

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 53. ÅRGANG

20. JANUAR 1953



Indhold:

Jernbaneskolen fylder 50 år ...	13
Nordisk nyt — Norge	14
Landsoplysningsudvalgets nyt- årsbetragtninger	15
Nordisk juletræsfest	16
Julehilsen fra land til land	16
Vejlekassen	16
Kan en jernbanerejse mellem København og Hamborg ad »Fugleflugtlinien« tilbagelæg- ges på 5 timer?	17
Organisationsformen — een eller to afdelinger?	21
Rejsen til Frankrig og Tyskland	22
Grosserer A. Collstrops Rejse- legat	23
Under DLF	23
Besøg på »A/S Dalum Papirfa- brik«, Odense	23
Påskønnelse	24
Opmærksomhed frabedes	24
Smalfilm	24
Lokomotivførernes Sangforening, Gb	24
Nye adresser	24
Byttelejlighed	24
Sjælland-falsterske bibliotek ...	24
Olsen og Jensen	24



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.

Jernbaneskolen fylder 50 år

I den ledsagende tekst til billederne i det af Danske Statsbaner fornylig udsendte nytårshefte står bl. a.: »Du skal køre helst hurtigt, helst rettidigt, helst hyppigt, helst bekvemt, men frem for alt sikkert«. Sikkerheden har siden jernbanernes første dage været en af de vigtigste arbejdsfronter.

En af betingelserne for, at de mange led i denne front kan være så intakt og solid som vel mulig, har naturligvis været en god teoretisk og praktisk uddannelse af personalet. Uddannelsesspørgsmålet inden for banerne har derfor altid været et aktuelt problem.

I banernes første leveår var der kun tale om en kortere og mindre officiel instruktion, men efterhånden fik baneledelsen øjnene op for det nødvendige i at have en mere organiseret uddannelsesplan. Det var »De sjællandske Baner«, der tog initiativet hertil ved i året 1876 at nedsætte en kommission til undersøgelse af spørgsmålet.

Efter kommissionens betænkning, der forelå den 12. juni 1877, blev der i København oprettet en uddannelsesskole; eksamen-erne afholdtes ligeledes i København under ledelse af den administrerende direktør, men uddannelsen omfattede dog kun assistenter, elever og aspiranter i trafik- og kontortjenesten. Denne ordning virkede indtil »De sjællandske Baner« ved sammenslutningen med »De jysk-fynske Statsbaner« blev overtaget af staten.

Ved de sidstnævnte baner fandt ingen uddannelse sted, hverken i teoretisk eller praktisk henseende, men man havde dog i 1882 opstillet forskellige betingelser for at opnå en række stillinger indenfor trafik-tjenesten.

Denne beskedne og langtfra tilfredsstillende uddannelse af personalet medførte selvsagt, at jernbaneorganisationerne, der blev stiftet omkring århundredskiftet, tog dette spørgsmål op som et programpunkt, der medførte forskellige drøftelser og henvendelser til administration og rigsdag.

Jernbaneforeningen havde således i 1902 anmodet Generaldirektoratet for Statsbanerne om at støtte oprettelsen af en skole for trafikelever. Af foreningens forslag fremgik det, at man på nærmere angivne betingelser ville lønne de nødvendige lærerkræfter, imod at eleverne betalte et mindre indskrivningsgebyr og mod, at Statsbanerne stillede et lokale til rådighed.

På samme tid henledte kommissionerne til prøve af trafik-assistenter Generaldirektoratets opmærksomhed på betydningen af, at der oprettedes en skole. Denne fælles henvendelse bar frugt, og den 2. februar 1903 begyndte den første jernbaneskole sin virksomhed i et pakhús på Københavns Banegaard. Forholdene var, selv efter datidens forhold, yderst primitive, hvorfor man i efteråret 1911 flyttede skolen til en villa i Roskilde, der til dette øjemed var lejet af Statsbanerne. Med denne flytning indførtes samtidig kostskolen. Eleverne kunne nu under hele uddannelses-tiden opholde sig på skolen under gode vilkår og for en rimelig betaling, og dette forhold blev bevaret, da skolen den 1. april 1921 flyttede til den nyopførte jernbaneskole i Rygaards Alle i Hellerup.

Norge.

TWI-systemet.

Hovedstyret har besluttet at sætte arbejdsledertræning i gang til TWI-metoden, og gennemførelsen af den praktiske virksomhed i distrikterne og ved hovedstyrets kontorer vil tage sin begyndelse i januar 1953.

TWI tager sigte på træning af alle tjenestemænd, som har ansvaret for andres arbejde eller leder andre. Træningen vil ske gennem korte kursus og praktisk oplæring. Foreløbig gås der i gang med træning i »Samarbejdsforhold«, som tager sigte på at opøve færdigheden i at behandle mennesker og fremme gode samarbejdsforhold. Til gennemførelse af kursusvirksomheden er der udtaget tjenestemænd, som efter speciel oplæring skal virke i distrikterne og ved hovedstyrets kontorer. Før kursusvirksomheden begynder i de forskellige distrikter, vil en repræsentant for hovedstyrets organisationskontor give nærmere orientering over for distriktscheferne og distriktsadministrationen om TWI-problemet og igangsætningen.

Sanitetsøvelse ved Statsbanerne.

Den største sanitetsøvelse af sin slags, som nogen sinde er arrangeret i Norge, fandt sted ved Marnardal station den 11. november 1952. Der deltog et redningsmandskab på 250 fra Statsbanerne, Røde Kors Hjelpekorps og Hjemmeværnet. Forudsætningen for øvelsen var, at 2 passagertog skulle være stødt sammen, og at 57 af de omkring 100 passagerer, som var med togene, var kommet til skade. Øvelsen var usædvanligt realistisk sat op, og sminkørerne havde været rent uhyggelig dygtige.

Distriktschefen i Kristianssand, som var en af dem, der havde ansvaret for øvelsen, udtaler, at redningsmandskabet gjorde et udmærket arbejde, og samarbejdet mellem Statsbanernes egne redningsmandskaber og Røde Kors var meget godt.

De ideelle forhold, der herskede på denne skole, vil i dag blive erindret af de mange, der havde lejlighed til at få uddannelsen, så længe kostskolesystemet blev bevaret. Det at kunne flytte ind på skolen og i hele uddannelsesperioden alene hellige sig bøgerne og de opgaver, der fulgte med undervisningen uden at skulle bekymre sig om at skulle skaffe logi eller spisested, havde absolut stor værdi for de mange jernbanemænd, der fra hele landet blev indkaldt til kursus. Når hertil kom de gode og betryggende forhold, hvorunder læsningen kunne foregå, og det gode kammeratskab, som gav sig udslag i mangt og meget, er der ingen tvivl om kostskolens store betydning.

Men levetiden for skolen i Hellerup blev desværre ikke lang. I forbindelse med den gamle skoleforstander, Rolf Harboes afgang på grund af alder og med generaldirektørskiftet i 1931 var skolens skæbne beseglet. Der skulle spares, og i 1932 blev skolen afhændet, og undervisningen blev for fremtiden henlagt til lokaler i administrationsbygningen, Sølvgade 40.

Selv om disse linier skrives i anledning af 50 års fødselsdagen og det normale er en hyldest og hjertelig gratulation til fødselsdagsbarnet, kan det ikke undgås, at der også ved denne lejlighed gives udtryk for den skuffelse, det var for jernbanemændene at miste deres kostskole. Der var vemod og bitterhed blandt de mange, der havde haft tilknytning til skolen, det være sig lærere, censorer, elever m. fl. Ganske vist må det erkendes, at skolen i sin daværende størrelse næppe kunne have rummet de kursus, senere år bragte med, men en udvej herfor kunne med lidt god vilje temmelig sikkert have været fundet.

Foruden lokalerne, Sølvgade 40, har man tillige oprettet skoleundervisning i et mindre lokale i opholdsbygningen ved Aarhus maskindepot, ligesom der har været afholdt kursus for lokomotivfyrbødere i en barak ved Centralværkstedet i København.

Har lokaleforholdene igennem de 50 år ikke altid været lige ideelle, har til gengæld den stedfundne udvikling i undervisningsprogrammet været tilfredsstillende. Fra de tidligere tiders krav til personalet om ved selvstudier at skaffe sig den nødvendige viden om den teoretiske side af jernbanedriften og til vore dages mangeartede kursus med et godt og fyldestgørende materiale, gode lærerkræfter og skoletiden, hvorunder tjenesten ikke skal passes, er en god og frugtbar udvikling, der har været til gavn for både personalet og etaten.

