

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 18

20. SEPTEMBER 1954

54. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

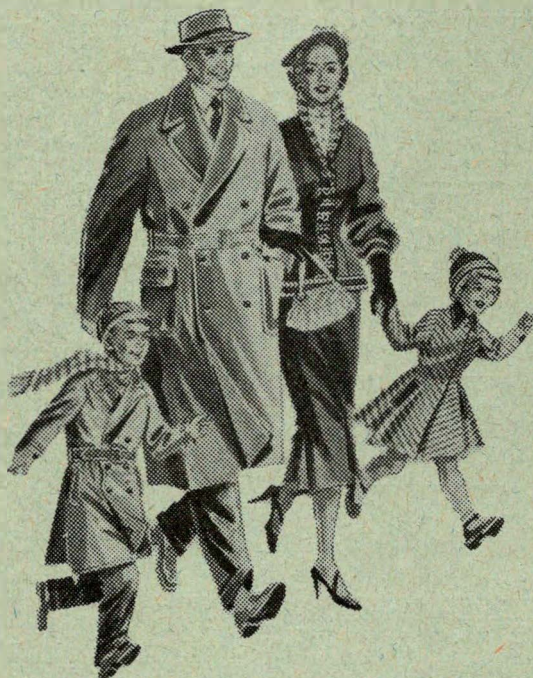
KØBMAGERGADE 43 . K . C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

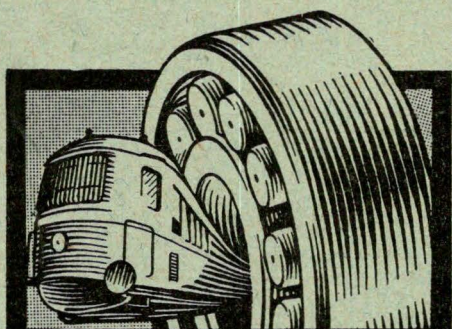
DAME - HERRE - OG BØRNEKONFEKTION

*Vi åbner gerne konto
for DSB-personalet,
uanset hvor i landet De bor*

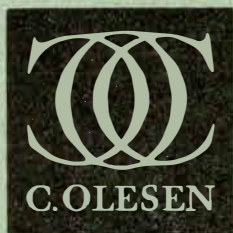


Stjerne **MAGASINET A/S**

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 . ÅRHUS
TELEFON 2 36 11



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



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

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

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser Husk Marketerieret Hurtig Betjening
Telefon 1232 Ærbødigst Viltøft

Importkompagniet ^{A/s}

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengårde 43
**B
O
G
T
R
Y
K**
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHIS

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebro Runddel 140

Telefon Taga 1513



Odense Pilsner
den mest velmagende

^{A/s}ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni ^{A/s}

Hans Niensens Maskinfabrik

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

Andersson & Bardram ^{A/s}

Studivestryde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

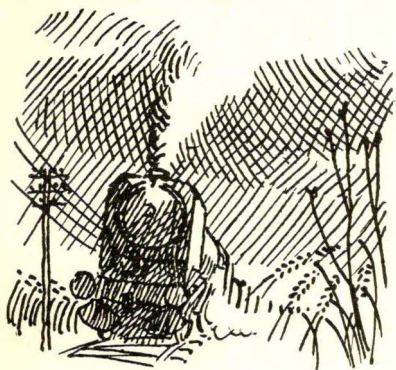
SCANDIA ^{A/s}
RANDERS

THÜRMEERS
originale Snittøj

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 18 - 54. ÅRGANG

20. SEPTEMBER 1954



Indhold:

| | |
|---------------------------------|-----|
| Samordning af transportvæsenet | 209 |
| Rationalisering | 210 |
| Fra medlemskredsen | 211 |
| DLF — DsF | 211 |
| Gods-transportbånd | 213 |
| Person-transportbånd | 214 |
| 10 år i Struer jernbaneorkester | 217 |
| Landsoplysningsudvalget | 218 |
| Endnu bedre — endnu smukkere | 218 |
| Togkatastrofe i Sverige | 219 |
| Under DLF | 219 |
| 25 års jubilæer | 219 |
| Tak | 219 |
| Personalialia | 219 |
| Statsbanepersonalets Sygekasse | 219 |
| En bygning vi rejser | 220 |
| Lokomotivmændenes Enkekasse | 220 |



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.

Samordning af transportvæsenet!

I den skærpede konkurrence mellem transportmidlerne sker en udvikling, som er lidet ønskelig i henseende til en rationel og økonomisk drift, der for de enkelte trafikmidlers område og i lige så høj grad for samfundet som helhed betyder en uhensigtsmæssig størrelse af udgifterne både i hensynet til anskaffelser og driftsudgifter. Det er derfor naturligt, at der udvises stor interesse for at få transportvæsenet lagt ind i rammer, som kan betinge en fornuftig afvikling af al trafik uden utidig konkurrence, der mere eller mindre vil virke ødelæggende for alle parter.

Disse vældige problemers løsning kan kun imødeses, såfremt hele organiseringen kommer til at foregå i allerhøjeste plan, hvilket vil sige, at de respektive landes regeringer må sætte sig ud over nationale interesser og indenfor en international snæver og beslutningsdygtig ramme tilvejebringe retningslinier til samordning af transportmidlerne.

Alle transportarbejdere har en vital interesse i at få problemet løst, og gennem deres toporganisationer udfoldes en energisk virksomhed for at få sat fart i arbejdet, og senest er dette kommet til udtryk gennem International Transportarbejder Forbund i dets bestræbelser på at få samordnet det europæiske transportvæsen, samt gennem Nordisk Jernbanemands Union, der i en vedtagen udtalelse på sit sidste repræsentantskabsmøde kraftigt undertregede nødvendigheden af at få tilvejebragt en fornuftigere fordeling af de forskellige trafikmidlers transportopgaver til imødegåelse af en ødelæggende konkurrence.

International Transportarbejder Forbund har foretaget en grundig undersøgelse af forholdene og udfolder store bestræbelser for at få sine synspunkter ført igennem, således at der indenfor kortest mulig tid nås et realistisk resultat.

Det har ikke manglet på møder eller konferencer på international hold, og nævnes kan bl. a., at 8 europæiske landes transportministre debatterede spørgsmålet på en konference i januar 1953 i Paris, at en europæisk indlandstransportkonference afholdtes i marts—juni 1953 i Paris under organisationen for europæisk økonomisk samarbejdes auspici, at transportministre fra 17 europæiske lande mødtes i oktober 1953 i Bryssel, hvor der oprettedes en ny permanent europæisk organisation »Den europæiske transportministerkonference«, som i marts 1954 efterfølges af en stedfortræderkomité (transportministrenes stedfortrædere), og endelig har den europæiske kul- og stålunion intervenseret i transportpolitikken i en betydende del af Europa.

Det kunne således se ud som om, der ikke mangler initiativ, men til gengæld synes der ikke at komme noget virkeligt ud af det, og der kan vel være grund til at nære tvivl om apparatet, der er sat i gang, er handlekraftigt, og hertil kommer, at nationale økonomiske interesser i særlig grad spiller en rolle.

Tager man til eksempel en oversigt over det arbejde, transportministerkonferencen i Bryssel i 1953 tog op, vil man se, at problemerne er mangesidede, nemlig fælles brug af godsvogne, rationelle ruter og enhedstariffer, standardisering af udrustning

Rationalisering

Rationalisering er ikke en skabelse i denne generation, den har ganske simpelt foregået altid, men vor tid lægger en inderlighed i sagen og den udvikles på fuldstændig videnskabelig basis. At rationalisering efterhånden udvikles til en videnskabelig udvikling. De økonomiske kriser, vor generation har oplevet, tvinger kræfterne til at sætte ind for størst mulig effektivitet i arbejdsprocessen.

For så vidt som en fornuftig tilrettelægning af arbejdet er en almenyldig regel i industriproduktionen, er denne med fuld ret gyldig for et hvilket som helst område, hvor der udføres et stykke arbejde. Der er blot det at bemærke, at opfattelsen af, hvorledes de indvundne fordele skal fordeles er højst forskellig. Arbejdsgiveren mener, at netop han, som ejer produktionsapparatet, må have anledning til at tage fortjenesten hjem, og på den anden side mener arbejderne, at han må have sin del af kagen, og for det tredje skal en billigere produktion komme forbrugeren til gode. Mange er klar på, at rationaliseringsudbyttet må fordeles, men man vil næppe i fuldt alvor fastslå, at dette sker, thi meget viser noget andet, og derfor fører fagorganisationerne en hårdnakket kamp for at få sine synspunkter igennem.

Også tjenestemændene følger opmærksomt denne udvikling og har gennem de seneste år mærket til de respektive statsstyrelers bestræbelser på at rationalisere og dermed forenkle og billiggøre arbejdsformerne.

