

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 14

20. JULI 1953

53. 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

Nyt Tøj uden Udbetaling!



Til Herrerne:

Kamgarn efter Maal
Kr. 258,00

Færdig Kamgarn
Kr. 238,00

Sportsjakker
Kr. 108,00

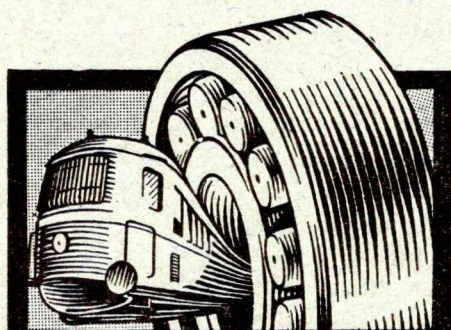
Kamgarnsbenklæder
Kr. 68,00

Til Damerne:

Gabardinefrakker
Kr. 198,00

Kostume efter Maal
Kr. 298,00

Færdigt Kostume
Kr. 248,00

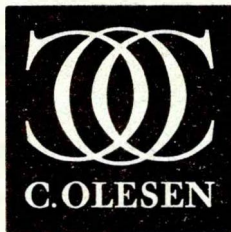


Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer

Som Funktionær i Stat eller Kommune har De den særlige Fordel, at De hos os kan købe Deres nye Tøj **uden Udbetaling**. Købesummen fordeles over 6 Maaneder og ved Tøjets Modtagelse betaler De kun første Rate.

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

A/s FRICHS, AARHUS

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

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Niensens Maskinfabrik



Odense Pilsner
- den mest velmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

A/s Kulimporten Dania



*Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443*

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/s
RANDERS

Leverandør
til Danske
Statsbaner

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

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengårdsvej 43
B O G T R Y K

Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIE**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebro Runddel 140

Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

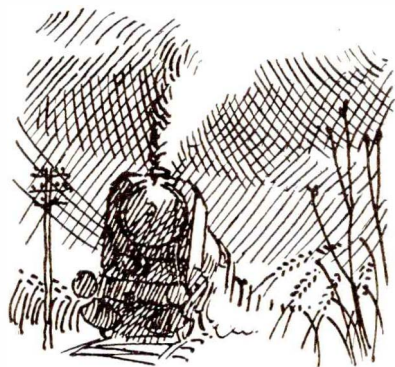
(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER & SØN . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 14 - 53. ÅRGANG

20. JULI 1953



INDHOLD

Internationalt og nationalt samarbejde	177
Nordisk nyt — Sverige	178
SJ-folket bør hjælpes ad	179
Statsbanernes nye udflugtsvogn	180
Duplex-lokomotiverne	181
Ny formand for oplysningsarbejdet	185
Kongres i Holland	186
ITF's generalrådsmøde i København	187
Den frie faglige Internationale	187
Jernbaneorkesterstævnet 1953	187
Ferie- og Rekreationshjemmet	188
Under DLF	188
Tak	188
Lokomotivførernes Sangforening, Gb.	188
Navneændring	188
Nye adresser	188
Statsbanepersonalets Sygekasse	188
Olsen og Jensen	188



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Internationalt og nationalt samarbejde

For Vorherre er alle lige. På samme måde burde demokrati være en virkelighed, som skabte lighed ud fra en sund indstilling. Bestræbende sig på den mest ligelige fordeling af samfundsgoderne i økonomisk, social og kulturel henseende. Et demokrati, som skaber en fællesskabsfølelse med frihed til at tale og tænke. — For fremskridt. — Fjernt fra al tvang, som ikke er en naturlig følge af ethvert ansvarsbevidst menneskes pligt overfor demokratiets principper.

Et sådant mål synes fjernere og fjernere i vor tid, hvor ideologierne står skarpt overfor hinanden og hindrer en fri vækst af de menneskerettigheder og det demokrati, vi for vort vedkommende bekender os til. Alle de gode kræfter, som sættes ind på forening i et verdensfællesskab, må stadig se sig trængt i defensiven af magt og terror, og det er svært at se anden vej ud end den negative, hvor man med ondt skal ondt fordrive.

Dette til trods er der dog endnu en overvægt med tro og tilid til et lykkeligt resultat ad fredelig vej, og til dem hører den internationale arbejderbevægelse. På bred basis og i et verdensomspændende fællesskab arbejder ICFTU, »Den frie faglige Internationale«, med troen på, at det gennem en sammenslutning af alle arbejdere skal lykkes at skabe en demokratisk front, som på afgørende måde skal få medindflydelse på menneskenes livsvilkår og som kan betinge en fredelig livsførelse for alle folk og en udnyttelse og fordeling af goderne, så levestandarden højnes i takt med udviklingen. I denne ånd har Faginternationalen nyligt afsluttet sin kongres i Stockholm.

Faginternationalen er en sammenslutning af verdens frie fagforeninger, som gennem landsorganisationer og brancheinternationaler er tilsluttet denne toporganisation uden kommunistisk infiltration. Den tager sig af de almindelige retningslinier i international fagforeningspolitik. Linierne for dens virke har generalsekretæren J. H. Oldenbroek trukket op ved en tale, han har holdt som indbudt gæst ved en af International Transportarbejder Forbunds kongresser, idet han sagde: »ICFTU oprettedes for at skabe et internationalt forum for verdens frie fagforeninger, for at virke for social retfærdighed samt for de forskellige forbunds og arbejdernes ret til at øve indflydelse på beslutninger, der angår deres liv og arbejde. Alt dette må ske efter demokratiske linier, gennem tålmodige forhandlinger og overvejelser, og ikke gennem diktat fra et centralt bureaukrati.«

Faginternationalens betydning anerkendes af en række verdensorganisationer med De forenede Nationer og Den internationale Arbejdsorganisation i spidsen. I disse organisationers mange udvalg og komitéer varetager ICFTU arbejdernes interesser.

Gennem International Transportarbejder Forbund er vi tilsluttet Faginternationalen, og vi er derfor nøje knyttet til den vældige bevægelse, hvis indsats vi ser hen til med forhåbninger. Således erkendende fællesskabets betydning giver vi bevægelsen vor tilslutning, idet vi altid har haft forståelsen af det internationale samarbejde, som vi også plejer stærkt gennem den direkte kontakt med jernbaneorganisationer i mange lande.



Sverige.

Lokmannahemmet i Särö 40 år.

Det er 40 år siden, Lokmannahemmet i Särö skabtes, og som siden er blevet et kært tilflugtssted for tusinder af besøgende fra hele landet.

For at markere jubilæet har stiftelsen Lokmännens Vilohem Särö udgivet et lille festskrift, som er forfattet af redaktør Henry Kjellvard, og det vigtigste materiale hertil stammer fra fhv. förbundsordföranden Anders Borgstedt.

I det rigt illustrerede skrift fortæller om Särös historie, hvorledes Lokmannahemmet udviklede sig, om naturen derude ved den svenske vestkyst, og meget andet, som kan være af interesse for dem, som har besøgt eller besøger Särö.

Uddannelse af lokomotivpersonale.

Ved forhandlinger med jernbanestyrelsen har man fået en overenskomst om en uddannelsesplan, som skal komplettere uddannelsen af lokomotivpersonale, der skal gøre tjeneste på de elektriske lokomotiver.

Inden der begyndes på kursus, skal dette personale ved selvstudium (ingen særskilt eksamen) sætte sig ind i sikkerhedsordninger, dvs. begrebsbestemmelser og signalforskrifter. Tjenesteforskrifter for lokomotivpersonale. Driftstekniske bestemmelser vedr. det rullende materiel, dvs. trykluftbremsen. Litring af lokomotiver med vogne m. m. Koblingskema litra D og beskrivelser til strømkredsene.

Inden kursus skal også gennemgås praktisk uddannelse i driftsværksted ved elektriske lokomotiver i 7 dage, der påfølges af elevkørsel som assistent på elektrisk lokomotiv i 7 dage.

Mundtligt kursus. Sikkerhedsforskrifter i 30 timer, driftstekniske bestemmelser incl. bremsuddannelse 15 timer, elektrøteknik 45 timer og skemalæsning og fejlsøgning 60 timer, ialt 150 timer.

De på det mundtlige kursus godkendte deltagere skal om muligt på deres respektive hjemstedssektioner køre elevkørsel i ca. 14 dage på elektrisk lokomotiv og 7 dage på normalsporet damplokomotiv.

Sådan et samarbejde har en opadgående linie gennem vor nationale fagbevægelse, idet betingelsen for et effektivt og in-takt arbejde bygger på en stærkt national organisation, der i vort land som i andre har en stor og enig landsorganisation bag sig.

