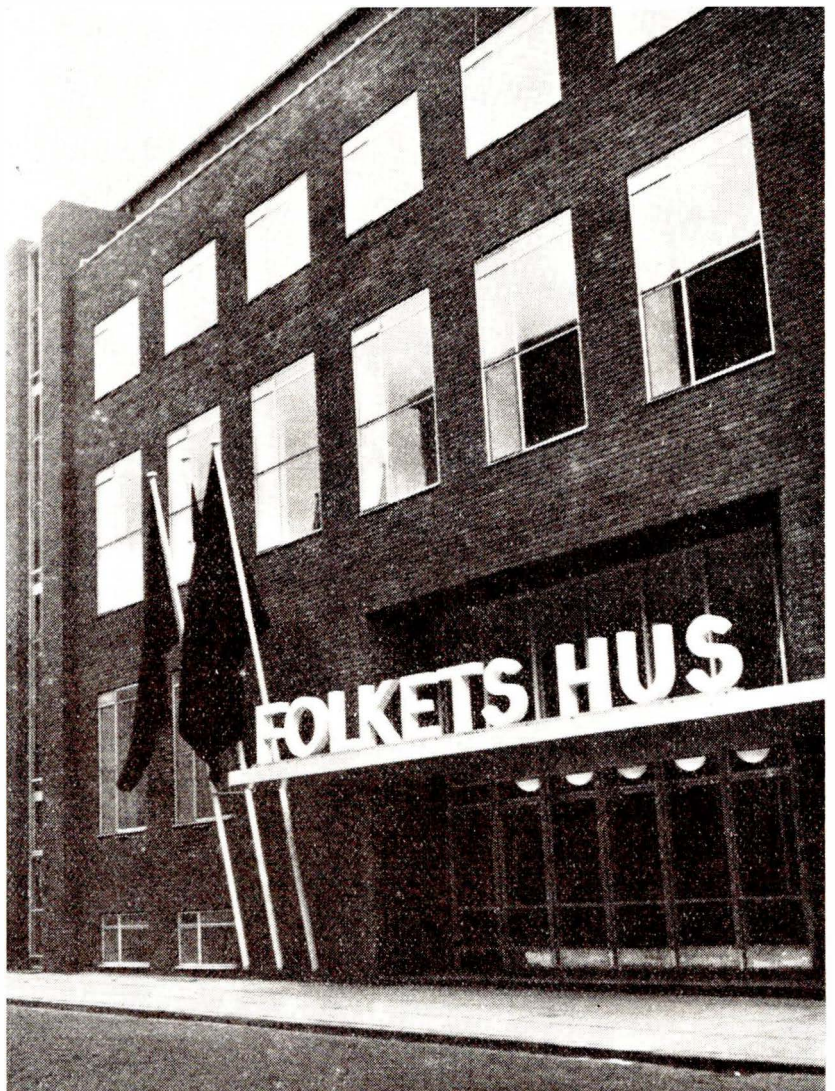
For at få større erfaring både ved anvendelsen og ved den tekniske udformning af apparaterne, installeredes i foråret 1949 en noget forbedret men ligeledes provisorisk anlæg på Hallsbergs rangerbanegaard. Anlægene viste sig at være værdifulde, hvorfor de udskiftedes med permanente.

På elektroteknisk kontor udarbejdedes et plan for et nyt anlæg, hvorved der blev taget hensyn til de erfaringer, som var indvundet fra begge de provisoriske anlæg, ligesom de prøver, som undertiden udførtes med radioforbindelse til tog. Det har således bl. a. vist sig, at den mekaniske udførelse af apparaturen måtte være mere robust, hvis det skal kunne tale de store rystemer på rangerlokomotivet. Et andet problem er strømforsyningen, da udrustningen — specielt ved sending — bruger meget strøm. Manøvreringen bør være så enkelt som muligt. Ud fra et vedligeholdelsessynspunkt er det vigtigt, at radiostationerne er opbyggede i let udskiftelige enheder.

Det nye anlæg består af en fast station og 2 lokomotivudrustninger. Den første er anbragt i et særskilt rum i »rangergruppen«s mandskabs-hus med en antenne i toppen af en lysmast. Stationen kan foruden at betjenes rent lokalt også betjenes fra 3 steder på banegården, nemlig »indkørselsgruppen«s formandsskur, rangerbjerg og et andet nærliggende »afkoblingssted«. Manøvreanordningen er indbygget i en støbejernkasse. På lokomotivet er udrustningen monteret i et skab i den ene ende sammen med en automatisk opladningsindretter for kontinuerlig ladning af batteriet. I førerhuset findes en højtaler, 1 mikrotelefon samt en anordning for til- og frakobling af anlæget, hvilket til-lige regulerer lysstyrken.

Også foreningens økonomi skal denne gang drøftes. Vi lever jo i de store tals verden og har siden vi sidste gang afholdt kongres oplevet en fantastisk udvikling på det økonomiske område. Prisstigninger er fulgt på prisstigninger, og selv om den største sparsommelighed er udvist, har de fortsatte prisforhøjelser medført en stigning i de daglige omkostninger for foreningens ledelse. Hovedbestyrelsen har imidlertid udarbejdet sit forslag til kontingentændring efter så rimelig hensyntagen til medlemmerne og med en så stærk reducering af kravene overfor det nødvendige, at såfremt forslaget tages i hele sin form, skulle den kommende tid kunne klares.

Som sagt bliver kongressen arbejdsrig, men med den saglige vurdering af de enkelte problemer og efter den fremgangsmåde, der altid har været herskende på vore kongresser, kommer vi også denne gang igennem dagsordenen, og vi ønsker hver enkelt velkommen til Aarhus, velkommen til kongres.



I forbindelse med kongressen afholdes der onsdag den 9. maj kl. 19,30 i »Folkets Hus«, Amaliegade 21—23, aftenunderholdning og bal, hvortil kongresdeltagere, foreningens øvrige medlemmer alle med damer er hjertelig velkommen. Aftenen indledes med indvielse af Aarhus afdelings nye fane.

ICFTU's første arbejdsår.

Af

Fri Fagforeningsinternationales generalsekretær

J. H. Oldenbroek.

Et overblik over udviklingen i det første arbejdsår viser tydeligt, at Fri Fagforeningsinternationale (Internationale Confederation of Free Trade Unions, forkortet ICFTU), som stiftedes i London den 7. december 1949, har betydet et virkeligt vendepunkt for den internationale arbejdsbevægelse.

Vi som havde den lykke at deltage i den historiske sammenkomst, var klar over årsagen, som havde ført os sammen. I løbet af 1949 havde størstedelen af verdens frie og demokratiske landsorganisationer, ved overvældende majoritet, efterhånden udmeldt sig af Faglig Verdensfederation. Bitre erfaringer havde givet dem bevis for umuligheden af samarbejde med kommunistverdens faglige marionetorganisationer og deres håndlangere i de demokratiske lande, thi det var åbenbart, at disse menneskers hverv bestod i at føre politisk propaganda indenfor arbejderbevægelsen for kommunismen. De havde ingen som helst interesse af det fredelige arbejde for den sociale og økonomiske genopbygning, sådan som det fremgår af deres voldsomme og ihærdige opposition mod Marshall-planen.

Delegationerne, som kom sammen i London — repræsenterende omkring 50 mill. organiserede arbejdere — kendte til dette. De var hver for sig klar over, at siden Sovjets veto i den internationale arbejderbevægelses rådsforsamlinger, havde de fået det endelige nådestød, og man skulle være klar til at opbygge en virkelig og levende international organisation, som kunne fortsætte kampen for en verdensomspændende fred, frihed og retfærdighed.

Den fuldstændige demokratiske grundvold.

For det første er Frie fagforeningsinternationale ikke kun en propagandisk sammenslutning, men en organisation med den opgave at virkeliggøre visse bestemte formål af praktisk art i forbindelse med en forbedring af arbejdernes økonomiske og sociale vilkår.

