



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 3 - 53. ÅRGANG

5. FEBRUAR 1953



### Indhold:

Ansvarets placering .....	25
Notitser .....	26
Skal tjenestemændene have fol- kepension .....	27
Jernbaneskolens plan .....	28
Europæisk 1D2- og 2C2-lokomo- tiver .....	29
Hjemmeværnet contra civilfor- svaret .....	33
Under DLF .....	35
Nye adresser .....	35
Oplysningsarbejdet .....	36
Hobby .....	36
Personalia .....	36
Medlemslisten .....	36
Statsbanepersonalets Sygekasse .	36
Byttelejlighed .....	36



### 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.

## Ansvarets placering

Juleaften 1951 påkørte sæertoget 8315 (en tom maskine) på strækningen Varde—Guldager baneformand E. G. Nielsen, der på skinnecykle kørte i samme retning som sæertoget. Baneformanden blev hårdt kvæstet og afgik ved døden den 16. marts 1952.

Denne meget triste ulykke blev ganske naturligt omtalt i dagspressen, og den senere retssag, hvorefter lokomotivfører J. E. S. Rhode, Esbjerg, der fremførte toget, ved Underretten blev frikendt, men ved Landsretten blev dømt for uagtsomt manddrab, har ligeledes været genstand for omtale i pressen. Foruden det almindelige referat af retsforhandlingerne har nogle blade kommenteret sagen og givet udtryk for deres mening om den afsagte dom. Enkelte blade har således givet udtryk for, at ansvaret ikke alene burde hvile på lokomotivføreren, men at der var tale om en kæde af forglemmelser, begået af andre tjenestemænd, som derfor ligeledes har en indirekte skyld i den ulykkelige hændelse. De samme betragtninger gjorde såvel lokomotivførerens forsvarer som Underretten under medvirken af domsmænd gældende. Men Landsretten så altså anderledes på sagen og dømte alene lokomotivføreren.

Denne dom, der blev afsagt et år efter ulykken, har naturligvis i forbindelse med det psykiske pres, der hviler på en mand, som har været ude for en sådan ulykke og som har måttet gennemgå mange forhør, taget hårdt på lokomotivføreren, ligesom der i det lille baneformandshjem, der så pludseligt mistede mand og far, hersker stor sorg. På hver sin måde er de forskellige mennesker, der har tilknytning til sagen, alvorligt mærkede af denne ulykke.

En fornyet omtale af sagen burde derfor undgås, fordi det tjener intet formål at opfriske minderne om en sådan ulykke. Og vi skulle for vort vedkommende heller ikke have taget dette emne op, hvis ikke et andet fagblad »Jernbane-Tidende« i sit nummer fra 15. januar d. å. har følt sig foranlediget til at give udtryk for, at Landsretten har anlagt et mere menneskeligt syn end Underretten. Ja, redaktøren giver endog udtryk for, at det er dobbelt glædeligt, at de paragrafkyndige landsdommere anlagde et mere menneskeværdigt syn.

Artiklen, der står som bladets leder, tager sigte på en bedre beskyttelse af banearbejderen, når han færdes på strækningen. Og man gør opmærksom på, at ITF's Jernbanesektion i det kommende forår skal afholde en konference, hvor der på dagsordenen bl. a. findes spørgsmålet om sikkerhedsbestemmelserne, der skal skabe tryghed for banepersonalet under dets arbejde og færden på jernbaneterrænet. Redaktøren slutter med en oplysning om, at jernbaneforbundets repræsentanter på konferencen med særlig interesse vil følge denne sags behandling og søge oplyst, om banearbejderne i andre lande heller ikke må føle sig sikker. men skal føle sig som jaget vildt.

Vi deler fuldt ud jernbaneforbundets opfattelse af, at der skal skabes tryghed for banearbejderne, og vi er gerne medvirkende til, at sikkerhedsbestemmelserne blive affattet på en sådan måde, at denne tryghed kan blive så stor, som det nu engang er muligt indenfor jernbanedriften; men vi vil til gengæld ikke være med til »at skubbe til læsset, når det hælder« end sige sidde og godte sig over, at en kollega har fået en strengere straf, det være sig om han er medlem i den ene eller den anden jernbaneorganisation. Vi synes, Statsbanernes tjenestemænd ofte rammes hårdt alene af disciplinærstraffe, og vi ved, at et menneske, der har været udsat for et ulykkestilfælde, sjæleligt set er mærket for resten af livet, så selv om han må stå til ansvar for sine handlinger og yderligere modtage en straf fra sine medmennesker efter de love; man nu engang er blevet enige om skal efterkommes, så bør latteren ikke runge fra de samme mennesker, langt mindre fra en medansat.

## NOTITSER

### »Odin og Roeskilde« i hård valuta.

Interessen for billedværket »Odin og Roeskilde« går langt ud over vort lille lands grænser. Selv fra Amerika er indgået flere bestillinger. Den sidste bestilling derfra var tilmed kædet sammen med en yderst smuk tanke, som gav sig udtryk i hård valuta. Mr. H. Mortensen, Dumont N J, sendte med bestillingen 10 dollars, idet han ønskede, at restbeløbet — når alle udgifter ved betaling og forsendelse af billedværket var dækket — skulle indgå i Lokomotivpersonalets Rekreativfond.

Geografisk hævder vort land sig ikke, thi på grund af dets lidenhed fortaber det sig blandt mange; men ad andre og mange veje udbredes kendskabet til det, og vi vil herfra være så ubeskedne at tro, at også »Odin og Roeskilde« er med i disse bestræbelser.

### Faglige rettigheder krænkes af Columbia.

Både ITF og ICFTU har skarpt protesteret hos Columbias regering mod dennes forfølgelser af jernbanemænd ansat i Stillehavs-området. Til trods for, at deres forbund, Sindicato Ferroviario del Pacifico, er fuldstændig fri for at være mistænkt for politisk styrelse, har den siddende konservative regering skammelig angrebet under skin af en antikommunistisk kampagne. De seneste rapporter fra Columbia viser, at ca. 4000 jernbanemænd indbefattet medlemmer af forbundets centralstyrelse er afskediget som led i den kommunistiske udrensning.

Det protesttelegram, som ITF's generalsekretær, Omer Becu, sendte til Columbias regering, lyder som følger:

»På 6 mill. transportarbejders vegne i 50 forskellige lande protesterer jeg energisk mod masseafskedigelsesne af jernbanemænd og krænkelsen af de faglige rettigheder. Jeg appellerer kraftigt til retfærdigheden ved beskyttelse af de faglige principper og om befrielse af de forfulgte arbejdere.«

De formildende omstændigheder, som Underretten lagde til grund for frifindelsesdommen, skulle efter vor opfattelse have kunnet være anerkendt af alle. Selv om lokomotivføreren ikke har overholdt sikkerhedsreglementets bestemmelser, hvilket hverken kan eller skal benægtes, er det kun teoretisk fastslået, at ulykken kunne være afværget, såfremt hastigheden og brugen af fløjten havde været i overensstemmelse med reglementet. Men forud for det skæbnesvangre øjeblik var der sket andre tilsidesættelser af de retningslinier, der er givet for at beskytte banetjenestens folk. Særtogsanmeldelsen var allerede udsendt den 19. december og selv om toget ikke var signaliseret, havde lokomotivføreren grund til at formode, at kolonnens folk var underrettet om togets plan gennem det lovbeftalede opslag i det særlige skab, som findes på samtlige stationer.

Men allerede her svigter et af de mange led, der skal være inaktive for at en beskyttelsesregel kan være effektiv. Den fungerende tjenestemand på Guldager station, hvorfra baneformanden kørte ud, havde overset, at der på forsiden af særtogsanmeldelsen stod »vend«, og dette til trods for, at ordet var understreget med rødt. Tog 8315 stod på anmeldelsens bagside og blev således ikke bekendtgjort for de rette vedkommende, skønt anmeldelsen var på stationen i dagene fra den 19. til den 24. december. Først den sidstnævnte dato bliver stationens chef opmærksom på, at særtog vil komme, idet han ved nitiden om morgenen telefonisk modtog meddelelsen herom fra Varde station. Under denne telefonsamtale har tog 8315 endnu ikke fået afgangssignal fra Varde, men til trods herfor nævner stationsmesteren ikke overfor den telefonerende fra Varde, at baneformand Nielsen befinder sig ude på strækningen, skønt stationsmesteren var bekendt med, at baneformanden var kørt ud, og skønt han er ubekendt med særtogets tillysning og derfor må være klar over, at tilsvarende er gældende for det øvrige personale på stationen og indenfor banekolonnen. Den dybere årsag til opringningen fra Varde til Guldager skyldtes, at førstnævnte station fra Sig station ad telefonisk vej var blevet gjort opmærksom på, at særtog 8315 ikke var signaliseret på forskriftsmæssig måde ved påsætning af særtogsmærker på bagenden af det ordinære tog 342. Lokomotivfører Rohde havde med andre ord allerede befaret andre strækninger, hvor denne signalisering ikke havde fundet sted, men hvor banetjenestens personale var underrettet om hans tog gennem opslag i særtogsskabene.