De samvirkende Fagforbund i Danmark er et led i den kæde af nationale landsorganisationer verden over, der tilsammen udgør en arbejdernes demokratiske front. Gennem den viser dansk fagbevægelse sit ansigt, gennem den deltager dansk fagbevægelse i bestræbelserne for en højnelse af levestandarden, beskyttelse af menneskerettighederne, for fred, frihed og fremskridt.

Hvor uforståeligt det end lyder, har vor forening ingen direkte tilknytning til landsorganisationen. Vi fatter samarbejdets betydning. Vi samarbejder internationalt, men nationalt har vi ikke udfyldt det manglende led ved fuld tilslutning til landsorganisationen og dermed tilkendegivet vor solidaritetsfølelse. Som organisation betragtet er vor af lidet omfang, og med den centraliserende tendens, der ved afgørelser af vore løn-, arbejdstids- og ferieforhold o. s. v. er kommet til udtryk, er det nødvendigt for os at søge samarbejdets vej. Gennem vor centralorganisation har vi forhandlingsret, men udviklingen har de seneste år vendt om på forholdene. Det er ved at blive sådan, at retningslinierne fra det private arbejdsmarkeds forhandlingsorganisation — De samvirkende Fagforbund — er retningsgivende for, hvad tjenestemændenes centralorganisationer kan opnå. Man forstår heraf, hvilken faktor DsF er, og det er for os som i alt andet nødvendigt at følge udviklingen op. Der må ikke være råderum for troen på, at man kan være dette led foruden og sætte sig udenfor den kommende udvikling i fagbevægelsens opbygning.

Betydningen ligger ikke direkte i, om man øre for øre får det tilbage, man har ydet på fællesskabets alter. Det er fællesskabets ubrydelighed, man må have for øje, thi det er kun i samlet enighed, man opnår styrke og dermed hidføre de tilsigtede resultater.

At lulle sig ind i en falsk følelse af at indtage en nøglestilling i vort lands transportapparat er uklogt og kan i hvert fald ikke anses for værende realistisk, når man bekender sig til demokratiske principper, som så afgørende forudsætter ansvarsbevidsthed hos den enkelte, og som i endnu højere grad byder organisationernes ledelse at tage fornuften fangen. Lige så meningsløst forekommer en sådan følelse at være, når man med sikkerhed ved, at der ikke bag en eventuel aktion står en enig medlemsblok, som vil tage enhver konsekvens — og sympati vil mangle, når vi ikke selv under alle forhold vil være med til at løfte i den store flok.

En hundrede procents samling under den samme fane er det, der skaber respekt, den blotte tilstedeværelse af dette instrument opfylder betingelserne for det, vi vil. — Dette er vejen ud. — Her må vi ikke svigte, men virkelig vise, at vort givne udtryk for forståelsen af samarbejdets betydning ikke kun er en frase, og med nederlag på den nationale front er baggrunden for vor tilslutning til internationalt samarbejde komplet uforståeligt.

S. J.-folket bør hjælpes ad

Denne artikel, som vi har taget fra Svensk Järnvägsmannaförbundets blad »Signalen«, er et resumé af to forelæsninger, overdirektør Oredsson. Svenska Järnvägarne, har holdt på Lokmannahemmet på Särö ved et nylig afholdt kursus dér.

Statens jernbaner er som bekendt Nordens største foretagende med 80 000 ansatte, hvoraf 75 000 ved SJ. Den investerede kapital andrager omkring 4 milliarder kroner, og udgifterne for det nu løbende budgetår er oppe på 1¼ milliard kroner. Det betyder, at vi daglig må have 3 millioner i kassen, for at forretningen skal gå rundt. At vi i den nuværende situation med øget konkurrence har vore besværligheder, er ganske åbenbar, fremholdt overdirektør Edv. Oredsson ved Järnvägsmannaförbundets nylig afholdte kursus på Särö. I to forelæsninger berørte overdirektøren personale- og rationaliseringsspørgsmål og understregede nødvendigheden af en almindelig samvirken mellem alle SJ-ansatte for at hævde jernbanernes og dermed også personalets stilling under de nuværende forhold.

Bliver der ikke balance mellem foretagendets indtægter og udgifter, ved vi, at vi udsætter os for kritik. Det ville være beklageligt at skulle betragtes og behandles som et nødlidende værk, lige så beklageligt for ledelsen som for personalet. Vi ved, hvordan det var tidligere, da SJ havde store tab og måtte modtage understøttelse af skattemidlerne. Det bliver som da med sparekommissioner, mindskede investeringer, ekstraordinære personaleindskrænkninger osv. Derfor har vi alle fælles interesse i at øge indkomsterne og mindske udgifterne.

De seneste to års takstforhøjelser har ubestrideligt virket i trafikforminskende retning, men taksterne har ikke helt været udslaggivende. Det er åbenbart, at den voldsomt ekspanderende bilisme har indvirkning på persontrafiken. Det mærkes også på godstrafiken, hvis nedgang også erfarer virkningerne af de forandrede konjunkturer og eksportforminskelsen. I dette års første kvartal er den samlede trafiknedgang omkring 10—12 pct.

At regulere konkurrencen gennem forbud ville være meningsløst og desuden til skade for næringslivet. Man må derfor fordre, at motor- og jernbanetrafik får lige vilkår at arbejde under. Dette er ikke tilfældet. Jernbanerne har bl. a. transportpligt, hvilket ikke gælder for bilerne, som kan sigte og vælge det mest lønnende gods. Mellem Stockholm og Gøteborg kører på landevejen lange transporter om natten. Hvis SJ oprettede en sådan speciel godstransport blot på den elektrificerede strækning Stockholm—Gøteborg, da ville lastbilerne ikke kunne konkurrere med os. Men vi må også lade de trafikstærke linier hjælpe de trafiksvage.

Imidlertid har vi jernbanemænd ingen anledning til at skamme os, når man nu taler om SJ's svage økonomi. Det sidste årti har vi sandelig ikke ligget skatteyderne til last. I fyrrerne indleverede SJ til statskassen rundt regnet 900 millioner kroner, og regner man foretningen med, blev det

mindst en halv milliard kroner. Dertil kom, at SJ — uden selv at få del i pengene — inddrev 230 millioner i trafikskat til statskassen. Et fritstående forretningsforetagende havde under disse forhold kunnet øge sine investeringer og nedskrive sin gæld. Altså: SJ er ingen understøttelsestager.

Det gælder om at tilpasse vort apparat, så det bliver effektivt. Herved kan personaleindskrænkninger blive nødvendige. Vort samlede personale var i april ca. 2000 personer lavere end for et år siden, hvilket betyder en nedskæring på 2—2½ pct. Men synker trafikken med 10 pct., kan man ikke reducere personalet med tilsvarende cifre.

Tilpasningen til et lavere personaleantal er imidlertid gået forholdsvis godt, fordi man har kunnet gå successivt frem. De nye turlister giver mulighed for at spare et par hundrede mand.

Når der tales om personaleindskrænkninger, møder man ofte den indvending: Hvorfor skal der kun ske inddragning blandt os på linien og ikke inden for jernbanestyrelsen? Lad mig da sige, at vi ikke har søgt at unddrage styrelsen eller sektions- og distriktsledelserne. De sidste tre år har vi inddraget fire trafik-, fire bane- og en maskinsektion og yderligere en maskinsektion skal nedlægges. Endvidere er et distrikt inddraget ved sammenlægning af fjerde og syvende distrikt. Fra årsskiftet har vi sammenlagt person- og godstrafikbureauerne til eet bureau og således inddraget en bureauchef. Fra den 1. juli sammenlægges persontakst- og godstakstbureauerne til eet bureau, det kommercielle bureau. Visse undersøgelser foregår for yderligere rationalisering inden for styrelsen. En mand på hvert bureau skal gennemgå bureauernes arbejdsopgaver og foreslå nedskæringer og personaleindskrænkninger.

Overdirektøren foreslog i denne forbindelse at udfærdige en oversigt over aldersfordelingen blandt SJ-personalet. Trods den næsten hundrede pct. indførte »uge-hvile« har personalet kunnet nedskæres. I fjor var det nødvendigt at anbefale stor tilbageholdenhed i nyrekrutteringen, og siden maj i fjor har den næsten været standset. I år er der hidtil kun ansat omkring 150 personer. Men i længden er en sådan rekrutteringspolitik ikke mulig med hensyn til den fremtidige aldersudvikling blandt SJ-personalet. Bedst var det at tage folk ind hvert år for at nå en jævn fremgang og aldersfordeling.

I de seneste år er der sket en omorganisering inden for den tekniske afdeling, idet signal- og telegrafafdelingen er taget væk fra baneafdelingen for at få en mere klar kommandolinie. En vis uklarhed er opstået med hensyn til personaleopsætningen, og vi skal have dette udredet. Spørgsmålet har også forbindelse med overførsel af arbejdsfolk blandt banearbejderne til tjenestemandstillinger.