Der skal derfor på fødselsdagen lyde en tak fra lokomotivmændene til tidligere og nuværende skoleledere, lærere, censorer og til de forhandlingsmænd, der på begge sider af bordet gennem årene har bygget planerne op for den fastlagte skoleundervisning for jernbanens mænd.

Som ethvert andet fødselsdagsbarn har også Jernbaneskolen en ønskeseddel. En del af undervisningsmaterialet kan forbedres og udbygges og vil vel også blive det efterhånden som forholdene tillader det. Og der er vel også andre små ønsker i dagens anledning; men øverst på listen står ønsket om en kostskole; og skulle rette vedkommende mod forventning møde frem på fødselsdagen med et beløb hertil eller blot et mindre beløb, der vil være et udtryk for, at man vil i gang med denne sag, vil den 2. februar 1953 blive en endnu større fest- og glædesdag.

Landsoplysningsudvalgets nytårsbetragtninger

Når et år rinder ud, og man står på tærsklen til det nye år, er det skik, at man ikke alene ser tilbage på det gamle år, der er gået, og på denne måde gør status, man ser også fremad og stiller sig selv visse mål, der gerne skulle blive en realitet, når næste nytår indfinder sig.

I gammel tid brugte vore forfædre at tage varsler i stjernerne for på denne måde at søge at granske, hvad den nærmeste fremtid ville bringe. Vi i vor oplyste tid bruger vel ikke mere stjernerne, men at skikken med ved nytårstid at bringe forudsigelser for det nye år lever videre, det ser man tydeligt i aviserne nytårsmorgen, hvor der bringes spådomme af mere eller mindre utopisk karakter.

Også landsoplysningsudvalget føler sig fristet til ved nytårstid at prøve at se på, hvorledes varslene stiller sig for oplysningsarbejdet i det nye år, og vi vil her, hvad der vel vil være mest naturligt, bygge vore forudsigelser på de resultater, det gamle år har udvist.

Nu er der sikkert ingen, der har glemt de artikler angående oplysningsarbejdet, der i efteråret har været her i bladet. Det var artikler, hvorigenem det gik som en rød tråd, at vort oplysningsarbejde var ved at stagnere, ligesom det i artiklerne heller ikke manglede på opfordringer til at gøre en ekstra indsats. Når der derfor her skal ses på, hvilke resultater det gamle år har udvist, og hvad disse resultater giver at bygge videre på, vil det vist være rigtigst at gå ud fra de oplysninger, udvalget i øjeblikket ligger inde med angående oplysningsarbejdet i indeværende sæson.

Lad det være sagt med det samme, det er oplysninger, der lover godt for fremtiden. Vi er ganske vist endnu langt fra målet, der må være dette, at alle lokomotivmænd er deltagere i et oplysningsarbejde af den ene eller den anden art, men når man hører, hvorledes der rundt om i afdelingerne allerede nu er startet, eller gøres forsøg på at starte studiekredse, så er det for udvalget et bevis på, at interessen er der, og alene det må siges at være et godt varsel for det nye år. Det kan således nævnes, at afdelinger som Randers, Aarhus og Odense har velbesøgte studiekredse igang, for Odenses vedkommende kan nævnes, at af afdelingens 63 medlemmer deltager ca. 40 i vore 5 studiekredse, der afholdes sammen med de øvrige tjenestemandsgorganisationer her.

Foruden disse informationer om de stedlige oplysningsarbejder, er der jo også de arrangementer, landsoplysningsudvalget er direkte impliceret i. Der tænkes her på de besøg o. s. v., vi hver vinter arrangerer på industrivirksomheder o. l.

Det første af denne art var besøget hos C. W. Obel i Aalborg. Der var her ca. 180 deltagere. Et ualmindelig smukt resultat, der giver stor lyst til at fortsætte med disse besøg. Det næste besøg af denne art er, som allerede oplyst ved opslag rundt om i afdelingerne, besøget på Dalum Papirfabrik ved Odense. Endvidere har Struer afdeling opfordret os til at arrangere et besøg på B. & O.s radio-

fabriker i Struer. Om dette kan lade sig gøre i år, kan dog ikke siges på nuværende tidspunkt. Endelig kan det allerede nu oplyses, at vi i samarbejde med »Arte« har arrangeret besøg på »Det kgl. Teater«. Besøget vil sikkert finde sted søndag den 12. april, men nærmere herom vil blive givet senere; dog kan det oplyses, at besøget vil finde sted om formiddagen, og der er lovet os reservering af billetter til de, der kunne ønske at overvære eftermiddagsforestillingen.

Når vi nu er ved en omtale af besøgsvirksomheden, vil jeg gerne svare C. A. Jespersen, Ab., på hans kritik af, som han siger det, manglende samarbejde med afdelingen i den by, hvor besøget finder sted. Lad det være sagt med det samme, det skyldtes under ingen omstændigheder ulyst til at foretage et arrangement som det af Jespersen foreslåede. Udvalget har selv diskuteret muligheden heraf. Når vi hidtil har holdt os tilbage, er grunden den, at vi har ment, at der var så mange besværligheder forbundet hermed, at de afdelinger, der skulle foretage et sådant arrangement, sikkert ikke ville være så forfærdeligt meget for det. Det kan i denne forbindelse nævnes, at f. eks. deltagerantallet aldrig kan siges med bestemthed før den dag, besøget finder sted. Til besøget hos C. W. Obel var der f. eks. anmeldt 130 deltagere, der mødte som før omtalt 180, og alene dette vil i mange tilfælde være nok til, om ikke at ødelægge, så dog i ikke uvæsentlig grad besværliggøre sådanne efterarrangementer. Men som sagt, vi er ikke uvillig stillet overfor spørgsmålet, og skal i fremtiden også nok i hvert enkelt tilfælde undersøge, om der er mulighed for, at der arrangeres et eller andet i forbindelse med vore besøg.

Der er nu i det forudgående fortalt lidt om, hvad udvalget vil byde på af arrangementer i det nye år. Når så hertil bliver tillagt, at vi selvfølgelig i lighed med forudgående år vil afholde et tillidsmandskursus til efteråret, tror jeg, man vil give os ret i, at vi ikke ligger helt på den lade side. Endelig angående fremtiden skal det også nævnes, at landsoplysningsudvalget har ansøgt hovedbestyrelsen om tilladelse til, at der i år afholdes et medlemskursus på vort feriehjem, ligesom der i år vil blive forsøgt arrangeret en udenlandsrejse.

Sluttelig melder sig så spørgsmålet om grundbogen. Vi er klare over, at der her er et spørgsmål, man rundt om i afdelingerne kritiserer ikke allerede har fundet en løsning, men dels er arbejdet med udgivelsen af en grundbog ikke så helt lige til, som mange tror, og dels har spørgsmålet om priser og papir o. s. v. været meget stort. Men en ting kan der i al fald garanteres for, arbejdet ligger ikke stille, tværtimod kan der siges, men om det lykkes os at få grundbogen færdig i år, det får være et af de såkaldte åbne spørgsmål, men som sagt, der arbejdes med den, og der gøres også et ærligt forsøg herpå.

Som slutning på dette indlæg om landsoplysningsudvalgets nytårstanker, vil jeg gerne bringe

udvalgets hjertelige tak til alle, der i det gamle år har deltaget i oplysningsarbejdet ude i afdelingerne, og dette gælder både arrangører og deltagere, og samtidig vil vi gerne gentage vor opfordring fra efteråret: »Start en studiekreds og gør det nu, har I brug for hjælp, skriv da til os og vi vil gøre, hvad der står i vor magt for at også jeres studiekreds bliver en realitet«. Og til de, der ikke før har deltaget i en studiekreds, vil vi gerne sige: Tag oplysningsarbejdet op blandt jeres gode nytårsforsætter (altså dem, man agter at holde), meld jer som deltagere i en studiekreds, her kan man diskutere alt, også vor organisations opbygning og arbejde.

Altså kammerater, en ekstra indsats for oplysningsarbejdet i 1953, til gavn ikke mindst for os selv, men også for vor gamle organisation D. L. F.

For landsoplysningsudvalget
J. V. B. Christiansen.