For det andet er Frie fagforeningsinternationale en demokratisk sammenslutning i ordets virkelige betydning. De tilsluttede organisationers selvbestemmelsesret er klart udtrykt i vedtægterne. I vor bevægelse er der ikke plads for den »magtpolitik«, som har skadet så mange andre internationale organisationer; princippet for repræsentationen i de udøvende organer er til fordel for de mindre, ikke selvstyrende og mindre udviklede lande. I overensstemmelse med London-kongressens udtalelse ønsker vi desuden at beskæftige os med at skabe et verdensomspændende



net af regionale sammenslutninger indenfor Frie fagforeningsinternationales rammer, som alle vil få vidtstrakte beføjelser ved stillingen med de dagsaktuelle praktiske problemer, som organisationen stilles overfor over hele verden.

For det tredje er Frie fagforeningsinternationale en betydelig mere repræsentativ og uforfalsket international organisation end nogen tidligere af lignende art. Trods det, den Frie fagforeningsinternationale tæller 21.000.000 medlemmer i Europa er den ikke udelukkende en europæisk skabelse. Den strækker sig over hele jorden. Både den unge men voksne fagforeningsbevægelse i kolonierne og fagforeningsbevægelsen i de mindre udviklede territorier nyder samme rettigheder og privilegier som den gamle fagforeningsbevægelse i Europa og Nordamerika. Som et af Frie fagforeningsinternationales resultat fortjener sluttelig at nævnes, at for første gang er det lykkedes at sammenslutte de to amerikanske fagorganisationer med et sammenlagt medlemstal af 14.000.000 i en international.

Den i London dannede sammenslutning er i flere henseender et nyt initiativ på den internationale arbejderbevægelses område. I den anledning skulle ingen kunne dadle os, i fald vi forsigtigt havde prøvet os frem i det første år beskæftiget med at opbygge organisationsapparatet, inden vi dristede os til at udvide i nye retninger. Af andre vanskeligheder var de presserende opgaver, som overalt ventede den frie arbejderbevægelse — og på samme tid var trusler mod demokratiet fra de totalitære reaktionære kræfter så alvorlig — at ledelsen fra Frie fagforeningsinternationale besluttede at tage et udfordrende skridt. Handsken var kastet. Kampen for brød, fred og frihed var i fuld gang, og vi greb an med al den kraft, som stod til vor rådighed.

Først og fremmest fik vi lov til at oprette vort hovedkvarter i Bryssel. Vor personel omfatter for

tiden 40 personer, fordelt på 12 forskellige nationaliteter, som tilsammen behersker 14 sprog, et udmærket gode for korrespondancens vedkommende, om også det sjældent er nødvendigt at anvende flere af Frie fagforeningsinternationales fire forskellige sprog, nemlig engelsk, fransk, tysk og spansk. Længe inden hovedkvarteret i Bryssel var forsynet med fuldstændig personale og udrustning, forberedte vi oprettelse af filialer i andre dele af verden. I New York har en filial virket siden juli måned, en asiatisk filial er lige blevet åbnet i Singapore og i Geneve begyndte en lignende virksomhed i begyndelsen af 1951.

Da London-kongressen blev holdt, havde vi omkring 50.000.000 medlemmer i 53 lande. Yderligere seks lande har nu tilsluttet sig: Columbia, Falklandsøerne, Malaya, New Zeeland, Pakistan og Thailand. Tilsammen med den schweiziske landsorganisation, som i London havde tilsluttet sig, tilførte disse lande os yderligere 1.600.000 medlemmer.

Store fremskridt i Asien og Sydamerika.

Derefter gik vi i gang med at konsolidere Frie fagforeningsinternationale i de mindre udviklede dele af verdenen og opbygge stærke regionale organisationer. Første skridt toges i juli, da en femmands-delegation sendtes til Asien og fjerne Østen. Delegationen, til hvilken hørte 2 amerikanske ledere for hver sin organisation, nemlig Gordon Chapman for A F of L og John Brophy for CIO, tilbagelagde under en 2 måneders rejse omkring 35.000 engelske mil. De udøvede en overordentlig indflydelse på Østens folk. Som et direkte resultat af deres besøg har vi nu til Frie fagforeningsinternationale fået tilsluttet landsorganisationer hjemmehørende i Malaya, Pakistan og Thailand. Den burmanske landsorganisations tilslutning ventes tidligt i 1951 og kort derefter ventes yderligere tilslutning fra Singapore og Filipinerne. Efter delegationens råd vil Frie fagforeningsinternationale indenfor kort tid oprette et informations- og rådgivningsbureau i Singapore, og dette skal efterfølges af 3 filialer i forskellige dele af det store kontinent. En chef for oplysningsarbejdet skal snart ansættes ved Singapore bureauet, og planer er under udarbejdelse for en omfattende oplysnings-, propaganda- og rekrutteringskampagne; planer, som skal sættes i gang til det tidspunkt, da vor asiatiske fagforeningskonference til maj 1951 mødes i Karachi.

Den kommunistkontrollerede faglige verdensfederation har uafbrudt tabt i indflydelse i Latinamerika siden Frie fagforeningsinternationale blev dannet. Hvor lang denne aftagne indflydelse strækker sig kom frem i lyset ved vor mellemamerikanske konference, der fandt sted i Mexico City i januar 1951. Dette var forhen et bolværk for Lombardo Toledano faglig verdensfederations leder i Latinamerika. Han bør vel have en del ubehagelige forklaringer at give sine instruktører om den overvældende fremgang, som den frie og demokratiske fagforeningsbevægelse har nået i Latinamerika.

En af Frie fagforeningsinternationale nedsat

delegation på tre personer, deriblandt den amerikanske landsorganisations europæiske repræsentant, Irwing Brown, foretog fornylig en tre ugers rejse i Nordafrika i den hensigt på stedet at undersøge de faglige organisationers stilling. Her har faglig Verdensfederation lidt en yderligere svær tilbagegang som følge af den tunisiske landsorganisations frafald — en af de indflydelsesrigeste arbejdersammenslutninger i Nordafrika — hvis hurtige tilslutning til Frie fagforeningsinternationale man snart kan forvise sig om. Endnu en delegation sendtes i begyndelsen af året til Vest- og Centralafrika og en regional konference skal afholdes i Duala i Kamerun. Foruden repræsentanter fra Frie fagforeningsinternationales britiske, franske og belgiske organisationer og et afrikansk medlem af eksekutivkomitéen, vil delegationen også komme til at omfatte en fagforeningsrepræsentant for de amerikanske negere samt en repræsentant for International Transportarbejder Federation.

Frie fagforeningsinternationale planlægger endvidere delegationer indenfor en nær fremtid til For-Orienten og Mellem-Orienten i tilslutning til yderligere regional konference samt til Øst- og Sydafrika, så snart det er muligt. Der findes al anledning til at håbe, at ved det tidspunkt, da Frie fagforeningsinternationales næste verdenskongres finder sted i Milano i juli, skal det være vort nære mål at opbygge et verdensomspændende system af stærke regionale organisationer, som er i stand til at varetage de daglige aktuelle interesser for verdens arbejdende folk.

I FN's økonomiske og sociale råd, hvor vi har en rådgivende stilling, har vi været meget virksomme for at vinde gehør for den internationale gennemførelse af den fulde beskæftigelsespolitik. Vore planer godkendtes i al væsentligt af FN's økonomiske og sociale råd ved dens sidste sammenkomst, som holdtes i Geneve i juli 1950.