Overhovedet er vor personaleopsætning nu noget forældet, og vi må have en ny med hensyntagen til det, personalekommissionen af 1948 har foreslået. Det beror på manglende tid, at den sag ikke er ordnet. På baneafdelingen er vi i færd med at omorganisere banemesterafdelingerne og forsøger at få afdelingerne »stjerneformet«, ligesom de, der gælder for vedligeholdelsesområderne. Banemestrene bør findes på knudestationerne og have strækning

gerne derfra, og dertil bør længden af strækningerne øges. Heraf følger, at antallet af banemestre skal nedskæres, men deres lønning forhøjes. Strækningsvagtsspørgsmålet er på det nærmeste klar og er efter styrelsens mening stort set gået godt. Med baneanlæggets højere standard kan man slappe på kravet om inspektion og indføre behovsinspektion i stedet for rutineinspektion.

Det store rationaliseringsspørgsmål er stadigvæk elektrificeringen, men på dette felt er der nu ikke så meget mere at vinde, dvs. de mest lønnende strækninger er eller bliver elektrificeret. Nu træder derfor dieselkraften i forgrunden, ligesom motortrafik i stedet for damptrafik. Vi håber også på diesellokomotiver i linietjenesten.

Skinnebusdriften medfører store forandringer i personalebehovet, men de af pressen herom givne oplysninger har været stærkt overdrevne. At forandringerne bliver relativt begrænsede, beror på den store personaleafgang, og lokomotivførerne på de berørte områder afvikles jo successivt. Antallet af afgående lokomotivførere kan pr. år beregnes til omkring 150.

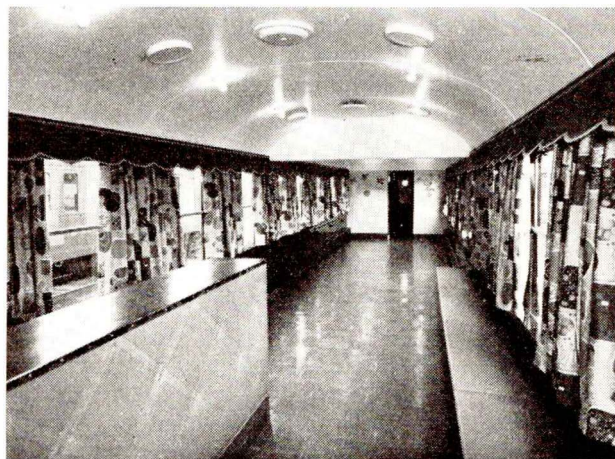
Vi håber snart at kunne gå i nærkamp med Järnvägsmannaförbundet om udvidet enmandsbetjening af elektriske lokomotiver. For nærværende er dette sat ved maksimum 160 km, men vi vil hellere regne i tid. Spørgsmålet er studeret i udlandet af en ekspertkomité, i hvilken også Järnvägsmannaförbundet var repræsenteret. Vi håber også på forhandling om mindre forberedelses- og afslutningstider. Vi har også set på den rapportskrivning, som påhviler lokomotivførere og togførere, og synes, at rapporterne bliver for dyre. Videre undersøger vi spørgsmålet om omplacering af lokomotivpersonale, og den sag er gået ganske godt. Tilsvarende undersøgelser gøres for konduktørers og togmestres vedkommende, hvor i dette spørgsmåls optakt visse rygtespredere blev lidt uheldige . . . I sommer skal personaleledere og Järnvägsmannaförbundets kontaktmænd studere, hvad der kan gøres i dette spørgsmål. Også her bliver der inddragninger successivt i forbindelse med pensionsafgang.

Til slut vil jeg, fortsatte overdirektør Oredsson, gerne henstille til alle, at hver og en på sit sted forsøger at få en noget bedre »sammensmeltning« af jernbanestanden. Burde vi ikke forsøge at komme bort fra denne »afdelingstænkning«. Skulle vi ikke kunne komme bort fra en sådan indstilling, som eksempelvis giver sig udtryk i ordene: »Nej, det där ska inte jag göra — det ska ma-mannen«? Det ser lidt underligt ud, når man ser en mand koble varmeslange, en anden trykluftslange og en tredje lægger kobling på. Burde vi ikke i stedet tænke på tjenesten som en enhed? Vi må gerne lade arbejdsstoltheden gælde, det er ikke det, spørgsmålet drejer sig om. I trediverne var vi godt på vej til denne sammensmeltning, men nu mærkes det andet igen, og det gælder selv de overordnede.

Har vi ikke også muligheder for at komme længere i behandlingen af gods og de rejsende? Vi bør tænke på, at de er vore kunder. Vi burde behandle godset, ligesom vi vil, at andre skal behandle vort gods, som betros jernbanen.

Statsbanernes nye udflugtsvogn

Statsbanernes to udflugts- og dansevogne har, siden de blev taget i brug sidste år, været så stærkt efterspurgt og benyttede, at man har ombygget endnu en personvogn til udflugts- og dansevogn. Den nye vogn er bygget noget anderledes end de gamle udflugts- og dansevogne. Man har indrettet vognen med et større danserum og gjort bar'en noget mindre. Den nye udflugts- og dansevogn er derfor mere velegnet til større selskaber end de gamle udflugtsvogne.



Interiør.



Speakerummet.

Duplex-lokomotiverne

Den tekniske artikel i sidste nummer af DLT, hefte 13, side 169—172 = teknisk side 29—37, omhandlede Duplex-lokomotiverne til ekspres-togstrafik. — Heraf fremgik det, at disse lokomotiver navnlig var udviklet af Pennsylvania Railroad og var ført til gennembrud og seriebygning netop af dette selskab.

Pennsylvania Railroad har imidlertid også konstrueret Duplex-godstogslokomotiver, endda af to vidt forskellige typer, hvoraf den første har cylindrene placeret som på Baltimore and Ohio Railroads Duplex-lokomotiv, medens den anden har cylindrene placeret som på Pennsylvania Railroads S1 og T1-lokomotiver. Den sidste blev seriebygget allerede før T1-lokomotiverne blev seriebygget. — De to godstogslokomotivtyper kaldes Q1 og Q2.

Q1-typen konstrueredes allerede i 1941 eller 1942, altså samtidig med T1 eller måske lidt før, men efter at S1-maskinen havde været i drift i længere tid, så selskabet havde indhøstet praktiske erfaringer med Duplex-lokomotiverne.

Q1-lokomotiver er ni-akslet og har otte-akslet tender. De to forreste aksler er anbragt i en forløberbogie ligesom på ekspresstogslokomotiver. Også de to bageste aksler er anbragt i en bogie. Heri er der indbygget en almindelig to-cylindret booster, som virkede på den ene bagløber-aksel. Imellem bogierne er der fem egentlige drivhjulspaar, hvoraf de tre forreste drives af det forreste cylinderpar, og de to bageste af det bageste cylinderpar.

Da dette Duplex-lokomotiv har fem drivhjulspaar, og da drivhjulene er meget store, endnu større end B & O-lokomotivets, har der været særlig grund til at vælge cylinderplaceringen helt uden for drivhjulene, dels foran og dels bagved dem, fordi man derved har kunnet nedbringe drivakselafstanden til det samme som på almindelige fem-akslede lokomotiver med samme drivhjulsdiameter, om sådanne forefandt. Når man har valgt at lade de tre forreste aksler blive trukket af de forreste cylindre og kun de to

bageste af de bageste cylindre, skyldes det formodentlig hensynet til den ringe plads ved lokomotivets bagkedel, der har nødvendiggjort små cylindre her. — Lokomotivets koblingsordning er altså 2CB2. — Jævnfør hermed den omvendte cylinderplacering og koblingsordning for Q2-lokomotiverne, der skal omtales senere.

Om Q1-lokomotivets drivhjulsdiameter kan man finde modstridende oplysninger i litteraturen, nemlig både 1956 mm og 201 cm. Selv om det mindste af disse tal er det rigtige, er Q1-lokomotivets drivhjulsdiameter langt større end alle andre fem-koblede lokomotivers drivhjulsdiameter; ja, den er større end B & O's ekspresstogslokomotivers drivhjulsdiameter. — Med den deraf følgende meget store faste akselafstand eller parallelafstand kunne man måske vente, at Q1-lokomotivet ikke er egnet til hurtigkørsel i kurver med lille radius. Men Pennsylvania Railroad har meget lange banestrækninger vest for Alleghanybjergene helt uden skarpe kurver. Imidlertid kunne der vel være særlig grund til at indsætte den særlig kraftige Q1-type på netop bjergstrækningerne.