Disse enkeltheder og realiteter er ikke fremhævet for at frigøre lokomotivfører Rohde for hans ansvar, men blot for at tilkendegive, at man må betragte sikkerhedsreglementet som en helhed og de i denne forbindelse opsatte bestemmelser for beskyttelse af personalet. Når man er det første eller et af de mellemliggende led, kan man stadig skubbe ansvaret videre til den næste forbindelse, men når man er det sidste led, gør det samme sig ikke gældende. Lokomotivfører Rohde har heller ikke ønsket dette, men taget ansvaret og følgerne heraf.

Det er trods alt menneskeligt at fejle, og med alle de fejl, der er begået i forbindelse med den ulykkelige hændelse juleaftensdag 1951, er det vist trods alt rigtigt, at Underretten anlagde menneskelige betragtninger i sin frifindelsesdom.

Det rammer os alle hårdt, når en i den store »jernbanefamilie« sætter livet til under udøvelsen af sin gerning, og vi ved, at banetjenesten mister mange af sine folk på denne måde, og at stations-tjenestens personale ligeledes arbejder, hvor faren den er størst. Vi lokomotivmænd, der betjener trækraften, er som regel direkte eller indirekte impliceret, når en af de triste ulykker indtræffer, og vi skal til enhver tid tage vort ansvar og stå til regnskab for vore handlinger, men håber til gengæld så også at møde menneskelig forståelse hos dem, der skulle have de største forudsætninger for at bedømme vort arbejde.

# Skal tjenestemændene have folkepension?

Spørgsmålet om, hvordan vi skal forsørge vore gamle, er sat på den politiske dagsorden. Først nedsatte man en folkeforsikringskommission, og nu har socialdemokratiet foreslået en overgang til en almindelig folkepensionering. Hvad er baggrunden for disse ønsker om at ændre vor aldersrentelovgivning, og hvorledes vil eventuelle ændringer berøre tjenestemændenes pensionsforhold?

Det første spørgsmål er lettere at besvare end det andet, og lad os derfor begynde med det. Tre forhold kan her fremdrages. Antallet af gamle har i de sidste ti år været stadig stigende både målt i tusinder og i forhold til den samlede befolkning, og stigningen vil efter alt at dømme blive endnu stærkere i de kommende år. I 1921 var 7 pct. af befolkningen over 65 år, i dag er procenten 9, og i 1980 vil den efter alt at dømme være henimod 15. I dag har vi 400.000 gamle, men om 30 år over 700.000, vel at mærke under forudsætning af uforandret dødelighed. Fortsætter de lægevidenskabelige fremskridt, og ser vi bort fra eventuelle resultater af de krigstekniske fremskridt, vil tallet måske endog blive større.

Der vil altså blive brug for en stigende produktion blot for at opretholde en uforandret levestandard for hele befolkningen, og det ville være ønskeligt, om de gamle også kunne deltage i anstrengelserne herfor, særlig hvis vi, som det er sagt, ikke skal nøjes med at lægge år til livet, men også give liv til årene. Den nuværende aldersrenteordning opfordrer imidlertid ikke i særlig grad de gamle til at fortsætte med at erhverve indtægt op over aldersgrænsen. Så snart indtægten blot antager et noget større omfang — over ca. 1000 kr. — forsvinder interessen, fordi aldersrenten kraftigt reduceres i takt med indtægtens stigning. Reglerne herfor er lempet, og i dag har 85 pct. af de gamle ret til aldersrente, omend ofte af nedsat størrelse, medens kun 54 pct. udnytter denne ret. Efterhånden som reglerne bliver mere kendt, vil den sidste procent stige, og lempet vil reglerne yderligere, vil begge procenter gå i vejret, og vi nærmer os det, der ligger i ordet »folke«, at alle får ret til en alderspension.

Endelig er der i øjeblikket stærk utilfredshed eller i hvert fald nogen spænding, der givetvis vil øges år for år, imellem de forskellige grupper af gamle. Aldersrentemodtagerne synes, at de får for lidt, selvom deres rente er pristalsreguleret, set i forhold til de offentligt pensionerede, og de gamle, der på egen hånd igennem private pensionsforsikringer eller på anden måde har prøvet at sikre deres alderdom, er med rette stærkt utilfredse over deres forringede vilkår på grund af de stærke prisstigninger og den urimelige beskatning af deres bidrag til egen pensionering. De kræver en tilsvarende sikring mod prisstigningerne som de to andre grupper, og aldersrentemodtagerne spørger, hvorfor aldersrenten skal være så meget mindre end de offentlige pensioner. Svaret er, at disse er betalt af de offentligt pensionerede selv, er ikke slående i dag, hvor

Hypothekbankdirektør, fhv. finansminister *Viggo Kampmann*, har efter Dansk Toldtidendes anmodning redegjort for forslaget om almindelig folkepension og specielt for nogle af de problemer, som i så fald vil opstå i forbindelse med tjenestemændenes pensionsordning.

det offentlige betaler en så stor del af den offentlige pension, og det andet og måske mere slående svar, at den offentligt pensionerede i perioder har måttet betale igennem en lavere løn, vinder heller ikke megen forståelse.

Den gamle tanke om at løse problemet ved en folkeforsikring, hvor alle gennem præmier sikrer deres alderdom, er derfor atter taget op til overvejelse, men vistnok forladt af de fleste i dag. Årsagerne hertil er mange. Det ville blot med et årligt rentebeløb på 2000 kr. kræve en fondsdannelse på et så uoverskueligt beløb som 20 milliarder kr., og det samtidig med at man skulle forsørge de gamle, der ikke har nået at indbetale præmier. En sådan præmiefinansieret pension ville tilmed heller ikke være sikret mod prisstigninger, og endelig vil byrden blive stor og i mange tilfælde uoverkommelig for de mindre indtægter, der jo ikke altid selv er skyld i den ringe indtægt. Sygdom og arbejdsløshed er jo sjældent selvforskyldt.

Men er en folkepensionering, der også vil give alle gamle en pension, da ikke også uoverkommelig; selvom staten betaler, skal pengene jo komme et sted fra, og det blive i sidste instans fra skatteyderne. Hertil kan svares, at forsørgelsen af de gamle altid må ske ud af årets produktion, og at denne forsørgerbyrde bliver mindre jo større produktionen er, og større jo mere man vil give de gamle. En pludselig overgang til en folkepensionering vil dog sikkert være meget vanskelig og ikke særlig hensigtsmæssig, da mange allerede har indrettet sig med en fremtidig pensionering for øje og derfor får dobbelt byrde, hvis de samtidig skal yde mere til en almindelig folkepension.

Vi står da overfor det dilemma, at nødvendigheden af en ændring til en folkepension vil blive mere og mere påtrængende, men vanskeligere og vanskeligere at foretage jo flere gamle, der bliver. Hertil kommer, at vi mere og mere vil blive tvunget over i retning af en folkepension, ved at flere og flere får ret til aldersrente. Løsningen må være nu at begynde en gradvis overgang til en fuldstændig folkepension, der i løbet af en generation kan afløse aldersrenten.

Det socialdemokratiske forslag bygger på følgende hovedtanker. Man begynder med en ensartet ydelse til de gamle på f. eks. 300 kr. om året. Herved vil aldersrentemodtagerne få en tiltrængt forbedring af deres kår, og andre gamle en ligeså tiltrængt opmuntring for tidligere begået uret. Efter et par års forløb øges beløbet, men nu aftrappes aldersrenten samtidig, dog ikke med hele beløbet, og således fortsætter man hvert andet år, indtil man i løbet af 30 år er nået derhen, at alle får den samme folkepension, og aldersrenten er forsvundet. De, der nu er under 35 år, ved da, hvad de vil få og kan tage hensyn hertil ved indretningen af deres egen pensionsordning, og de noget ældre kan på samme måde tage bestik af situationen.

Det er tanken, at pensionen skal være uafhængig af bopælen og indtægtens størrelse og iøvrigt stå i et vist

forhold til den gennemsnitlige indtægt i samfundet, så den både bliver pristalsreguleret og afpasses efter stigningen i den samlede produktion. Herved bliver der et bånd imellem bæregrundlag og ydelse. Ved den successive overgang til folkepensionen opnår man endelig at få udgiftsstigningen fordelt over en længere årrække, og forhåbentlig, at den kan finansieres over en produktionsstigning, hvortil overgangen til folkepensionen skulle bidrage. Dette er iøvrigt en bærende idé i forslaget, at udgiften i alle tilfælde vil komme, men at den bliver lettere at bære, hvis man går over til folkepensioneringen, end hvis man venter, og man derfor må gå den negative vej og forringe det stigende antal gamles levevilkår. Spørgsmålet er ikke, om vi har råd til en folkepensionering, men om vi har råd til at lade være med at påbegynde en sådan.

