

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 20

20. OKTOBER 1954

54. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af B andager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

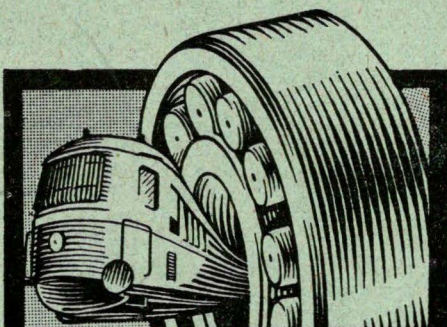
DAME - HERRE - OG BØRNEKONFEKTION

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

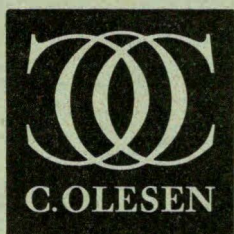


Stjerne **MAGASINET** A/s

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 . ÅRHUS
TELEFON 23611



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



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) 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 Marketenderiet Hurtig Betjening
Telefon 1232 Ærbødigst Viltoft

Importkompagniet ^{A/s}

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

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

**NORMAL-
TRYKKERIE**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHS

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebro Runddel 140

Telefon Tega 1513



Odense Pilsner
den mest velmagende

^{A/s} ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni ^{A/s}
Hans Nielsens Maskinfabrik

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING HB**

Andersson & Bardram ^{A/s}

Stuðestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

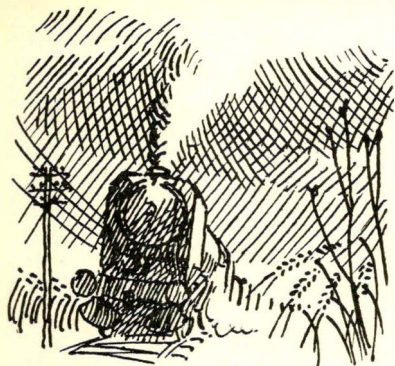
SCANDIA ^{A/s}
RANDERS

THÜRMEERS
originale Snittøj

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 20 - 54. ÅRGANG

20. OKTOBER 1954



Indhold:

Sagen om rangertraktorerens be- tjening	233
Nordisk Nyt — Sverige	234
Der er stadig uløste problemer ved brugen af »Nalco«	235
Ændring i antagelsesbetingel- serne for aspiranter	236
Spadserertid ved personaleskifte	236
Person-transportbånd	237
Fra medlemskredsen	241
Det må være årets morsomste bog Under DLF	243
In memoriam	243
Tak	243
Opmærksomhed frabedes	244
Gåse- og flæskespil	244
Jubilæumsforeningen i 1. Dist. ..	244
Personalialia	244
Påskønnelse	244
Efterlysning	244
Rettelse	244
Nye adresser	244
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	244



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.

Sagen om rangertraktorernes betjening

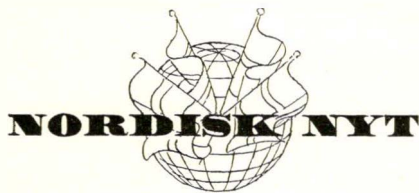
Siden vi i juli måned bragte meddelelsen om de dengang forestående forhandlinger med Generaldirektoratet om betjening af rangertraktorerne, har vi fra medlemskredsen modtaget en del henvendelser om, hvorledes forhandlingerne er forløbet og om sagen er afsluttet. Da disse henvendelser stadig forekommer, endog i et stigende antal, og da man ude omkring ikke kan forstå, at der i løbet af de tre måneder ikke foreligger en afgørelse, skal vi ganske kort redegøre for sagens stilling på nuværende tidspunkt.