Tjenestemændene tager det med i overvejelserne ved fremme af arbejdsformerne, men møder ikke større sympati hos forhandlerne på den anden side bordet. Man kan hos disse ane en større hensyntagen til nedbringelse af underskud og således mindre forståelse for tjenestemændenes berettigede krav, men det ville sikkert være gavnligt, om opfattelsen revideredes på dette punkt, fordi en heraf opstående større samarbejdsvilje hurtigere ville få statsvirksomhedens økonomi i et rigtigere leje. Det er værd at tage i betragtning den gyldne regel om, at tryk avler modtryk.

samt elektrificering, international finansiering og ikke ratificerede internationale konventioner. Dette vedrører jernbanetransporten, og for vejtransportens vedkommende behandlede man problemerne hovedveje for international vejtransport, vejmærker og vejsignaler, motorkøretøjers vægt og dimensioner, regulering af international vejtransport samt indretning af toldstationer. Man behandlede forhold i forbindelse med indlandsvandveje, og af mere almenyldige problemer kapitalinvesteringer i transportvæsenet og letfordærligt gods.

Nu må man imidlertid i sin utålmodighed over den megen sendrægtighed erkende, at så omfattende og så vanskelige problemer må kræve grundige undersøgelser, og i medfør heraf vil der naturligvis også medgå nogen tid, før man kan fremsætte retningslinier, som kan have sandsynlig chance for at blive godtaget, men det er vel næppe at gå for vidt, når man nærer nogen tro på skred i foretagendet, når de respektive landes transportministre selv tager sig af sagen, men blot må man ikke se bort fra, at de hjemme har regering og rigsdag samt store industrielle og økonomiske interesser at skulle bøje forholdene af efter.

International Transportarbejder Forbund ser som nogle af de vigtigste problemer at løse, den internationale samordning af investeringer, internationale transporttariffer, konkurrencen mellem transportforetagenderne, konkurrencen mellem havnene, konkurrencen mellem transportmidler, som betjener samme internationale forbindelser samt transport af gods på rationelle internationale ruter, men erkender, at i en tilstand af permanent international økonomisk krigsførelse bliver de økonomiske problemer uløselige.

International Transportarbejder Forbund kommer i en rapport bl. a. til de synspunkter, at Europas økonomiske samordning fordrer, den økonomiske krigs ophør på alle områder. Likvideringen af det protektionistiske system, af hvilket nationalistisk transportpolitik udgør en bestanddel, og hvis mest fremtrædende element er toldbarriererne, kan kun iværksættes gradvis område for område.

Transportvæsenet kunne blive en speciel økonomisk sektor, indenfor hvilken man erstatter rivalitet med samarbejde og indleder en ny økonomisk ordening. Beslutes det at ende den økonomiske krig på transportens område, skulle det være muligt for en europæisk organisation at udarbejde og sikre godkendelse af en plan for organisering af det europæiske transportvæsen og med erfaringerne fra det forberedende arbejde, som er udført af indlandstransportkomiteen, skulle en sådan plans udarbejdelse ikke indebære særligt store vanskeligheder, og de mennesker, som kan udforme planen, findes også på plads.

Transportministrenes arbejde med samordning af transportvæsenet imødeses med megen interesse i transportorganisationerne, og disse er på sin side meget opmærksomme på udviklingen. De er villige til — og finder det afgørende nødvendigt — at deltage i arbejdets løsning, og betydningen heraf får en særlig understregning med den kendsgerning, at transportorganisationerne gennem International Transportarbejder Forbund arbejder ud fra en international helhed uden hensyn til grænser mellem folkene.

DLF — DsF

Da jeg i august indsendte mit indlæg om DsF kontra DLF, havde jeg naturligvis ventet modsigelser, det må man jo altid være forberedt på, når man giver sin mening til kende.

Jeg havde dog ventet mere end een, og da jeg bemærkede, at det var G. A. Rasmussen, havde jeg især ventet et positivt eller sagligt indlæg, når han trods alt er både tillidsmand og studiekredsleder, og desuden syntes jeg, han rammer helt ved siden af, når han skriver om biblioteksbesøg og lign., som er denne debat helt uvedkommende.

Vi bør holde det faglige og politiske skarpt adskilt, mener jeg.

Til oplysning for G. A. Rasmussen kan jeg tilføje, at besøg på biblioteket i anledning af dette spørgsmål for mig er unødigt, da jeg er den lykkelige ejer af en del litteratur om arbejderbevægelsen og dens historie, som jeg med megen interesse har studeret en hel del.

Til Arne Honoré kan jeg kun sige, at har han følt sig ilde berørt af mit lille »Hr.«, har han naturligvis min uforbeholdne undskyldning, det skal ikke oftere gentage sig. Men til mit forsvar kan jeg fremføre, at det mig bekendt altid bruges, når man skriver offentlig, og DLF bruger det jo selv i skrivelser til medlemmerne.

Alt i alt var de mig tilstillede svar ret negative, så min mening er stadig, at en urafstemning ville give det rette udtryk for medlemmernes syn på sagen.

B. N. Petersen,
lokomotivfyrbøder, Gb.

Lokomotivfyrbødere i afdeling 18, Korsør, samlet til ekstraordinær generalforsamling den 1. september 1954 er med dagsorden »Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund«, blevet enige om at opfordre samtlige afdelinger i landet til at kræve urafstemning om dette spørgsmål, da vi ikke kan se andet, end at det må være den mest demokratiske måde at afgøre dette på.

Ved kongressen i 1951 blev det enstemmigt vedtaget, at der fra foreningens side først og fremmest skulle arbejdes for lokomotivfyrbødernes oprykning i højere lønningsklasse, hvilket afdelingen endnu ikke har hørt eller set resultater om.

Ligeledes er generalforsamlingen utilfreds med den måde, hvorpå foreningens formand varetager medlemmernes interesser, sådan at forstå, at der slækkes for meget det ene sted og opnås for lidt det andet sted, f. eks. et års prøvens forlængelse, de nye distinktioner, og yderligere kommentarer behøver vist ikke at anføres.

Lokomotivfyrbødere,
afdeling 18, Korsør.

Til foranstående skal man bemærke, at højnelse af lokomotivpersonalets vilkår rent fundamentalt skal og må tage sigte på helheden. Det er ikke spørgsmålet om, hvem der først og fremmest skal

arbejdes for, thi bestræbelserne skal sættes ind over en bred front, og de opnåede forbedringer bliver resultatet af det muligvis kunst ved fordelingerne. Vi kan overhovedet ikke blive uenige om, at lokomotivfyrbødernes lønmæssige placering skal ændres, og der er til dato fra hovedbestyrelsens side sat stærkt ind på at få dette gjort ved de seneste års normeringslovbehandlinger. Argumenterne har, efter vor ringe opfattelse, været sagligt underbygget, men de bevilgende myndigheder har ikke under hensyn til den faglærtes fastlagte placering i lønningsklasserne villet være imødekommende, fordi konsekvensen heraf vil indebære krav om oprykning fra samtlige af denne gruppe, som er placeret efter tjenestemandens principper. Denne gruppe udgør et meget stort antal, og en ændring bryder afgørende med lovens opbygning. På denne baggrund henvistes sagen stadig til behandling i en lønningskommission, og netop derfor havde foreningen interesse i at en sådan blev nedsat. Med den fremsatte kritik over, at der ikke er sket en ændring endnu, har man velsagtens taget sit udgangspunkt i 16 lokomotivføreres oprykning til 7. lønningsklasse, og ud fra dette konkluderer man, at hovedbestyrelsen med større energi har arbejdet på dette og så ladet lokomotivfyrbødernes stå tilbage. Konklusionen er imidlertid forkert, idet man må have for øje, at lokomotivførerne også skal rykkes op, og man må være opmærksom på, at dette mødte samme modstand fra myndighedernes side og henvistes ligeledes til behandling i en lønningskommission. Dette gjordes ud fra de betragtninger, at der ikke i disses arbejde siden Tjenestemandsløven af 1946's ikrafttræden var sket sådanne ændringer, at dette kunne betinge et revideret syn på deres placering. Da de nye diesellokomotiver MY kom frem, ændrede billedet sig fuldstændigt, idet foreningen nu kunne henvise til en afgørende ændring i arbejdet, og heroverfor måtte myndighederne bøje sig.