Nordisk juletræsfest

Den nordiske ånd trives smukt blandt lokomotivmændene i Helsingør. På adskillige områder foregår der et intimt samarbejde mellem danske lokomotivmænd og svenske fra broderlandet. Dette gælder ikke blot den faglige, men også den selskabelige side. Sidst har dette givet sig udtryk ved Helsingør lokomotivmændenes juletræsfest, hvor der blandt de 170 deltagende familier deltog 43 svenske lokomotivmandsfamilier. »Hinsidan« kendes ikke begrebet juletræsfest, og da de svenske børn fra tidligere lejligheder vidste, hvordan de danske lokomotivmænd holder juletræsfest, har der været en evig spørgen og plagen i de svenske familier om, hvornår man skulle til Helsingør og se »tomten« og have godteposer.

Øjeblikket oprandt, og den rigtige stemning lagde op til festen, hvorunder en god dansk julenisse fik børnene til at juble over sine mange pudsig indfald.

Formanden for Helsingør lokomotivførerafdeling, Poul Torbensen, holdt velkomsttalen, og senere på aftenen havde ordførende, lokomotivfører Molander ordet, idet han omtalte det gode forhold Helsingør—Hälsingborg, og håbede, at fester som denne måtte blive en fast tradition. Torbensen takkede og sagde, at de danske lokomotivmænd kun var glade for, at man på denne måde kunne bidrage til den nordiske forståelse.

Julehilsen fra land til land

Nedenstående morsomme notits stod den 9. ds. at læse i Schweizisk Jernbaneforbunds medlemsblad »Eisenbahner«:

Den 25. december stod der i en tredieklasses kupé i nathurtigtoget (tog 70), der afgår fra Basel 22,05 et smukt pyntet juletræ med mange danske flag. På et anbragt kort stod at læse på tysk:

Det danske togpersonale ønsker glædelig jul og et lykkeligt nytår til det tyske, schweiziske og italienske jernbanepersonale. Lad denne hilsen venligst fortsætte helt til Rom.

Denne smukke og betagende gestus fra vore danske kolleger har glædet os overordentligt, hvilket sikkert også er tilfældet hos det tyske og italienske personale. Vi svarer herved gerne på det glade ønske.

En konduktør.

»Vejlekassen«

Der har i år været en tilgang på 1565 nye medlemmer (mod 1497 i 1951).

Dødstallet er mindre end i fjor; til dato har der været 237 dødsfald med en udbetaling på 187 380 kr. mod 283 på samme tid i fjor.

Selv om grundsummen for udbetaling er forhøjet med 50 kr., kommer udbetalingen ikke op på beløbet for i fjor, da de i alt 305 dødsfald kostede 228 315 kr.

Den øvrige afgang af medlemmer skyldes på 2 nær udelukkende afsked eller skilsmisser.

Indtægterne og udgifterne kan kalkuleres således:

Kontingent ca. 262 000 kr., ca. 12 000 mere end i fjor.

Renter ca. 142 000 kr., ca. 6 000 kr. mere end i fjor.

Udtrækningsfortjeneste på obligationer 5 738 kr. (i fjor 4 129 kr.). I alt ca. 410 000 kr. i indtægt.

Udgifterne tegner sig således:

Dødsfald ca. 220 000 kr.

Omkostninger ca. 35 000 kr.

Nedskrivning af kurser ca. 5 738 kr.

I alt ca. 260 000 kr.

Herefter skulle formuen stige ca. 150 000 kr. til ca. 3 335 000 kr., hvilket er det bedste resultat i »Vejlekassens« 80 årige virksomhed.

»Vejlekassen« har nu ca. 24.600 medlemmer og vil efter al sandsynlighed runde 25 000-tallet i løbet af det kommende halvår.

Ca. $\frac{1}{3}$ af medlemmerne er ikke fyldt 30 år.

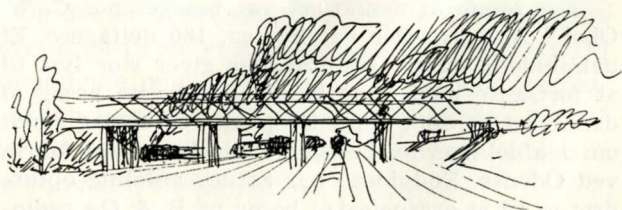
Over $\frac{1}{2}$ af medlemmerne er ikke fyldt 40 år.

Ca. $\frac{4}{5}$ af medlemmerne er ikke fyldt 60 år.

»Vejlekassen« er således meget stærkt forankret i det aktive statsbanepersonale og får vedblivende så godt som alle nyantagne til medlemmer, dog kniber det med kvinderne, selv om der i den sidste tid har vist sig nogen lysning.

»Vejlekassen« er således særdeles godt konsolideret, og dens ydelser ligger langt over lignende foretagenders; man må dog ikke glemme, at medens de nuhavende dødsfaldstal stammer fra fåtallige medlemsår (ca. 200 pr. år), vil »Vejlekassens« forpligtelser blive større og større langt ind i fremtiden, hvorfor det fortsat er nødvendigt at forøge formuen, hvis årlige renter i 1953 vil passere de 150.000 kr.

Vor støtte og solide fremgang skyldes i høj grad det fortræffelige samarbejde med vore hundreder af trofaste og virksomme tillidsmænd hele landet rundt samt organisationernes og fagpressens redbonne hjælpssomhed.



Kan en jernbanerejse mellem København og Hamborg ad »Fugleflugtlinien« tilbagelægges på 5 timer?

Af civilingeniør V. E. Lundsfryd



Som bekendt har Statsbanernes generaldirektør i en længere redegørelse for dagspressens repræsentanter den 22. november 1952 som Statsbanernes eget program meddelt, at Rødby—Femern Ruten ønskes realiseret i årene 1955—60, samt at der kan blive tale om at oprette en midlertidig rute mellem Rødby Havn og Grossenbrode Kai, dersom anlæggene på tysk side ikke kan fuldføres lige så hurtigt som anlæggene på dansk side (1). Endvidere har den fungerende trafikminister, fiskeriminister Knud Réé, i et interview udtalt, at der er stor interesse i Regeringen for at finde den hurtigste og mest praktiske løsning af dette aktuelle trafikproblem, og at Rødby—Femern Ruten — eller eventuelt i første omgang Rødby—Grossenbrode Ruten for den del af Danmark, der ligger øst for Storebælt, vil betyde en overordentlig forbedring af forbindelse med kontinentet (2).

Man kan vel herefter forvente, at Rødby—Femern Ruten — for så vidt internationale politiske modsætninger ikke forinden fører til en ny verdenskrig — i 1960 er virkeliggjort, og en ny epoke i dansk trafiks historie dermed er indledt. Men der kan være anledning til at forsøge at gøre sig forestillinger om, hvorledes jernbanetrafikken over Rødby—Femern Ruten — ad »Fugleflugtlinien« må forme sig, hvis jernbanerne skal bevare deres betydning som formidlere af person- og godsbeholdningen over længere afstande og ikke forinden skal trænges helt i baggrunden af automobiler og flyvemaskiner.

Rødby—Femern Ruten — »Fugleflugtlinien« vil — som det så ofte

er fremhævet — blive den korteste og hurtigste rejserute ikke blot mellem København og Hamborg, men også mellem størstedelen af Skandinavien på den ene side og det vestlige og sydlige Europa på den anden side. Det gælder såvel for rejser ad jernbanerne som med automobil ad vejene. Dette hidrører særlig fra, at sødistancen mellem Rødby Havn og Femerns nordkyst, hvor en færgehavn tænkes bygget, er kun 19 km, hvorfor overfartstiden over Femerbælt bliver mindre end en time.