Men hvordan vil tjenestemændenes pensionsforhold blive berørt, hvis man tager det afgørende skridt og vælger folkepensioneringen? Lad os først tænke på forholdene, hvor folkepensioneringen er fuldstændig gennemført, selvom denne situation kun interesserer de yngste tjenestemænd, eller dem, der endnu ikke er blevet tjenestemænd. En tjenestemand vil til den tid ligesom alle andre borgere, når han når pensionsalderen, få sin folkepension. Derudover vil han have den pension, som han selv har skaffet sig enten ved egne indbetalinger eller tillige ved offentlige bidrag i det omfang, der er opnået enighed herom, men denne tillægspension vil kun svare til de faktisk indbetalte beløb fra ham selv og den offentlige arbejdsgiver. Folkepensionen vil være pristals- og produktionsreguleret, men tillægspensionen vil være undergivet samme vilkår som andre private pensionsordninger. Dette må naturligvis samtidig betyde, at hans lønningsvilkår må svare til vilkårene på arbejdsmarkedet iøvrigt, hvad som bekendt ikke for alle tjenestemænd er tilfældet i øjeblikket. Kun herved vil fuldstændig ligestilling være opnået både på pensions- og lønområdet.

Mere kompliceret er problemerne vedrørende overgangstiden, og de følgende betragtninger må tages som foreløbige og uforbindende og har kun til formål at pege på nogle af de vigtigste problemer, der vil opstå. For det første må det være givet, at de nuværende offentlige pensionisters erhvervede pensionsrettigheder ikke vil kunne berøres af en begyndende folkepensionering. Men skal de offentlige pensionister da tillige have den ganske vist i begyndelsen lave folkepension, vil mange sikkert spørge. Dette må sikkert afhænge af, hvordan man fremover vil pristalsregulere pensionerne. Det kan jo ikke være meningen, at de offentlige pensionisters forhold skulle forringes, tværtom ville en vis forbedring vel være rimelig, og måske kunne man analogt med aldersrentenyderne give folkepensionen mod en mindre aftrapning i den regulerede del af den offentlige pension.

Heller ikke de nuværende tjenestemænds ansættelsesvilkår med hensyn til pension skulle kunne ændres som følge af en overgang til folkepension, og det vil jo heller ikke være rimeligt, så længe folkepensionen er ufuldstændig. Men efterhånden som de nuværende tjenestemænd bliver pensionister, melder samme problem sig som for de nuværende pensionister: om de skal have del i folkepensionen? Og problemet bliver jo ikke mindre af, at folkepensionen efterhånden bliver større og større. Såvidt jeg kan skønne, må dette spørgsmål finde

sin løsning i forbindelse med kommende drøftelser af tjenestemændenes pensionsbidrag. I jo højere grad tjenestemændene selv bidrager til deres pension, vil de have ret til både denne og til folkepensionen, som der jo skal bidrages til over skatterne, og jo mere vil forholdet komme til at svare til den ovenfor nævnte ordning efter folkepensionens fudstændige indførelse.

For nye tjenestemænd stiller forholdet sig igen mere enkelt, idet deres løn og pensionsbidrag må indrettes med henblik på, at folkepensionen er fuldstændig gennemført den dag, de skal være pensionister. I overgangsperioden kan man altså komme ud for to løngrupper, hvilket vil volde store ulemper, som måske vil kunne undgås, hvis man indretter lønssystemet efter de nye forhold, og giver fradrag for dem, der vil bevare den gamle pensionsret, medmindre man vil gå så radikalt til værks at kapitalisere denne ret på et vist tidspunkt og gå helt over til det nye system for alle tjenestemænd.

Enkepensionsretten må naturligvis ikke glemmes, men spørgsmålet skal ikke berøres her, da der endnu ikke er klarhed over, hvorledes det offentlige vil søge udformet en almindelig enkepensionsordning.

Mange tjenestemænd vil sikkert sige, at det var bedre ikke at røre ved alle disse ting, enten ved slet ikke at lave en folkepension eller i hvert fald at holde tjenestemændene udenfor. Det sidste skulle ikke være helt umuligt, men tjenestemændene vil da komme til at bidrage både til egen pension og til folkepensionen og det uden at få den sidste, eller kravene om fuld betaling af egenpensionen vil blive rejst, og det vil lønningerne ikke kunne bære.

Endelig vil mange med ængstelse se på den ændring af tjenestemandsbegrebet, som pensionsretlig ligestilling af hele befolkningen vil betyde, men der vil også kunne peges på store fordele herved, såsom langt større bevægelsesmuligheder for tjenestemændene.

Lad det til slut være sagt, at en folkepensionering jo ikke foreslås indført for at genere tjenestemændene eller for at forringe disses økonomiske vilkår. Vi er gået fra fattighjælp til alderdomsunderstøttelse og videre til aldersrenten. Folkepensionen vil være en naturlig slutsten på denne sociale udvikling. Samtidig skulle det være muligt at sikre tjenestemændene sådanne lønvilkår, at de på lige fod med den øvrige befolkning kan skaffe sig en betrygget alderdom.

## Jernbaneskolens plan

*Instruktion til motoruddannelse:* 13.—16. januar.

*Instruktion til motoruddannelse i Aarhus:* 23.—26. februar.

*Motorkursus:* 17. februar—21. marts med eksamen 23.—24. marts.

*Motorkursus i Aarhus:* 13. april—18. maj med eksamen 19.—20. maj.

*Lokomotivfyrbøderkursus:*

5. januar—26. februar med eksamen 27. februar—2. marts.

3.—28. marts og 9. april—6. maj med eksamen 7.—9. maj.

*Lokomotivfyrbøderkursus i Aarhus:* 16. januar—10. marts med eksamen 11.—13. marts.

## Europæiske 1D2- og 2C2-lokomotiver

Af C. E. Andersen.

I sidste nummer af DLT for 20. januar 1953, hefte 2, side 17—20 = teknisk side 5—8, anstillede civilingeniør V. E. Lundsfryd sammenlignende betragtninger over damplokomotiver, diesellokomotiver og elektriske lokomotiver som drivkraft for fremtidens tog på Fugleflugtlinien, specielt på strækningen mellem København og Rødbyhavn.

Skønt sammenligningerne faldt ud til fordel for de elektriske lokomotiver, viste den dog, at man kunne opnå særdeles gode resultater ved anvendelse af damplokomotiver.

Den foreslåede damptogdrift skulle baseres på damplokomotiver, vejende ca. 130 t, d. v. s. omkring halvanden gange så meget som DSB's E-lokomotiver, og tilhørende en ganske ny og for os meget fremmedartet type. Ingeniør Lundsfryd's skitsetegning til et Fugleflugtlinielokomotiv repræsenterende en ideal-type, der ikke prægedes af bestræbelser for at gøre den så enkel og lille og billig som muligt, men derimod for at gøre den så god og hurtig og sikker som muligt.

Det pågældende lokomotiv skulle være 1D2-koblet og skulle have Krauss-Helmholtz-stel fortil, så det ville få omtrent samme køreegenskaber som et 2C2-koblet lokomotiv.

Det kan i denne sammenhæng indskydes, at ingeniør Lundsfryd også interesserede sig for at bruge et 2C2-koblet lokomotiv med booster, og som i det store og hele svarede til det 1D2-lokomotiv, han viste tegning til.

Det er ikke min tanke her at komme ind på sammenligninger mellem disse lokomotiver, endstige at drage sammenligninger også mellem diesellokomotiver og elektriske lokomotiver. Men da de uvilkårligt henleder associationerne på de lignende damplokomotiver — navnlig dem med samme koblingsform — der allerede eksisterer og bruges i det nærmeste udland, og fremfor alt dem, der uden videre kan køre på danske jernbaner, specielt naturligvis strækningen mellem København og Gedser eller Rødby.

1D2-lokomotiverne fremkom først i USA. Det var allerede i 1925. Siden er de blevet meget udbredt derovre og har forøvrigt udviklet sig til 1E2-typen, der også er blevet almindelig. Men i Europa, i alt fald Europa vest for jerntæppet, er de sjældne — idet vi her ser bort fra tenderlokomotiver med sådan kobling.

1D2-lokomotiverne bruges imidlertid i vort broderland Norge. Her konstruerede man i midten af trediveerne denne lokomotivtype til fremføring af de tunge ekspres- og godstog på Dovrebanen, hvoraf navnet »Dovregubbene«. De 3 første maskiner blev færdige i 1936. Senere bestiltes 2 i Tyskland og desuden 2 i Norge, samt under krigen yderligere 7 i Tyskland og 4 i Norge, således at det samlede antal formentlig er 18. De vejer alle omkring 100 t og er dermed de sværeste damplokomotiver i de skandinaviske lande, idet selv de finske 2C1-lokomotiver vejer væsentlig mindre. Drivakseltrykket er imidlertid kun 15½—16 t. Det er 4-cylindrede compound-lokomotiver. Booster var oprindelig påtænkt og muligvis prøvet på et af dem. Drivhjulsdiametren er kun 153 cm. De kan trække og accelerere godt og køre hurtigt gennem kurver, takket være Krauss-Helmholtz-stellet fortil. Men maksimalhastigheden er ikke ret stor. På det europæiske kontinent ville man kalde dem blandetogslokomotiver eller godstogslokomotiver. — De ville på ingen måde være egnede til fremføring af de hurtige internationale tog på Fugleflugtlinien.