Den endelige afgørelse i sagen er endnu ikke truffet, da der mellem Generaldirektoratet og foreningens hovedbestyrelse ikke er opnået enighed om alle enkelthederne for en fremtidig overenskomst, og der kan ikke siges noget om, hvor lang tid der endnu vil hengå, før vi når frem til enighed herom. Som vi allerede har gjort opmærksom på, har Generaldirektoratet for sin part ønsket en del af rangertjenesten, som hidtil har været udført af lokomotivpersonale, overført til stationstjenestens personale. Der er ganske vist tale om et begrænset antal pladser med skillelinien sat mellem byer, hvor der i forvejen er stationeret lokomotivpersonale samt lokomotivmester, og byer hvor der ikke er oprettet maskindepoter med mesterstillinger. I denne del af forslaget tages der dog hensyn til de lokomotivførere, der for tiden anvendes som traktorførere og som i særlig grad er knyttet til den by, hvor der normalt i fremtiden skal være traktorførere fra stationstjenesten. Disse lokomotivførere vil kunne forblive på stedet indtil videre, medens til gengæld depotforstanderhonorar foreslås ophævet med udgangen af indeværende finansår.

Som motivering for anvendelsen af stationstjenestens personale har Generaldirektoratet henvist til, at der opnås en bedre udnyttelse af traktoren i forbindelse med kundebetjeningen, fordi der, i de byer hvor der kan blive tale om denne ordning, ikke kan fastlægges en rangertjeneste på uafbrudt 7 à 8 timer. Rangerarbejdet her indpasses efter det behov, der kræves fra læssespor og varehus, således at rangertraktoren kan benyttes i et større eller mindre antal timer fordelt over hele døgnet. I timerne mellem kørsel med traktoren skal traktorføreren være beskæftiget med andet arbejde indenfor stationstjenesten. Det vil sige, at man faktisk i princippet indfører et system svarende til det, der allerede er kendt på de steder, hvor stationspersonale betjener de ældre traktorer.

Der er stillet foreningen i udsigt, at de traktorførerpladser, som skal tilkomme lokomotivpersonalet, vil blive søgt oprettet i 13. lønningsklasse med stillingsbetegnelsen motorfører. Til opnåelse af disse stillinger vil blive krævet den praktiske lokomotivførerprøve, og der er fra Generaldirektoratets side tillige ønsket en karenstid på 2 år.

Foruden disse hovedpunkter er der som forhandlingsgrundlag



Sverige

Svenska Järnvägsmannaförbundets blad »Signalen« bringer følgende, som viser hvordan sagligt begrundede handlinger udnyttes hæmningsløst til partiegoistiske formål.

»Et gammelt traditionsrigt indslag i rationaliseringsspørgsmål er oplivet under usædvanlige former og forudsætninger. Jernbanemændene i Norrköping har overfor distriktschefen gjort gældende, at personaleindskrænkninger, som udgør et led i SJs rationaliseringsbestrebelse, afstedkommer risiko for jernbaneulykker. Så langt kan alt betragtes under sædvanlig synsvinkel siger LOs tidsskrift »Fackföreningsrörelsen«.

Det særegne er at borgerlige blade giver denne meningsyttring en nærmest demonstrativ publicitet, som i første række er rettet mod SJs rationaliseringsbestrebelse og jernbaneforbundet. Man fik næsten det indtryk, at SJ, trafikministeren og fagforbundet ikke ved, at jernbaneulykker kan indtræffe. Ja, det publicerede har ikke været fri for insinuationer om, at togkatastrofen ved Rörvik burde sammenkobles med den foregåede rationalisering. I så fald må man have en forklaring på jernbaneulykker, som er indtruffet før de rationaliseringsforanstaltninger, som nu angribes.

I den borgerlige presse har man ikke tidligere givet det udseende af, at rationalisering betyder oplidning af arbejdskraften. Man har været mere end villig til at fremhæve den private virksomheds formåen ved at gennemføre en aktiv og fremgangsrig rationaliseringsproces. Samtidig er mange anklager rettet mod de statsdrevne foretagender fordi de ikke har formået at følge med i rationaliseringstakten og derigennem blive en byrde for skatteborgerne samt en fare for arbejdernes lønstandard og beskæftigelse. Norrköpingaktionen synes at have fremkaldt en omvendelse.