Selv om det nu ikke er muligt at opnå en lige så kort rejsetid for en rejse med automobil som med jernbane, vil en noget længere rejsetid dog fuldt opvejes af forskellige bekvemmeligheder, som en rejse i automobil frembyder; man kan komme direkte fra udgangspunkt til mål, har mindre besvær med bagage og er ikke afhængig af bestemte klokkeslet o. s. v. Konkurrencen mellem vejtrafikmidlerne og jernbanerne vil derfor vedvare, og jernbanerne har næppe andre muligheder for at imødegå konkurrencen end at søge rejsehastigheden øget. Der kan følgelig være anledning til at undersøge,

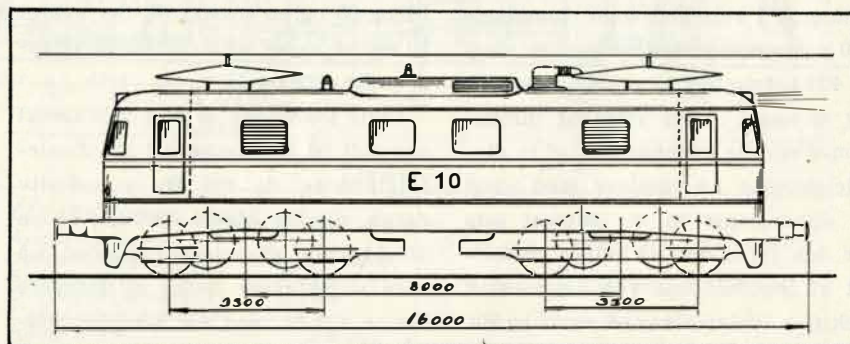
hvilke muligheder der foreligger for at øge rejsehastigheden ad jernbanerne over »Fugleflugtlinien«, idet forudsættes, at der som led af denne linie er tilvejebragt en færgehavn ved Rødbyhavn og en færgehavn ved Puttgarten på Femern, samt at den direkte jernbane mellem Nykøbing og Rødbyhavn — med tilhørende ny bro over Guldborgsund — er tilvejebragt, endvidere at broen over Femersund er tilvejebragt såvel som jernbanen over Femern, og at jernbanen mellem Burg på Femern over Femersundbroen til Neustadt er blevet udbygget som hovedbane.

Man vil da, når den her i landet sædvanlige hastighed for hurtigtog lægges til grund, kunne regne med, at rejsetiden over strækningen København — Nykøbing — Rødbyhavn (184 km) vil blive 152 min. og over strækningen Hamborg — Lybæk — Puttgarten (147 km) 128 min. Inklusive opholdene i færgehavnene og overfartstiden bliver rejsetiden for en rejse mellem København og Hamborg ca. 6½ time.

Men hvilke rejsetider vil man nu kunne opnå med andre former for trækraft end de danske damplokomotiver af litra E og de tyske damplokomotiver af »Bauartreihe« 03?

Og hvilke muligheder vil anvendelsen af motortog og vogne af andre typer end de her i landet anvendte frembyde for formindskelse af rejsetiden og forøgelse af passagerkapaciteten?

For at danne sig et begreb herom



Målskitse af Deutsche Bundesbahn's nye elektriske lokomotiver af »Bauartreihe« E 10, der har omtrent samme adhæsiønsvægt som den i artiklen omhandlede damplokomotivtype.

I. Damptog.

Vægt af lokomotiv og tender	c. 190 t
Adhæsionsvægt	- 80 -
Vægt af vognstamme	- 400 -

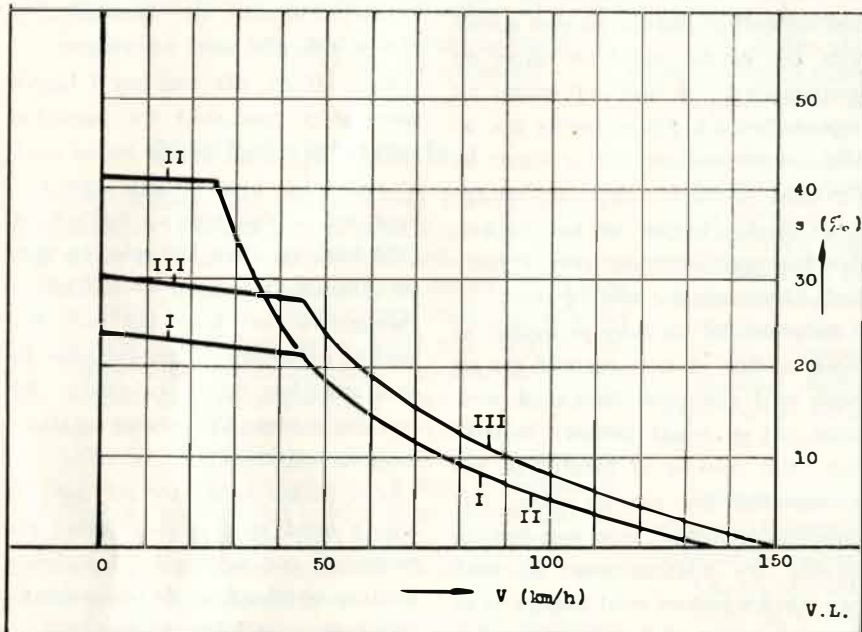
II. Dieselelektrisk tog.

Vægt af lokomotiver	c. 200 t
Adhæsionsvægt	- 134 -
Vægt af vognstamme	- 400 -

III. Elektrisk tog.

Vægt af lokomotiv	c. 82 t
Adhæsionsvægt	- 82 -
Vægt af vognstamme	- 400 -

Hastighedskurver.



har forf. under udarbejdelsen af manuskriptet til bogen om *Rødby-Femern Ruten* (3) gennemført en tilnærmet beregning af, hvilke hastigheder det vil være muligt at opnå ved benyttelse af forskelligartet trækraft for et hurtigtog bestående af 10 fireakslede vogne (9 personvogne og 1 rejsegodsvogn rummende 480 passagerer) med en samlet vægt af 400 t, fremført af et damplokomotiv af noget større vægt og dimensioner end de ovennævnte, af to dieselelektriske lokomotiver med vægt og dimensioner m. v. omtrent som for den type, der nu bliver anskaffet af Statsbanerne (4), og med et elektrisk lokomotiv med vægt og dimensioner m. v. som for *Deutsche Bundesbahn's* lokomotiver af »Bauartreihe» E 10 (5).

Det ovennævnte damplokomotiv svarer ikke til nogen eksisterende dansk eller tysk lokomotivtype, idet det er tænkt at have en hjulanordning 1-D-2 (jfr. 6, s. 150), samt at være egnet for en maksimalhastighed svarende til *Deutsche Bundesbahn's* lokomotiver af »Bauartreihe» 01 og 03 og en trækraft, der svarer til denne banes lokomotiver af »Bauartreihe» 39 og 41.

Dette lokomotiv er dog kun tænkt anvendt på den tyske del af »*Fugleflugtlinien*», da det fra autoritativ dansk side er blevet hævdet, at en »forbedring af rejsehastigheden på vore strækninger bedre og billigere kunne opnås med en 3-koblet maskine» end med en 4-koblet (8, s. 258). Dette blev dog ikke nærmere motiveret, og da en trekoblet maski-

ne uden booster og med et akseltryk af ikke over 20 t ikke med hensyn til akcelerationsevne helt kan sidestilles hverken med de nævnte dieselelektriske lokomotiver eller med moderne elektriske lokomotiver med samme energiudvikling ved de højere hastigheder, kan den ikke komme i betragtning ved den her foretagne sammenligning.

Om nævnte damplokomotiv er iøvrigt forudsat, at det er en compoundmaskine med fire cylindre. Spørgsmålet om enkelt eller dobbelt ekspansion synes for store lokomotivers vedkommende afgjort til fordel for compoundmaskinerne (6, s. 149) og fire cylindre giver den bedste afbalancering. Desuden er forudsat, at lokomotivet er oliefyret, hvad der giver den letteste betjening, mindre vægt og større effekt samt mindre røgplage end for kulfyrede lokomotivers vedkommende.

Af de på grundlag af det ovenfor anførte foretagne beregninger fremgår følgende resultater:

Tog fremført af	Omtrentlig hastighed (km/h) på stigninger		
	0‰	5‰	10‰
Damplokomotiv	135	102	77
2 dieselelektriske lokomotiver	135	103	78
Elektrisk lokomotiv	150	118	92

Man tør formentlig allerede heraf slutte, at det vil være muligt med alle tre former af trækraft af den omhandlede størrelse at opnå en rejsetid på ikke over 5 timer for en rejse mellem København og Hamborg, eller i hvert fald med det elektriske lokomotiv som trækraft, som er både damplokomotivet og de dieselelektriske lokomotiver med samme energiudvikling everlegent med hensyn til hastighederne, hvilket naturligvis bl. a. skyldes det elektriske lokomotivs mindre totale vægt. Damplokomotivet og de to dieselelektriske lokomotiver ses at være jævnyrdige, men når henses til de krav, som fremtiden stiller med hensyn til rej-

se hastighed og bekvemmelighed, giver det elektriske lokomotiv utvivlsomt de bedste muligheder for opfyldelsen af disse krav, i hvert fald set fra den rejsendes synspunkt.