Der kan ikke herske tvivl om, at Q1-lokomotivet kan køre meget hurtigt, måske næsten lige så hurtigt som S1- og T1-lokomotiverne. For så vidt kan det godt kaldes et ekspresstogslokomotiv eller persontogslokomotiv. Men T1-lokomotiverne, der konstrueredes samtidig eller i hvert fald kort efter, er nu en gang bedre til hurtigkørsel, bl. a. p. gr. af mindre cylindre og formodentlig mindre modvægt. Iovrigt er T1-typen, selv i versionen uden booster, rigelig kraftig og har tilstrækkelig adhæsiionsvægt til start og fremføring af de tungeste persontog selv på bjergstrækningerne. Q1-typen er urimelig stor og har til dette formål unødvendig mange drivaksler til persontog. Medregnes booster-akslen, har den jo ikke mindre end seks drivaksler og en kolossal adhæsiionsvægt.

Måske var Q1-typen nærmest tænkt som en universalmaskine. Den store drivhjulsdiameter kunne tyde

herpå. Et vidnesbyrd i samme retning kan man måske finde deri, at Q1-lokomotivet er strømlinieformet. Ganske vist er selve drivværket frit lige som på T1-lokomotiverne af sidste version og S1-lokomotivet efter ombygning.

Q1-lokomotivet ligner forøvrigt S1-lokomotivet i det ydre.

Q1-lokomotivet er et meget elegant og tillige et meget imponerende lokomotiv. — Desværre har det ikke været muligt at finde et billede, der er klart nok til reproduktion.

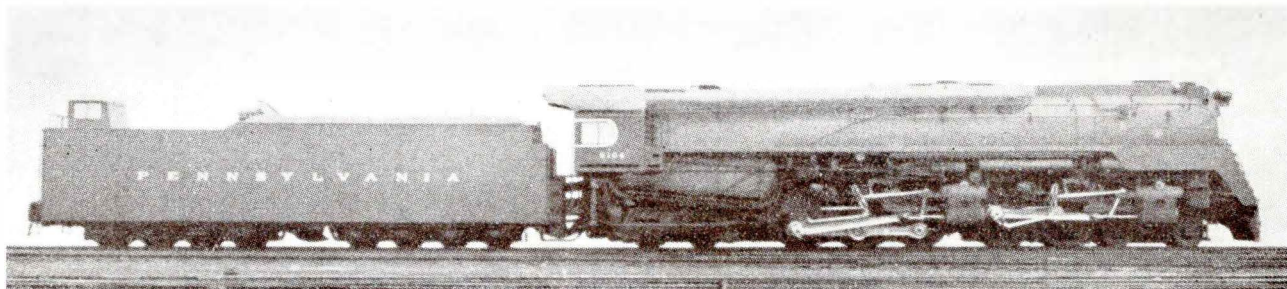
Q1-lokomotivernes drivhjulsdiameter er formodentlig 1956 mm. De forreste cylindre har 711 mm slaglængde og 584 mm boring, de bageste 661 mm slaglængde og 495 mm boring. Kedeltrykket er godt 21 kg pr. cm². Trækraften angives til 37,3 t uden og 42,5 t med booster. Adhæsiionsvægten uden booster-akslen er 160,5 t. Totalvægten er 273 t. Den samlede vægt af lokomotiv og tender med fuld beholdning af kul og vand er 469 t (de to sidste tal er dog usikre, p. gr. af divergerende angivelser). — Længden af lokomotiv med tender er 37 m.

Det er vel muligt eller måske sandsynligt, at Q1-lokomotivet forlængst er ophugget.

Et par år efter bygningen af Q1-typen konstruerede Pennsylvania Railroad en anden type Duplex-lokomotiv til godstogstrafik. Det første eksemplar blev antagelig færdigt i 1944, og 25 fulgte i 1945 eller så.

Ved konstruktionen af denne nye type kunne man drage nytte af de erfaringer, man i mellemtiden havde indhøstet med Q1-lokomotivet og de to T1-lokomotiver, samt S1-lokomotivet, der efterhånden havde været i tjeneste i lang tid.

Q2-typen er også ni-akslet med to-akslet bogie foran og bagtil ligeledes en to-akslet bogie med den ene aksel drevet lejlighedsvis af en to-cylindret booster, samt mellem bogie-akslerne fem drivaksler, der er opdelt i to grupper, som hver drives af sit sæt cylindre. For så vidt kom den nye type til at ligne den foregående. Men i de fleste henseender er de højst forskellige, endda ikke blot ved de specielle karaktertræk, men også ved den almindelige ud-



Pennsylvania Railroad's Duplex-godstogslokomotiv af type Q2. Drivhjulsdiam. 1753 mm. Lokomotivv. 280,8 t.

formning. Bortset fra det ejendommelige drivværk har Q2-typen overordentlig stor lighed med selskabets den gang nyeste standardlokomotivtype, J1, der er 1E2-koblet og har en booster i bogien. Q2-typen er utvivlsomt blevet til som en videreudvikling af både J1-typen og Q1-typen.

Medens Q1-typens koblingsordning er 2CB2, er Q2-typen 2BC2-koblet. — Man har altså på en måde vendt drivværket om. På Q2-typen er der to par drivhjul i den forreste og tre par i den bageste gruppe. De bageste cylindre er de største. De er meget store i absolut mål, dels fordi de skal trække tre drivaksler, dels fordi Q2-typen i det hele taget er meget stor og svær, endnu sværere end Q1-typen. De bageste cylindre er på Q2-typen anbragt foran de tilhørende drivhjul, i modsætning til, hvad der er tilfældet med Q1-typen og B & O-typen, men i lighed med S1- og T1-typerne. Denne placering er formodentlig nødvendiggjort af hensyn til bagkedlens og navnlig vel selve cylindrenes dimensioner. På den anden side kan man med en sådan placering af cylindrene godt gøre dem meget store, især de bageste cylindre, der ikke skal indordnes mellem løbehjulene i en bogie, som er i nogen grad frit bevægelig. Derfor er valget af den nye koblingstype ingenlunde tilfældig.

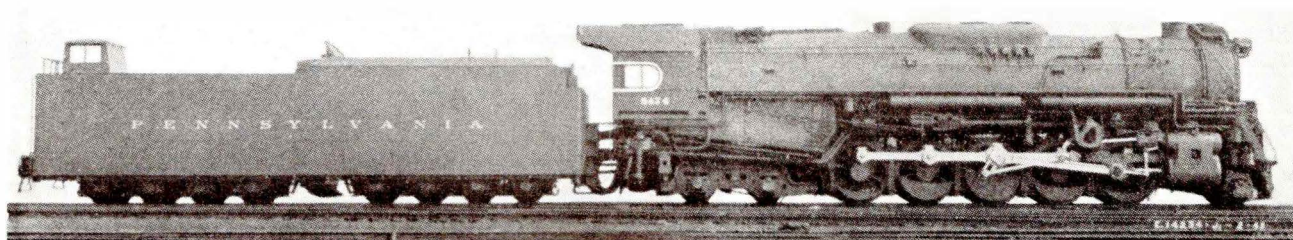
Ulempen ved denne cylinderplacering er, at drivakselafstanden og der-

med fastakselafstanden eller rettere sagt parallelakselafstanden er betydelig større end ved den første cylinderplacering. På den anden side har Q2-typen væsentlig mindre drivhjulsdiameter end Q1-typen, nemlig 1753 mm. De er en tomme mindre end J1-lokomotivernes drivhjulsdiameter. Drivakselafstanden er 7417 mm for J1-lokomotiverne og 8039 mm for Q2-lokomotiverne. Forskellen er altså ikke overvældende stor. Til sammenligning er de tilsvarende tal 7721 og 8077 mm for T1- og S1-lokomotiverne, der godt kan kaldes lytogslokomotiver. Det er nogenlunde det samme. Union Pacific Railroads 2F1-koblede lokomotiver har ikke mindre end 9347 mm drivakselafstand. Q2-lokomotivernes store drivakselafstand er for så vidt urimelig.