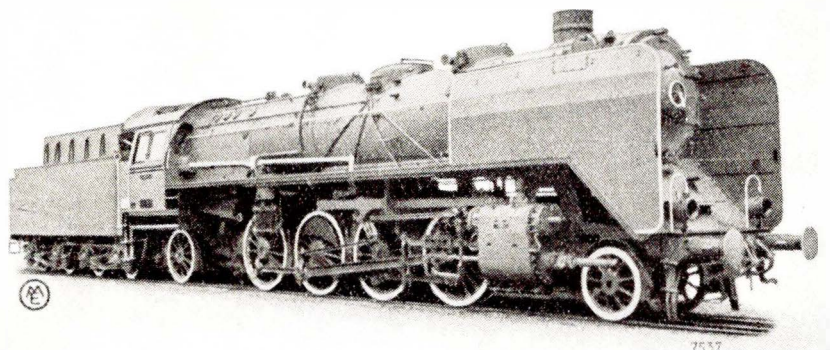
Det sociale fremskridtsprogram.

Ved mødet med FN's økonomiske og sociale råd fremlagde vi også forslag om en undersøgelse med medvirken fra fagforeningernes side om de totalitære landes skandaløse slavearbejde, et forslag, som ligger helt på linie med vor ubønhørlige opposition mod al slags diktatur, som fornædrer individuelle og faglige organisationers grundlæggende rettigheder.

Internationale arbejdsbureau har givet Frie fagforeningsinternationale en rådgivende stilling. Som en erkendelse af den indflydelse vi nu udøver i denne organisation kan man lægge mærke til beslutningerne hos arbejderparten indenfor bureauet, eftersom de som sin sekretær valgte generalsekretæren i Frie fagforeningsinternationale J. H. Oldenbroek. På den anden side synes det, som om kommunisterne, som naturligvis aldrig har været virkelig interesseret i den slags sociale fremskridtsprogram, trak sig mere og mere tilbage fra arbejdsbureauets arbejde. Frie fagforeningsinternationale kommer i intimt samarbejde med det internationale arbejdssekretariat til at spille en mere betydende rolle i dette arbejde. Vi har

(Fortsættes side 105)

De tyske standardlokomotiver



De Tyske Rigsbaners type 41.

Den tyske type 41 ville for så vidt være endnu bedre som en eventuel danske universalmaskine end den franske type 141P. Men den er lovlig svag til de tunge tog på den vanskelige fynsk-jydske hovedbane, og den er unødvendig svær til de små vestjydske tog. Desuden er den for langsom til togene på Sjælland-Falster.

Med en drivhjulsdiameter på 175 eller 173 cm kunne den imidlertid gøre fortrinlig tjeneste som universalmaskine på samtlige hovedbaner på Jylland-Fyn og Sjælland-Falster.

Hvis man skulle have en enkelt dansk universalmaskine til brug både vest og øst for storebælt, er den tyske type 41 formodentlig den af samtlige eksisterende lokomotivtyper, der kommer nærmest idealet.

Den mest interessante af rigsbanernes lokomotivtyper uden tender er type 61. Det første eksemplar, der

byggedes 1935, er 2C2-koblet. Senere byggedes en 2C3-koblet udgave, der kunne tage lidt større forråd. Drivhjulsdiameteren er 2,3 m, og konstruktionshastigheden er 175 km i timen. Disse lokomotiver brugtes til at trække specialbyggede lyntog, bestående af fire kortkoblede vogne. Lokomotiverne er ligesom vognene malet i blaviolet nederst, derefter gult og øverst aluminiumblank med sorte striber, røde hjul o. s. v.

Disse lokomotiver kunne delvis betjenes fra togets bagende, således at hele toget kunne køre baglæns på turene i den ene retning.

Type 62 er en 2C2-koblet persontogsmaskine med 175 cm hjuldiameter. Den svarer nogenlunde til DSB's S-lokomotiver, men har større forad og er sværere helt igennem. Drivakseltrykket er 20 t. Totalvægten er 123,4 t.

Type 78 er den østrigske type 729,

der ligeledes er 2C2-koblet, men er lidt mindre og har væsentlig mindre akseltryk. Den byggedes efter indlemmelsen af de østrigske jernbaner.

Type 64 er 1C1-koblede sidebanelokomotiver med 15 t akseltryk og 150 cm drivhjul. Der findes også en lignende maskine med 1B1-kobling. Dens typenummer er 71. Endnu mindre er type 70, der er 1B-koblet.

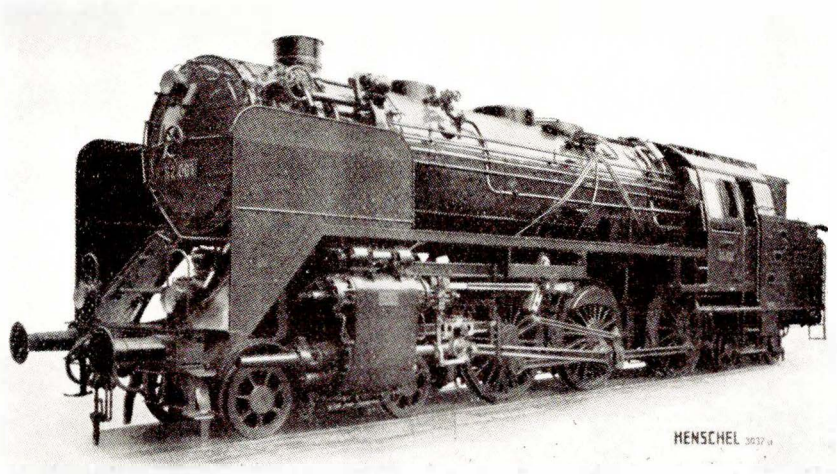
Blandt godstogs- og rangerlokomotiverne må nævnes typerne 80, og 81 med henholdsvis C- og D-kobling og med 17 t akseltryk. Type 86 er 1D1-koblet, og typerne 84 og 85 er 1E1-koblede.

97 er lokomotiver med tandhjulstræk. 98 er smalsporslokomotiver og 99 er småbanelokomotiver med ringe akseltryk. Hver af disse grupper omfatter en hel række typer.

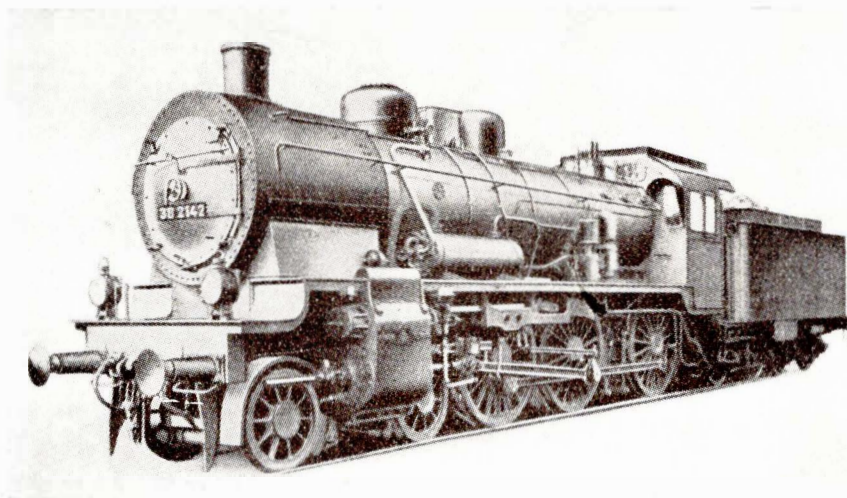
Denne oversigt over rigsbanernes standardlokomotiver er ingenlunde komplet. De ældre typer er slet ikke nævnt. De dominerer naturligvis i talmæssig henseende, og mange af disse typer er ganske interessante.

Det drejer sig imidlertid om så mange typer, at det vil blive for vidtløftigt at omtale dem her.

Kun skal nævnes type 38, der konstrueredes 1906 af de preussiske statsbaner. Oprindeligt kaldtes den P 8. Det er en enkelt 2-cylindret persontogsmaskine med 2C-kobling og 175 cm drivhjul. Den viste sig fortrinlig på mange måder og blev derfor bygget i stort antal på mange fabrikker og gennem en lang række. Selv efter de tyske jernbaners sammenslutning i Die Reichsbahn i 1920 vedblev man at bygge disse lokomo-



De Tyske Rigsbaners type 62.