Når kravene er om en hurtig og set fra banernes synspunkt tillige økonomisk befordring, kommer man også for så vidt angår »Fugleflugtlinien« let ind på spørgsmålet om, hvorvidt motortog af andre typer, end de her i landet anvendte kan opfylde disse krav.

En beregning udført på et lignende grundlag som de ovenfor nævnte fører for et 5-vogns motortog bygget som et »toetages« tog (3, s. 206) og bestående af 2 motorvogne og 3 mellemvogne (med banemotorer) og rummende 400—480 passagerer til følgende resultater:

Stigning	Omtrentlig hastighed
0 ‰/00	135 km/h
5 ‰	80 ‰
10 ‰	55 ‰

Dette tog vil uden deling kunne køres om bord på færgerne, hvorved opholdet i havnene vil kunne afkortes betydeligt.

Vægten pr. passager vil blive forholdsvis ringe, således kun ca. 68 kg, medens vægten pr. passager af det ovennævnte af 10 vogne bestående

tog fremført henholdsvis af damplokomotivet, de dieselelektriske lokomotiver og det elektriske lokomotiv vil blive 123, 125 og 100 kg.

Et elektrisk tog, fremført af det ovennævnte elektriske lokomotiv og bestående af 9 toetages vogne hver med plads til 100 passagerer samt en rejsegodsvogn, vil dog få en endnu mindre vægt pr. passager, nemlig 58 kg.

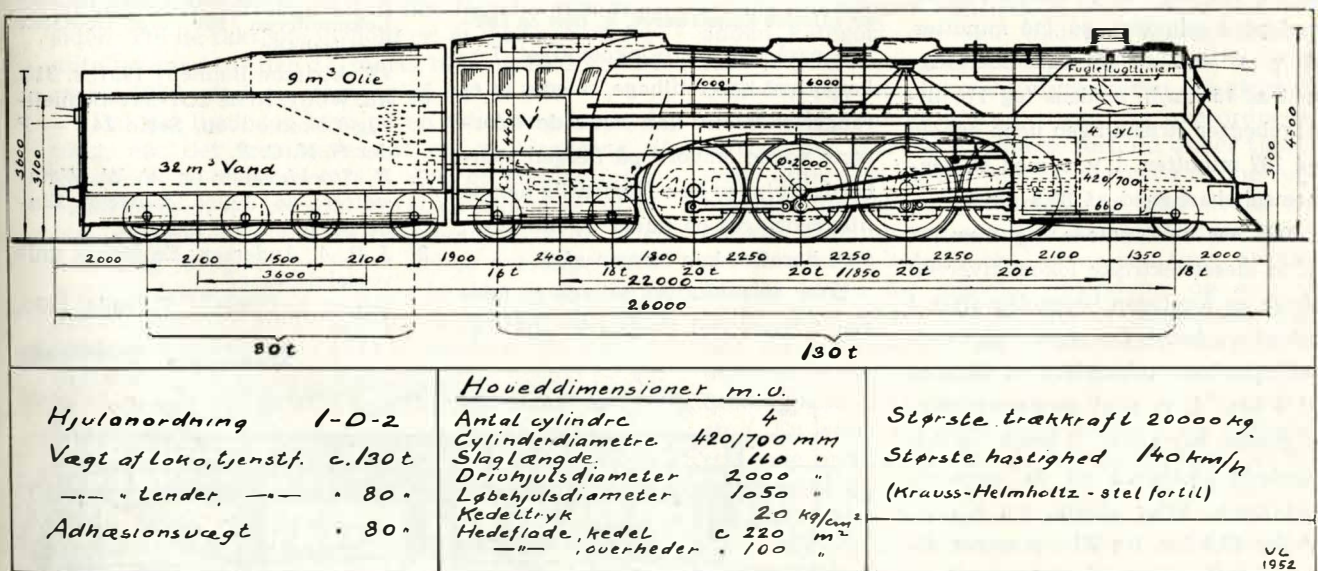
Når det imidlertid drejer sig om internationale tog — tog med gennemgående vogne til og fra forskellige steder og lange rejser — spiller pladsforholdene en stor rolle, og det må derfor antages, at man — når det drejer sig om tog for rejsende over længere afstande end mellem København og Hamborg, f. eks. mellem Stockholm og Paris eller København og Rom — vil holde sig til lokomotivtrukne tog og almindelige vogne, i hvilke der kan bydes de rejsende bedre pladsforhold end i toetages vogne.

Og ved anvendelse af større damplokomotiver, dieselelektriske lokomotiver eller elektriske lokomotiver som ovenfor omhandlet vil det være muligt at tilfredsstille de nærmeste krav om forøgelse af rejsehastigheden, idet rejsetiden for en rejse mellem København og Hamborg kan

blive ikke over 5 timer. Det forudsætter, at rejsen mellem København og Rødbyhavn ikke tager mere end 2 timer, overfarten over Femerbælt inklusive opholdene i færgehavnene ikke mere end 1½ time og rejsen mellem Puttgarten og Hamborg ikke mere end 1½ time.

Hertil må dog tilføjes den bemærkning, at selv med damplokomotiver med vægt og dimensioner som f. eks. Deutsche Bundesbahn's lokomotiver af »Bauartreihe« 01 vil det være muligt at komme ned på en rejsetid af 5 timer, men disse lokomotiver besidder næppe den reservekraft, der er fornøden til rettidigt at fremføre togene, når det er nødvendigt at fremføre »forstærkningsvogne« — der ikke overføres med færgerne over Femerbælt —, når vejforholdene er dårlige, og når der er tale om forsinkelser uden for dansk område. Den her omhandlede lokomotivtype med hjulanordning 1-D-2 er derhos mere velegnet til at fremføre hyppigt standsende tog end en trekoblet maskine, og den egner sig også bedre til godstog, hvilket har særlig betydning, fordi der ad »Fugleflugtlinien« kan forventes en stor — gennemgående — godstrafik.

Hvorledes vil rejsen mellem København og Hamborg nu forme sig



Målskitse af den i artiklen omhandlede lokomotivtype (studieudkast).

med en »Fugleflugtlinie-Express« set fra en lokomotivmands synspunkt. Lad os antage, at et sådant ekspres-tog består af 9 fireakslede personvogne og 1 rejsegodsvogn, der alle skal gennemføres mellem København (Kh) og Hamburg-Altona, og at toget er oprangeret på Kh med rejsegodsvognen bagest i togstammen, hvis samlede vægt udgør ca. 400 t. Det er nu opgaven at bringe dette tog til Rødbyhavn i løbet af 120 minutter inklusive et ophold i Nykøbing på 2 minutter. Til rådighed haves 2 dieselelektriske lokomotiver med en samlet vægt af ca. 200 t. Hvert lokomotiv har en vægt af ca. 100 t, hvilende på to treakslede bogier, to aksler i hver bogie, drevet af sin motor gennem en tandhjulsvæksling. Motorerne kan udvikle 2×1250 HK. Det ene lokomotiv er forrest, og det andet er bagest i toget og fjernstyres eventuelt pr. radiotelefon.

Under iagttagelse af maksimalhastigheden på fri bane og gennemkørselshastighederne på stationerne samt eventuelle hastighedsbegrænsninger skal strækningerne København—Nykøbing og Nykøbing—Rødbyhavn gennemkøres med en gennemsnitshastighed af 94 km. For tiden tilbagelægges strækningen København—Nykøbing over Ringsted (147 km) af tog 115, der har et ophold i Næstved på 2 minutter, på 118 minutter, d. v. s. med en gennemsnitshastighed af 75 km/h, medens tog 170 tilbagelægges strækningen uden ophold på 107 minutter, d. v. s. med en gennemsnitshastighed af 82,5 km/h.

Det her omhandlede tog fremført af to dieselelektriske lokomotiver vil ifølge en foretagen beregning efter 4 minutters forløb fra afgang på vandret bane have tilbagelagt en distance af 5 km, d. v. s. at gennemsnitshastigheden har været 75 km/h, og den opnåede hastighed vil da være ca. 103 km/h. Efter afgang fra Kh vil Valby (3,9 km fra Kh) passeres efter godt 3 minutters forløb med en hastighed af omkring 100 km.

Efter 8 minutters forløb fra afgang vil toget på vandret bane have tilbagelagt en distance af 13 km, d. v. s. at gennemsnitshastigheden har været 98 km, og at hastigheden er vokset til 130 km/h. De herefter følgende kilometre kan nu tilbagelægges med denne hastighed, d. v. s. at toget kan tilbagelægge 30 km fra start i løbet af ca. 16 min. Gennemsnitshastigheden har da været ca. 112 km. Efter afgang fra Kh vil Roskilde (31,3 km) passeres ca. 20 minutter efter afgang fra Kh.