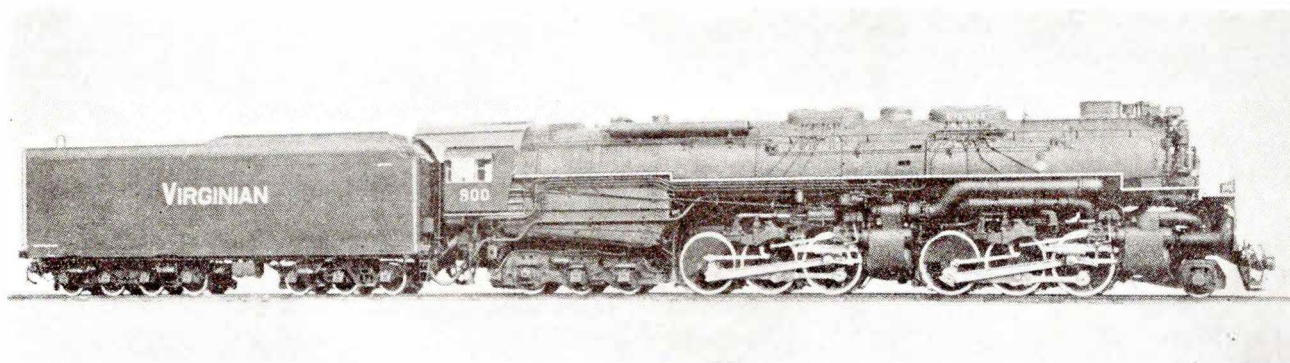
Af hensyn til bedre køreegenskaber i kurverne er de forreste drivaksler i hver gruppe sideforskydelige, omend dog ikke tvangsstyrede som på lokomotiver med Krauss-, Helmholtz- eller Zara-, Eckhardt- og Lotter-stel eller lignende konstruktioner. Den forreste drivaksel i forreste gruppe kan sideforskydes godt 28 mm til hver side, regnet fra midterstillingen. Den mellemste aksel i bageste drivhjulsggruppe kan sideforskydes godt 17 mm til hver side. Den forreste drivaksel i bageste gruppe, altså den mellemste af alle drivakserne, er »blind«, hvilket formo-

dentlig betyder flangelos. Den kan sideforskydes godt 6 mm til hver side, formodentlig af hensyn til sideforskydningen af den efterfølgende aksel, hvortil den jo er koblet. Q2-lokomotiverne kan derfor godt køre i kurver. Og de kan køre hurtigt, skønt drivhjulene ikke er helt så store som på de egentlige godstogslokomotiver; til gengæld har de ikke så mange sammenkoblede aksler og så stiv akselplacering, store cylindre og tunge modvægte. Der har været nævnt hastigheder helt op til 130 km i timen. Dog kan man ikke godt tro, at disse lokomotiver er konstrueret for så store hastigheder, fordi de næppe nogensinde kunne forventes at komme til at køre så stærkt, med mindre man da agtede at bruge dem lejlighedsvis til fremføring af eksprestogene. Ganske vist kan der måske nok være behov for sådanne svære lokomotiver til de tungeste eksprestog på strækningerne over Alleghany-bjergene. Men man havde sikkert allerede ved Q2-typens konstruktion planer om at bygge flere T1-lokomotiver til sådan tjeneste.

Q2-typen er specielt konstrueret til fremføring af tunge godstog, antagelig kultog, bestående af 125 fuldtlastede vogne, dvs. en samlet vognvægt på 10.000 t, hvortil kom lokomotivets egenvægt. — Q2-lokomotivet byggedes til fremføring af sådanne tog med hastigheder op over 80 km i timen.



Pennsylvania Railroad's standard-godstogslokomotiv af type J1a. Drivhjulsdiam. 1778 mm. Lokomotivv. 259,7 t.



Virginian Railroad's nyeste type Mallet-godstogslokomotiv. Drivhjulsdiam. 1702 mm. Lokomotivv. 341.6 t.

Under »kørsel« på forsøgsstand viste det sig at kunne udvikle 7987 indic. hk ved en stempelslagfrekvens, der svarer til en virkelig kørehastighed af 92,7 km i timen.

Q2-lokomotiverne er altså både meget hurtige og meget kraftige. Men man kunne måske vente, at de ikke udmærker sig i tilsvarende grad m. h. t. trækraft, fordi antallet af drevne aksler ikke er særlig stort, langt mindre end på mange Mallet-lokomotiver af samme størrelsesklasse. Opdelingen af drivværket i to grupper kunne måske ventes at formindske den effektive trækraft yderligere, fordi sandsynligheden derved bliver større for, at hjulene begynder at spille eller rettere sagt, at nogle af dem gør det. — Man har jo haft uheldige erfaringer i så henseende ved lokomotiver med enkeltakseltræk. Det gælder eksempelvis de tyske Rigsbaners forsøgslokomotiv

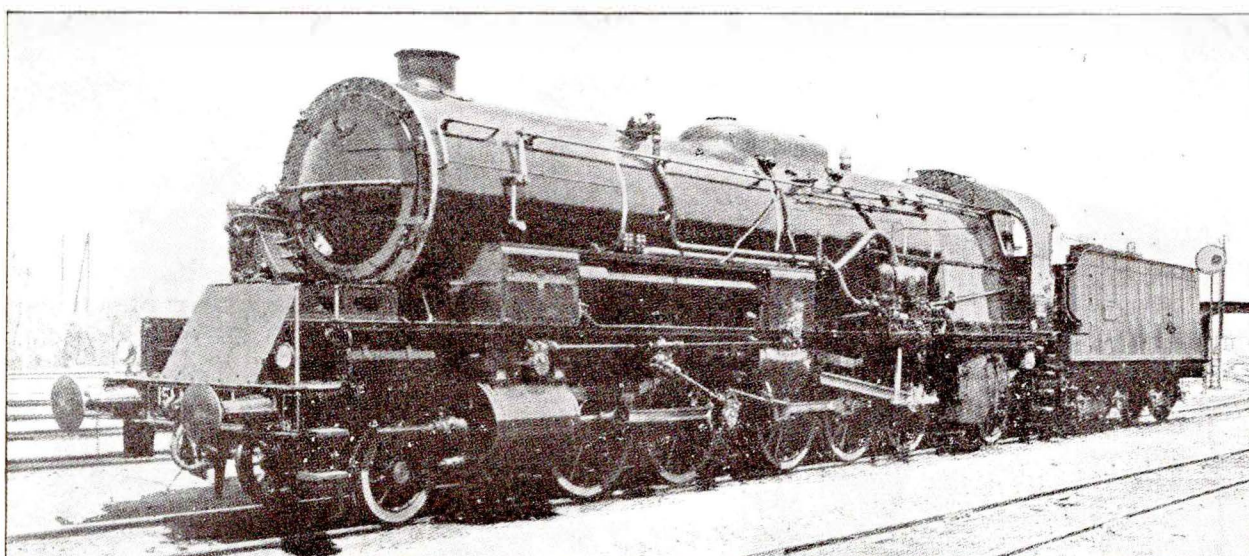
med koblingsordningen. 1 D1. Det kunne ikke igangsætte og accelerere tunge tog ret godt på fedtede eller våde skinner, fordi snart en og snart en anden drivaksel begyndte at spille.

Pennsylvania Railroad har imidlertid ved Q2-lokomotiver bragt et nyt system i anvendelse tjenende afvirkning af sadanne ulemper. Det er baseret på en hjulhastighedskontrolmekanisme, som automatisk og omgående bevirker delvis eller total aflukning af dampen til et cylinderpar, når de tilhørende drivhjul begynder at spille og følgelig roterer med en hastighed, som er væsentlig forskellig fra den anden gruppes rotationshastighed.

Dette system har faktisk samme virkning som en sammenkobling af af begge drivhjulgrupper, hvad enten der bruges indvendige kobbelstænger mellem dem, som på det

omtalte franske lokomotiv med to par udvendige cylindre, eller der bruges ydre kobbelstænger. — Virkningen er derved også stort set den samme som den, man opnår ved brug af mange sammenkoblede aksler og en enkelt cylindergruppe, som eksempelvis på Pennsylvania Railroads J1-lokomotiver. Det nye system er muligvis endnu mere effektivt, fordi de to drivhjulgrupper kun yderst sjældent vil begynde at spille samtidig. Da uregelmæssigheden i kraftpåvirkninger fra cylindrene som regel heller ikke er samtidig, bliver den deraf følgende virkning vel i hovedsagen elimineret. Iøvrigt trækker den ene gruppe, medens den anden spiller, men det er jo underordnet i det foreliggende tilfælde.

Lignende reguleringssystem kan forøvrigt også bruges til lokomotiver, der kun har en enkelt drivværksgruppe, idet drivhjulshastigheden da



Paris Lyon Méditerranée's special-godstogslokomotiv med fire udvendige cylindre og med indvendige kobbelstænger, mellem de aksler, hvorimellem udvendige kobbelstænger forhindres af de bageste cylindre. Hvorvidt et sådant lokomotiv bør betegnes som et Duplex-lokomotiv, er kun et definitionsspørgsmål. — Drivhjulsdiameter 1500 mm. Lokomotivvægt 124,5 t.

kontrolleres i forhold til løbehjulshastigheden. Desuden kan det bruges til lokomotiver med enkeltakseltræk. Det kan endda i princippet bruges både til damplokomotiver og elektriske lokomotiver samt diesel-elektriske lokomotiver og andre motorlokomotiver samt motorvogne med forskellige kraftoverføringer.