Dette må lokomotivfyrbødernes tage med i vurderingen, inden man kort og godt tager et letkøbt standpunkt. Det er forkert at leve i nuet, og man må i nok så høj grad se ud i fremtiden, thi betydningen for tjenestemanden ligger i at have et stort antal gode advancementspladser og ikke en placering ved indtrædelse i tjenesten, hvor udsigten til fremtidig lønmæssig placering i slutstilling nås inden for et kort åremål. Det er i højeste grad uønskeligt at nå sin slutløn f. eks. i en alder af 35 år, da er der nemlig teoritisk 30 år tilbage i tjenesten, hvor intet advancement og derfor lønforbedring opnås. Dette må vi meget betakke os for. Lokomotivfyrbødernes har ikke berettiget grund til at nære tvivl om hovedbestyrelsens vilje til at arbejde for deres oprykning. Hovedbestyrelsen har taget klart standpunkt herfor og har opmærksomt fulgt de muligheder, som frembød sig for en ændring, og sagen er hverken gemt eller glemt. Overfor afdelingens påstand om, at den hverken har set eller hørt noget til resultaterne, må vi melde hus forbi, idet foreningens formand på fællesmøder og kongresser har gjort rede for sagens forløb, ligesom man gennem »Beretning om sagers behandling« har givet afdelingsformanden information.

Der er skellig årsag til at henlede opmærksomheden på dette, og er afdelingen ikke informeret på baggrund af disse kendsgerninger, er der stof til eftertanke, for så er det rette vedkommende, som svigter eller læser beretningen som en vis en læser bibelen. Dette skulle man have taget med i overvejelserne, forinden man kommer med et ubegrundet indlæg som let imødegås. Det er igrødt en slem mundfuld, afdelingen slutter med. For en rigtig bedømmelse af afdelingens påstande ville det være af uvurderlig betydning i en offentlig debat, om man anførte, hvilke begrundelser man har for det fremførte. For den tænksomme står den fremsatte kritik som et oplæg i ensidighed og manglende overblik.

Red.

Nu ved jeg ikke, om det er overlagt, at E. Greve Petersen vender tingene på hovedet; jeg er aldeles ikke kommet med nogen påstand om, at den danske arbejder er blevet fattigere ved at stå tilsluttet DsF. Det kan enhver læse i mit indlæg, så det må stå for din egen regning. Jeg skrev, »vi bliver fattigere« og med det mener jeg selvfølgelig lokomotivmændene, da vi jo endnu ikke er tilmeldt DsF. Vi er nogle stykker, der tror, at det passer, da vi jo skal betale mere i kontingent til foreningen ved en indmeldelse, og endvidere stå solidarisk hvis der bliver strejker o. l., som vi jo ikke må deltage i og sikkert heller ikke kommer til selv ved en indmeldelse, det kan blive dyrt for os. Så mener du videre, at det er os, der »malker« de samvirkende, det kan der muligvis være flere opfattelser af; men lad os så se på DsF's resultater ved sidste overenskomst. De fik indført 3 ugers ferie, var der ikke mange af vore medlemmer, der havde det mange år før DsF. Der kan jeg ikke se, at vi har malket dem, og det er da klart, at vi andre også måtte have det, hvis staten ikke ville se baner o.s.v. blive affolket. Så fik arbejderne ca. 5 kr. mere om ugen, og om aftenen hørte vi i »Aktuelt kvarter« i radioen DsF's formand sige, at det var et stort resultat, nu kunne arbejderne få råd til at tage konen med en tur på restaurant — ak ja for 5 kr. Et par dage efter var den femmer væk i prisforhøjelser. Så har det senere vist sig, at flere arbejderorganisationer ved privat forhandling har kunnet skaffe sine medlemmer et løntilæg på mellem 12 og 18 kr. pr. uge, altså 3 gange så meget som DsF kunne skaffe dem, det er også værd at bemærke i samme forbindelse.

Hvad angår de politiske udtalelser heri bladet, er det det samme, der går igen som en rød tråd i mange artikler og ledere, jeg ved, at flere medlemmer har anket over det på afdelingsgeneralforsamlingen, om det så ikke er kommet videre må stå usagt. Men jeg mener, at i en så lille forening som vor, hvor der findes mennesker med alle mulige politiske overbevisninger, bør redaktionen beflicte sig på at holde den slags ude fra bladets rammer, også af hensyn til kammeratskabet.

Odense, d. 8. september 1954.

Frede J. Hansen,
lokomotivfyrbøder.

Af Dansk Lokomotiv Tidendes ledende artikel af 5. september ser jeg, at der skulle herske tvivl om demokratiske begreber, og det i relation til mit indlæg i bladet af 20. august. Øjensynligt står du Greve Petersen ikke tilbage med hensyn til at mistænkeliggøre; hvorfor jeg gerne ser en konkret påvisning af vrangforestillinger i demokratisk henseende i mine indlæg i Dansk Lokomotiv Tidende.

Hvem der ikke er på demokratisk grund og forveksler medbestemmelsesret med selvbestemmelsesret, vil jeg lade læserne selv bedømme.

Når »lederen« ellers skulle hedde »Mål og midler«, synes jeg den burde have bragt en redegørelse over, hvorfor ledelsen, for at nå målet, vrager urafstemning (højeste potens i demokratisk praksis) for den mindre fyldestgørende parlamentariske afstemning.

Med hensyn til lovligheden i formandsrådets dispositioner skal intet bestrides, for selvfølgelig er taktik ikke forbudt i vort demokratiske samfund, men dog lidet passende hvis en demokratisk ånd skal følges.

Angående »et klogere mindretal«, som øjensynligt har irriteret, har redaktionen selv lagt op til denne udtalelse i sin kommentar til B. N. Petersens indlæg: »Der forekommer tilfælde her i livet, hvor den gruppe, der står for ledelsen og har fingeren på pulsen, må skride ind og træffe afgørelsen, selv om denne gruppe er i mindretal. Samme situation kan lokomotivmændene komme i«.

Ja, her var det, der bevirkede, at jeg gør brug af min demokratiske ret og pligt.

Når ledelsen arbejder i det daglige arbejde, er eller bør man som menigt medlem være tavs tilskuere, men ikke blind og døv.

Er der så enkelte menige medlemmer, der føler ledelsen blive for klog, må og bør de slå til lyd for deres følelser, og er der så ikke realiteter bag det i flertallets øjne, må de selvfølgelig bøje sig, uanset hvem der så er klogest.

Og drejer det sig ikke her om en afgørelse, der er truffet, og som kan gøres igen på lignende vis, hvis betimeligheden kræver det?

Urafstemning skal selvfølgelig ikke foretages i tide og utide; men der er følelser tilstede, som ikke mener at flertallet står bag ledelsens trufne dispositioner. Og det vil der selvfølgelig blive i dette tilfælde, da en anden og i hvert fald ikke mere demokratisk praksis skal prøves for gennemførelsen.

For at holde mig til, hvad den reaktionelle modstand fra mig og sikkert mange andre, går ud på, vil jeg slutte med at stille følgende spørgsmål, som ønskes besvaret med konkrete svar:

Er en urafstemning (folkeafstemning) ikke et demokratisk værn mod en tvivlsom parlamentarisk afgørelse?

Hvorfor vrages, af vor ledelse, urafstemningen til fordel for en parlamentarisk afstemning?

Er det enkelte medlem ikke ansvarsbevidst ved en urafstemning?

Vil og kan DsF's forhandlere gøre noget til gennemførelsen af separate krav, som f. eks. at få såvel lokomotivfyrbødere og lokomotivførere op i højere lønklasser?

(Fortsættes side 217)

Gods-transportbånd

som konkurrent og supplement til fjernbanerne

Af C. E. Andersen.

Transportbånd har i løbet af efterkrigsårene fundet overordentlig udbredt anvendelse som massetransportmidler i miner, kemiske fabrikker, elektricitetsværker, ved store jordarbejder o. s. v.

Det største anlæg af denne art eller projekt dertil, der hidtil har været alvorligt på tale, blev offentlig kendt i 1948, da et amerikansk jernbaneselskab, Akron, Canton and Youngstown Railroad, søgte koncession hos statsmyndighederne i Ohio på dets gennemførelse.

Det pågældende jernbaneselskab har ikke noget udstrakt jernbanenet, men befordrer til gengæld kolossale mængder af kul, jernmalm, kalk, uforarbejdet jern og stål o. s. v., fordi det betjener USAs vigtigste stålindustriområde. — Det er meget betegnende, at det netop er et sådant transportforetagende, der søger at indføre den jævnt rullende transport.

Transportbåndet skal væsentlig tjene til transport af jernmalm fra Eriesøen til Ohiofloden og kul i modsat retning.