De Preussiske Statsbaners type P 8. d. v. s. de Tyske Rigsbaners type 38.

tiver, hvis samlede antal derved steg til flere tusinde.

De kunne efter første verdenskrig påtræffes i mange lande, og efter anden verdenskrig har man set dem selv her i Danmark, hvor der findes et par stykker, som her går under typebetegnelsen T.

Der er naturligvis en del forskel på de forskellige serier. Desuden har de undergået mange ombygninger, hvorfor nøjagtige taldata ikke er alt for almenlydige. Kun skal nævnes, at vægten er 78,2 t for en typisk serie. Adhæsionsvægten er 51,6 t, cylinderdiametere er 575 mm og slaglængden er 630 mm. Kedlens hedebladeareal er 142,3 m² og overhederfladen er 58,9 m². Arbejdsstrykket er 12 atm.

Efter anden verdenskrig er det netop sådanne lokomotiver, der er brug for i Tyskland. Men mange er utvivlsomt ødelagt ved krigshandlinger, andre er ødelagt ved dårlig pleje eller er alderstærede eller opslidt; atter andre er bortført.

Men konstruktionen er jo efterhånden næsten et halvt århundrede gammel; og for en halv snes år siden fik man type 23, som tjente samme formål og som var højmoderne og særdeles vellykket. Om begge typer gælder det, at de er 3-akslede. Begge er tocylindrede med 3 par drivhjul, hvis diameter er 175 cm.

Type 23 er adskilligt tungere og

væsentligt mere ydedygtig end type 38. Dens vægt er for 1941-udgavens vedkommende ikke mindre end 88,3 t, hvortil endda må bemærkes, at man sparer adskillige t i vægt ved at bruge Krauss-Helmholtz stel fortil i stedet for en svær bogie, der skal kunne tale store momentpåvirkninger via drejetappen. Adhæsionsvægten er 54,0 t. Hedebladearealet er 177,6 + 64,1 m². Cylinderdimensionerne er 55 × 66 cm. Kedeltrykket er sat op til 16 atm.

Efterkrigsudgaven er lettet betydeligt ved gennemført svejsning. Dens nøjagtige vægt er ikke forfatteren bekendt. Men oplysningen om, at dens akseltryk kan nedbringes til 17 t, og om, at den vejer 4 t mere end type 38, tyder på, at dens vægt er mellem 85 og 80 t. Om fornødent kunne dens vægt nedbringes yderligere, f. eks. ved, at visse dele udføres af letmetal, f. eks. trinbrætter, vindskærme, førerhus, håndtag o. s. v.

Maske forekommer det at være unaturligt at bruge letmetaller til lokomotiver. Men det skyldes kun en væneindstilling. Der er lige så megen grund til at bruge letmetaller til lokomotiverne som til vognene. Det afgørende er hele togets vægt. Betegnende nok bruger man aluminiumlegeringer til mange dele af de nye svære amerikanske damplokomotiver, f. eks. New York Central's store 2D2-lokomotiver.

Aluminiumskonstruktioner koster naturligvis mere end stålkonstruktioner. Men anvendelse af et par t aluminiumslegering i stedet for 4—6 t stål kan dog ikke betyde overvældende meget på baggrund af den halve million kr., som et helt lokomotiv koster. Og i tidens løb medfører en vægtfærmindskelse på et par t en brændstofbesparing på mange t, hvis pris også må tages i betragtning.

Det interessante i dette sammenhæng er, at det synes gørligt at formindske den pågældende lokomotivtypes vægt til ca. 80 t, hvilket betyder, at akseltrykket kan nedbringes til 16 t.

Dette medfører at lokomotivet kunne køre på næsten alle danske statsbanestrækninger, bortset fra de egentlige lokalbaner.

Da vægtfordelingen på drivakserne og endesakserne kan ændres, kan man også gøre med 18—20 t drivakseltryk, hvor dette er tilladt og fordelagtigt. Man kunne følgelig køre med op til 60 t adhæsionsvægt på Sjælland og Falster. Det er nok selv til godstogstjeneste, hvor stigningerne er små, og det er nok til igangsætning af tunge godstog.

Den pågældende lokomotivtype er i forvejen dimensioneret således, at den er brugelig i Danmark, blot skorstenshøjden reduceres. Og dens størrelse og arbejdssevne er meget passende for de fleste svære tog i Danmark. Den kan med 55—60 t adhæsionsvægt gøre fortrinlig tjeneste her både som godstogs-, persontogs- og eksprestogslokomotiver, og kan bruges til f. eks. godstog den ene vej og eksprestog den anden vej og derefter til hyppigt standsende tunge persontog, der kan accelerere og fremføres hurtigt.

I Vestdanmark kan den bruges lige så alsidigt for de lettere tog på hovedbanen mellem Nyborg og Aarhus. Desuden kan den, når den er indstillet til 48 t adhæsionsvægt, bruges til blandede tog, persontog, eksprestog og godstog på strækningen Fredericia — Vejle — Struer og Fredericia — Esbjerg — Struer — Langaa.

Sådanne lokomotiver kunne især afløse E og PR-lokomotiverne, der

har lignende vægt og lignende drivhjulsdiameter. Men de kan udvikle flere hestekræfter. De kan accelerere persontogene hurtigere, fremføre eksprestogene med større hastigheder og trække tungere godstog. De er i højere grad universalmaskiner og kan bl. a. derfor udnyttes mere i løbet af et døgn. Vigtigt er det, at de er af mere enkel konstruktion og derfor billigere i bygning og vedligeholdelse.

Der er grund til at tro, at disse lokomotiver kan bygges adskilligt billigere end E-lokomotiverne, skønt deres ydeevne og navnlig deres arbejdssevne i praksis er væsentlig større.

Man gætter, at det endog ville være lige så billigt at bygge en serie lokomotiver af denne type, som at ombygge et tilsvarende antal P-lokomotiver til PR. Men selv om det koster en del mere, så opnår man jo at få kraftigere og mere alsidigt anvendelige maskiner. Tilmed kan man bevare P-maskinerne og får altså forøget lokomotivparken.

Ønsket om at få svære maskiner til brug på baner, hvor akseltrykket er begrænset til 16 t, behøver da ikke at påvirke P-lokomotivernes skæbne.

Fra statsbanernes side plejer man jo ikke at afsløre fremtidsplanerne. Der er næppe tvivl om, at man har haft den tyske type 23 i kikkerten. Kontorchef J. P. A. Andersens bemærkning om, at en eventuel universalmaskine bør være trekoblet, tyder på, at man i det mindste interesserer sig for at få en type frem, der ligner den, vi her har kigget lidt på.

Når forfatteren i det foregående har interesseret sig mere for den fanske 141 P, var det specielt som en vestdansk universalmaskine, endda væsentlig kun til brug mellem Nyborg og Aarhus.

Skønt de Danske Statsbaner er et forholdsvis lille jernbanesystem, er det imidlertid ikke givet, at det er ideelt at nøjes med en enkelt universalmaskine.

Når man betænker, hvor stor forskel, der er på hovedbanetrækningerne København—Korsør og Ny-

borg—Aarhus, så er tanken nærliggende, at der kan være brug for to størrelsesklasser.

På baggrund af, at man i forvejen har mange typer, kan det ikke virke afskrækkende at tænke sig to universalmaskiner i stedet for en.

Tilmed er De Danske Statsbaner adskilt fuldstændigt i to områder med hensyn til lokomotivdriften. Selve reparationstjenesten er adskilt; ja, centralværkstederne tager sig endog af alle deres respektive områders lokomotiver og må derfor hver vedligeholde en lang række typer, skønt der var mulighed for at dele arbejdet således, at de tog sig af hver sine typer.

Derfor kan det for såvidt synes urimeligt at indføre den omtalte franske type som universalmaskine i Vestdanmark og den omtalte tyske type som universalmaskine i Østdanmark. — Man kunne også bruge en del af de sidste i Vestdanmark. Men på den anden side har man allerede en mængde middelstore lokomotiver, der er egnede til lettere tog, og som til trods for deres alder kan bruges mange år endnu. Man kunne f. eks. stationere alle de ombyggede PR-lokomotiver i Struer.