Den første europæiske lokomotivtype med 1D2-kobling byggedes i Østrig allerede i 1929. Det drejer sig om rigtige eksprestogslokomotiver. Drivhjulsdiametren er 194 cm. Og de har præsteret hastigheder helt op til 155 km i timen ved prøvekursler. Af de første to maskiner var den ene tocylindret og den anden trecylindret, ligeledes med enkeltexpansion. Da man i 1931 byggede 6 maskiner til, valgte man af driftsøko-

nomiske grunde at udføre dem med to cylindre. I 1936 byggedes atter 6 maskiner Vægten var oprindelig for den tocylindrede version 118,0 t, men steg til 123,0 t. De nyeste maskiner har skorsten, dome osv. forenet ved en fælles beklædning, der strækker sig strømlinieførmigt i hele kedlens længde. Lokomotiverne er forøvrigt meget høje, 4,65 m, og kan derfor ikke køre på danske baner.

Denne meget vellykkede lokomotivtype blev fra 1937 efterbygget i næsten uforandret skikkelse i Rumænien. Her blev den ligefrem til en standardtype. Der byggedes i det mindste 79 stykker, muligvis endda langt flere i løbet af de senere år.

Under indtryk af de gode erfaringer, man opnåede med typen i Østrig, konstruerede man i 1933 i Tjekkiet 3 lokomotiver med samme art kobling. Her valgte man dog den trecylindrede udformning. Drivhjulsdiametren blev 1,83 m. De tjeckiske maskiners vægt blev kun 107,6 t. Omtrent samtidig byggede man også nogle 2D1-maskiner til sammenligning. Og senere har man bygget disse i lidt forskellige udformninger som en standardtype.

I Rusland begyndte man i 1933 at bygge 1D2-lokomotiver. De ligner amerikanske lokomotiver, men har dog ligesom formentlig alle europæiske lokomotiver med denne kobling Krauss-Helmholtz-stel. Det er tocylindrede maskiner med 1,85 m drivhjulsdiameter. De bruges til svær persontogstrafik og eksprestog og er blevet til standardtypen for sådan tjeneste, idet de siden er blevet bygget i meget stort antal. — Det er meget store maskiner, godt 4,8 m høje og langt bredere end lokomotiverne vest for jerntæppet. Vægten er 128,6 t; drivakseltrykket er 20 t. — Typen betegnes ved bogstaverne I. S., hvilket er en forkortelse af navnet Joseph Stalin.

Siden 1941 er der seriebygget en lignende maskine med 1,60 m drivhjulsdiameter, 23 t drivakseltryk og 143,2 t totalvægt. Det er altså en godstogsmaskine. Typen kaldes L. K.

Også i Frankrig har man interesseret sig for 1D2-koblingen. Det franske standardiseringsprogram for nye damplokomotivtyper, der opstil-

ledes allerede før krigen, men stadig ikke er blevet realiseret, omfattede fire nye typer, hvoraf den ene skulle være 1D2-koblet, vistnok forsynet med booster. Det drejer sig om en persontogs- og fjerngodstogsmaskine med 1,65 m drivhjulsdiameter. Man kunne dog vente store kørehastigheder af den, når man betænker, hvad de franske tre-fire-cylindrede lokomotiver med sådan hjuldiameter kan præstere.

Da krigen brød ud, var man i Tyskland i færd med at konstruere to turbinelokomotiver med 1D2-kobling. De byggedes af Krupp i Essen, men blev ødelagt ved et bombardement. Dette er meget sørgeligt, fordi man stillede meget store forventninger til dem.

Rygtet lyder nu, at de vesttyske forbundsbaner er meget interesseret i at udvikle et turbinelokomotiv med fire drevne aksler, dels fordi standardtypen 01 har lidt for ringe adhæsiønsvægt og desuden for ringe hestekraft til hurtig acceleration og fremføring af de store internationale tog, man nu kører med, dels måske også fordi de tager for hårdt på bærerne ved meget store hastigheder. Det er ikke givet, at man vælger 1D2-koblingen for det nye turbinelokomotiv. Thi Krupp arbejdede under krigen også på en anden og nyere turbinelokomotivkonstruktion. Trods en beregnet vægt på vistnok lidt over 120 t skulle den have 6

aksler ialt, deraf som sagt 4 drivaksler; disse skulle så have enkeltakseltræk.

Med nutidens meget høje kulpriser er turbinelokomotiver blevet så aktuelle som ingensinde tidligere. Derfor må en eventuel ny tysk turbinelokomotivkonstruktion imødeses med allerstørste interesse, også fra dansk side. Kommer den virkelig, så er det vel ikke blot muligt, men også sandsynligt, at man vil prøve den eller ligefrem indsætte den på Fugleflugtliniens tyske del. — Da turbinelokomotiver ikke har brug for så store drivhjul som stempellokomotiver, kan man måske vente, at det nye lokomotiv bliver så lavt i det hele taget, at det bliver muligt også at prøve det på den danske del af Fugleflugtlinien.

Det kunne i denne forbindelse være af interesse at betragte de europæiske 2D1-lokomotiver, fordi de er sidestykker til 1D2-lokomotiverne. Det ville være højst interessant at undersøge deres anvendelighed og præstationsevne på den danske del af Fugleflugtlinien.

2D1-lokomotiver bruges som sagt i Tjcechoslovakiet og Polen, samt Spanien, her endda mange typer, deriblandt den sværeste i Europa, som vejer 133,0 t. I Frankrig er 2D1-lokomotiverne meget almindelige til den svære hurtigtogstrafik over lange strækninger, hvor de kan opretholde maksimalhastigheden næ-

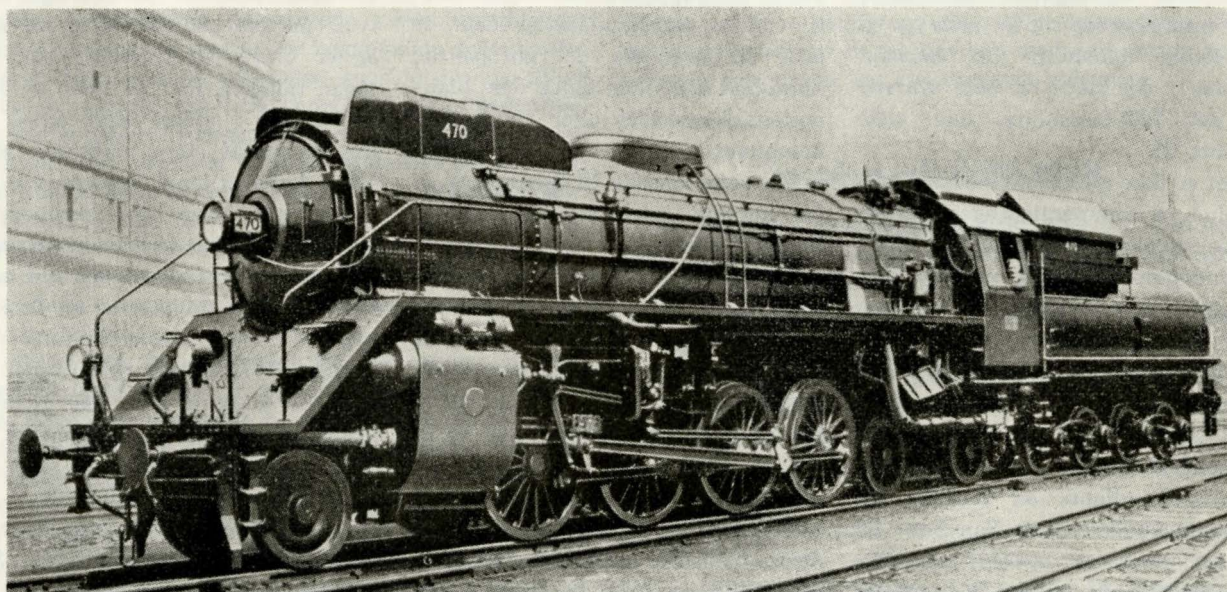
sten uafbrudt og desuden accelerere hurtigt. Selv til Nordbanens hurtigste tog har man indført disse lokomotiver i den allernyeste tid. Det drejer sig om den nyeste version, 241-P — en meget kraftig maskine, der vejer 131,4 t. — Det ville være meget interessant at se lidt nærmere på den og undersøge dens brugbarhed på den danske del af Fugleflugtlinien og dens præstationsevne her og dens driftsøkonomi. — Men det ville føre for vidt her.