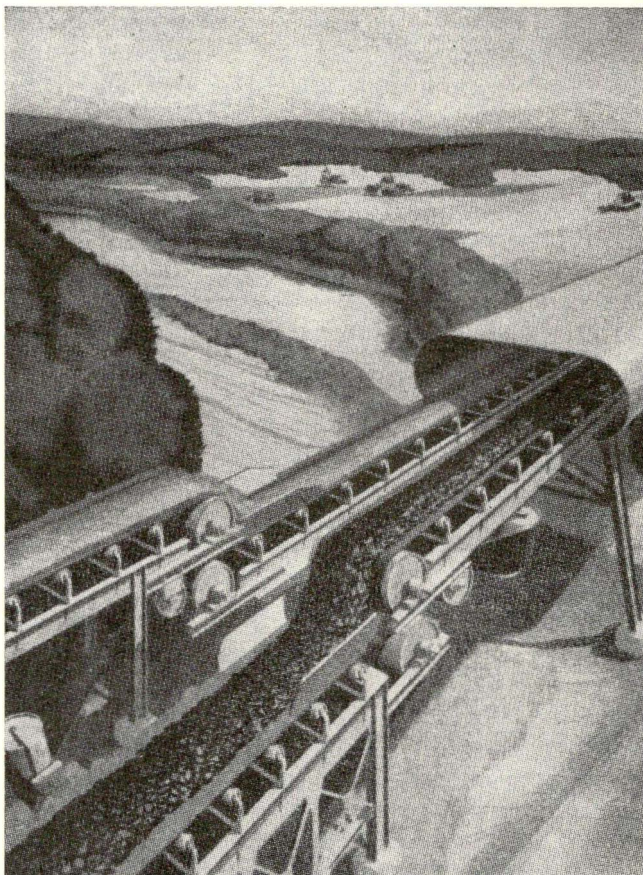
Dets hovedlinie skal gå fra Lorain vest for Cleveland til East Liverpool nordvest for Pittsburgh, en strækning på 166 km, der skal overvindes i etaper, idet anlægget naturligvis må bestå af mindre bånd, ialt, det ene fyldende materialet direkte over på det andet. — Desuden skal der bygges to sidelinier, den ene fra Parma til Cleveland, 14 km langt og bestående af 10 enkelte bånd, det andet fra Salem til Youngstown, 30 km langt og bestående af 14 bånd.

Der skal faktisk være to af hinanden uafhængige transportbåndforbindelser svarende til en dobbeltsporet jernbane. Det nordgående, der særlig skal transportere kul, skal være 6 fod, d. v. s. 1,83 m bredt. Det sydgående, der særlig skal transportere jernmalm, som har større vægtfylde, altså mindre volumen, skal være 5 fod, d. v. s. 1,52 m bredt. Sideliniernes transportbånd skal kun være 3½ fod, d. v. s. 1,07 m brede.

Hovedliniens transportbånd skal både i sydgående og nordgående retning rulle med en normal servicehastighed af 600 fod, d. v. s. 183 m pr. minut, altså 11 km i timen.

Derved vil transportkapaciteten blive 4900 t jernmalm og 3100 t kul i timen.

Årstransportkapaciteten anslås at ville blive omkring 47 mill. t i begge



Transportbånd bruges især på ganske korte afstande, fordi de egner sig bedst til små hastigheder. I de senere år er der også udført en del transportbåndanlæg, som er milelange, og der må utvivlsomt regnes med, at transportbåndene kan blive et egentligt fjerntransportmiddel.

Et amerikansk jernbaneselskab har i flere år søgt og søger stadig at få myndighedernes tilladelse til at bygge et båndtransportanlæg mellem Eriesøen og Ohiofloden. Det skal være 166 km langt alene for stamliniens vedkommende. Egentlig skal der være to transportbånd eller rækker af transportbånd. Det ene skal væsentlig bruges til transport af jernmalm i retning mod Ohiofloden og det andet til transport af kul i retning mod Eriesøen. Der regnes med en samlet transportmængde på omkring 30 mill. t om året, d. v. s. en større varemængde, end der føres gennem Panamakanalen.

Ved det store transportarbejde ventes transportomkostningerne pr. t kul eller malm at blive overordentlig små, skønt anlæggets engangsudgifter er kalkuleret til ikke mindre end 154 mill. \$, altså omkring 1 milliard kr. I dette vældige anlæg skal transportbåndene rulle med en normal hastighed af ca. 3 m pr. sekund. Hvor transporthastighederne spiller en væsentlig rolle, kan båndene godt rulle væsentlig hurtigere. I det store persontransportanlæg i New York, der nu er højaktuelt, bliver liniebåndenes normalhastighed 6,7 m pr. sekund.

retninger tilsammen, og der regnes med en gennemsnitlig årstransport af mindst 25—30 mill. t, omtrent ligeligt fordelt på kul og jernmalm, som vil udgøre den helt overvejende del.

Transportomkostningerne kalkuleres til godt 1 § pr. t for kullene og knap 1 § pr. t for jernmalmen, men varierende betydeligt efter anlæggets udnyttelsesgrad. — Det er omkring det halve af, hvad transporterne koster med jernbane.

Byggeomkostningerne blev efter 1948-prisniveauet beregnet til 154 mill. §, altså godt en milliard danske kr. — Det kan måske synes at være en stor sum. Men det må erindres, at båndtransportanlægget skal tjene lige så store transportmængder som Panamakanalen, eller rettere sagt alle de skibe, der går gennem denne, endvidere, at transportlængden er betydelig, og endelig, at selve driftsomkostningerne for båndtransport er yderst lave.

Anlægget skal jo fungere kontinu-

ert og næsten uden betjening, ja helt uden rullende personale; det skal fjernkontrolleres i vid udstrækning ved hjælp af fotoceller og fjernsynsanlæg samt startes, hastighedsreguleres og standses ved trykknappbetjening fra centralkontorer.

Transportbåndene skal bevæge sig ugeneret af vind og vejr, indelukket bag stålplader. I ly af stålpladekappen kan det tilsynsførende personale færdes frit og komme til overalt. Desuden hindrer den spildmateriale i at falde til jorden.

Udadtil vil transportbåndanlægget fungere uafhængigt af alle andre transportanlæg, såsom jernbaner og veje, fordi det skal bygges 5—8 m over terrainet på piller, omtrent som en højbane.

Dette særprægede og interessante, ja imponerende massetransportanlæg ville have været fuldført for flere år siden, hvis blot Ohio's statsmyndigheder havde godkendt koncessionsansøgningen. Men de store jernbaneselskaber, der har linier i kul-

jern-industriområdet, protesterede voldsomt, måske blot af frygt for den direkte konkurrence med det lille jernbaneselskabs nyskabning, men måske også af bekymring for den mulighed, at det første anlæg af denne art kunne virke ansporende til bygning af flere. Politikerne turde ikke tage parti for det lille jernbaneselskab, altså den svageste af konkurrenterne, og afviste derfor koncessionsansøgningen. Det lille selskab gav dog ikke op; det vedblev i flere år at arbejde på at få tilladelsen, men stadig uden resultat. I de sidste par år har der været ro om sagen. Men nu vil det driftige jernbaneselskab atter forsøge lykken og nærer stigende forhåbninger om at kunne komme til at realisere anlægget, fordi den fornylig vedtagne kanalisering af St. Lawrencefloden for oceanskibsfart helt til de store nordamerikanske søer vil nødvendiggøre en udbygning af transportsystemerne mellem Eriesøen og Ohiofloden.

Person-transportbånd

som konkurrent og supplement til bybanerne

Af C. E. Andersen.

Det synes umiddelbart at være en selvfølge, at al hurtig transport på landjorden skal afvikles ved hjælp af en eller anden form for køretøjer på hjul, såsom biler, trolleybusser og andre gummihjulsvogne på veje og gader, eller sporvogne, bybanevogne og egentlige jernbanevogne på skinner.

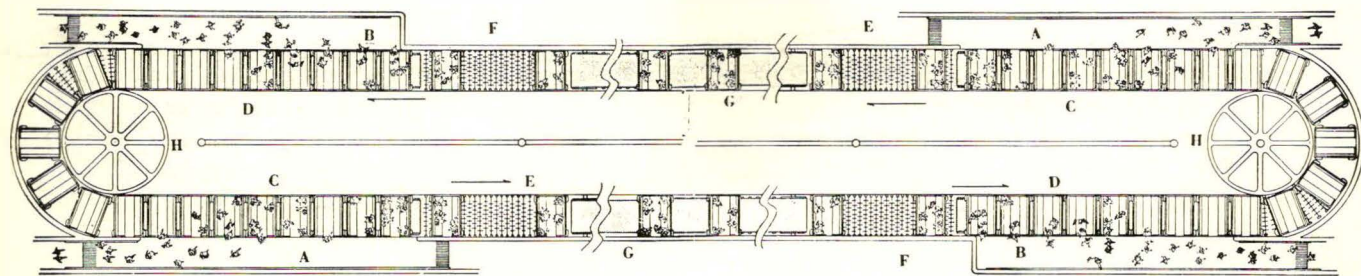
Nu synes hjulkøretøjerne imidlertid at være ved at få konkurrenter i forskellige former for transportbånd. Sådanne har allerede forlængst fået mangeartede anvendelser til godstransporter, hvor transporthastighederne ikke spiller nogen væsentlig rolle. Men efter den sidste tids udvikling må man også begynde at regne med dem som et potentielt meget betydningsfuldt transportmiddel til persontransport, endda som et både hurtigt og langtrækkende og bekvemt transportmiddel. De synes især at have en fremtid for sig som

middel til afvikling af den intensive trafik i storbyernes centrale dele.