Man kan formentlig heraf slutte, at der — for så vidt der baneteknisk intet er i vejen for at køre med en maksimalhastighed af ca. 135 km — vil være mulighed for, at det omhandlede tog vil kunne tilbagelægge strækningen København—Nykøbing på 94 minutter og Nykøbing—Rødbyhavn på 24 minutter. Med 2 minutters ophold i Nykøbing opnås altså en rejsetid på 2 timer.

Efter ankomsten til Rødbyhavn skal alle togets 10 vogne sættes ombord på færgen. Da der ikke må rangeres til færgen med mere end 9 vogne med ialt 24 aksler, må toget deles; de 6 bageste vogne adskilles derfor fra de 4 forreste, rykkes tilbage og køres frem mod færgen af det bageste lokomotiv, der sætter 3 vogne ind på hver af færgens sidespor. Det forudsætter, at klapbroen er således konstrueret, at den og færgen også kan bære lokomotivet. Lokomotivet kører tilbage, således at et rangerlokomotiv kan sætte de 4 forreste vogne ombord på færgen. Ombordsætningen kan formentlig næppe tilendebringes på under 20 minutter, men herefter kan færgen afgå.

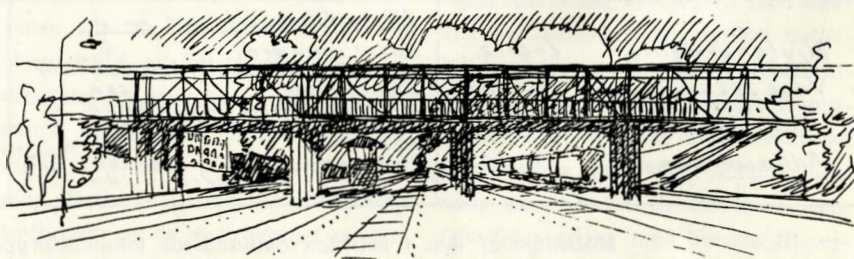
Efter 50 minutters sejlads er færgen i havn ved Puttgården på Fe-

mern, og fortsætter toget herfra med omtrent samme hastighed som på dansk side, vil toget — efter 6 minutters ophold i Lybæk — være på Hamborg Hauptbahnhof efter 90 minutters forløb, d. v. s. at rejsen har varet 300 minutter eller 5 timer.

Men dette er jo kun et tankeeksperiment; i virkeligheden lader det sig ikke gøre, bl. a. fordi en maksimalhastighed af over 120 km/h på linierne endnu ikke er mulig; færgeforbindelsen over Femerbælt endnu ikke etableret, og broen over Femersund ikke bygget. Skal banerne imidlertid ikke trænges til side som trafikmiddel af automobilerne på vejene og flyvemaskinerne i luften, må jernbanen også føres ad »Fugleflugtlinien« og ikke ad omveje, som det nu er tilfældet, og også derfor bør Rødby—Femern Ruten oprettes.

Litteraturfortegnelse.

1. Danske Statsbaner og »Fugleflugtlinien«.
»Vingehjulet« 1952, nr. 4, s. 37.
2. Trafikministeren om Rødby—Femern ruten.
»Motor« 1952, nr. 25, s. 373.
3. V. E. Lundsfryd: Rødby—Femern Ruten. »Fugleflugtlinien« og andre nordiske trafikforbindelser over Østersøen. 1952.
4. E. Risbjerg Thomsen: Diesellokomotiver af amerikansk type til D. S. B.
»Vingehjulet« 1952, nr. 12, s. 113.
5. E. Kilb: Neue elektrische Bo'Bo'-Lokomotiven für die Deutsche Bundesbahn.
»Elektrische Bahnen« 1951, s. 313.
6. Ad. Wolff: Neue 2D1-h4v-Schnellzug-Lokomotiven, Serie 241 — P der S. N. C. F.
7. H. Stocklausner og W. W. Weinstätter: 25 Jahre deutsche Einheitslokomotive. 1950.
8. J. P. A. Andersen: En fransk universalmaskine.
Dansk Lokomotiv Tidende 1950, s. 258.



Organisationsformen — een eller to afdelinger?

På grund af pladsmangel i sidste nummer af bladet måtte nedenstående indlæg fra redaktionen udgå.

Skønt optakten til den første artikel fra Aalborg lokomotivførerafdeling skyldtes forskellige indlæg i bladet om oplysningsarbejdet, som havde til formål at udbygge den oplysningsvirksomhed, der nu gennem en årrække har virket inden for organisationen, omfatter det sidste indlæg fra afdelingen alene organisationsformen, og der stilles heri forskellige spørgsmål til redaktionen, som efter bedste evne skal søge at besvare disse.

Efter at have gentaget, hvad redaktionen skrev i nr. 23, årgang 1952, nemlig: »Kun den almindelige udvikling inden for driftsformerne og dermed en betydelig forøgelse af antallet af den ene kategori og en øjeblikkelig klarhed over, at denne udvikling vil fortsætte, betinger en ændring i organisationsformen«, skriver afdelingen:

»Har den betydelige forøgelse af lokomotivførerantallet endnu ikke slået sig fast i redaktørens bevidsthed? Vi (Aalborg afdeling, red.) spørger: Er der ikke siden rangermaskinens bemanning med lokomotivfører samt indførelsen af motorlokomotiver og motorvogne og deres besættelse med lokomotivførere foregået en betydelig ændring og omvurdering af driftsformerne«.

Redaktionen må hertil svare jo, og har iøvrigt allerede, og før afdelingens spørgsmål er stillet, bekræftet det ved de ovenanførte bemærkninger, hvoraf det formentlig tydeligt fremgår, at netop dette er årsagen til lovudvalgets forslag til en ændring af det bestående forhold.

Derimod er det ikke rigtigt, at lokomotivførerantallet er forøget med langt over 100 pct. i de sidste 20 år, og dette kan formentlig derfor heller ikke være anerkendt — som det hævdes — af de mange, der har oplevet denne udvikling, ligesom den øjeblikkelige klarhed herom — som der står i artiklen — heller ikke kan være fastslået for mange år siden. Thi de faktiske forhold er, at lokomotivførerantallet var 1107 den 31. marts 1932 og 1552 den 31. marts 1952, altså en stigning på ca. 40 pct.

Det må ligeledes bero på en erindringsfor skydning, når det fremhæves, at en af årsagerne til kredsens ophævelse i 1935 var, at lokomotivfyrbøderkredsen og hovedbestyrelsen kunne se, at lokomotivførerantallet i de kommende år ville få en betydelig forøgelse og inden længe overstige lokomotivfyrbøderantallet. For det første var styrken af lokomotivførere allerede nede på 987 den 31. marts 1936, og den 31. marts 1940 — altså før landets besættelse og før de unormale tilstande opstod — var der indenfor den samme kategori 966 mand; for det andet var lokomotivfyrbøderantallet allerede ved kredsens ophævelse oversteget af lokomotivførerantallet og havde været det i en årrække. Først i de sidste år af besættelsen og senere med tjenestemandsløven af 6. juni 1946, da motorførerstillingerne oprykkes i 11. lønklasse, og med normeringsloven af 1949, hvor lyntogene bemannes med to lokomotivførere, kommer der en mærkbar stigning i loko-

motivførerantallet, og det er overfor denne der nu reageres, ligesom det er denne stigning, der ligger til grund for lovudvalgets indstilling.