Q2-lokomotivernes dimensioner illustreres af følgende data:

Arealet af kedlens rist er ikke mindre end 11,26 m². Forbrændingsrummets hedeflade er 67,3 m², ildrørshedefladen er 557,4 m², overhederens hedeflade er 272,2 m². Det giver tilsammen 896,9 m². Kedeltrykket er godt 21 kg/cm². — De forreste cylindre har 502 mm boring og 711 mm slaglængde, de bageste 693 mm boring og 737 mm slaglængde. Drivhjulsdiametren er som sagt 1753 mm. Trækraften angives til 45,7 t uden booster og yderligere 6,8 t med booster, ialt 52,5 t. Adhæensionsvægten for de koblede hjul er lige ved 178,3 t. Vægten på boosterakslen er vel omkring halvdelen af vægten på bageste bogie, der er 59,0 t. Forreste bogies samlede akseltryk er 43,5 t. Hele lokomotivets vægt er 280,8 t. Tenderen vejer godt 195,0 t med fuld beholdning, dvs. 36,3 t kul og 72,0 m³ vand. — Den samlede vægt af lokomotiv og tender er altså 475,9 t. — Totallængden er 37,976 mm. — Højden er 5028 mm.

Disse tal overstiger næsten over hele linien de tilsvarende tal for Q1-lokomotivet. De overstiger også dem, der gælder for Pennsylvania Railroads standardgodstogslokomotiver, den 1E2-koblede J1-type. — Vi skal derfor nævne tallene for denne lokomotivtype i versionen J1a, der sammen med Q1-lokomotivet må dele fædre-rolle for Q2-lokomotivet.

Dette lokomotiv har også 11,26 m² rist-areal. Fyrrumshedefladen er 53,4 m², ildrørens hedeflade er 556,7 m². Overhederens hedeflade er 272,7 m². Det giver ialt 882,3 m². Kedeltrykket er 19 kg/cm². Cylindrenes boring er 736 mm og slaglængden 864 mm. Drivhjulsdiametren er 1778 mm. Trækraften er 42,5 t uden booster og 6,8 t ekstra med denne, dvs. ialt 49,3 t. Adhæensionsvægten for de koblede hjuls vedkommende er 171,4

t og hele lokomotivvægten godt 259,75 t. Den otte-akslede tender med fuld beholdning, dvs. 27,1 t kul og 79,5 m³ vand vejer 186,65 t. Det giver 447,4 t for lokomotiv og tender tilsammen. — Totallængden er 35.865 m. Lokomotivhøjden er 5028 mm.

Det ses, at der ikke er store dimensionsforskelle mellem J1a-lokomotiverne og Q1-lokomotiverne, skønt de sidste har en aksel mere. — J1a-lokomotiverne er de sværeste damplokomotiver af klassisk konstruktion med et enkelt drivværk. — Q2-lokomotiverne er de sværeste enrammede lokomotiver, der nogensinde er bygget. Selv S1-lokomotivet vejer ikke helt så meget, skønt det har en aksel mere. — Derimod er mange af de moderne Mallet-lokomotiver endnu sværere; men de har jo også flere aksler og navnlig flere drivaksler.

Det mest bemærkelsesværdige ved J1- og Q2-lokomotiverne er måske deres store adhæensionsvægt på forholdsvis få drivaksler.

J1a-lokomotivernes gennemsnitlige kobbelsælvægt er 34,3 t. For Q1-lokomotivet er tallet kun 32,1 t. For Q2-lokomotivet er det ikke mindre end 35,7 t. Det er formodentlig rekord for enrammede lokomotiver, selv om visse andre typer ikke står meget tilbage for dem i så henseende. Nogle af Pennsylvania Railroads K4- og K5-lokomotiver med strømlinebeklædning og andet specialudstyr har næsten lige så store drivakseltryk. — De her omtalte femkoblede lokomotiver med booster indebærer dermed rekorden som de enrammede lokomotiver, der har de største drivakseltryk, de største adhæensionsvægte og de største lokomotiv- + tender-vægte.

Pennsylvania Railroad's J1, Q1 og Q2-lokomotiver byggedes til brug for tunge godstog på lange strækninger med store stigninger.

Lige som Pennsylvania Railroad gik sine egne veje ved at bygge Duplex-eksprestogslokomotiver, specielt sådanne med 2BB2-kobling i stort antal til den art togtrafik, hvortil andre jernbaneselskaber i USA byggede 2D2-koblede eksprestogs-

lokomotiver, således gik Pennsylvania Railroad også sine egne veje ved at bygge Duplex-godstogslokomotiver med 2BC-kobling i betydeligt antal til den art togtrafik, hvortil andre jernbaneselskaber byggede Mallet-lokomotiver, altså lokomotiver med leddelt ramme og det forreste drivværk drejeligt og svingbart, specielt byggede de Mallet-lokomotiver med tre par drivhjul pr. cylinderpar.

I Øststaterne har man aldrig brugt synderlig mange Mallet-lokomotiver. Men det er i denne forbindelse af interesse at konstatere, at flere af de jernbaneselskaber, der har linier i Alleghanybjergene, har anskaffet moderne Mallet-lokomotiver med store drivhjul og ni—ti aksler ialt, deraf kun seks drivhjulsaksler, ligesom Pennsylvania Railroad's Duplex-godstogslokomotiver har det, når den boosterdrevene aksel medregnes. Således har både Norfolk and Western Railway, Seaboard Air Line, Pittsburgh and West Virginia Railroad og Clinchfield Railroad moderne Mallet-lokomotiver med 1CC2-kobling. Western Maryland Railroad og Delaware and Hudson Railroad har Mallet-lokomotiver med 2CC2-kobling. Chesapeake and Ohio Railway og Virginian Railroad har nye 1CC3-koblede Mallet-lokomotiver.

Det er i alle tilfælde meget hurtige og kraftige lokomotiver. Flere af dem vejer mere og har større adhæensionsvægt, ja, endog større drivakseltryk end selve Pennsylvania Railroad's kompakte Duplex-godstogslokomotiver. — Til sammenligning kan nævnes et par tal, gældende for Virginian Railroad's 1CC3-koblede lokomotiver, altså ti-akslede med syv-akslede tendere. Deres gennemsnitlige drivakseltryk er ikke mindre end 37,4 t. Deres adhæensionsvægt er 224,5 t. Lokomotivvægten er 341,6 t. Med fuldtlastet tender bliver totalvægten ikke mindre end 501,0 t. Disse lokomotiver er altså endnu mere kompakte end de her omtalte imponerende Duplex-lokomotiver, og er betydeligt sværere. — I Veststaterne køres der med endnu større Mallet-lokomotiver. De har dog flere aksler og navnlig flere drivaksler og er mere komplicerede.

Ny formand for oplysningsarbejdet.

J. V. B. Christiansen



Som meddelt i forrige nummer af Dansk Lokomotiv Tidende har landsoplysningsudvalget holdt et møde, hvor det konstituerede sig med lokomotivfører J. V. B. Christiansen som formand.

Med dette valg er sket det, at udvalgets mangeårige formand, S. Suneson, er trådt tilbage. Helbredsmæssige hensyn tvang ham til at tage dette skridt, og ingen kan beklage det mere end vi, hvor Suneson netop havde øvet en kraftig indsats for en omlægning og udbygning af oplysningsarbejdet. Suneson er dog ikke helt udenfor dette arbejde, thi gennem medlemsskab af hovedbestyrelsen og som dennes valgte næstformand har han kontakt med oplysningsarbejdet, og således kan der stadig drages nytte af hans mangeårige erfaring.

Vi byder den nye formand velkommen til arbejdet, som han iøvrigt ikke er ukendt med. Christiansen sad som medlem af udvalget i den nyligt afsluttede kongresperiode, og i dennes sidste måneder vikarierede han for Suneson som udvalgets formand.

Ud fra det kendskab, vi har til Christiansen, er valget af ham som formand utvivlsomt rigtigt. Dette bygger ikke mindst på hans intensive interesse for oplysningsarbejdet i almindelighed, men også på hans hidtidige virke i særdeleshed. Gennem en årrække, hvor han har gjort tjeneste ved Odense maskindepot, har han i de derværende lokomotivmands-afdelinger sammen med andre tjenestemandskategorier udført et fortjenstfuldt og påskønnelsesværdigt oplysningsarbejde.

Vi har derfor troen på, at han vil følge den anlagte linie i oplysningsarbejdet til gavn for dette arbejde og til gavn for foreningen.

Udvalget drøftede på mødet de nye linier i oplysningsvirksomheden. I første række gjaldt det tillidsmandskursus, medlemskursus og vinterens oplysningsarbejde i landets afdelinger.