Lad os derimod se lidt på de europæiske 2C2-lokomotiv-typer. — Jfr. iøvrigt artiklen i DLT for 5. juni 1952, hefte 11, side 137—139 = teknisk side 33—35.

Bedst kendt herhjemme er vel de tyske 05-lokomotiver, om hvilke det skønnes overflødigt at skrive noget, bortset fra at minde om, at det tredje og sidste af dem, der oprindeligt var baglænskørende og kulstøvfyrer, under krigen blev ombygget og vendt om og ikke længere er strømliniebeklædt. Det ligner nu et ældre 01- eller 03-lokomotiv, selv om det har en ekstra løbeaksel og større drivhjul. —

Det må vel anses for sandsynligt, at man en skønne dag prøver og måske ligefrem indsætter alle de tre ombyggede 05-lokomotiv i den regelmæssige trafik på den tyske del af Fugleflugtlinien, når denne en gang bliver til virkelighed.

De pågældende lokomotiver er for



Norsk 1D2-lokomotiv — „Dovreklubben“.

høje til at kunne køre på danske strækninger. Maksimalhøjden er 4,55 m, men kun over skorstenen, hvis højde nok kunne reduceres, hvorfor det ikke er umuligt at færgede dem over Femernbælt og prøvekøre dem mellem Rødbyhavn og København.

I og for sig lyder denne tanke helt fantastisk. De pågældende lokomotiver er jo konstrueret for en hastighed af 175 km i timen og har ved forsøgskørsler præsteret hastigheder helt op over 200 km i timen.

Da drivhjulene er meget store, 2,30 m i diameter, er de meget tunge. Derfor må man tro, at banerne vil lide hårdt under denne store uaf-fjedrede vægt, hvis skinnestøddene passeres med hastigheder omkring 50 m pr. sekund.

I Ungarn har man nu indført 2C2-lokomotiver, formodentlig fordi størstedelen af Ungarn er lige så fladt som Lolland. Det er noget lettere lokomotiver, vejende omkring 97,6 t, med 16 t drivakseltryk og 2,0 m drivhjulsdiameter.

I Rusland findes der nu ikke mindre end tre meget forskellige typer 2C2-lokomotiver. Den nyeste har næsten lige så store drivhjul som de tyske 05 og opgives at være kon-

strueret for en maksimalhastighed af 180 km i timen!!!

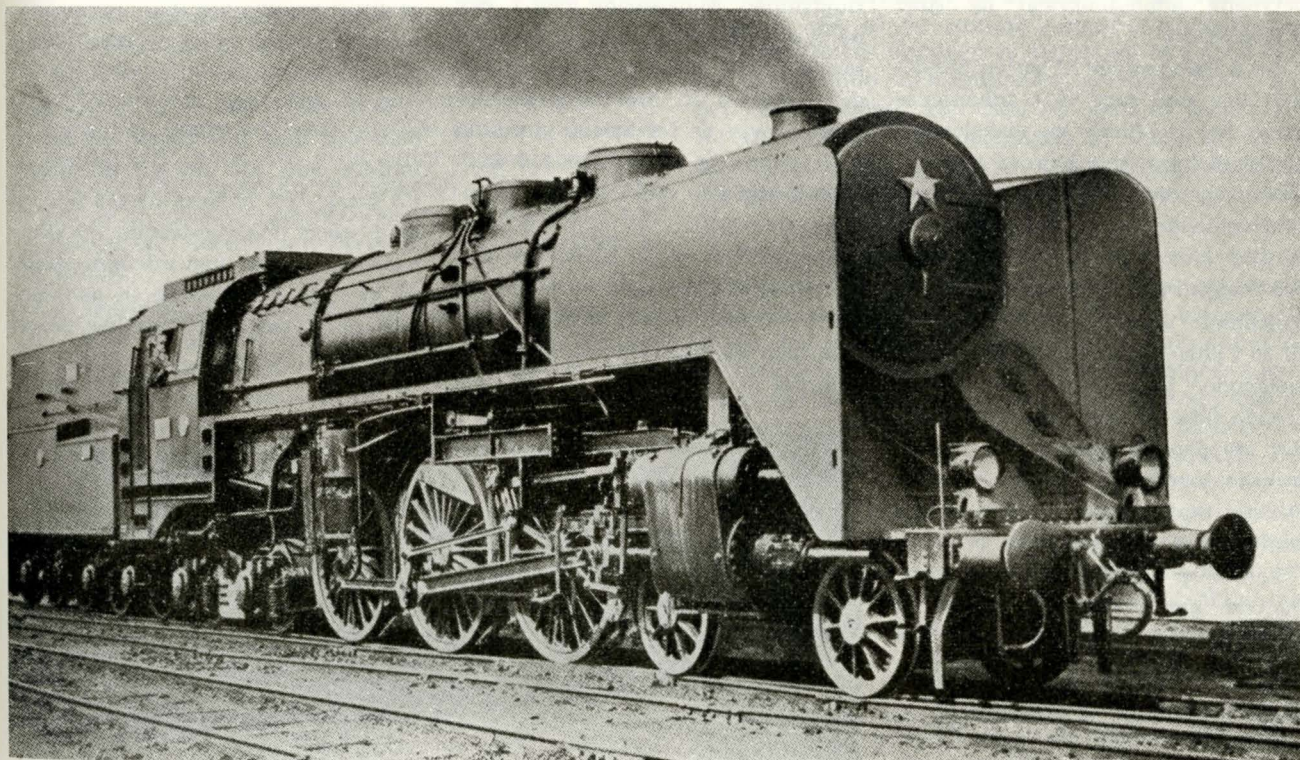
I England byggedes allerede i 1930 et 2C2-koblet lokomotiv. Det havde vandrørskedel og en ejendommelig strømliniebeklædning, men ombyggedes i 1937, så det kom til at ligne et standardlokomotiv, lige bortset fra koblingsformen.

Man ville uvilkårligt vente, at de allerførste 2C2-lokomotiver var bygget i USA, fordi der her findes en mangfoldighed af sådanne typer lokomotiver og udformet på forskellige måder på hvert jernbaneselskab. Men 2C2-typen dukkede vist først op i USA i 1925 (Wabash Railroad). Og de allerførste 2C2-lokomotiver byggedes i Europa allerede i 1910 i Frankrig. Det var Nordbaneselskabet, der da konstruerede to, lidt forskellige 2C2-lokomotiver. Det var højst imponerende lokomotiver efter den tids forhold, men unødvendig store lokomotiver, idet vægten (for det enes vedkommende) var 102,0 t, hvorfor man nøjedes med at bygge 2C1-lokomotiver.

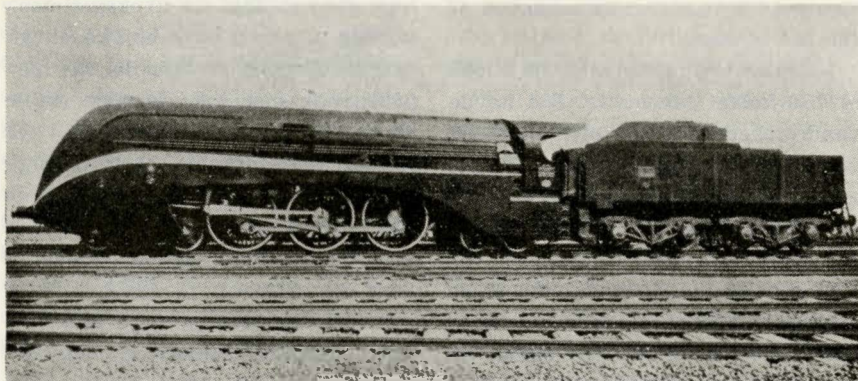
I slutningen af 1930-erne interesserede man sig i Frankrig for en hel række 2C2-koblede lokomotivkonstruktioner. Det var speciallokomo-

tiver af forskellig art til eksperimentbrug. Et skulle have højt kedeltryk og tripleekspansion. Et andet, der blev påbegyndt, men ikke færdigt, skulle have turbine-enkeltakseltræk. Et tredje, der virkelig blev færdigt, havde også enkeltakseltræk, men blev drevet af et par trecylindrede små dampmotorer på hver side af hver drivaksel.

I 1939 bestiltes en serie 2C2-koblede standardlokomotiver, dog lidt forskellige, idet de 4 skulle have fire cylindre og compoundekspansion, medens de andre 4 skulle have tre cylindre og enkeltekspansion ligesom de tyske 05-lokomotiver. I modsætning til disse valgte man at nøjes med 2,00 m drivhjulsdiameter, men konstruerede dem for 22 t drivakseltryk i stedet for 18—19 t. — De 7 lokomotiver af serien blev færdige 1941 eller snart efter. — Et af de trecylindrede lokomotiver skulle ifølge en lidt senere vedtaget plan udstyres med en Ljungstrømturbine. Da denne plan p. gr. af krigen ikke kunne realiseres, færdigbyggedes lokomotivet først i 1949, og nu som et firecylindret compoundlokomotiv, indebærende en række forbedringer i forhold til de serie-



Ungarsk 2C2-lokomotiv.