Det hedder endvidere i artiklen fra Aalborg lokomotivførerafdeling, at siden kredsens ophævelse må en af afdelingerne selv sørge for det nødvendige til afholdelse af fællesmøder, og med den hurtige passage gennem lokomotivfyrbøderafdelingerne er det lige til, at denne kategori bekymringer har været få. Rent bortset fra, at tilrettelægningen af et fællesmøde må være en interessant opgave at arbejde med og at arbejdet hermed næppe kan tynde så forfærdeligt på en mands skulder, ved vi ikke, hvor mange eller hvor store bekymringer lokomotivfyrbøderne har eller har haft i deres organisationsarbejde, men vi ved, at den hurtige gennemgang af lokomotivfyrbøderafdelingen ikke går tilbage til kredsens ophævelse i 1935, hvilket nogle enkelte tal vil bekræfte. Fra 1935 til 1942 havde lokomotivfyrbødere ved forfremmelse til lokomotivførere været i førstnævnte stilling i ca. 18 år, i 1943 var tjenestealderen ved udnævnelse til lokomotivfører mellem 10 og 13 år, i begge de nævnte tilfælde er aspiranttiden ikke medregnet. Først omkring 1944 sker der en gradvis nedgang i alderen ved forfremmelse, efter hvilken man kan tale om en hurtig overgang fra lokomotivfyrbøder til lokomotivfører. Det er dog ikke alene stigningen i lokomotivførernormativet, der i denne forbindelse spiller ind, også den uforholdsmæssige store afgang, som i nogle år har været ca. 50 pct. større end det normale, og den betydelige stigning i elektroførerantallet har haft sin indflydelse herpå.

Til det øvrige i artiklen skal vi tillade os at bemærke: Det fundamentale i Dansk Lokomotivmands Forening er selvfølgelig både den ene og den anden kategori, der står tilsluttet denne. Enhver skal jo yde sit, uanset hvor på lønskalaen han end befinder sig, men lokomotivfyrbøderen må givetvis anerkende lokomotivføreren som sin overordnede, såfremt der skal være ordnede forhold under tjeneestens udførelse, og der melder sig vel i denne forbindelse forskellige spørgsmål, når talen drejer sig om een afdeling ved samtlige maskindepoter, uanset antallet af kategorier. Der er een ting, vi ikke kender inden for lokomotivmændene, og som vi heller ikke ønsker indført, det er folkestuen. Ved alle maskindepoter (med mindre de er så små, at der kun er tale om ganske få lokomotivmænd) findes en lokomotivførerstue og en lokomotivfyrbøderstue. En efter vor opfattelse naturlig og tilfredsstillende ordning ud fra de kendsgerninger, vi allerede tidligere har anført om de to kategoriers behov for hver for sig at drøfte de interne problemer, som uanset fællesbetegnelsen — lokomotivmænd, trods alt eksisterer. En ophævelse af det nuværende system kan meget let drage andet med sig og medføre, at der sker forandringer på områ-

der, hvor det ikke er ønskeligt, men som ikke kan forhindres, fordi motiveringerne for at bevare det er svækket. Konsekvenserne af en sådan udvikling er os ikke ubekendt, og vi bør derfor altid — inden det nye gennemføres — overveje, hvad følgerne heraf vil eller kan blive.

Vi har ingen steder givet udtryk for, at gruppeinteresserne er et ganske glimrende system i afdelingerne. Når vi anvendte udtrykket grupper, var det ud fra den kendsgerning, at gruppesystemet netop eksisterer i dag indenfor organisationer, der har fællesafdelingssystemet, og det synes at være lidet formålstjenligt at oprette fælles ledelse for samtlige kategorier ved et maskindepot, hvis man senere på grund af særinteresser skal indføre gruppesystemet og dermed vende tilbage til den gamle ordning blot med en anden betegnelse.

Det skal tillige nævnes, at oprettelse af een afdeling også knæsetter den fremtidige plan om, at den ene kategoris medlemstal ikke bør have indflydelse på den andens ved valget af kongresrepræsentanter.

Da de sidste bemærkninger i Aalborg-afdelingens artikel formentlig skal forstås således, at man anbefaler redaktøren at arbejde for en anden fordeling af mandatene i hovedbestyrelsen, skal vi oplyse, at der i lovudvalget var forskellige forslag fremme, men ingen af dem synes at være mere tilfredsstillende end den nuværende ordning. Skulle der imidlertid fra en eller anden afdeling komme et forslag, som er bedre, men lige så tiltalende som det nuværende, vil det absolut falde i redaktørens smag.

Red.

Rejsen til Frankrig og Tyskland

(Sluttet.)

Under vort ophold beså vi det verdenskendte kurhus, et kæmpemæssigt kompleks med teater og koncertsale, restaurationer og først og sidst spillesale, alt udført med en pragt og elegance, der ganske tager vejret fra beskueren.

De lokale beboere inden for et område af 25 km har deres egen spillesal, hvor de med indsatser fra 1 til 200 DM. kan udfordre heldet og få deres spilletyst styret. Alle andre mennesker fra hele verden kan derimod blive indladt i husets store internationale spillesale, efter at man dog først i sekretariatet har forevist legitimation, samt opgivet navn og adresse til kartoteket. Når dette er i orden, slås fløjdørene op til besøget hos lykkens gudinde, der residerer i pragtfulde sale alle i fransk stil, hvor de skønne lysekroner kaster deres strålende lys henover de talrige grønne spilleborde. I Ludvig den 14.-salen dækkedes gulvet af et tæppe fra verdensudstillingen i Paris år 1900. Tæppet, der er 20 gange 30 meter, og hvis motiver nøje er afstemt såvel vægge som loft, har i dag en værdi af 2 millioner DM, og ligger kun på een uge om året, nemlig

hestevæddeløbsugen. Ved spillebordene, hvor indsatsen er fra 2 DM indtil 6000 DM, kan man, hvis lykken står den kække bi, vinde indtil 35 gange indsatsen. Så fristende perspektiver ikke sandt? At det vel må siges, det var godt, der ikke var åbent. Med en spadseretur i et af byens mange smukke anlæg, hvor der afholdtes international rosenudstilling, med ikke mindre end 35.000 forskellige arter, sluttede hvort ophold og vi steg atter til vogns for at udforske nye områder.

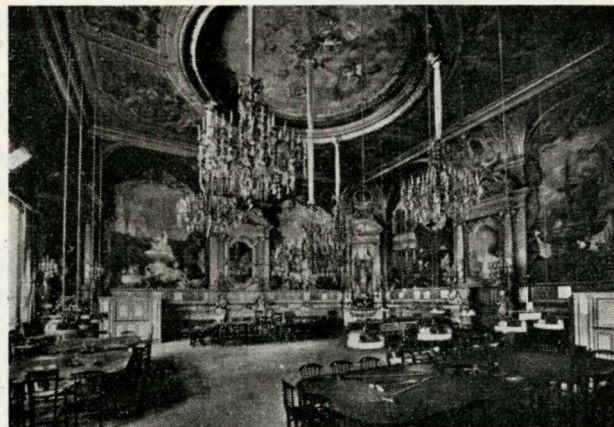
Schwarzwald, der falder stejlt ned mod vest, er gennemskåret af dybe dale, der giver indtrykket af at være et vildt bjergland, og vejene snor sig da også opad i siksak efter bedste bjergmaner, med de stejle skrænter bevokset af nåleskove. Dybt nede i dalene øjner man moser og grønne enge, med de karakteristiske huse, der i stil minder en del om Schweiz.

I forbindelse med sindets og øjnernes mættelse af skønhedsindtrykkene fra de smukke landskaber, vi kørte forbi, opstod der efterhånden en naturlig sult efter mad, og i Herrenalb blev den på bedste måde stillet, med et prægtigt middagsmåltid. Turens arrangør, vor tyske kollega fra Stuttgart, tog her ordet og sagde blandt andet, at det havde været en ære for dem at tilrettelægge og give os denne tur, hvis naturskønheder forhåbentlig ville give os nogle gode indtryk af det land, vi var i. Og han håbede, at gensidig hjælpsomhed og kammeratskab. de forskellige landets organisationer imellem, ville medvirke til bedre tilstande i verden.

Vor rejseleder Helmuth Svendsen takkede derefter i valgte ord for den smukke gestus, man havde udvist os med arrangementet af denne smukke tur og bad vor tyske kollega tage en hilsen og tak med hjem til sin organisation.

Videre på vor færd til Wilbad, hvor vi havde et kort benstrækningsophold. Derfra til Hirsau, hvor eftermiddagskaffen serveredes ledsaget af lækre lagkager. Efter kaffen beså vi en gammel kloster-ruin fra år 1071, hvorefter vi atter fortsatte med Stuttgart som mål.

Stuttgart, der er et af Sydtysklands vigtige jernbaneknudepunkter, ligger ualmindeligt kønt i en dal, spredende sig terrasseformet op ad skrånin-



En af de pragtfulde spillesale i Baden-Badens berømte kurhus.

gerne, og er et smukt skue, når man kommer kørende oppefra højderne. Nærmere på skæmmes byen dog af ruiner fra krigens mange bombardementer. Her tog vi afsked med den tyske lokomotivfører og vendte derefter bussernes kølere mod Heidelberg, hvortil vi ankom lige på den rigtige side midnat, efterhånden godt trætte, ovenpå en begivenhedsrig dagstur på 365 km.