Tillidsmandskursus byder på en omlægning af studieplanen. I modsætning til de afviklede kursus, der var baseret på oplæring i interne tjenstemandsbestemmelser og organisationsmæssige forhold inden for foreningen, vil der ved kommende kursus ske fuld hensyntagen til kravet om en almen uddannelse af tillidsmanden, og samfundsmæssige opgaver glider ind i studieplanen.

Under hensyn til dette, skal det samlede pensum, tillidsmanden skal igennem, strække sig over tre år, og han må således deltage i tre kursus. Det bliver tidligere deltagere i kursus, der lægger ud

med dette års kursus. Nogle af de tidligere emner fra kursus bibeholdes, thi det er kun et rimeligt krav at fordre kendskab til interne forhold, men basis må være den almene uddannelse, der skal udvide den enkeltes horisont og videre ansporing til selvstudium.

Kursus skal virke stimulerende for selvstudium. Ingen må forledes til at tro, at disse relativt korte kursus skulle være tilstrækkelige til at opfylde de krav, man stiller til en tillidsmands viden. De må alene betragtes som et dispositionsgrundlag til det videre arbejde gennem selvstudier. Mon ikke det skal lykkes at vække interessen for dette, når det anlagte stof er levende og interessant.

Medlemskursus har været et længe følt savn, og udvalget meddeler, at det tidspunkt, hvor det træder ud i praksis, ikke er fjernt. Sideløbende med tillidsmandskursus, der udgør den hårde kerne, er det tanken at aktivisere de menige medlemmer med dette kursus, og det må ønskes, at indsatsen — som ej er billig — må indebære kimen til et godt resultat.

Kursus danner optakten til vinterens oplysningsarbejde, og deltagerne spredes over landet. Hver især må de udfolde initiativ, når de kommer hjem, det gælder om at få noget igang. Det er for så vidt et kildent problem! Ja, problem — fordi der adskillige steder hersker en passivitet, som i udstrakt grad imødegår det vigtige arbejdes omfang. I og for sig mangler det ikke på interessen, når der tales oplysningsarbejde, men for ofte skorter det på initiativ. Det er ej heller sjældent, at arbejdet startes med vældig deltagelse, der langsomt svinder ind som sæsonen løber. Deltagerne må fastholdes gennem tilrettelægning af et fængslende program til at afveje det mere tørre stof, som er uundgåeligt.

Man hører blandt andet, at tjenestens vekslende karakter forhindrer deltagelse i et fastlagt oplysningsarbejde. Hertil må bemærkes, at det synes at være tilfældet adskillige steder med en gentagelse af stoffet, således at den, der ikke kan den ene dag, kan den anden. Det var dog et eksempel til efterlevelse. De steder, hvor man er få, kan man få et samarbejde i gang med andre kategorier, noget, som også praktiseres med udmærket resultat.

Det skal erkendes, at det kan være svært at ofre en kostbar fritime på bekostning af familieinteresser. Dog saver man da ikke den gren over, man sidder på, og en vis offervilje og energi må der til. At lade fem være lige eller lade de enkelte klare de organisationsmæssige opgaver er der ingen fornuft i. Hvor i alverden findes et rimeligt fornufts-betonet synspunkt, der kan frembæres som argument for en sådan holdning.

Nej, man må selv deltage i arbejdet på rette sted og på grundlag af saglig viden. Ved problemernes debattering og løsning kan man ikke anvende et eller andet letkøbt argument, der er grebet i forbifarten.

Der skal være bund, og i erkendelse heraf må man se at komme bort fra alle anfægtelser. Det var ikke tilfældigt, at der i foreningens motto blev indføjet ordet »Kundskab«. Få »hovedet ud af busken« og løft oplysningsarbejdet op i det plan, det fortjener.

Kongres i Holland.



Den daglige ledelse for Nederlandse Vereniging van Vervorspersoneel.

I tiden 3.—5. juni d. å. afholdt Nederlandse Vereniging van Vervorspersoneel kongres i Utrecht. Kongressen foregik i forbundets eget hus, der både omfatter forbundets kontorer, kongressal og restauration og hvad dertil hører.

Forbundets førstemand, H. J. Kanne, åbnede den yderst stilfulde kongres, hvor ca. 300 var mødt frem og heriblandt inden- og udenlandske gæster.

Hollænderne går kraftigt ind for det internationale organisationsarbejde, og de udenlandske organisationsforbindelser var stærkt repræsenteret. Dette internationale sammenhold havde ved denne lejlighed fået en understregning af samhørigheden på baggrund af oversvømmelseskatastrofen, som for så store dele af den hollandske befolkning havde katastrofale følger og som betinger en økonomisk kæmpeindsats til genopbygning af de ramte områder. Selv om hollænderne er et sejt og stræbsomt folk, der selv kan klare begreberne, gav man i varme vendinger udtryk for den taknemmelighed, man følte for førstehjælpen, der fra alle sider strømmede til Holland i de alvorlige timer under og efter vandflodens hærgen.

For kongresrepræsentanterne forestod en lang arbejdskongres, idet mange vigtige og omfattende

forslag skulle føres frem til behandling. Linierne, der kæmpes på, er stort set analoge med vore herhjemme. Økonomisk-, tjenestetidsmæssige- og velfærdsforanstaltninger var fremherskende. Problemerkarakteren spænder blot over højst forskelligartede grupper, fordi organisationen er en sammenslutning af jernbane-, sporvejs-, bus- og lastbilpersonale, der tilsammen tæller ca. 26 000 organiserede medlemmer. Ligeledes spiller kirkelige retninger en væsentlig rolle for organisationslivet.

De hollandske jernbaner er undergået en stærk udvikling i henseende til elektrificering af jernbanerne, og dette forhold er for lokomotivpersonalet af allerstørste betydning, og der arbejdes hårdnakket på at skabe en lønmæssig kompensation for nedskæringerne i lokomotivpersonalets rækker. Der er nemlig indført eenmandsbetjening på alle elektriske lokomotiver.

Samtidig med kongressens afholdelse tog man afsked med en af de øverste tillidsmænd, Van der Weerdt, der havde ledelsen af arbejdet med tjenestetids- og velfærdsforhold. Van der Weerdt, der faldt for aldersgrænsen, var begyndt ved jernbanerne i 1906. I 1915 valgtes han ind i hovedbestyrelsen, og i 1920 kom han ind i den daglige ledelse.

Der fandtes også anvendelse for hans arbejdskraft i de hollandske jernbaners personaleråd, og hans indsats for organisationen var uvurderlig. Et eklatant bevis for hans virke fik man ved den reception og afskedsfest, der holdtes til hans ære. Et væld af gaver og lykønskninger strømmede ind, og som punktum på det hele dekorerede trafikministeren ham med et ridderkors. Dansk Jernbane Forbund og Dansk Lokomotivmands Forening gav i fællesskab Van der Weerd en erindringsgave i taknemmelighed for hans arbejde med udbygning af det internationale samkvem, hvor især de skandinaviske lande stod hans hjerte nær.

En dygtig, stout og hjertelig personlighed har lagt op, og Dansk Lokomotivmands Forening sender de bedste ønsker med håb om, at det traditionsrige samarbejde mellem vore forbund må bevares og udbygges til gensidig gavn og til støtte for alle transportarbejdere under ITF's fane.

Internationalt Transportarbejder Forbund.

Generalmøde i København.

ITF's generalforsamling og eksekutivkomité har i dagene 29. juni—2. juli holdt møde i København. Her har man drøftet alle rapporter, som er indkommet fra medlemsorganisationer, og arbejdet i det kommende år har været til behandling. Under mødet vedtoges tre udtalelser omfattende forholdene i Østtyskland og Tjecoslovakiet, kampen mod Panama-skibene og ILO (Det internationale Arbejdsbureau).

I den første udtalelse vender man sig skarpt mod det i Østtyskland og Tjecoslovakiet herskende styre, idet generalforsamlingen brændemærker undertrykkelserne, der udføres af de totalitære politistyrker og de væbnede styrker, og generalforsamlingen erklærer ITF's fulde solidaritet med de tyske og tjekiske arbejdere med håbet om snarlig befrielse af de undertrykte i alle lande, hvor friheden er berøvet.

Udtalelsen angående Panama-skibene vender sin harme mod udenlandske rederes forsøg på at negligere søfolkenes krav om ordentlige forhold ombord i skibene. Ved at lade skibene sejle under Panamas flag kan de sætte sig disse berettigede krav overhørig. I udtalelsen opfordrer ITF alle medlemslande til at boykotte Panama-skibene, så søfolkene forskånes for forholdene ombord i disse skibe.

Den tredje udtalelse vender sig mod visse arbejdsgiverorganisationer, som har gjort forsøg på at svække ILO's kompetence med hensyn til de forskellige industrikomitéers beføjelser.