Det hidtil mest eftertragtede middel til afvikling af denne art trafik har været bybaner i form af undergrundsbaner. De har dog kun i ganske enkelte byer fundet lige så megen anvendelse som sporveje og omnibuslinier. De er nemlig meget dyre at bygge og kan derfor kun blive økonomisk berettigede, hvor trafikken er meget stor, og vel at mærke, hvor trafikken kan blive stor over betydelige afstande. Stationerne eller, om man vil, gadetrafiktillutningsstederne, må placeres i anseelige afstande fra hinanden og kan ikke blive ret talrige. Banerne og stationerne må som oftest anlægges i ret store dybder, hvorfor der må laves lange og generende trappeforbindelser eller meget dybe elevator- eller escalatorforbindelser mellem perro- nerne og gaderne. Banernes stignin-

ger kan ikke gøres synderlige store, hvorfor den vertikale linieføring bliver temmelig stiv. Også den horizontale linieføring bliver ret uelastisk, idet banerne må have betydelige kurveradier. Banerne kan derfor kun følge gadelinierne, hvor gaderne er brede og lige, og må i øvrigt føres i store buer under byggelserne.

De kan af økonomiske grunde normalt ikke befares så hyppigt som sporvejs- og omnibusruterne, hvorfor de gennemsnitlige ventetider bliver større, så fordelene ved de større kørehastigheder bliver delvis eller helt elimineret. I øvrigt er de som regel ikke særlig behagelige, hverken for trafikanterne eller andre, grundet på støj, rystelser og hyppige, voldsomme accelerationer og opbremsninger. Netop støjen er årsagen til, at højbaner erstattes af de langt dyrere undergrundsbaner.



Skitsetegning af båndtransportsystemet, der viser: A) afgangsperronbånd, B) ankomstperronbånd, C) passagerkabiner på afgangsstationsbånd, D) passagerkabiner på ankomststationsbånd, E) accelerationshjulgrupper, F) retardationshjulgrupper, G) linietransportbånd, H) drejeskiver mellem ankomstsiden og afgangssiden af endestationer.

Bl. a. derfor er der i tidens løb foreslået mange andre slags bytransportmidler. En del af dem er udført og prøvet eksperimentelt; men kun enkelte har vundet større udbredelse og ingen af dem i tilnærmelsesvis så stort omfang som de egentlige bybaner.

Et af de nyeste og mest interessante er foreslået af generaldirektøren for New Yorks bytrafiksystem, Board and Transport of New York, S. H. Bingham. Det er på hans foranledning udarbejdet i detaljer af Good Year Tire and Rubber Co. i samarbejde med Stephens Adamson Manufacturing Co.

Trafikanterne skal transporteres i en art vognlignende kasser på rullende gummibånd i stedet for faste gummihjul, såvel lige ud som op og ned og til højre og venstre, og ikke blot med det egentlige transportbånds konstante hastighed, men med varierende hastigheder, langsomt på stationerne og hurtigt imellem dem.

Skønt dette trafiksystem i funktionsmæssig henseende er mest beslægtet med bybanerne, har det i teknisk henseende størst lighed med båndtransportører og specielt med rullende fortove.

Sådanne er egentlig kendt fra gammel tid. Allerede i 1893 demonstreredes der et anlæg af denne art på verdensudstillingen i Chicago. Siden da er der skrevet meget om dem, men de har aldrig vundet videre udbredelse. Årsagen hertil må vel søges i, at de sædvanligvis må bestiges fra siden, hvorfor deres hastighed må være meget lille. Ganske vist kan man anbringe flere rullende fortove ved siden af hinanden og lade dem køre med forskellige hastigheder. Men så må passagererne gå fra det langsomste til det hur-

tigere o. s. v. og må nødvendigvis søge tilbage igen i tide, hvilket ikke blot er besværligt, men også farligt. I øvrigt er et sådant system kompliceret og dyrt.

Det er altså mest transportbåndenes ringe hastighed, der har været hindring for deres anvendelse til persontransport. Til godstransporter, hvor hastigheden ikke spiller nogen synderlig rolle, har de derimod vundet stedse stigende udbredelse.

Det mest fremtrædende karaktertræk ved det amerikanske båndtransportsystem til personbefordring er netop, at det byder på betydelige transporthastigheder, eller måske rigtigere, at det muliggør en variering af hastighederne, og vel at mærke på ganske anden måde end ved alle de tidligere systemer. Hastighederne kan endda varieres ganske jævnt. De kan være temmelig store på »linien« og yderst små på »stationerne«; dog er en vis hastighed her påkrævet.

Et andet karaktertræk ved det nye system er, at linierne ikke behøver at være retlinede fra ende til anden, men kan have skarpe kurver eller knæk mellem retlinede delstrækninger.

I vertikalplanet kan linierne være retlinede med stejle stigninger og fald eller bugte sig helt uregelmæssigt; men dette gælder for de fleste båndtransportanlæg og er for så vidt ikke nyt.

Trafikanterne går på stationerne ud på et rullende fortov, omtrent som de andre steder går ud på en trappeescalator, altså ikke fra siden, men fra den ene ende.

Dette transportbånd, der svarer til en perron på en jernbanestation, skal ifølge det først foreslåede projekt bevæge sig med en fart af 1,5

miles, d. v. s. 2,4 km i timen, dog lidt langsommere eller hurtigere efter det skiftende behov, bl. a. hurtigere ved stor trafik, men aldrig så hurtigt, som folk flest spadserer.

Perronbåndsbredden skal ikke være særlig stor; der foreslås blot 9 fod, d. v. s. 2,75 m bredde. Længden skal være 60 fod, d. v. s. godt 18 m.

Parallelt med perronbåndet bevæger der sig et andet bånd, ligeledes med meget ringe og noget variabel hastighed, men altid med samme hastighed som det første. Dette bånd, der svarer til sporene på en jernbanestation, skal have samme længde som perronbåndet, nemlig 60 fod eller 18 m. Det skal være noget smalere, nemlig 5 fod, d. v. s. 1,52 m bredt. Dette bånd skal ikke umiddelbart bære trafikanterne, men skal derimod bære en række vognlignende kasser.

Ved de lave hastigheder skal kasserne fremføres i tæt følge, lejlighedsvis så tæt, at deres buffere må træde i funktion. Kasserne skal være bredere end transportbåndet, nemlig 9 fod eller 2,75 m. De vil da rage betydeligt ud over stationsbåndets sider og lidt ind over perronbåndet. Passagererne kan da stige sikkert og bekvemt ind i kasserne eller kabinerne eller kupeerne, efterhånden som disse føres frem. Jvfr. indstigningen i S-tog eller roterende elevatorer (Paternoster-elevatorer).

Ved nævnte perronlængde og normal servicehastighed vil der være 27 sekunder til indstigningen, hvilket ikke er særlig meget, men dog nok under hensyn til, at der stadig dukker tomme kasser frem.

Kasserne minder i henseende til dimensionerne om kupeerne i gammeltdags jernbanevogne, men er dog lidt rummeligere. De har to tvær-

bænke, hver med plads til 5 passagerer, og har desuden 4 ståpladser, idet der er stor afstand mellem bænkene. Kasserne kunne i og for sig godt være lukkede som jernbaneloketter, men har en overdel af glas eller transparent plasticmateriale. I den side, der vender mod perronbåndet, er der en dør, som åbnes og lukkes automatisk ved stationerne.

Der kan naturligvis også være en dør i den anden side. Men den kan kun udnyttes, hvis der også er et perronbånd der. Er det tilfældet, kan indstigning og udstigning foregå samtidig og uden gensidig gêne.

Man kan imidlertid opnå lignende resultater, omend dog ikke så store transithastigheder, ved at placere særlige udstigningsbånd og indstigningsbånd i forlængelse af hinanden, altså på samme side af kasserne.

De kan også placeres over for hinanden, nemlig hvis kasserne ved hjælp af et særligt system drejes en halv omgang mellem udstigningsbåndet og indstigningsbåndet.

Dette arrangement er særlig fordelagtigt ved endestationer, hvor kasserne alligevel skal vendes, og transportretningen skal skiftes.

Fra stationsbåndet føres kasserne ud på et system af drevne ruller eller gummihjulsmonterede aksler. Det er i den foreslåede udformning 5 fod, d. v. s. 1,52 m bredt, ligesom båndet, og 33 fod, d. v. s. 10 m langt, og konstrueret som 14 aksler, hver med 7 gummihjul; disse er sideforskuet fra aksel til aksel for at kunne gribe ind mellem hinanden, så kasserne altid understøttes af flere hjulrækker. — Der kunne formodentlig også bruges systemer af kileremme, som gribes ind mellem hinanden.