Arbejdsbesparende rationalisering er måske unyttig i statsforetagender og kun formålstjenlig i private! Eller måske man frygter en målbevidst rationalisering ved statsforetagender.

fra administrationens side fremsat forslag om anvendelse af ufaglært arbejdskraft på de store maskintyper, ligesom aktualiteten har været gældende for stationspersonalets adgang til kørsel på strækninger med traktorer fra de byer, hvor rangerarbejdet udføres af dette personale og til de nærmestliggende stationer.

Som det heraf fremgår, er der i det af Generaldirektoratet fremsatte forslag så væsentlige ændringer i de bestående forhold, at hovedbestyrelsen selvsagt ikke har kunnet tiltræde forslaget i sin helhed. Selvom der i moderne udvikling sker forandringer som kræver omlægning af et hidtil udført arbejde, og der også i det forelagte findes enkeltheder som er så stærkt begrundet, at en tilbagevisning ved saglig motivering vanskeligt lader sig gøre, står vi dog her overfor så stort et indgreb i lokomotivpersonalets arbejdsområde, som nødvendigvis kun kan løses i kraft af indrømmelser på andre områder over for dette personale.

Gennem de førte forhandlinger med Generaldirektoratet har det hidtil ikke været os muligt at finde forståelse for alle de modforslag, hovedbestyrelsen har fremsat, og det har derfor været nødvendigt med en forelæggelse af sagen for ministeren for offentlige arbejder. En henvendelse til ministeren er sket såvel fra administrationens som fra vor side, og efter behandling af sagen har ministeren henvist den til viderebehandling hos finansministeren, eventuelt i den nedsatte lønningskommission.

Selvom sagen endnu beror i finansministeriet og der ikke herfra foreligger noget endeligt svar, må vi i lighed med, hvad vi ved andre lejligheder har givet udtryk for, erklære os utilfreds med den efter forslaget reducering af antallet af lokomotivførerstillinger. Det kan efter vor opfattelse ikke være rimeligt, at personalet under en så gennemgribende rationalisering ikke får andel af det økonomiske udbytte. En fuldstændig afvisning heraf har vi ganske vist heller ikke modtaget, men henvisningen om at behandle denne del af sagen i lønningskommissionen bærer heller ikke retfærdighedens præg. Thi når en sag af denne karakter skal finde sin løsning, og der på begge sider af bordet er vist forhandlingsvilje, må det med rimelighed forlanges, at samtlige de problemer der foreligger, uanset fra hvilken side de er opstået, blive afklaret under et, således at sagen kan afsluttes for begge parter. Hvorledes ville personalet iøvrigt havde været stillet, såfremt lønningskommissionen ikke havde været en kendsgerning?

Til denne kortfattede orientering over for medlemmerne kan det tilføjes, at finansministeren endnu ikke har færdigbehandlet sagen. Hvorledes indstillingen vil blive fra ministeren, ved vi derfor ikke, men bliver den af samme beskaffenhed, som dem vi har fået fra de øvrige instanser, må hovedbestyrelsen overveje og træffe beslutning om sagens behandling. Som sagen ligger i øjeblikket, er der al sandsynlighed for, at hovedbestyrelsen ønsker en kongresbeslutning. Hermed tillige forklaringen på, hvorfor der ikke i efteråret er indkaldt til den tidligere foreslåede ekstraordinære kongres, som har været efterlyst fra anden side.

Der er stadig uløste problemer ved brugen af »Nalco«

Det er beklageligt at måtte konstatere, at hr. kontorchef Andersens sidste indlæg i diskussionen om den interne vandbehandling åbenbart har bragt lokomotivfører Rasmussen til tavshed.