Ved mødets slutning tog man afsked med ITF's præsident Robert Bratschi, der også er præsident og generalsekretær for det schweiziske jernbaneforbund. Efter 35 års tjeneste i organisationsarbejdet forlader han nu dette for at overtage stillingen som direktør for Bern—Lötschberg—Simplon-jernbanen, et privat jernbaneselskab i Schweiz.

Indtil næste ITF kongres skal lederen af det engelske transportarbejderforbund, Arthur Deakin, fungere som præsident for ITF.

Jernbaneorkesterstævnet 1953.

Lørdag den 1. og søndag den 2. august samles landets 6 jernbaneorkestre til årets stævne i Struer. Det er det fjerde stævne som afholdes, og Struer Jernbaneorkester, der står som arrangør af stævnet, har valgt, ikke alene af praktiske, men også af økonomiske grunde, at afholde stævnet i forbindelse med Struer Turistforenings store festdag (Stikkelsbørsøndagen), som også afholdes den 2. august, idet man erfaringsmæssig ved, at Struer by på denne dag besøges af mange hundrede fremmede turister. Stævnet former sig iøvrigt på den måde, at de 5 udenbys orkestre, som deltager, nemlig Varde, Esbjerg, Aarhus og Københavns jernbaneorkestre, samt Centralværkstedets orkester Ar, ankommer til Struer lørdag eftermiddag, hvor der afholdes fælles musikøvelse med det samlede orkester (ca. 150 mand). Denne øvelse, såvel som hovedkoncerten om søndagen, ledes af Struer Jernbaneorkesters dirigent, pakmester J. Livbjerg. Selve hovedkoncerten søndag eftermiddag, som foregår på friluftsscenen i Struer lystanlæg, former sig på den måde, at hvert orkester får lejlighed til at spille 2 numre under deres egen dirigents ledelse, hvorefter orkestrene samlet spiller under J. Livbjergs ledelse.

Idet vi tror, at stævnet absolut vil blive en oplevelse for musikerne såvel som for eventuelle tilrejsende kolleger, kan vi kun anbefale at aflægge Struer et besøg den 2. august.

Jernbaneorkestrene her i landet fortjener at få al den støtte, de enkelte medlemmer kan give dem, fordi jernbaneorkesterforeningerne samler medlemmer fra alle de forskellige kategorier inden for jernbanen og igennem musikken skaber et sammenhold og et godt kammeratskab til glæde for den enkelte og til gavn for DSB.

For Struer Jernbaneorkester
Lkf. A. E. Stubkjær.
Formand.

Den frie faglige Internationale.

Den frie faglige Internationale har i juli måned afholdt kongres i Stockholm. Efter arbejdet med en omfattende dagsorden vedtoges en række resolutioner. Man går ind for at styrke de regionale organisationer. Der skal iværksættes et verdensomfattende oplysningsarbejde efter en 10-årsplan. I andre resolutioner vender man sig mod forholdene i en række ikke-selvstyrende lande, der hindrer en fri fagbevægelses virke. Disse lande er Tunis, andre afrikanske områder, Argentina og Franco-Spanien. Videre vedtoges det at oprette en særlig international fagforeningsskole.

Til præsident for Faginternationalen valgtes generalsekretæren for ITF, Omer Becu og til vicepræsident genvalgtes Eiler Jensen, DsF. J. H. Oldenbroek genvalgtes til generalsekretær. Tidligere har han beklædt posten som sådan i ITF, og transportarbejderne har nu to mand i den øverste ledelse for Faginternationalen.

Ferie- og Rekreatiohshjemmet.

Foreningens Ferie- og Rekreatiohshjem nyder megen beva'genhed. Ikke mindst fra nuva'rende og tidligere aktive lokomotivma'nd. Det er ikke fa', der gennem a'rene ska'nker deres andel i feriehjemmet til dettes konsolidering, men ogsa' pa' anden ma'de ta'nkes der pa' dette dejlige sta'd, der er en kilde til megen sundhed og gla'de. For den syge kollega eller hans hustru er der lejlighed til at fa' en tiltra'ngt rekreatioh, og til ha'jlp for dette gode forma'l er oprettet et legat, som giver fuld eller delvis sta'tte til et rekreatiohsofhold pa' feriehjemmet. Sidst har dette legat fa'et en pa'sko'nnelsevva'rdig sta'tte, idet pensioneret lokomotivfo'rer V. Olsen, Aabyhoj ved Aarhus, har ska'nk et smukt belo'b til legatfonden.

Vi benytter lejligheden til at bringe Olsen en hilsen og tak for gaven, som fremover vil va're med til at bringe lys og gla'de til kolleger og deres hustruer, som ma'rkes af sygdommens knugende stempel.



Tak.

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved vor ka're mand og far pens. lokomotivfo'rer P. C. Sprogos bisatelse og begravelse.

Tak for a'resvagten og fanens tilstedeva'relse.

Elvira og Helmuth Sprogø.

Lokomotivfo'ernes Sangforening, Gb.

Den a'rlige skovtur afholdes onsdag den 5. august.

Vi ko'rer til Frederiksva'erk, hvor kaffen drikkes. Derefter runder vi Hundested, hvor der serveres en drink, og for den, der har badetoj med, vil der va're lejlighed til et herligt strandbad.

Fra Hundested ko'rer vi til »Kystens Perle«, her serveres middag bestaa'nde af to retter og dessert, hvortil o'l og vin. Efter middagen drikkes kaffe.

Turen starter kl. 12 fra Enghave station, hvor rutebilerne holder.

Hjemkomst til Ko'benhavn kl. ca. 23,30.

Pris pr. deltager 20,00 kr. Indtegningen, som er bindende, finder sted pa' de opha'ngte lister eller til formanden, Stig Andersen, telefon Damsø 2547, eller til kassereren, Aage Hansen, telefon Valby 5831.

Indtegningen slutter torsdag den 30. juli kl. 12,00.

Bestyrelsen.

**Vi jernbaneafholdsmænd og -kvinder ser altid en fare,
hvor kong alkohol sidder til hojborde.**

Danske Jernbaners Afholdsselskab.



Navneandring.

Lokomotivfyrboder L. F. T. Andersen, Ko'benhavn Gb. hedder L. Fledelius.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrboder-afdeling:

Roskilde: Formandens adresse rettes til: Stenagervej 16. 1.

Helsingo'r: Formandens adresse rettes til: Peter Skramsvej 24, 1 tv.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Som omtalt i sygekassens meddelelse af 18. f. m. opho'rte den med o're-, na'se- og halsla'gerens organisationer afsluttede overenskomst den 1. juli d. a., idet de fo'rte overenskomstforhandlinger endte uden resultat.

Efter genoptagelse af forhandlingerne med de ko'benhavnse o're-, na'se- og halsla'gers organisation er der nu med denne organisation afsluttet ny overenskomst om behandling af kassens i Ko'benhavn og Ko'benhavns amtsra'dskreds boende medlemmer hos kassens o'rela'ger i Ko'benhavn, nemlig:

Overla'ge, dr. med. G. V. T. Borries, Trianglen 2.

O'rela'ge K. Faaborg-Andersen, Vestre Boulevard 4.

Overla'ge, dr. med. O. Metz, Vestre Boulevard 13.

De uden for na'evnte omra'de boende medlemmer vil derimod fortsat ikke for sygekassens regning kunne henvises til o'respecialist, men ma' i eventuelle pa'komende tilfa'elde i overensstemmelse med vedta'gtens § 6, stk. 7, indsende anso'gning pa'tegnet af vedkommende jernbanela'ge (eventuelt anmeldt privatla'ge) om behandlingen.

TIL FO'ERPROVEN



— Han ved sgu da heller ingenting ha'm ingeni'o'ren, ha'n spo'r hele tiden!

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

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*

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Fredericia

Kulimport

Tlf. 169-170

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Rejsende

Husk Marketenderiet!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

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

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen

Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

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

☆ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslosteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**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 P PEDERSEN . STRUER

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

Husk Bageriet

Thorsvej : Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

*Specialitet:
Fødselsdagskringle*

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

Hovedbanegaardens Restaurant
KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigt Viltøft



**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

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 Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Marketenderiet

i Centralværkstederne

og Godsbanegaardens

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 118-828

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel
Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN *Slagtermester*

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

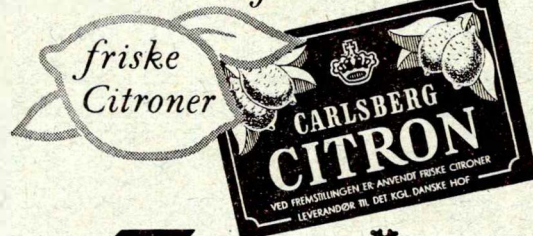
Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Fremstillet af



Carlsberg

Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

En historisk beskrivelse af trækraften
indenfor Danske Statsbaners nuværende
område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Pris 15 kr. portofrit tilsendt.