Fransk 2C2-lokomotiv.

byggede færdige lokomotiver, som man i mellemtiden havde fået gennemprøvet. Medens de 3 enkelt-ekspansionslokomotiver, der betegnedes 232-R, vejer 125,3 t, og de 4 oprindelige compoundlokomotiver, der betegnedes 232-S, vejer 131,0 t, vejer det sidste lokomotiv, kaldet 232-U, 133,0 t.

Det tidligere nævnte franske standardiseringsprogram for nye damplokomotivtyper, indbefatter en 2C2-koblet maskine, som utvivlsomt vil komme til at ligne de ovennævnte meget. Men måske hindrer elektrificeringen planens gennemførelse. Denne maskine vil dog blive sværere, og den vil navnlig få meget betydelig adhæsiionsvægt og stort drivakseltryk.

De 8 lokomotiver af serien 232-R-S-U har som sagt 66 t adhæsiionsvægt. Da der findes en toakset bogie såvel foran som bagved drivakselnerne, og da totalvægten ikke er overvældende stor, vil det formodentlig ikke være vanskeligt at ændre vægtfordelingen sådan, at det maksimale akseltryk kan reduceres til 20 t eller måske 20½ t. Da de pågældende lokomotivers højde og bredde ikke er større end almindeligt for danske lokomotiver, må de franske lokomotiver kunne køre på Danske Statsbaner, blot der bygges nogle større drejeskiver.

Lad os se lidt på, hvad disse lokomotiver har præsteret i Frankrig. Disse franske lokomotiver har ved mange lejligheder opvist præstationer, der er ret imponerende. Eksempelvis kan nævnes, at et af 232-S-lokomotiverne blev prøvekørt og nøje kontrolleret den 24. oktbr. 1941.

Med en togvægt på 710 t efter tenderen nåede det efter en standsning ved Laumes en hastighed af 100 km i timen efter 7 km kørsel og på 7½ minut. Efter 12 minutters forløb og 15 km kørsel var hastigheden trods 12 ‰ stigning her og 4 ‰ i middel steget til 118 km i timen. Lokomotivet udviklede da 3100 hk ved trækrogeren. Hertil ville svare 3500 hk ved trækrogeren, hvis hastigheden af toget havde været konstant og bane-strækningen jævn.

Den nye 232-U maskine har opvist endnu mere fantastiske præstationer.

Man kunne da fristes til at ønske en lille serie af sådanne lokomotiver til brug på den danske del af Fugleflugtslinien, samkørende med f. eks. de tyske 05-lokomotiver på den tyske del, idet disse jo ikke længere er påkrævet til Hamborg—Berlintogene, hvor de før krigen gjorde så god service og kørte med 119 km/t rejsehastighed som køreplansgenemsnit.

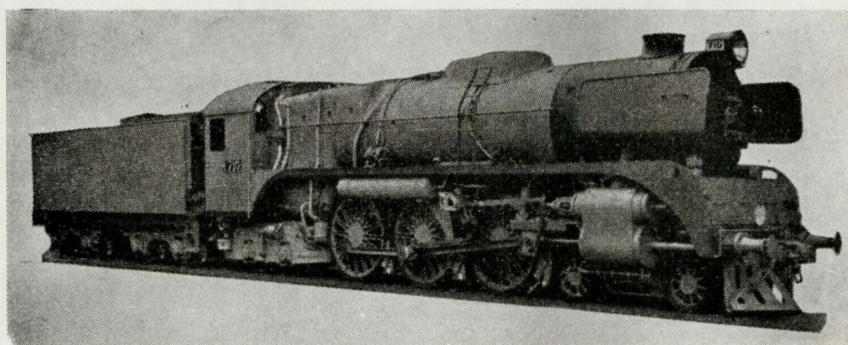
Spørgsmålet er da allerførst: Har vi råd til at købe sådanne lokomotiver? — Prisen er ikke forf. bekendt; men man må vel formode, at den er omkring en million kr. pr. stk., vel

at mærke, hvis lokomotiverne bygges i Frankrig. Det er nogenlunde det samme, i hvert fald samme størrelsesorden, som det, vi betaler for en Mo-vogn. DSB's standardmotorvogn, hvoraf der alene siden krigen er anskaffet eller bestilt 60 stykker. — Vi skulle da nok kunne få råd til at anskaffe enkelte damplokomotiver af den omtalte type. Næste spørgsmål er så, om vi har råd til at køre med dem. — Dette må først og fremmest afhænge af, hvor mange ture pr. dag man vil bruge, og hvilke tog man vil bruge dem til. Hvis man nøjes med at bruge dem til selve de internationale tog, altså ikke til persontog og godstog i reurfart o. l., så vil vedligeholdelsesomkostningerne vel neppe blive urimelig store.

Da lokomotiverne er compoundlokomotiver og bl. a. derfor meget brændstoføkonomiske i princippet, kan brændstofomkostningerne ikke blive overvældende store i absolut mål og vil utvivlsomt blive langt mindre end nu, hvor togene skal slæbes den lange vej over Sjælland og Fyn og gennem Sønderjylland, før de når den tyske grænse. Da lokomotiverne ikke kræver mere personale end f. eks. en D-maskine eller et lille diesellyntog, kan personaleudgifterne vel heller ikke blive uoverkommelige.

Hvis målet kun er at spare, skal man dog ikke interessere sig for at indføre dem. For det vil til enhver tid være dyrt at køre meget hurtigt med tunge tog, bestående af standardvogne. Men man må også tænke på at byde de rejsende en god service og at reklamere lidt for rejselivet.

(fortsættes).



Tysk 2C2-lokomotiv.



# Hjemmeværnet contra civilforsvaret

Med oprettelsen af bedriftværn ved DSB stilles vi ofte overfor spørgsmålet om denne institutions forhold til hjemmeværnet. Nedenstående artikel fra hjemmeværnsbladet giver svaret herpå.

Selvfølger er overskriften misvisende. Der kan da ikke være tale om et modsætningsforhold mellem de to forsvarsorganisationer. Alle ved jo, at den ene organisation skal supplere den anden! Og dog har redaktionen gang på gang modtaget breve fra læsere blandt hjemmeværnets personel, som udtrykker forbavelse over de indgreb overfor hjemmeværnet, som man mener gøres af forskellige civilforsvarsmyndigheder. Sidst har »Hjemmeværnet« modtaget følgende lille hjertesuk:

Gennem snart 3 år har min kone været mig en udmærket støtte i mit arbejde i hjemmeværnet. Hun er tilsluttet civilforsvaret og Danske Kvinders Beredskab og gør her sin indsats. Da hun kom til mig for at bede om min hjælp ved salg af lodsedler til civilforsvarets landslotteri, fandt jeg dette naturligt, og benyttede så enhver lejlighed til at sælge blandt hjemmeværnsfolk.

I det store og hele gik det godt, men — jeg blev lamslået ved enkelte hånlige afslag, og de udtalelser, der faldt, var omtrent således: »Vor Herre bevare os . . . . Civilforsvaret er hjemmeværnets arge fjende, som modarbejder os direkte«.

Jeg tager mig til hovedet og forstår ikke et muk af det hele — er det sådan . . . . og kan redaktionen give et klart og orienterende svar på spørgsmålet . . . . samarbejde eller ej?

Når spørgsmålet stilles således — samarbejde eller ikke, så er svaret lige så klart — naturligvis samarbejde. Der er et lige så naturligt behov for civilforsvaret som for de væbnede styrker, idet man vel ydermere kan opstille sådanne militære situationer, hvor det ville være meget vanskeligt at forestille sig en kamp videreført, hvis man ikke havde et veludbygget civilforsvar. Spørgsmålet har imidlertid flere sider, hvorfor det er nyttigt at fastslå:

- A. Hjemmeværnet er et bevæbnet korps, hvis formål er at løse rent militære opgaver, hvorfor dets virksomhed er omfattet af Genferkonventionens bestemmelser om krigsførende personel.
- B. Civilforsvaret er et ubevæbnet korps, hvis opgaver er at lindre de skader, en eventuel krigsførelse påfører liv og ejendom, hvorfor dets virksomhed er underlagt bestemmelser for ikke krigsførende i Genferkonventionen.

Dette forhold medfører naturligvis, at der er en grænse for det mulige samarbejde, og følgende punkter kan opstilles for et sådant samarbejdes forskellige sider:

1. Samarbejdets formalia under hensyn til de folkeretslige bestemmelser.
2. Samarbejdets praksis ud fra ønsket om hensigtsmæssig udnyttelse af korpset.

3. Samlægning af opgaverne, hvor særlige forhold gør det nødvendigt, at hjemmeværnet overtager visse civilforsvarsopgaver.