Måske vil man indvende, at vi ikke herhjemme er vant til de konstruktioner, der bruges i Tyskland og Frankrig, og at det er uheldigt at få helt fremmedartede typer ind,

tilmed to typer, der eventuelt begge skal bruges i samme landsdel.

Men det må bemærkes, at der i forvejen er en meget stor forskel på f. eks. C-, S- og E-lokomotiverne i Østdanmark og D-, PR- og T-lokomotiverne i Vestdanmark. E- og T-lokomotiverne er endda hellsvenske henholdsvis heltyske i deres oprindelse.

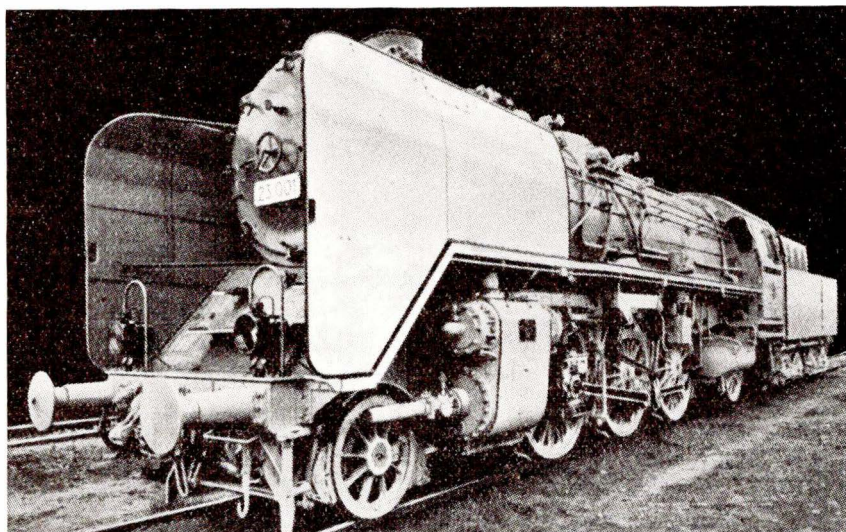
Vanen har stor indflydelse på indstillingen overfor alt nyt og taler altid imod det nye. Men når man har vænnet sig til det nye, forbavses man over at blive mindet om, at det gamle er så forskelligartet, som det er.

Derfor ville det ikke være generende i længden at køre med fransk universalmaskine i Vestdanmark og en tysk universalmaskine i Østdanmark.

Efterskrift

Siden artiklen blev skrevet, er der fremkommet nogle meddelelser om de tyske forbundsbaners lokomotivbygningsprogram.

Dette er i hovedtrækkene overensstemmende med rigsbanernes. Men der er efterhånden sket en teknisk udvikling, som har medført, at man har brudt med den tidligere standardisering i mange henseender, dog mere for detailkonstruktionernes end selve typernes vedkommende.



De Tyske Rigsbaners type 23.

Desuden har man opgivet visse typer og indført andre helt nye typer i stedet.

Forbundsbanerne har allerede præsenteret tre af de nye standardlokomotivtyper. Det drejer sig om type 82, det E-koblede tenderlokomotiv med 18 t akseltryk og 140 cm hjul. Dertil kommer type 23, det 1C1-koblede med tenderlokomotiv med 17/19 t drivakseltryk og 175 cm hjul. Endelig er der type 65, det 1D2-koblede tenderlokomotiv med 17 t drivakseltryk og 150 cm drivhjul. Dette sidste er en ganske ny type.

Det opstillede program omfatter også 12 andre typer.

Man agter saledes at bygge type 80, et let trekoblet rangerlokomotiv med 15 t akseltryk og 110 cm hjul. Denne type ligner den tidligere type 80, der imidlertid har 17 t akseltryk.

Desuden vil man fortsætte med at bygge type 81, det firekoblede rangerlokomotiv med 17 t akseltryk og 110 cm hjul. Endvidere vil man bygge type 86, d. v. s. det 1D1-koblede tenderlokomotiv med 15 t drivakseltryk og 140 cm drivhjul.

Til persontogstrafik vil man bygge type 64, det 1C1-koblede tenderlokomotiv med 15 t drivakseltryk og 150 cm drivhjul. Til sværere trafik konstrueres der foruden den ovenfor omtalte type 65 en ny type med 2C2-kobling, 18 t drivakseltryk og 175 cm drivhjul. Denne type, der får betegnelsen 63, ligner rigsbanernes type 62, der imidlertid har 20 t akseltryk. Dette lokomotivs top-hastighed bliver 100 km i timen.

Af lokomotiver med slæbetender skal der bygges følgende typer:

Den 1E-koblede godstogsmaskine, type 50, der har 15 t akseltryk og 140 cm drivhjul, skal genbygges, skønt der allerede forefindes tusinder af denne type og dens krigs-udforelse, der kaldes type 52. For nylig er der blevet et par stykker færdige, som er forsynet med specialkedel.

Det er planen at udvikle en ny 1D-koblet godstogsmaskine med 16 t drivakseltryk.

Den svære 1E-koblede godstogs-maskine, type 44 med 20 t aksel-

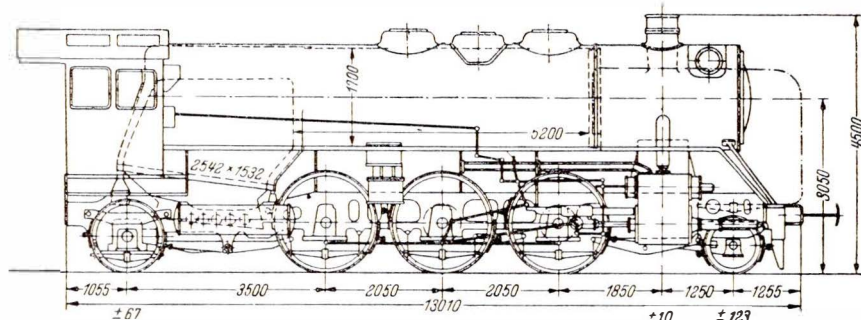


Abb. 163. Deutsche Reichsbahn, Reihe 23. 550/660/1750 • 16 3,9 177,6 + 64,1 = 241,7 • —/88,32/53,92.

De Tyske Rigsbaners type 23.

tryk og 140 cm drivhjul, står også på byggeprogrammet.

Den meget vellykkede type 41 med 1D1-kobling og 160 cm drivhjul skal ligeledes bygges igen. Den har som tidligere omtalt 2 cylindre. Maksimalhastigheden er 90 km i timen. Drivakseltrykket er variabelt og bliver for efterkrigsudgaven 18/20 t.

Også den mægtige trecylindrede type 45, der er 1E1-koblet og har 5-akslet tender, skal genbygges. Den har 160 cm drivhjul. Drivakseltrykket kan på de eksisterende maskiner varieres fra 18 til 20 t. For efterkrigsudgaven skal man have til hensigt at forøge drivakseltrykket til 23 t, til trods for at man sparer vægt ved omfattende svejsning og på andre måder. Maksimalhastigheden for denne kolossale maskine skal være ikke mindre end 100 km i timen, så den kan bruges til at trække eksprestog på strækninger med store stigninger. Dette lyder måske overraskende, men må ses på baggrund af brugen af forskellige nye 1C1- og 1D1-koblede lokomotivtyper til hurtige tog.

Af persontogslokomotiver skal der nykonstrueres en 1D1-koblet type med 20 t drivakseltryk og 175 cm drivhjul. Den får 3 cylindre. Maksimalhastigheden bliver ikke mindre end 120 km i timen. Denne type kan opfattes som et tysk sidestykke til den franske type 141 P. Den sidste har ganske vist kun 162 cm drivhjul og ligner for så vidt mere den tyske type 41. Til gengæld har den 4 cylindre (NB: Compound-virkning) og er væsentlig sværere og kraftigere.