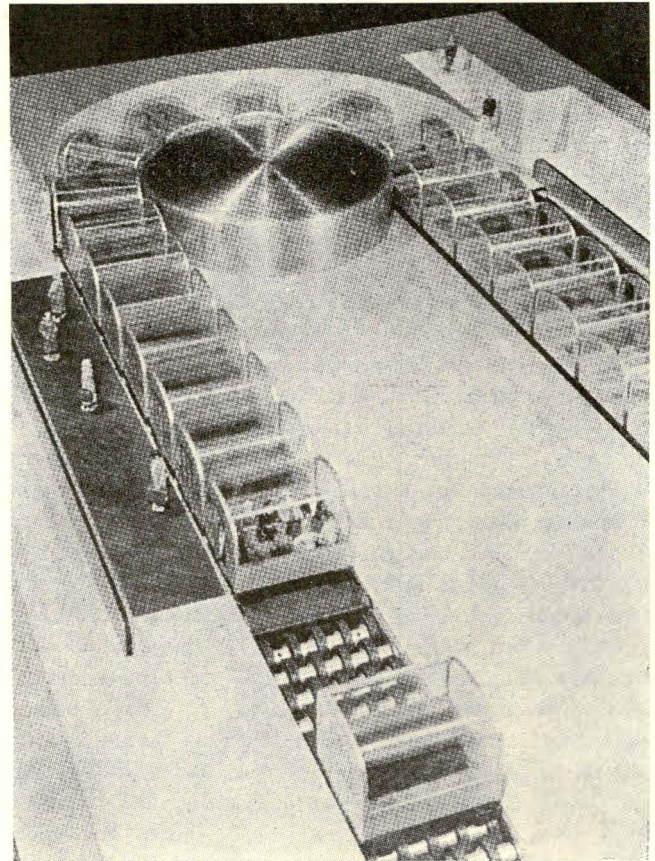
De pågældende aksler er drevne ligesom stationsbåndene. Men deres omdrejningshastighed er forskellige, så gummihjulene bevæger sig med hastigheder, der varierer fra ca. 2,4 km i timen for den første aksel til ca. 24 km i timen for den sidste. Derved bliver kasserne accelereret gradvis og temmelig jævnt fra den lille til den store hastighed.

Derfra føres kasserne over på det egentlige transportbånd, liniebåndet, der løber med nogenlunde samme hastighed som den sidste række hjul,

altså i det aktuelle tilfælde 24 km i timen. Liniebåndet er ligesom stationsbåndet 5 fod eller 1,52 m bredt. Dets længde skal i det første driftsanlæg, som omtales senere, være 1800 fod, d. v. s. ca. 550 m.

Ved ankomstationen føres kasserne over på en anden gruppe ruller

eller drejeskive, som fører kasserne en halv gang rundt. — En sådan drejning eller en mindre drejning kan også fremkaldes ved hjælp af et system af faste, men drevne aksler, der eventuelt er anbragt lidt skråt og monteret med gummihjul, hvis diameter varierer i forhold til



Model af båndtransportsystemet, der viser, hvordan passagerkabinerne fremføres mellem stationerne på hurtigt løbende transportbånd og på selve stationerne på langsomt gående transportbånd langs med indstignings- og udstigningsbånd, der går med samme hastighed, endvidere hvordan kabinerne accelereres og opbremses på korte rullebanestrækninger mellem stations- og liniestrækningerne, og endelig, hvordan kabinerne drejes rundt på en endestation mellem ankomst- og afgangssiden. Kabinerne har automatisk betjente døre i den ene side. Overdelen er af et gennemsigtigt plasticmateriale.

eller aksler med hjul, mage til den før omtalte. Hjulene roterer med tilsvarende aftagende periferihastigheder, så kasserne bliver opbremsede, dog kun til de 2,4 km i timen.

Derfra føres kasserne over på stationsbåndet. Dørene åbnes automatisk, og passagererne kan da træde ud på perronbåndet, som går med samme hastighed.

Fra stationsbåndet føres de over på en gruppe gummihjul på aksler, der er anbragt radiale på en kar-

hældningen og er mindst inderst og størst yderst. Da hjulenes periferihastigheder er forskellige, tvinges kasserne rundt ligesom ved hjælp af karrusellen. — Sådanne anlæg kan bruges ikke blot på endestationerne, men også, hvor der skal være knæk på linien, og kan da være ret simple. — Eventuelt kan accelerations- og decelerationssystemerne ved stationerne udformes på lignende måde, så banernes retning kan afbøjes uden komplicerede ekstra anlæg.

(fortsættes)

Vil de eventuelt kunne gøre det hurtigere end vi selv kan i kraft af vort arbejdes værdi i forhold til andre i højere lønningsklasser?

Randers, d. 8. september 1954.

A. Thomsen,
lokomotivfører.

Jo — hvis der findes tvivlsomme parlamentariske afgørelser.

Urafstemning vrages ikke af hovedledelsen, men anerkendes fuldt ud af denne. Henstillingen om sagens afgørelse på en kongres må vurderes i nøje tilslutning til denne sags tidligere behandling.

Jo — og er det formentlig i alle sine handlinger.

DsF behandler alle sager som tilsluttede organisationer måtte fremsende.

Formentlig ikke.

Red.

Gennem de sidste 30 år har skiftende hovedbestyrelser i Dansk Lokomotivmands Forening beskæftiget sig med spørgsmålet indmeldelse i DsF. Det er altså ikke nogen ny foreteelse, at den nuværende formand i organisationen går ind for den nødvendige og naturlige indmeldelse af organisationen i DsF. Han har ganske naturligt måttet erkende, at det er urimeligt, retfærdigt set, at drive organisation uden nødvendig støtte til og fra den hoverorganisation, der beskæftiger sig med alle spørgsmål, som påvirker alle arbejderes og tjenestemænds vilkår i dette land. Derfor synes jeg, det er meningsløs tale, som ikke har nogen begrundelse, at man tillægger vor tillidsmand egenkærlige motiver. Det er lidet opmuntrende at se, at det er unge medansatte, som særlig går imod denne indmeldelse i DsF; vi ældre, som i mange år har været medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, havde ventet at se vore unge organisationsfæller som kærnetropper tiltræde denne organisatorisk nødvendige tilslutning. Det forbyr mig, at de gennem tiderne siddende hovedbestyrelser har kunne forene sig med tanken at repræsentere organisationen, når dette forslag om bemeldte tilslutning stadig mod ønske blev nedstemt ved urafstemning. Det burde efter min mening for længe siden være gjort til et kabinetsspørgsmål, hvor den samlede hovedbestyrelse havde nægtet at fortsætte uden manglende nødvendig organisatorisk tilslutning, der kunne så være forekommet mulighed for at se, hvad en hovedledelse skabt ud af modstandernes rækker kunnet have skaffet af goder til organisationens medlemmer uden tilslutning, samarbejde og støtte fra andre organisationer; vi kunne så have fået lejlighed til at betragte disse ledere alene — uden fremmed hjælp — kun væbnet med deres egne våben, men blottet for den guddommelige organisatoriske indsigt, som nu synes at udgøre hele deres hæder, styrke og grundlaget for disse medansattes væsen. Lad os se, hvilken holdning de har, når de møder i dette smukke udstyr, lad dem så ved deres tales kraft og handling gøre os begribeligt, på hvilket grundlag vi ville kunne bygge vore

fortrin (og fremtid), som vi skulle besidde fremfor andre organisationer, og som kunne betinge vor organisations isolation.

Kalundborg i september 1954.

Axel E. Martinsen.

10 år i Struer jernbaneorkester

Den 10. oktober 1944 indkaldtes på initiativ af togfører H. Tovdahl til et møde i Struer. Mødet omfattede alle jernbanekategorier og dagsordenen for mødet var oprettelse af et jernbaneorkester i Struer.

Der var vel skeptikere, som mente, at Struer var for lille en by til, at man kunne starte et sådant orkester, men det viste sig, at de folk, som blev valgt til at fuldføre den tanke, der her var udklækket, magtede opgaven, og med daværende togbetjent N. J. Østergaard Jensen som formand startedes foreningen og kunne, takket være en ret betydelig økonomisk hjælp fra flere af byens forretningsfolk, allerede den 15. januar 1945 afholde den første musikøvelse med daværende togbetjent J. Livbjerg som dirigent.

Mange jernbanemænd i Struer har været aktivt medlem, men mange har også måttet erkende, at vejen til at blive virkelig aktiv deltager er lang og trang, ja, så lang, at de fleste faldt fra undervejs, og af de 25 mand, som orkesteret i løbet af et par år kom til at bestå af, er der nu kun 4, som kan fejre de 10 år sammen med foreningen, men som der står i en af vore gamle sange: »for de gamle, som faldt, er der ny over alt«, holder også stik her, og når orkestret i dag står med 30 aktive musikere og et passivt medlemstal på mere end 50 pct. af samtlige jernbanemænd i Struer, kan der jo med rette siges, at foreningen er levedygtig, og orkestrets eksistensberettigelse kan bedst skildres med de ord, som byens borgmester udtalte ved landsorkesterstævnet i Struer i 1953. Han udtalte her, at Struer jernbaneorkester blev betragtet som det egentlige byorkester, og det må vel være en stor ros for et amatørorkester at få. Men ikke alene Struer nyder godt af orkestret, også mange omliggende byer har haft fornøjelse af orkestret i de forløbne år, og da orkestret havde knyttet forbindelse med Sarpsborg i Norge, så orkestret sig i 1950 i stand til at arrangere en udenlandsrejse til Norge, en rejse, som vel nok må betragtes som en af de største oplevelser dets aktive medlemmer har haft.