For selv om de allerfleste vist vil være enige med undertegnede i, at kollega Rasmussen skyder slet ikke så lidt over målet, når han stempler »Nalco« som noget nymodens djævelskab, der hurtigst muligt bør afskaffes, kan det ikke nægtes, at han har sat fingeren på et ømt punkt, og at der stadig er nogle problemer omkring dette spørgsmål, der trænger til en snarlig løsning, idet de tilstande, han så malende skildrer, kan forekomme og desværre endnu forekommer alt for ofte.

Og når kørslen med intern vandbehandling kan foregå — omend langt fra tilfredsstillende — så dog under tålelige vilkår, så skyldes det i første række, at lokomotivpersonalet efterhånden har erhvervet en evne til instinktmæssig at bedømme maskinens tilstand og derfor tage visse uofficielle forholdsregler inden kørslen påbegyndes.

Der er derfor faktisk grund til at protestere, når kontorchef Andersen antyder, at det nærmest er personalets egen skyld, at nalcovandbehandlingen ikke virker, som den skal, og det netop, fordi kontorchefen er kendt som en overordnet med et endog meget indgående kendskab også til praktisk lokomotivmandsgerning, og hvis dom der derfor må lægges særlig vægt på. Muligvis har der til at begynde med været en og anden lokomotivfører, der ikke rigtig har kunnet indse fordelene ved at holde slammanordningen i orden og sørge for, at den blev brugt til stadighed; men når man tager i betragtning, at administrationen ved nalcoforsøgenes påbegyndelse undlod at delagtiggøre lokomotivpersonalet i det mere teoretiske grundlag for forsøgene — velsagtens ud fra den opfattelse, at personalet sandsynligvis ikke kunne forstå det alligevel — kan det vel ikke forbavse nogen.

Først i den allerseneste tid har der rundt omkring været afholdt en række instruktive foredrag, der glædeligvis har kunnet samle stort besøg, hvilket jo i alt fald ikke tyder på manglende interesse. Ved forsøgenes start modtog personalet en instruks, der i sammentrængt form havde følgende tre hovedpunkter:

1. Betjen skummehanen.
2. Kør med lavest mulig vandstand.
3. Fyld først kedlen op umiddelbart før igangsætning af hensyn til antiskummidlet, der er tilsat briketterne.

Rent bortset fra, at lokomotivpersonalet lige fra allerførste tjenestedag lærer aldrig at overfylde kedlen og henstillingen derfor burde være overflødig, er punkt 2 som middel til at modvirke ulem-

perne ved stærkt saltholdigt kedelvand nærmest virkningsløst. Det skader vel ikke, men gavner til gengæld heller ikke ret meget.

For når man sænker vandstanden ved fordampning, får man ganske vist større vandoverflade og afstanden fra vandoverfladen til dommen forøget; men samtidig stiger saltholdigheden i det tilbageblevne vand i samme forhold, hvorved fordelene ved den unormalt lave vandstand fuldstændig ophæves, og det forøgede saltindhold kan vel i nogle tilfælde endog forværre situationen.

Det viser sig i alt fald, at når en maskine en sjældnen gang er rigtig »ondartet«, er der intet at stille op, før maskinen har kastet en halv kedel vand op gennem skorstenen, og en maskine, der på denne måde har nedbragt sin egen saltkoncentration, vil ved næste analyse ikke engang vise et unormalt højt saltindhold.

Da punkt 3 også indeholder almindelig lokomotivmandsrutine med gradvis opbygning af fyret og til slut opfyldning af kedlen, vil dette krav i de fleste tilfælde også være opfyldt. Når den interne vandbehandling, efter at man har indført forbedret og mere formålstjenlig armatur og automatik trods samvittighedsfuld overholdelse af alle betjeningsforskrifter, ikke virker så godt, som man kunne ønske, er det derfor meget nærliggende at tvivle på selve afslamningssystemets effektivitet.