Næste morgen fortsattes rejsen til Rüdeshheim, hvor dagen var til egen rådighed. Rüdeshheim, der er berømt for sin vinavl, ligger ved Rhinen og overalt, hvor øjet rækker, ser man frodige vinmarker brede sig terrasseformet op ad bjergskråningerne med vinstokkene stående side om side, bærende deres tunge byrder af fuldmodne vindrueklaser, der fylder luften med den deiligste duft af vin. Om aftenen samledes rejsedeltagerne til en lille festlig sammenkomst i en af de mange gamle vinkældere, hvor vi over glassene med den perlende druesaft sagde hinanden tak for godt kammeratskab på rejsen, der næste formiddag trådte ind i sin afsluttende fase.

Før afrejsen fra Rüdeshheim var der arrangeret besøg på et kognakbrænderi, og her havde deltagerne lejlighed til at følge hele den omstændelige proces, der forvandler druesaften til kognak. Som et synligt bevis på processens virkelighed fik hver af de mandlige besøgende ved afskeden en smagsprøve i form af en lommelærke med firmaets kognakprodukt, medens damerne hver fik en æske praliner.

Kl. 11,00 entrede vi en af de mange smukke Rhinbåde, hvorfra vi skulle opleve den smukke sejltur ned ad Rhinen. Europas ottende-længste, men med hensyn til trafik langt den vigtigste flod. Den snævre maleriske dal med de stejle vinklædte skrænter, der ofte går så tæt til flodbreden, at der knap er plads til vej eller jernbaneanlæg. De ejendommelige klippeformer og mange gamle slotte og borgruiner, der med deres sang lokkede skibene til stranding på undersøiske skær. Hele den kolossale og maleriske trafik af floddampere, denne frodighed og livsudfoldelse i forbindelse med den enestående smukke og maleriske natur, vil for altid brænde sig fast som rejsens klimaks med hensyn til skønhed.

Og så var hjemturen en kendsgerning, efter nogle timers ophold i Køløn gik rejsen atter nordpå mod Danmark. Slæbende trætte ben og tunge kufferter efter os overskred vi omsider den tysk-danske grænse, vi var atter hjemme. Godt trætte, men fyldt til randen med minder skiltes deltagerne samme sted, hvor de for ti dage siden mødtes.

Der er grund til at sige vore arrangører og rejseledere S. Suneson og H. W. Svendsen megen tak for denne tur. Meget arbejde er gået forud for starten, og mindre blev det ikke på selve turen. Det er ikke nogen let opgave at skulle få alt til at klæppe, fra time til time i ti døgn, for 56 deltagere.

Lad mig derfor slutte med at sige tak for en oplevelsesrig og godt arrangeret rejse og samtidig takke hver enkelt deltager for godt humør og kammeratskab.

Elf. B. A. Jensen.

Grosserer A. Collstrops Rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 4500 kr. af Grosserer A. Collstrops Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

Belysningsdirektør Joh. E. Børresen, K. af Dbg., Dbmd., Vognmagergade 8, København K.

Driftsbestyrer P. C. E. Hansen, R. af Dbg., Dbmd., Odense—Kerteminde—Martofte og Nordvestfynske Jernbaneselskaber, Odense.

Telefondirektør G. Irming, R. af Dbg., Dbmd., Nørregade 21, København K., og

Generaldirektør E. Terkelsen, K. af Dbg., Dbmd. (formand), Sølvgade 40, København K.

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

Ansøgninger må indgives inden den 15. februar 1953 til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.



Besøg på »A/S Dalum Papirfabrik«, Odense

Onsdag den 11. februar har landsoplysningsudvalget arrangeret besøg på »A/S Dalum Papirfabrik« ved Odense.

Besøget vil vare 1½ til 2 timer og omfatter en rundgang af alle fabrikkens afdelinger, og man vil her få lejlighed til at se, hvorledes et af de mest brugte produkter i det moderne samfund fremstilles, lige fra træmassens ankomst til fabriken til det færdige produkt, papiret, i alle dets forskellige afskygninger er parat til at gå ud til forbrugerne.

Da der vil blive søgt etableret særtog, evt. rutebil, fra Od. (H) til Dalum, kan det nøjagtige tidspunkt for rundgangens begyndelse ikke gives her. Dog må der af hensyn til arrangementet regnes med, at deltagerne senest ankommer til Odense som følger: Deltagere øst for Storebælt og Nyborg med tog 23 ank. Od. kl. 12,05, og vest for Storebælt med tog 50, ank Od. kl. 11,55.

Af hensyn til de deltagere, der kunne tænke sig at tage deres hustruer med på turen til Odense, vil landsoplysningsudvalget, dersom fornøden tilslutning opnås, arrangere et besøg for damerne på H. C. Andersens museum. Af hensyn hertil bedes det udtrykkeligt anført på tegningslisten, dersom hustruen også deltager.

De fremlagte tegningslister bedes tilbagesendt til undertegnede senest den 1. februar d. å.

P. l. v.

J. V. B. Christiansen,
Skibhusvej 137, Odense.

Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører K. Tegtmejer, Struer, i anledning af, at han gentagne gange, sidst den 10-4-52 på Holstebro st., har udvist god agtpågivenhed. Der er udbetalt ham en dusør.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. C. Hansen (Varde),
lokof. Gb.

Smalfilm

Til redaktionen er rettet henvendelse fra to lokomotivmænd, som ønsker forbindelse med kolleger, som har et smalfilmkamera, format 9,5 mm. Formålet er samarbejde om en bunden opgave. Eventuelle interesserede kan af redaktionen henvises til de pågældende.

Lokomotivførernes Sangforening, Gb.

Generalforsamling afholdes tirsdag den 17. februar kl. 14,00 i Cirkelordenens Selskabslokaler, Falkoneralle 96.

Dagsorden:

1. Protokol.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Valg.
5. Eventuelt.

Forslag senest den 13. februar.

Kl. 17,45 mødes vi med vore damer til middag, der består af: Suppe, steg, dessert, kaffe, øl og vin.

Prisen pr. deltager kr. 12,50 (for ikke-medlemmer kr. 20,00.

Efter generalforsamlingen præmiekeglespil.

Anmeldelse om deltagelse sker ved påtegning på ophængte lister eller ved henvendelse til:

Aage Hansen, Rosenhaven 7, Valby 5831, eller
Stig Andersen, Rødtjørnevej 32, Damsø 2547.
Indtegningen slutter lørdag den 14. februar.

Stig Andersen,
formand.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Helgoland: Formandens navn og adresse rettes til: V. K. F. Larsen, Vilh. Thomsens Alle 34, Valby. Telefon Valby 4234.

Kassererens navn og adresse rettes til: N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 88, 1., København N. Telefon Taga 7122 x.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Roskilde: Formandens adresse rettes fra 1. februar 1953 til: Mågevej 35.

Du støtter Grønlandsfonden og Lokomotivmændenes Rekreativfond ved at købe Dansk Lokomotivmands Forenings billedhefte

»ODIN og ROESKILDE«

Byttelejlighed

Aabenraa—Herning.

Haves: 4 værelser i Aabenraa.

Ønskes: Tilsvarende i Herning, evt. 3½ værelse.

Winther-Jensen,
postkontrolør,
Herning.

Sjælland-falsterske bibliotek

Fra 1. maj d. å. fratræder:

Som bestyrelsesmedlemmer:

Pens. ekspeditionssekretær H. V. C. G. Tauson og
kontorassistent frk. G. Fischer.

Som suppleanter:

Pens. rangerformand I. S. Juhl og
overtrafikassistent K. P. A. Hansen, 1. Distrikt.

Som revisor:

Stationsleder C. W. Bodenhoff-Olsen.

Som revisorsuppleant:

Grafikkontrolør M. H. Kotman, 1. Distrikt.

Alle er villige til at modtage genvalg.

Eventuelle kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 medlemmer, skal ifølge vedtægterne være bestyrelsen i hænde senest 10. februar under adresse: Københavns Hovedbanegaard. På forslaget må de opstillede kandidater have erklæret sig villige til at modtage valg.

Et mindre »rationaliseringsudvalg«
besøger for tiden de sjællandske maskindepoter.



— Hør! — det er den tiende, han river af nu!
— papir altså —.