Når foreningen nu den 9. oktober sammenkalder sine medlemmer til en festlighed i anledning af 10 års jubilæet, er det med håbet om, at byens befolkning og især dens jernbanemænd fortsat vil stå sammen om orkestret og støtte det, så at vi endnu i mange år kan nyde glæde af dets musik.





Landsoplysningsudvalget

Landsoplysningsudvalget arrangerer søndag d. 10. oktober d. å. besøg i Statsradiofonien, København, for foreningens medlemmer med damer.

Besøget finder sted kl. 11,30 prc., og vi vil under kyndig vejledning få forevist den statsinstitution, der vel nok må kunne siges at være den, hele det danske folk kommer i stærkest berøring med.

Landsoplysningsudvalget er kendt med, at der hos mange af vore medlemmer ligger et stort ønske om at få lejlighed til at stifte et nærmere bekendtskab med, hvorledes arbejdet forud for en udsendelse i radioen tilrettelægges, og vi formener derfor, at vi med dette arrangement har skabt en optakt til den kommende vinters oplysningsarbejde, der vil have bud til alle.

Af hensyn til besøgets hele tilrettelægning anmoder vi deltagerne om at møde ved Radiohuset's hovedindgang i Rosenørns Alle kl. 11,15. Der gøres opmærksom på, at deltagerantallet er begrænset til 150, hvorfor der i påkommende tilfælde i første omgang vil blive taget hensyn til provinsianerne, idet der, for så vidt der sker overtegning, senere vil kunne arrangeres et besøg for københavnernes.

Statsradiofonien har endvidere lovet, at der til koncerten, der finder sted samme aften kl. 20, vil kunne reservere billetter.

Koncerten omfatter et dansk program, og orkestret bliver dirigeret af Launy Grøndal.

De fremlagte tegningslister bedes tilbagesendt undertegnede senest den 23. ds. med udtrykkelig angivelse af, om man ønsker at deltage i såvel besøget som aftenkoncerten.

Vel mødt søndag d. 10. oktober kl. 11,15 ved Statsradiofonien.

P. L. V.

J. V. Christiansen,
Skibhusvej 137,
Odense.

Endnu bedre — endnu smukkere

Så er de der igen, de dejlige bøger fra *Fremads Folkebibliotek*. Atter duperer de os — de to tidligere serier skulle ellers gøre det svært at spille større trumfer ud, men årets serie ser ud til at slå alle rekorder.

Ti sprællevende romaner, fyldt med handling og spænding, et nyt og endnu smukkere bogudstyr — og dog igen en mulighed for alle læseinteresserede for at fylde reolen med god læsning, til de samme sensationelle priser, som FFB lagde ud med for to år siden: 2,85 kr. for de heftede, 4,85 kr. for den smukke pluviusinindbundne udgave, og hertil den nye sensation — en skindindbundet udgave til kun 7,35 kr. Abonnementspriser der slår alt andet — ikke mindst i en bogsæson, hvor det ser ud til, at man må lede med lys og lygte efter bøger til

under en femten kroners penge. Jo, FFB har lagt og til en kæmpesucces — og de fortjener den.

Serien startede den 15. september med ingen ringere end den fortælleglade *Peter Freuchen*, hvis bedste roman, »Storfanger«, det er en oplevelse at læse — og nu i oktober møder FFB med en splinterny bog på dansk: den norske forfatter *Johan Falkbergets* humorist-succes »Bør Børson jr.«. For i år dækker FFB hele Skandinaviens Parnas, og man kan altså nu vente at få Nordens forfatterelite til samme kolossalt billige priser, som de danske forfattere FFB allerede har givet os. I næste måned udsendes den spændende kriminalpsykologiske »Hr. Petit«, hvor *Alice Guldbrandsen* mesterligt og dramatisk beretter om et sidestykke til den franske massemander Landru.

To splinternye bøger.

Senere i serien kommer FFB med en anden helt ny bog, nemlig svenskeren *Jan Fridgårds* hjertevarme »Porten kaldes trang«. Det vil altså sige, at der i årets FFB-serie findes to bøger, der ikke før har været præsenteret for en dansk læserkreds — og dog til de sædvanlige FFB-priser.

Tove Ditlevsens »For Barnets Skyld« er en anden værdifuld FFB-bog, og desuden bringes den svenske forfatterinde *Moa Martinssons* »Dronning Grågylden«, *Arthur Omres* »Ukendt Mand«, *Erling Kristensens* »Ler«, *Knud Sønderbys* »En Kvinde er overflødig«, som mange vil erindre fra både teater og radio, samt *Ellen Duurloos* »Man kalder det Kærlighed«. Enhver, der kender noget til bøger, vil heraf kunne se, at FFB virkelig har ret i karakteristiken »handling, spænding og humor«.

Endnu mere læsestof.

Det smukke bogudstyr, som FFB hidtil har vist, følges op i årets serie. Smagfulde bind i henholdsvis dybrødt nigerpresset pluviusin og grønt skind, alle med 22 karat guld på ryggene. Årets bøger er trykt på godt romanpapir, de virker tykkere, hvilket kommer »rygbilledet« til gode — den samme meget let læseligt skrift (ikke noget »gnideri«, som man ofte ser i billige udgaver) og *tilmed endnu mere læsestof end tidligere*.

De store FFB-oplag sikrer, som ovenfor beskrevet, igen de gode bøger til de samme lave abonnementspriser — til gengæld må den kendsgerning, at bogfremstillingen er blevet dyrere end for to år siden, bære skylden for at løssalgprisen stiger med 50 øre pr. bind. Endnu en vægtig grund til, at vi sikrer os hele FFB-serien. *Vi sparer jo hele 5 kroner derved!*

Hjælp FFB!

Naturligvis kan man få FFB-bøgerne hos alle landets boghandlere, men FFB vil videre. Gennem oprettelsen af bogombudssystemet søger *Fremads Folkebibliotek* at få de mennesker i tale, som sjældent eller aldrig sætter deres ben i en boghandel. Og det har glædeligvis været en betydelig succes. Nær ved 2.000 bogombud sørger i dag for at få disse gode bøger ud på vore mange arbejdspladser og ud i vore foreninger. FFB er netop nu igang med at skaffe nye medarbejdere på hidtil udækkede virksomheder. Vi vil med de nye bøger i

hånden opfordre alle læserne til at være med i dette værdifulde literaturfremstød. Skriv ind til *Fremads Folkebibliotek, Nørrebrogade 54, Kbhvn. N.*, og vær med. Naturligvis skal alle vore arbejdspladser have deres aktive »bogmissionær«. —

I.

Togkatastrofe i Sverige

Svenske Jernbaner udsattes natten mellem d. 5. og 6. september for en alvorlig togkatastrofe, hvorved 6 mennesker dræbtes og et halvt hundrede såredes. Toget — sammensat af 14 vogne — var på vej fra Malmø til Stockholm, da det ved Rörvik afsprede med det resultat, at 4 vogne væltede og helt ødelagdes. Toget var forspændt et elektrisk lokomotiv, som også væltede, men lokomotivføreren og hans assistent nåede at springe af. Katastrofen skete på et sted, hvor der arbejdes med anlægning af dobbeltspor.

På nuværende tidspunkt, når dette skrives, har undersøgelserne om årsagen til ulykken ikke klarlagt denne. De fleste af de dræbte befandt sig i en 3. classes vogn af træ, og denne knustes fuldstændigt, og det er i den forbindelse værd at fremhæve stålvognene, som i dette, såvel som i andre beklagelige tilfælde hvor ulykker sker, klart viser deres styrke, idet stålkonstruktionen byder stor garanti mod sammenpresning eller knusning. Denne omstændighed var sikkert medvirkende til, at katastrofen ikke fik et langt frygteligere forløb for de 400 rejsende, som befandt sig i toget.



25 års jubilær

Lørdag den 25. september kan lokomotivfører H. Sørensen, Nyborg fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand.

Sørensen begyndte som aspirant i Aarhus, som lokomotivfyrbøder har han været stationeret i Aalestrup, Esbjerg og Nyborg, herfra forfremmedes han den 1/4 1943 til lokomotivfører med station i Brande, kommer efter nogen tid tilbage til Nyborg, hvor han blandt kolleger og medansatte er meget velset. Sin gerning som lokomotivfører omfatter Sørensen med stor interesse, i erkendelse af det ansvar, der er pålagt ham i udførelse af sin krævende gerning.