Hovedulempen ved kørsel med nalcobehandlet vand eller måske mere korrekt udtrykt ved de forlængede udvaskerterminer, muliggjort af nalcobehandlingen, er jo, som det tydeligt fremgår af de forskellige indlæg, at maskinerne undertiden bliver urolige i vandet og tilbøjelige til overkogning, og da dette uden tvivl først og fremmest skyldes, at kedlens saltkoncentration er steget ud over det tilladelige, ville det være ganske naturligt, om man fandt frem til et afslamningssystem, der gjorde det muligt at holde kedlens saltindhold konstant og under kontrol, når det tilladte maksimum var nået, og da tendervandet altid består af en blanding af vand fra de vandtagningssteder, maskinen normalt benytter og derfor må antages at have et nogenlunde konstant saltindhold, skulle det med andre ord være tilstrækkeligt at lade slamningen variere i takt med vandforbruget.

Dette tillader den nu anvendte anordning ikke. Slamningen pr. time er konstant, hvorimod vandforbruget pr. time varierer overordentlig meget.

Hvis to maskiner af samme type, f. eks. litra E, gennemkører den samme strækning, det ene forspændt et hurtigtog på 3—400 tons med en køretid på 1½ time, og det andet et godstog på 6—700 tons med en køretid på ca. 3 timer, vil de faktisk forbruger lige meget vand, f. eks. 15 m³. Hurtigtogsmaskinen har altså brugt 10 m³ pr. time og gods-

togsmaskinen kun 5 m³ pr. time. Slamningen pr. time har derimod været ens for dem begge og svarer sandsynligvis til et gennemsnits vandforbrug, og såfremt lokomotivernes saltkoncentration var ens ved starten, vil det ene efter nævnte tur udvise en lille stigning og har derfor slammet for lidt, hvorimod det andet viser et tilsvarende fald og har altså slammet for meget.

Hvis maskinerne skiftevis kørte tog med højt og lavt timeforbrug, ville det ikke have nogen praktisk betydning, idet saltindholdet i kedelvandet blot ville variere ubetydeligt omkring det normale; men ofte kører en maskine ifølge sin tur 3—4 svære tog med kort køretid lige efter hinanden og kan ved forstyrrelser i maskinløbene og af andre grunde komme til at køre måske 8—10 tog af denne slags uden at få udlignet saltindholdet. Når dertil kommer, at maskinerne periodisk, f. eks. på grund af sommerferie og højtids trafik eller lange perioder med snefald og stormende vejr, belastes langt ud over det normale og dermed forbruger betydeligt større mængder vand, kan det ikke undre, at lokomotivernes saltkoncentration kan stige over det tilladelige, og det viser sig da også mange gange, at maskinernes ydeevne er ringest netop på de tidspunkter, hvor der er brug for lidt ekstra hestekræfter.

Desværre er man meget utilbøjelig til at udruste damplokomotiver med for meget automatik; men ved at forsyne hver maskine med to automatiske slammanordninger, der blev påvirket af trykket i hver sit føderør — og ikke som nu af gliderdamptrykket — og beregnede dysernes størrelse efter injektørernes kapacitet, kunne man bruge aflamningen i overensstemmelse med det øjeblikkelige vandforbrug og ville derved opnå — forudsat at det rigtige forhold mellem kedelvandet og fødevandets saltindhold var til stede — netop at fjerne lige så meget salt, som man til enhver tid tilfører kedlen.

Hvis slamningen foretoges fra de punkter på kedlen, hvor der erfaringsmæssigt er tilbøjelighed til slamansamlinger, ville anordningen tillige ved de gentagne vandpåsatninger, der foretages af fyrmændene i remiserne, kunne fjerne betydelige mængder slam, efterhånden som det bundfælder sig under maskinens stilstand, og det afslammede vand kunne, som det forsøgsvis, men med godt resultat har været praktiseret på en enkelt maskine i Fredericia, anvendes til vanding af askekassen og derved spare den forholdsvis store vandmængde, der ellers medgår til dette formål.