Endelig skal der konstrueres en 1C1-koblet eksprestogsmaskine med 21 t drivakseltryk og 200 cm drivhjul. Også den bliver trecylindret. Maksimalhastigheden bliver 130 km i timen. Den skal afløse forkrigstyperne 01 og 03 eller rettere sagt deres trecylindrede version, d. v. s. typerne 01¹⁰ og 03¹⁰.

Det er bemærkelsesværdigt, at der ikke er nogen af de nye tyske lokomotivtyper, bortset fra tanklokomotiverne type 63 og 65, der har bogier. Man har så stor tillid til Krauss-Helmholtz-stellet, at man foretrækker det, selv til eksprestogslokomotiver.

En særlig fordel er, at man sparer vægt ved at indføre dette stel i stedet for den mere komplicerede bogiekonstruktion med det svære drejetapsystem. Desuden er de nye tyske lokomotiver jo lettere end de tilsvarende forkrigstyper, bl. a. på grund af mere udstrakt svejsning.

Den kommende standardeksprestogsmaskine må formodes at være meget kraftig, til trods for, at den kun er 5-akslet.

Det samme må gælde for den nye persontogsmaskine.

For os er den sidste vel nok den mest interessante. Der er grund til at tro, at den er enklere og derfor billigere at vedligeholde end compoundmaskiner, såsom de franske 141 P eller de danske E eller PR. Derimod er det vel tvivlsomt, om den kan måle sig med den franske m. h. t. brændstoføkonomien. Med øjeblikkets kulpriser skulle det være særligt interessant at vide, hvor meget en oliefyret udgave ville koste i drift.

C. E. A.

(Fortsat fra side 100)

allerede vedtaget de første foranstaltninger indenfor petroleumindustrien for at skabe en international organisation for arbejderne, hvis interesse ikke tidligere har været varetaget af en international organisation.

Ej heller ikke slipper vi muligheden af syne for at forbedre fagforeningsinternationalen for de intellektuelle arbejdsudøvere. Vi planlægger en kongres i Bryssel til næste år for de nævnte arbejdsgrupper, og denne vil vise de fremskridt, som er nået på dette område.

Verdensomspændende propaganda.

Frie fagforeningsinternationale er ikke en propagandisk sammenslutning. Vi har dog ikke til hensigt at forsømme denne vigtige del af virksomheden. Takket være Information bulletin, som udkommer hver 14. dag, og månedstidsskriftet Free labour world — begge trykt på 4 sprog — foruden et stort antal specielle publikationer udkommer også fagforeningsnyheder på mere fremtrædende plads i mange landes fagblade.

Gennem imødekommen medvirken fra radioselskaber, såsom: The voice of America, British Broadcasting Corporation og den belgiske radio har Frie fagforeningsinternationales budskab nået millioner af arbejdere, ikke blot i de demokratiske lande, men også i diktaturstaterne bag ved jerntæppet — og andre steder — hvor ytringsfriheden er kvalt.

Desuden anstrenger vi os for, at publikationer, som Frie fagforeningsinternationales udgivne brochure »Før brød, fred og frihed«, kommer i de undertrykte arbejderes hænder, af veje, som naturligvis ikke kan afsløres. Dette resultat efter mindre end 1 års livlig virksomhed har tilmed overtruffet de mest optimistiske forventninger, som stilledes ved december-kongressen i 1949. Vi som arbejder indenfor den Frie fagforeningsinternationales hovedkvarter i Bryssel, er imidlertid fuldt ud på det rene med, at dette kun er begyndelsen, og at et vældigt arbejde i alle dele af verden ligger foran os. Men med vore nationale organisationers støtte føler jeg mig personligt forvisset om, at dette arbejde skal blive udført.

Mindestensafsløring

Torsdag den 27. april afslørede på Frederiksberg kirkegaard en mindesten, som Dansk Jernbaneforbund havde rejst på sekretær Chr. Vejres grav.

Tilstede ved afsløringen var afdødes familie, hovedbestyrelsen for Dansk Jernbane Forbund, repræsentanter fra de øvrige jernbaneorganisationer og forsikrings-selskabet Danmark.

Mindestenen, der er en smuk natursten med DJF's initialer i bronze, blev afsløret af forretningsfører P. Madsen, der takkede Chr. Vejre for hans mangeårige indsats for jernbanemændene.

Afdødes søn, kontorchef Poul Vejre, takkede på familiens vegne for stenen og lovede at værne om den.

Fra MEDLEMSKREDSSEN

Uorganiserede tjenestemænd.

I DLT nr. 3 har man »hængt« en lokofb. ud som uorganiseret, og foranlediget heraf vil jeg gerne fremføre følgende:

Det er yderst beklageligt, at sådanne tilfælde forekommer, så meget mere, som det er organisationens eksistens, vi skylder forbedringerne i vore kar, hvad enten det er på det økonomiske eller sociale område.

Hvor langt mon vi havde været fremme, om ikke lønmodtagerne havde sluttet sig sammen til kamp for og værn om fælles interesser.

Og har dette været en livsnødvendighed i fortid, så er det absolut en lige så stor livsnødvendighed i vor tid.

I dette tilfælde med denne lokofb. er der ganske vist tale om en mand med en særegen psyke; men man kommer ikke sjældent ud for medlemmer, der i fuldt alvor ønsker organisationen afskaffet. Spørger man dem så, hvorfor de er medlem, så får man skuldertrækningen og svaret: Vi skal jo.

Gid dette *skal* var noget mere nøjagtigt fastlagt, så den slags som omhandlede tilfælde aldrig skete.

Det er et uhyre svagt og sårbart sted, vi har, så længe der er nogle, der ikke forstår og erkender, at det bærende i organisationerne er solidariteten.

Harmeligt er det, at en uorganiseret skal have samme ret til de goder og rettigheder, vi har tilkæmpet os.

Nogle er af den anskuelse, at der sker for lidt.

For en tillidsmand forhen var der langt større tilfredsstillelse i gennemførte opgaver, idet disse, så dårlige forholdene var, fyldte noget overfor den, hvis interesser han varetog — der skete noget — i modsætning til nu, hvor man kan sige, at vi har nået et mætningspunkt. Vi er inde i en fase med kamp for det bestående.

Problemerne er der ligefuldt, kun langt mere tilspidsede og udviklede.

Tillidsmændene søger skabt grundlag for nye veje ud — og vi må ad nye veje — hvis ikke vi skal stivne i dogmatiske principper.

Som udviklingen har formet sig de senere år, har den været en advarsel til organisationerne om at være på vagt. Det er uomtvisteligt, at mange lønmodtageres »march til højre« er en fare for organisationerne.

Det potentielle, økonomiske og sociale gode, der i årenes løb er oparbejdet, skaber i mange tilfælde hos den enkelte (og især hos tjenestemænd — tryghed i arbejdet) grobund for parallelløbende tanker med kapitalistiske og fjerner dem fra organisationstanken.

Tror de mon til gavn for sig selv? Nå ikke! For hvem da? Det er jeg ikke i tvivl om.

Det er ønskeligt, at vi unge sætter os grundigt ind i fagbevægelsens historie og får indblik i dens værdi for den enkelte og for samfundet som helhed.

Vi må ikke glemme, at det hele lå fuldt færdigt til os. Vi havde kun at plukke frugterne.

Skal dette sindrige apparat slås i stykker?

Kan vi være det bekendt? Nej, vi må stå last og brast og bevare den intakt.

Som jeg ovenfor nævnte, er vi nået et møtningsspunkt, og der må sikkert fornyelse til i organisationsprincipperne, men først og sidst, idet jeg citerer folketingsmand Frode Jakobsen: Hvis man ser væk fra det solidaritetsprincip, der har båret arbejderbevægelsen frem, vil man aldrig forstå dens kraft.

Altså ikke flere uorganiserede. Mere samling — større kraft.