Til de mange hilsner du på jubilæumsdagen vil modtage fra venner og medansatte, ønsker afdelingen at tilføje sin lykønskning med tak for godt kammeratskab.

S. A. J.

Den 23. september d. å. fejrer lokomotivfører P. J. Andersen, Sjællandsgade 14, 2., Aalborg, sit 25 års jubilæum ved Danske Statsbaner.

Jubilaren begyndte sine første jernbaneår i Aarhus, blev den 1. maj 1931 forfremmet til lokomotivfyrbøder

i Brande, og efter eget ønske forflyttedes P. J. til Aalborg i 1936, og her har jubilaren som lokomotivfyrbøder og som lokomotivfører under sin daglige færd, såvel på maskinen som indenfor jernbanen, kun vundet sig venner.

For den organisationsmæssige interesse som P. J. føleligt gav udtryk for, valgte kollegerne ham her i Aalborg ind i organisationsarbejdet — først som lokomotivfyrbøder og nu som lokomotivfører, og P. J. deltager med iver i afdelingsbestyrelsens arbejde, som han sikkert på forskellig måde vil blive mindet om på jubilæumsdagen.

Med tak for svundne arbejdsår ønsker afdeling 35 jubilaren hjertelig til lykke — med de bedste ønsker for fremtiden.

C. A. J.

Tak

For al venlig deltagelse ved min mand, pensioneret lokomotivfører Alfred Andreas Jensens død og begravelse takker jeg.

Boline Jensen,
Kollund Sj.



Optaget som ekstraordinær medlem pr. 1-7-54.

Pens. lokomotivfører J. A. Jensen, Kildehusvej 23, Roskilde.

Pens. lokomotivfører J. C. T. Ringsted, Østerbro 80, Aalborg.

Optaget som ekstraordinær medlem pr. 1-9-54.

Pens. lokomotivfører G. Løfgreen, Helgesgade 14, Kongsvang, Aarhus.

Pens. lokomotivfører K. M. Kristensen, Vesterbyvej 20, Gentofte.

Pens. lokomotivfører H. P. Laursen, Finsensgade 46, 2. tv., Aarhus.

Pens. lokomotivfører W. Bøttern, Rolfs-gade 87, 2., Esbjerg.

Pens. lokomotivfører O. Sørensen, Kongenstræde 83, 1., Fredericia.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører C. Skjoldager-Nielsen, Carl Bernhardtvej 13 A, 3., København V. (død d. 3-9-54).

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge K. H. Backer er bortrejst fra 9. d. m. til 16. n. m.

Hans praksis varetages de første 14 dage af dr. Backer jun. på jernbanelægens bopæl til sædvanlige tider. Derefter af dr. Lund, Valby Langgade 73.

Konsultationstid: 13—14½, fredag kun 17—19, lørdag 11—12.

En bygning vi rejser —

Den politiske arbejderbevægelses historie i
Danmark, bd. I—III
skrevet af

Oluf Bertolt, Ernst Christiansen og Poul Hansen.

Efter flere års forberedende arbejde foreligger bind I af dette store værk nu.

Værkets formål er at vise, hvordan den danske arbejderbevægelse har været med til at bygge samfundet op, som vi kender det idag.

Værket er ikke en tør beretning. Det hviler på indgående og selvstændige studier og skildrer landets største folkebevægelse, dens forudsætninger,

dens opståen, udvikling og indflydelse, et epos, der strækker sig fra forrige århundredes begyndelse — da den nye tid, kapitalismens og liberalismens tid, brød ind over vore grænser — og helt op til vore dage. De allerseneste hændelser af betydning: den nye grundlovs vedtagelse, den 2den Hedtoft-regerings tiltrædelse i 1953, kommunevalgene i foråret 1954 og øjeblikkets verdenspolitiske baggrund for de hjemlige begivenheder er med.

Første bind spænder over tiden fra omkring 1820 til 1920, et helt århundrede. Andet bind omfatter tiden fra 1920 til omkring 1940, og tredje bind årene op til 1954.

Værket der er rigt illustreret udgives på forlaget »Fremad«. Prisen for de tre bind er hæftet 78,00 kr., indb. i grønt pluviusin 117,00 kr. og i brunt vælskbind med hjørner 144,00 kr.

Lokomotivmændenes Enkekasse

Regnskabsoversigt for 1953—54

Den 1. august 1953 var medlemstallet 163 og 31. juli 1954 155. Afgående ved døden er pens. lokf. J. C. Christensen, Kh., pens. lokf. R. V. S. Jakobsen, Kh., pens. lokf. J. S. A. L. Lovman, Kh., pens. lokf. C. Møller, Kh., pens. lokf. N. P. C. Nielsen, Kh., pens. lokf. M. Rasmussen, Kh.; udmeldt er pens. lokf. F. L. Frederiksen, Kh., pens., lokf. J. A. M. Nielsen, Kh.,

Ved årets begyndelse ydedes understøttelse til 121 enker, ved årets slutning til 115 enker.

Enkekassens rentebærende formue udgjorde den 1. august 1953 kroner 157.049,44; den 31. juli 1954 kroner 158.666,63.

| Indtægt: | Kr. Ø. | Udgift: | Kr. Ø. |
|---|-------------------|-----------------------------------|-------------------|
| Kassebeholdning pr. 1. august 1953 | 10.449,44 | Understøttelser | 8.255,00 |
| Kontingent | 2.857,50 | Provision for afdrag | 151,44 |
| Renter | 5.580,65 | Indkøbt obligationer | 6.819,04 |
| Udtrukne obligationer | 8.000,00 | Krans til fru Stubbes bære | 15,00 |
| | | Gebyr og tryksager — giro | 80,48 |
| | | Kontorhold | 500,00 |
| | | Kassebeholdning pr. 31. juli 1954 | 11.066,63 |
| | <u>26.887,59</u> | | <u>26.887,59</u> |
| Aktiver: | Kr. Ø. | Passiver: | Kr. Ø. |
| Østifternes Kreditforenings obligationer, kursværdi kr. 110.375,00 | 142.600,00 | Enkekassens formue | 158.666,63 |
| Stabiliseringslået, kursværdi kr. 2.488,00 | 5.000,00 | | |
| Indestår i Bikuben og giro | 11.066,63 | | |
| | <u>158.666,63</u> | | <u>158.666,63</u> |

N. J. Themsen, kasserer.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i overensstemmelse med de fremlagte bilag. Obligationer og kassebeholdning til stede.

København, den 18. august 1954.

J. M. Sørensen,
revisor.

Axel Hansen,
revisor.

Der skal foretages valg til bestyrelsen, 2 suppleanter, 1 revisor, 1 revisorsuppleant; de afgående bestyrelsesmedlemmer er C. V. Christensen og J. Junge. Suppleanterne V. A. J. Olsen og H. Kruse. Revisor J. M. Sørensen. Revisorsuppleant P. J. Persson, som alle er villige til at modtage valg. Valget sluttes d. 15. oktober 1954. Stemmesedlerne bedes venligst sendt til formanden, C. V. Christensen, Abjergvej 25, Kbhvn., Vanløse, eller kassereren, N. J. Themsen, Sæbyholmsvej 39, Kbhvn., Valby.

C. V. Christensen,
Abjergvej 25,
Vanløse.

C. Christoffersen,
Sønder Boulevard 131, 4.
Tlf. Vester 7147.

J. Junge,
Vester Fælledvej 43.
Tlf. Eva 1253.

N. J. Themsen,
Sæbyholmsvej 39.
Tlf. Damsø 3109.

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til sygekasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI

AKTIESELSKAB

... vi sælger Varme

Telefon 170-888 4 Linier

Den folkelige Forsamlingsbygning

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal-
og Selskabslokaler

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6. Fredericia
Leverandør til
Brugsforeningen

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Rejsende

Husk Marketenderiet!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»**LA BELLA**«

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

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

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

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

★ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Erb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L PEDERSEN . STRUER

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

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner

v. Holger Häuser

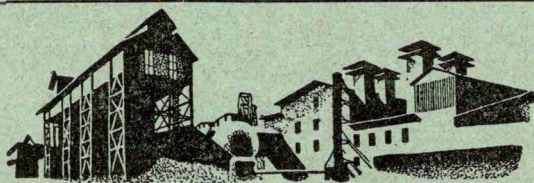
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVL-SYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserver - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN *Sct. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71*
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

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

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TFLEFON LYNGBY 1645

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«

Telefon 145

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Man spiser godt paa **»Palæ-Cafeen«**

Raadhustorvet . Roskilde . Tlf. 146

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens*

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

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

Hellerupej 44, Hellerup.

Pris 15 kr. portofrit tilsendt.