Selv om alle ulemper måske ikke derfor ville være afhjulpne, tror jeg dog, at ovenstående ville betyde en forbedring, der kunne medvirke til at gøre den interne vandbehandling mere effektiv og besparende, end den er i øjeblikket.

E. O. Erdland, lokomotivfører, Fredericia.

Ændring i antagelsesbetingelserne for lokomotivfyrbøderaspiranter

På forslag fra Generaldirektoratet har hovedbestyrelsen givet tilslutning til, at betingelserne for antagelse af lokomotivfyrbøderaspiranter ændres således, at der fremtidig også bliver adgang til stillingen for udlærte i elektromekanikerbranchen.

Udvidelsen af antagelsesbetingelserne må ses i tilknytning til dels den fagmæssige udvikling i elektromekanikerbranchen dels den stærke motorisering inden for Statsbanerne.

Spadseretid ved personaleskifte

Det forekommer i ikke så få tilfælde, at der ved afløsning på perron eller stationspladser er ret betragtelige afstande for lokomotivpersonalet at tilbagelægge fra maskindepot eller omvendt, og man har derfor ment, at der burde kunne beregnes tjenestetid for det tidsrum, som medgår hertil.

Spørgsmålet havde aktualitet for motordriftens vedkommende, idet her finder en udstrakt afløsning sted udenfor maskintjenestens sporområde. På dette felt er der da også indgået en acceptabel ordning.

Imidlertid er der også inden for dampdriften et udtalt behov for et sådant tjenestetidstillæg, eller som det kaldes, spadseretid, og foreningen rettede derfor henvendelse til Generaldirektoratet om at få lignende regler som motordriftens indført i dampdriften, hvor det ikke allerede er sket.

Det stod naturligvis klart, at der, ved indførelse af denne spadseretid, vanskeligt kunne stilles krav om en generel ordning for hele landet omfattende et bestemt antal minutter i samtlige tilfælde, hvor der foregår afløsning udenfor maskintjenestens sporområde. Henvendelsen formuleredes derfor derhen, at der principielt skulle tilstås omhandlede; men at der ved lokal forhandling skulle kunne fastsættes et tillæg, som stod i rimeligt forhold til den vejlængde, der skulle tilbagelægges det/de pågældende steder.

Fra Generaldirektoratets side har man stillet sig imødekommende ved i princippet at tiltræde en ordning, hvorefter der, som af foreningen ønsket, ved lokal forhandling kan gives tjenestetidstillæg for spadseretid, idet det dog understreges, at der ikke i almindelighed kan påregnes yderligere tjenestetid i tilfælde — som angivet i ordre P side 39 — hvor der i forvejen gives 15 minutter ved personaleskifte. Hertil kommer, at spadseretid ikke vil kunne gives ved afløsning i rangerdriften på stationspladser herunder havnepladser.

Ordringen er trådt i kraft, og på Generaldirektoratets foranledning er begge distrikter underrettet herom.



Person-transportbånd

som konkurrent og supplement til bybanerne

fortsat fra DLF nr. 18, 1954.

Hermed er omtalt den ene halvdel af anlægget. Den anden halvdel er ganske mage til og bruges til transport i modgående retning.

Et sådant transportsystem byder på transportmulighed til enhver tid uden ventetider.

Det byder dertil på betydelige transporthastigheder, nemlig 20—30 km i timen, endda lige ud og uden forsinkelser.

I øvrigt byder det på stor transportkapacitet.

For det nedenfor omtalte anlæg angives vognfrekvensen nogle steder til 19 pr. minut, andre steder til 25 pr. minut. Frekvenstallet gange vognlængden må naturligvis svare til hastigheden af drejerullerne og stations- og perronbåndene, når vognene skal følge umiddelbart efter hinanden. — Regnes der med 19 pr. minut og 14 passagerer i hver, giver det 16000 i timen; regnes der med 25 pr. minut og 10 passagerer i hver, giver det 15000 i timen — vel at mærke i hver retning. Antallet kan naturligvis ændres lidt efter behovet ved varierende af »stationsanlæggenes hastighed».