K. B. Knudsen,
lokoft., Struer.

Danske Jernbaners Idrætsforbund.

Danske Jernbaners Idrætsforbund afholdt den 3. og 4. marts deres årlige repræsentantskabsmøde på »Folkets Hus« i Svendborg.

Der var foruden de delegerede modt repræsentanter fra Svendborg by, Finland, Norge og Sveriges Jernbane Idrætsforbund og fra de faglige jernbaneorganisationer.

Formanden for idrætsforeningen i Svendborg, stationsbetjent E. Bertelsen, bød de modte velkommen til byen.

Derefter gik man over til behandling af den store dagsorden.

Som dirigent valgtes N. Glargaard, København.

Formanden, H. Klein, København aflagde en fyldestgørende beretning og begyndte med at omtale, at det i år, den 27. januar, var 5 år siden Danske Jernbaners Idrætsforbund blev stiftet.

Han sammenlignede forbundet med H. C. Andersens eventyr »Den grimme ælling«. For 5 år siden, sagde han, var vi et lille og uanseligt forbund med 8 foreninger og 900 medlemmer. I dag, 5 år senere, er der 25 foreninger med tilsammen 3200 medlemmer tilsluttet forbundet. Så vi kan med rette sige, at vi er ved at blive en svane.

Formanden berørte også i sin beretning forbundets dårlige økonomi og rettede en tak til de faglige organisationer for deres støtte. Det var en glæde at konstatere, at de faglige organisationer var klare over, at det var deres egne medlemmer, de derved støttede. Men, sagde formanden videre, vi har håb om, at det vil bedre sig ud i fremtiden. Vi håber bl. a. at få det i tipspengene.

I beretningen fra idrætsudvalgene blev der anket en del over den svigtende deltagelse i såvel atletik som fodbold. I 1946 havde der ved mesterskaberne i atletik været 44 deltagere mod 28 i 1950.

Kasserer Lund Jensen, København, forelagde regnskabet, der balancerede med 6184,74 kr. Status balancerede med 808,75 kr.

Det største punkt på dagsordene var vedtagelse af helt nye love. De blev med enkelte ændringer vedtaget. H. Klein, København, genvalgtes med akklamation som formand.

Til næste års mødested valgtes Esbjerg.

Lørdag aften afholdtes der en festlighed i anledning af, at forbundet havde bestået i 5 år.

Under middagen blev der holdt forskellige taler, og fra Finske Jernbaners Idrætsforbund blev der overrakt en smuk statuette, som skulle bruges til vandringspris.

Svenske Jernbaners Idrætsforbund overrakte et meget smukt sølvfad, hvori der stod: »Idrætten bygger bro over sundet«. Dette fad skulle også bruges som vandringspris.

K. T. H. Jakobsen.

Ved lokomotivfører O. C. Schmidts død.

Den 10. april afgik lokomotivfører O. C. Schmidt, Esbjerg, ved døden.

O. C. Schmidt blev kun 44 år gammel. Han ramtes i juli 1950 af en alvorlig sygdom; heldigvis indtraf der en bedring, og efter at Schmidt i marts 1951 igen var begyndt tjenesten, tegnede alt sig lyst igen for vor afholdte kollega og familie. Den 10. april mødte Schmidt til tjeneste, men umiddelbart før udkørslen blev han syg og ført til sit hjem, og kort efter indtraf døden.

Begravelsen foregik under usædvanlig stor deltagelse søndag den 15. april. Seks lokomotivførere stod æresvagt om den smukt pyntede kiste sammen med fanerne fra Struer, Tønder, Fredericia, Dansk Jernbaneforbund samt Esbjerg afdelingernes egen fane. Efter jordpakastelsen udtalte afdelingsformanden for Esbjerg, K. Olesen, smukke mindeord om afdøde og trostende ord til hustru og barn.

Indenfor Esbjerg afdelingen vil vi stedse bevare mindet om en god og trofast ven og kollega.

N. P. Jensen.

Statsbanepersonalets Biblioteker

Sj.-Følster	Jyl.-Førn	
22083	22077	Nygaard, Jacob J. Bech: Dybet.
22084		Soeborg, Finn: Sadan er der så meget.
22085		Schenck, Earl: Hadets Kyst.
22086		Petersen, Lorentz: Magister Timeglas.
22087	21999	Koch, Nynne: Møde med sig selv.
22088	22000	Korch, Morten: Fløjtespilleren.
22089	22050	Lyttkens, Alice: Grib Lykken.
22090	22043	Heinesen, William: Den fortabte Spillemand.
22091	22064	Douglas, Loyd, C.: Brug Hjertet — Doktor.
22092	22061	Savoy, Willard: En fremmed i Landet.
22093		Wulff, Hilmar: Ondt Vejr.
22094	21982	Aabye, Karen: Martine.
22095	22051	Ogilvie, Elisabeth: Slægtens Ø.
22096	22046	Martinson, Moa: Livets Fest.
22097	22012	Nielsen, Niels E: Rode Taager.
22098	21992	Goudge, Elisabeth: Blaa Højder.
22099	22008	Marshall, Edison: Lykkeskillingen.
22100	22018	Shute, Nevil: Arven.
22101	21862B	Michaelis, Karen: Vidunderlige Verden. Lys og Skygge.
22102	22030	Achen, Gerda: En By og en Pige.
22103	21990	Fletcher, Inglis: Hundrede Mand til Virginia.
22104	22026	Jensen, Thit: Hvorfra? Hvorhen?

- 22105 22094 Rice, Elmer: Tæppet gaar — trods alt.
 22106 22108 Ewald, Jesper: Dit lille Paradis.
 22107 22074 Maros, Antol: En Læges Hjerte.
 22108ab Ernst Fr. Hansen: Præstegaardsliv, Min-
 der fra gamle Præstegaarde.
- 22109 22069 Greene, Graham: Den tredie Mand.
 22110 Thane, Elswyth: Lykkelige Dage.
 22111 Wolfe, Thomas: Den tabte Tid.
 22112 Wulff, Johannes: Mor tar til byen.
 22113 Westermann, Per og F.: Paa ubaadstogt
 i norske fjorde.
- 22114 Roumain, Jaques: Duggens Herrer.
 22115 22066 Faure, Raul C.: Bjerget ved Søen.
 22116 22080 Steward, George, R.: Skoven brænder.
Nye bøger.
- 22117 Vogel-Jørgensen, T.: Livet lærte mig.
 22118 Stauning: Bogen om Stauning.
 22119 Huda, David: Intet blivende Sted.
 22121 22110 Muus, Flemming B.: Ingen tænder et
 Lys.
- 22122 21993 Hansen, Martin A.: Løgneren.
 22123 Caldwell, Erskine: Min gamle.
 22124 21984 Brigger, Waldemar: Manden med de
 syv Liv.
- 22125 Bettger, Frank: En Sælgers Vej til
 Succes.
- 22126 22038 Fischer, Leck: Det latterlige Land.
 22127 21968 Yerby, Frank: Mr. Pride.
 22128 22004 Llewelly, Richard: Et Par Blomster til
 Makker.
- 22129 20914c Sparre, Birgit: De unge Baroner.
 22130 22060 Steen, Marguerite: Og Solen sank.
 22131 Tickell, Jerrard: Odette.
 22132 Stone, Irving: Eugene Debs og hans
 Hustru.
- 22133 22067 Feuk, Tora: Festen paa Shillingby.
 22134 22063 Dons, Aage: Den svundne Tid er ej
 forbi.
- 22135 Frisch, Hartvig: Hans Personlighed og
 Germin.
- 22136 Perutz, Leo: Greven af Bolibar.
 22137 Ourster, Fulton: Født af en Kvinde.
 22138 22007 Martin, Hans: Den store Daarskab.
 22139 22093 Maltz, Albert: Drømmen om Livet.
 22140 22036 Davidson, David: Sandhedens Stund.
 22141 O'brien, Jack: Silver King vender hjem.
 22142 Julien, Dr. Paul: Den evige Urskov.
 22143 22113 Faulkner, William: Ubuden Gæst i
 Støvet.
- 22144 Jørgensen, H. C.: Hellige Flammer.
 20886e 21597e Vialer, Paul: Tiden er en Begyndelse,
 5. Del.
- 22145 22070 Gullvåg, Olav: Ariadne.
 22146 22003 Lewis, Sinclair: Manden der søgte Gud.
 22147 Lieb, Clarence William: Aarene efter
 de fyrre.
- 22148 22073 Malapaste, Currio: Det dyrebare Skind.
 22149 Bartolini, Luigi: Cykletyven.
- 22122 Seedorf Pedersen, Hans Hartvig: Ceylon,
 det tabte paradis.
- 22085 Ringsted, Henrik: En have i London.
 22106 Jungersen, Kay: På togt til Grønland.
 22123 Bahnsen, Poul: Arbejdspsykologi.
 22111 Hellsen, Henry: Jeg forlovede mig med
 livet.