Til det første skal blot fastslås, at der ikke kan være tale om at være tilsluttet mere end een af organisationerne. Man er grundet den afvigende folkeretslige stilling enten hjemmeværnsmand eller civilforsvarsmand.

Med hensyn til den hensigtsmæssige udnyttelse af de to korps kan det være nærliggende at nævne, at ingen hjemmeværnsmand ønsker at stå med hænderne i bukselommerne, hvis et bombardement skulle medføre, at den ejendom, han bor i, eller den virksomhed, han arbejder på, sættes i brand, hvis han på det tidspunkt, det sker, ikke er optaget af at løse sin hjemmeværnsopgave. Det vil være helt i overensstemmelse med hjemmeværnets indstilling, om der i sådanne tilfælde ydes en håndsrækning, når der er mulighed for det. Sådanne situationer kan meget vel tænkes at kunne forekomme på de virksomheder, hvor man både har en bedriftsværns- og en hjemmeværnsafdeling.

Sammenlægning af opgaverne kan være påkrævet på de virksomheder, hvor uforholdsmæssigt store opgaver pålignes et relativt lille personel — eller hvor særligt komplicerede arbejdsvilkår vanskeliggør, at der på alle døgnets tider er et så stort antal beskæftigede til rådighed, at mandskabet kan deles ud på 2 korps. Sådanne forhold kan tænkes i forbindelse med D. S. B. samt andre stats- og kommunale institutioner. Ved sådanne virksomheder kan det derfor være nødvendigt — men også ganske naturligt — at lade vise civilforsvarsopgaver løse af de særlige hjemmeværnsenheder, hvis fornemste opgaver jo netop er at opretholde de pågældende virksomheders normale drift. Når det ikke omvendt kan lade sig gøre at lade civilforsvaret påtage sig løsningen af visse af de til virksomheden knyttede hjemmeværnsopgaver, skyldes det den førnævnte afvigende folkeretslige stilling.

Der er dog endnu en del problemer i forbindelse med det her skitserede, som ikke er ganske afklaret; men det er næppe det, der er årsagen til, at der fra hjemmeværnsfolks side fremkommer de ovenstående nævnte hånlige bemærkninger. Langt mere nærliggende er det, at afvisningen skyldes de småkonflikter, der af og til opstår i forbindelse med rekrutteringen af det frivillige mandskab. Det kunne med andre ord se ud til, at vi havner i en atmosfære af brødnid, jalousie m. v. Dette er dog ikke helt rigtigt. Vel er det en form for brødnid, når man drøfter, om den ene part skal have den eller den befolkningsgruppe; men dog ikke den form for brødnid, der dikteres af ren egoisme. Den stærkt forcerede opbygning af to korps har derimod medført, at man ikke ganske har fået klarlagt, efter hvilke retningslinjer tilgangsarbejdet skulle foregå, hvorfor korpsetnes interesser undertiden er tørnet sammen. Der kan derfor være rimelig grund til at beskæftige sig med et par gene-

relle synspunkter vedrørende forholdet mellem de to parter for disse anliggendes vedkommende.

Det har fra starten været en forudsætning, at hjemmeværnet har en naturlig førstprioritet for så vidt angår rekrutteringen af mandskab. Dette er formuleret således, at det er hver mands ret at deltage i landets forsvar med våben i hånd. Denne fortrinsret må ses i forbindelse med hele forsvarspolitikens målsætning. Danmarks tilslutning til Atlantpagten er dikteret af ønsket om at medvirke til oprettelsen af et så stærkt værn i Vesteuropa, at et angreb umuliggøres. Det er indlysende, at opfyldelsen heraf først og fremmest kræver oprettelsen af de væbnede styrker.

Men selv om hjemmeværnet har fået denne fordel, betyder det ingenlunde, at der ikke kan være tilfælde, hvor en person, siddende i en ganske bestemt stilling, kan være særlig kvalificeret til civilforsvaret. Når dette er tilfældet, vil man da også kunne søge den pågældende frigjort til civilforsvarstjeneste, uanset om den pågældende gør tjeneste i hjemmeværnet. Når småkonflikter er opstået, skyldes det som oftest, at man i travlheden har været for hurtig til at træffe afgørelser lokalt, hvorfor der undertiden er opstået et vist tilspidset forhold mellem organisationerne ude i landet. Men ligesom civilforsvaret ikke kan røre folk, der har meldt sig til hjemmeværnet, uden at der ansøges derom, må vi til gengæld indrømme vor pligt til ikke at foretage rekrutteringsforsøg overfor sådant personel ved forskellige myndigheder, som ifølge deres placering er ganske særlig egnede til civilforsvarstjeneste. I sådanne forhold må vi objektivt meddele vedkommende, hvad det drejer sig om, og kun tage manden, forudsat at han absolut ønsker at kunne deltage i det væbnede forsvar.

Et ganske særligt — og ømtåleligt problem — har det været at få fastsat de til hjemmeværnet overførte årganges forhold. Rundt omkring på virksomhederne har man ladet disse overførte indgå i bedriftsværnene, idet man bl. a. ved en lidt velvillig fortolkning har henholdt sig til den »Vejledning om bedriftsværn«, der er udsendt af civilforsvarsstyrelsen, og hvoraf det kan synes at fremgå, at de pågældende årgange uden videre kan indrulleres i bedriftsværnene. De bemærkninger, man henviser til, er følgende:

Personellet i bedriftsværnet søges tilvejebragt ad frivillig vej, helst inden for virksomhedens varigt beskæftigede personale. Det bør så vidt muligt være personer, der ikke ved mobilisering er pligtig til at give møde ved værnene eller civilforsvarskorpset. Personer, der alene er overført til hjemmeværnet, men ikke har meldt sig til frivillig tjeneste i dette, vil indtil videre næppe blive indkaldt til hjemmeværnet og vil derfor foreløbig kunne gøre tjeneste i bedriftsværnene.

Fortolkningen af denne vejledning hos forskellige lokale civilforsvarsmyndigheder har hidtil medført, at adskillige til hjemmeværnet overførte personer er blevet indrullet i bedriftsværnene, hvilket har medført talrige diskussioner mellem hjemmeværnsledere og civilforsvarsledere. Fra lokale civilforsvarslederens side er det blevet hævdet, at man måtte have ret til at benytte disse folk i ci-

vilforsvaret, indtil de blev indkaldt til tjeneste ved hjemmeværnet. Hertil har hjemmeværnsledere med rette kunnet nævne det uheldige i at ofre en bedriftsværnsuddannelse på folk, som man i en given situation alligevel skulle afgive. Det er derfor fra hjemmeværnets side blevet fastholdt, at man ikke kunne frigive overført personel i andre tilfælde, end hvor det drejede sig om folk i nøglestillinger, der er særligt kvalificeret til anvendelse i civilforsvaret. Om dette forhold er der da også sidste år af forsvarsministeriet i forståelse med indenrigsministeriet udsendt en skrivelse af følgende indhold:

I anledning af, at der fra afdelinger m. fl. er blevet fremsendt ansøgninger fra værnepligtige ved såvel værnene som hjemmeværnet om fritagelse for møde ved en sikringsstyrkes formering eller mobilisering for at kunne forrette tjeneste ved civilforsvaret, skal forsvarsministeriet henlede opmærksomheden på de af forsvarsministeriet udgivne »Midlertidige bestemmelser for fritagelse af visse under civilforsvaret ansatte værnepligtige for møde ved de militære værn ved mobilisering (en sikringsstyrkes formering)«, der er optaget i love og bestemmelser for hæren, mobilisering og ekstraordinær indkaldelse, side 59 a og 59 d.

Det fremgår af disse bestemmelser, at sager om fritagelse for møde ved værnene (hjemmeværnet) fremsendes gennem civilforsvarsmyndighederne til indenrigsministeriet, der foretager indstilling om fritagelse til forsvarsministeriet, og ikke gennem de militære værn (hjemmeværnet).

Da der hos såvel militære som civile forsvarsmyndigheder visse steder i landet synes at herske nogen uklarhed om det militære personels tjenestepligt, skal forsvarsministeriet henlede de militære myndigheders opmærksomhed på § 31 i lov nr. 152 — ¼ 1949 om civilforsvaret (kundgørelse fra hæren B. 22 — 1949), der fastsætter, at personer, hvem der påhviler pligt til at møde ved de militære værn i tilfælde af mobilisering eller forhøjet beredskab indenfor disse, ikke kan anvendes i civilforsvarskorpset eller ved civilforsvarets hjælpetjeneste, uden at der af forsvarsministeren i hvert enkelt tilfælde er truffet bestemmelse om udstedelse af fritagelsesbevis i overensstemmelse med de nævnte midlertidige fritagelsesbestemmelser.