30—40.000 passager pr. time i begge retninger er en meget bemærkelsesværdig kapacitet, navnlig under hensyn til den ikke særlige store maksimalhastighed.

Kapaciteten er særlig bemærkelsesværdig under hensyn til vognkassernes ret ringe størrelse i sammenligning med bybanevogne, sporvogne m. m.

Ydermere er den bemærkelsesværdig på baggrund af, at stationsrummene og tunnelstrækningerne er smalle og lave eller kan være det.

Der er allerede udført et lille forsøgsanlæg i Aurora i Illinois.

Desuden er der lige udført et driftsanlæg, dog kun et perronanlæg, mellem Erie Railroad's og Hudson and Manhattan Railroad's stationer i New Jersey ved New York.

Et lignende anlæg skal nu laves i New York mellem Grand Central banegården og Times pladsen.

Her er der et vældigt trafikbehov, som nu afvikles i vid udstrækning ved hjælp af en 700—800 m lang firesporet bybane, hvor togene kører frem og tilbage på 2 minutters køretid og formodentlig med togafgang med 2 minutters mellemrum, skiftevis fra hvert spor.

Denne bane har i og for sig gjort god fyldest i lang tid. Men materiellet er nu ved at blive gammelt; banen kan ikke længere afvikle den voksende trafik gnidningsløst; og selve jernbanetrafikken med dens ind- og udstigningsbesværligheder og dens ganske vist korte ventetider er principielt utilfredsstillende over så kort afstand. Banen må i bedste fald moderniseres. Men selv det kan ikke medføre helt gode resultater og vil i hvert fald blive ret bekosteligt.

Man regner med, at det vil koste 5,5 mill. \$. Til sammenligning vil det skitserede båndtransportanlæg kun koste 3,8 mill. \$. Deraf vil en del gå til ombygning af tunnelanlæggene. Selve installationerne og materiellet til elektrisk togdrift vil koste 3,5 mill. \$. De tilsvarende udgifter for båndtransportanlægget vil kun beløbe sig til 2,1 mill. \$, altså kun 60 pct. af prisen for jernbaneprojektet. — I nogle beskrivelser nævnes endda et endnu lavere tal, nemlig 1,8 mill. \$. — Da hele båndtransportanlægget bliver 3300 fod, d. v. s. 700 m langt, svarer det til 17—20 mill. kr. pr. km, hvilket tal imidlertid må vurderes efter det meget høje New York-prisniveau.

Båndtransportsystemets driftsomkostninger ventes at ville blive langt lavere end banens. 40 pct.

Båndtransportanlægget lægger kun beslag på de to midterste af de fire banetracéer. — Derved frigøres de to sidetracéer til fodgængertrafik, hvilket især får betydning for forbindelserne fra stationerne til de gader, som båndtransportsystemet krydser, uden standsning.

Transporttiden for hele strækningen bliver lidt under 2 minutter, regnet fra station til station. For det

nuværende system er alene køretiden som sagt 2 minutter, hvortil kommer den tid, der medgår til indstigning og udstigning, samt ventetiden, der gennemsnitlig er 1 minut.

Dette amerikanske bytransportanlæg har stor interesse ved sin ejendommelige udformning.

Dersom det realiseres, hvilket snart vil blive afgjort, må driftserfaringerne imødeses med stor interesse.

Viser de sig at svare til forventningerne, bliver anlægget måske et forbillede for mange lignende anlæg andre steder. Systemet synes, i det mindste i princippet, at byde på meget godt i sammenligning med, hvad der kan opnås ved de klassiske bytransportmidler, og ikke mindst undergrundsbanerne, som det er beslægtet med i trafikal henseende.

Et båndtransportanlæg behøver ikke ret stor bredde og heller ikke synderlig stor højde. Det kan altså nøjes med et lille tværprofil.