Tak.

Alle, der viste deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører O. C. Schmidt's død og begravelse bedes herigennem modtage min dybtfølte tak.

Anna Schmidt,
 Esbjerg.

Faneindvielse.

Aarhus afdelinger afholder faneindvielse onsdag den 9. maj kl. 19,30 i Folkets Hus, hvortil afdelingernes medlemmer, kongresrepræsentanter og gæster samt pensionister, alle med damer, venligst indbydes. Der bliver underholdning og bal, og adgangen er gratis.

P. a. v.

Alfr. Lønnqvist.

C. A. Lundberg.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5-1951.

Lokomotivfyrbødere:

- K. E. B. Jørgensen, Roskilde, til Kalundborg.
 A. V. Nielsen, Padborg, til Fredericia.
 H. Pedersen, Padborg, til Fredericia.
 L. E. Ohlsen, Padborg, til Aarhus H.
 P. Jacobsen, Langaa, til Randers.
 P. G. Pedersen, Padborg, til Aalborg.
 T. L. Hansen, Korsør, til Padborg.
 C. C. Oechsler, Padborg, til Fredericia.
 E. M. Lyhne, Gedser, til Brande.

Ansatte som lokomotivfyrbødere pr. 1-5-1951.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- A. J. Knudsen, Aarhus, i Padborg.
 V. Vinther, Korsør, i Korsør.
 K. P. J. Astorp, Aalborg, i Padborg.
 A. P. Larsen, Københavns Godsbanegaard, i Københavns Godsbanegaard.
 H. P. Møller, Padborg, i Padborg.
 J. B. Nielsen, Fredericia, i Roskilde.
 J. P. Kristensen, Korsør, i Korsør.
 O. Petersen, Randers, i Københavns Godsbanegaard.
 H. O. B. Jensen, Padborg, i Padborg.
 S. F. Sørensen, Korsør, i Københavns Godsbanegaard.
 B. E. Sørensen, Korsør, i Gedser.

H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Afslået
Værelse nr.
Udfyldes af kontoret

Ophold på feriehomeet ønskes:

fra den ank. kl. til den afr. kl.

Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.

Stilling Navn Postadresse

for mig selv og børn Alder: år
 min hustru børnebørn

(Hvad ikke ønskes overstreges)

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
 feriehomeet,
 Hellerupvej 44, Hellerup.

..... den / 19

Underskrift

		Ophold pr. dag	Ophold på 3 dage og derunder pr. dag	Børn indtil 5 år pr. dag	Børn fra 5 til 10 år pr. dag	Børn fra 10 til 14 år pr. dag	1 måltid uden for døgnets		Besøgende til pensionærer	
							Børn under 10 år	Andre	1 frokost	1 middag
1	Ordinære medlemmer, disses hustruer og børn 14-18 år	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
	Ekstraordinære ikke-tjenstgørende medlemmer, hustru og børn 14-18 år	10,00	11,00	2,00	3,00	5,00	1,50	3,00	4,00	4,00
	Enker efter medlemmer og disses børn 14-18 år									
	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmer ...	10,00	11,00					3,00	4,00	4,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer og børn 14-18 år	12,00	13,00	3,00	4,00	6,00	2,00	3,50	4,00	4,00
	Andre tjenstemænd ved D. S. B., hustru og børn 14-18 år									
3	Andre voksne og børn over 14 år	14,00	15,00	4,00	5,00	7,00	2,50	4,50	4,00	4,00

Alle ovenstående priser tillægges 10% i betjeningsafgift.

p. u. v.
 E. Greve Petersen

Forlang

KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

„Industrirestauranten“

Byens hyggeligste Restaurant og bedste Madsted
samt store og smaa Selskabslokaler
Ærbødigt H. E. KAAS - Telefon Nyborg 1313

Bødcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

RICHARD LEHN

1. Kl. Herrekvipering Tlf. Nyborg 68

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

KARL PETERSEN

Glarmester
Mellemgade, Tlf. Nyborg 264
Malerier, Raderinger
Rammer og Spejle

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs

VINSTUE
anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori
anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed
Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

Nyborg Liggistemagasin K. Jacobsen Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Papirvarer . Aviser Telegrammer . Ugeblade TURISTKIOSKEN

Tlf. Nyborg 454

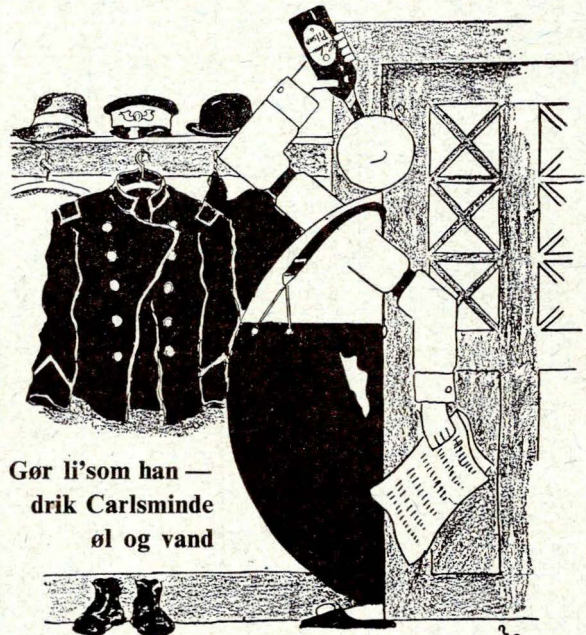
C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

*

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butikstjele
derfor billigste Priser



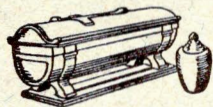
Gør li'som han —
drik Carlsminde
øl og vand

88



**Aarhus og Omegns
Begravelsesforretning**

Nørregade 1 . Tlf. 8183
Omst. til priv.



Leverer alt — Ordner alt

Leverandør
til D. L. F. Afdelinger

A/s H. C. Møllers

Sæbefabrik og Oliemølle
AARHUS

Sæbe Linolie FERNIS

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.
Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 188 - 1117 - 1118 Kontor: Søndergade 9

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalles 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 1033-10015 Tlf. 6250 (3 Linier) Tlf. 8166

Indskudskapital ca. 36 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.

Skræderforretning
Nørregade 2

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

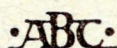


Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger



AARHUS BRÆNDELS COMPAGNI
IMPORTØRER AF KUL, BRIKETTER OG COKES
TELEFONER 5725-5726-5706

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

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

N. H. Sørensen
Tlf. 38 Brande

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

Telefon 132

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«

v/ Kaj Jørgensen, Brande

H. L. Aastrup & Søn

BRANDE

Kolonial Vin Tobak

IMPORTØREN

Brande

Storegade 25 Tlf. 24

Fa. JOH. HANSEN
ELEKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45 Brande

Lad male

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

Møbler fra

E. Borggaard
Tlf. Brande 62

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

Frukt - Blomster - Kranse

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

Børge Andersen

Slagterforretning
Brandlundsvej 1, Brande
Tlf. 187