Forsvarsministeriet ønsker i denne forbindelse at præcisere, at nævnte paragraf også omfatter de til hjemmeværnet overførte værnepligtige af hær og søværn fra årgang 1929 og yngre årgange, idet man ønsker at have denne styrke som reserve for de militære værn.

I denne forbindelse henledes opmærksomheden på § 9 i lov nr. 336 — 16. juli 1948 om hjemmeværnets ordning (kundgørelse for hæren B. 19 — 1948 og kundgørelse for søværnet B. 17 — 1948), følger hvilken forsvarrets værnepligtige først ved opnået 50 års lægdsrullealder slettes af rullen.

Når den ved hjemmeværnet værende reserve for de militære værn bliver større, end man vil få brug for, vil forsvarsministeriet tage spørgsmålet om en overførelse af de ældste årgange til civilforsvaret op til overvejelse.

Forsvarsministeriet er endvidere blevet opmærksom på, at der visse steder i landet er frem-

kommet gnidninger mellem civilforsvarets myndigheder og hjemmeværnet om anvendelsen af personel til frivillig hjemmeværnstjeneste og civilforsvarstjeneste, og forsvarsministeriet skal i denne anledning udtale, at selvom det er enhver mands ret at indtræde som frivillig i hjemmeværnet, skal hjemmeværnet have opmærksomheden henledt på dette forhold, således at hjemmeværnet ikke optager personer, der har mødepligt ved civilforsvaret ved mobilisering (fra en sikringsstyrkes forering) eller personer, der indenfor kommunalforvaltningen beklæder sådanne stillinger, hvor deres tilstedeværelse som chefer og ledere vil være af afgørende betydning for civilforsvarets hjælpetjenestes og evakueringstjenestes funktion. Hjemmeværnet anmodes derfor om i tvivlstilfælde at søge at få en mindelig ordening med kommunalmyndighederne, og såfremt dette ikke skulle være opnåeligt, at indberette sagen til forsvarsministeriet.

Denne skrivelse, i forbindelse med de forhandlinger, der i den senere tid er ført om tingene, vil formentlig medføre, at der i den nærmeste fremtid kan udsendes klare direktiver på en række områder, hvor der tidligere har hersket tvivl. Ganske vist vil det måske betyde, at nogle virksomheder kommer til at sortere det mandskab, der er anvendt i bedriftsværnene, men der er ingen anden vej, hvis forholdene skal bringes i orden.

»Hjemmeværnet« håber gennem disse bemærkninger at have bragt en lille smule lys over for-

holdet mellem hjemmeværn og civilforsvar, og håber ikke mindst, at afklaringen heraf vil medføre, at et gnidningsløst samarbejde kan opstå overalt i landet. Opgaverne for det fælles forsvar er så store, at vi må trække på samme hammel, hvis vi skal kunne løse dem rigtigt.

K. D.



## NYE ADRESSER

### Lokomotivfører-afdeling:

Herning: Formandens navn og adresse rettes til: H. B. Madsen, Haraldsgade 23.

Gedser: Formandens navn og adresse rettes til: C. B. S. Nielsen, Øster Alle 13.

### Lokomotivfører-underafdeling:

Holstebro: Repræsentantens navn og adresse rettes til: Aa. Lund, Struergaardsvej 14, Struer.

### Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Frederikshavn: Formandens navn og adresse rettes til: K. O. Suderbo, Stenstrupsgade 19.

Struer: Formandens navn og adresse rettes til: H. H. Andersen, Danmarksgade 13.



**Du har ret til at bygge et hjem  
op om din tilværelse...**

*Vi har alle  
noget at  
værne*



Lad os mødes i  
**HJEMMEVÆRNET**  
— aktiv for fred og frihed

»Vort demokratiske samfunds friheder kan vi ikke tænke os at undvære, derfor har mange mænd og kvinder, der har indset dette, indmeldt sig i Hjemmeværnet for at være rede til at forsvare disse«.

### Hjemmeværnets Stab

SORGENFRI - LYNGBY

Undertegnede ønsker optagelse i hjemmeværnet.

Navn .....

Stilling .....

Adresse .....

## Oplysningsarbejdet.

### »Folkepensionering«.

Et af de problemer, der i den sidste tid har optaget megen spalteplads i landets aviser, er Socialdemokratiets forslag til en folkepensionering. Forslaget har skabt en umådelig interesse, hvilket både debatten i aviserne og det store antal foredrag, der holdes over emnet, vidner om.

At forslaget også er modtaget med interesse af tjenestemændene, og dermed også af lokomotivmændene, vidner diskussionerne, det har medført, tilstrækkeligt om. Dette er i sig selv ganske naturligt, navnlig når man betænker, at forslaget forudser en afvikling af både den bestående aldersrenteordning og af tjenestemændenes pensionsordning, alt over en periode på 30 år.

Da forslaget om folkepensionering således er af stor betydning for tjenestemændene, har landsoplysningsudvalget ment det som sin opgave, at lokomotivmændene får de bedst mulige informationer, der kan gives om hele problemet.

I den anledning har vi inviteret fhv. finansminister Viggo Kampmann til at komme til Odense onsdag den 11. februar for at holde foredrag om »Folkepensionering«. Viggo Kampmann er kendt for at være godt inde i tjenestemandforhold, og da han desuden har været med til at udarbejde forslaget om folkepensionering, kan vi garantere for et både interessant og udbytterigt foredrag.

Foredraget, der vil finde sted kl. 16,00 på »Den nye Forsamlingsbygning«, er, som man vil se, lagt i umiddelbar forlængelse af besøget på »Dalum Papirfabrik«, og der skulle på denne måde være skabt betingelser for, at så mange af vore medlemmer som muligt får lejlighed til at overvære foredraget.

For at lette hele arrangementet for deltagerne er der etableret særtog fra Odense (H) til Dalum. Særtoget kører direkte ud på papirfabriken og tilbage igen til Odense (H) efter endt rundgang. Deltagerne anmodes om efter ankomsten til Odense at samles på perron I, hvor medlemmer af landsoplysningsudvalget vil være til stede.

Sluttelig skal vi henlede opmærksomheden på, at der vil blive arrangeret besøg for vore damer på »H. C. Andersens museum«, og det skal i den forbindelse oplyses, at også vore damer vil kunne deltage med udbytte i ovennævnte foredrag.

Vel mødt i Odense den 11. februar.

For landsoplysningsudvalget

J. V. Christiansen.

## Hobby.

Indenfor lokomotivmændenes kreds er der mange, som i deres fritid dyrker en eller anden hobby. Under tegnede er en af dem og har her i København kendskab til kolleger, der dyrker modelsnedkeri, violinbygning, portrætfotografering, tegning, maling m. m.

Jeg vil gerne med disse linier i forbindelse med kolleger, der i deres fritid har en eller anden lystbetonet beskæftigelse. — Måske afdelingsbestyrelserne udover landet kunne sætte os i forbindelse med hverandre?

Lokofører Ib Asmussen,  
Scandiagade 78, 1., Kbh. SV.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 8-1-53.

Lokomotivfyrbøder:

H. V. Jensen, Aarhus, til Nyborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 13-1-53.

Lokomotivførere:

N. C. Rasmussen, Aabenraa, til Viborg.

E. Christensen, Padborg, til Aabenraa.

Forfremmelser til lokomotivførere pr. 1-2-53.

Lokomotivfyrbøderne:

K. B. Laursen, København Gb., i Padborg.

E. Knudsen, Aalborg, i Kolding.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-2-53.

Lokomotivførerne:

T. R. Petersen, Odense, til Aarhus.

J. B. Nielsen, Fredericia, til Odense.

N. P. Junker, Padborg, til Fredericia.

K. A. Hansen, Odense, til København Gb.

O. G. K. Andersen, Kolding, til Odense.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-2-53.

Lokomotivfyrbøderaspirant:

E. Hansen (Ravn), København Gb., i København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører:

C. Bramsted, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-53).

Dødsfald.

Lokomotivfører J. K. Andersen, Struer, afgået ved døden den 9-1-53.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører C. T. Andersen, Fredensgade 6, Struer, afgået ved døden den 15-1-53.

Pens. motorfører H. Daugaard-Nielsen, Spegerborgvej 12, Skelskør, afgået ved døden den 13-1-53.

## MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-1-53.

Pens. lokomotivfører N. Jensen, Schleppegrellsgade 15, 1., Aalborg.

### Statsbanepersonalets sygekasse

Det meddeles, at sygekassens kontor den 15. januar er flyttet til Sygekassernes Hus, Nørrevold 15, 5., København K.

Telefon uændret C. 400.

Ekspeditionstid: Kl. 10—15, lørdage kl. 10—12.

### Byttelejlighed

Aalborg—Kalundborg.

2½ værelses moderne lejlighed haves i Aalborg og ønskes byttet med tilsvarende i Kalundborg. Leje kr. 107,07 mdl. med varme; ingen indskud. Eventuelt trekant-bytning.

Politibetjent E. S. Johansen,  
Parkvej 12, Aalborg.