De fornødne højder og bredder er endnu flydende, fordi systemet ikke er standardiseret til generel udnyttelse, men kun til de stedlige forhold i New York. Hvis der kræves, at vognkasserne skal kunne tage 8 sidende passagerer hver, kan der antagelig nøjes med ca. 2¼ m bredde eller måske kun lidt over 2 m. Regnes der med mellem ¼ og ½ m mellem de to rækker vogne og mellem ½ og ¾ m mellem vognene og væggene til hver side, bliver det ialt til ca. 6 m effektiv bredde. Dette er kun omkring 2/3 af, hvad der kræves til en dobbeltsporet tunnelbane til bytrafik.

Vognkassernes højde behøver kun at være 2¼ m eller måske kun lidt over 2 m. Totalhøjden af kasserne og båndanlægget må vel blive omkring 3 eller måske 2¾ m. Det er omkring 4/5 af, hvad der kræves til en bybanetunnel for tog, som forsynes med strøm fra skinner, og omkring 3/5 af, hvad der kræves, hvis togene strømforsynes fra luftledning.

Alt i alt kræver et båndtransport-

anlæg altså kun omkring halvt så stort tværprofil som bybanetog.

Dette har overordentlig stor betydning, hvor der skal laves tunneler, fordi sådanne koster umådelig meget, og fordi omkostningerne er omtrent proportionale med tværprofilene.

Båndtransportanlæggene behøver ikke nær så store stationsanlæg som bybanetogene, dels fordi stationsbåndene og kasserne ikke optager nær så megen plads som jernbanesporene og togene, og dels fordi perronbåndene ikke skal være nær så brede og lange som jernbanestationernes perroner. Også det må indvirke på anlægsomkostningerne.

Transportbåndene kan stige stejlt og falde lige så stejlt og bugte sig uregelmæssigt op og ned, endog over korte afstande. Som følge deraf kan de følge terrainets ujævnheder, ikke alene i niveau, men også nedgravet. Anlæggene kan derfor udføres i tunneler i ganske ringe dybde, selv hvor terrainet er ujævnt, eller hvor der er andre hindringer såsom husfunderinger. Følgelig kan sådanne tunneler laves forholdsvis billigt.

Da transportbåndene og kasserne er yderst lette, og da de ikke fremkalder dynamiske virkninger

af uævnværdig betydning og heller ikke fremkalder rystelser, kan de faste anlæg udføres omtrent som højbaner på pilleunderstøtninger, som kan være meget enkle og spinkle og lette. Følgelig kan de bygges meget billigt.

Når understøtningen og navnlig sideafstivningen kan være så spinkel, og når bredden kan holdes under 6 m, kan man stedvis tillade sig at placere sådanne anlæg midt i brede gader enten understøttet af sidepiller og tværbjælker eller af midterpiller alene.

Hvis afstanden mellem støttepillerne kan være store, kan anlæggene lejlighedsvis føres over eller gennem huse uden at berøre disses bærende konstruktioner. Dette indebærer, at de kan føres gennem bebyggelsesområder for små beløb.

Da båndtransportanlæggene kan ændre vertikalretning og højde meget elastisk, og da de ikke stiller store krav til højdeprofil og heller ikke til breddeprofil, kan de i mange tilfælde føres direkte gennem almindelige huse inden for en etage.

Transportbåndene fremkalder ikke nær så megen støj som bybanetog, ja end ikke så megen som sporvogne.

Transportbåndanlæggene kan være

indelukkede som i tunneler eller en blikkappe som det på et af billederne viste anlæg for malm- og kultransport mellem Eriesøen og Ohiofloden; eventuelt kan taget og den øverste halvdel af siderne udføres af glas eller plastic.

Da transportbåndanlæggene kan have stigning på 10 pct. eller mere, kan de stedvis gøres kortere end tilsvarende gader og jernbaner, f. eks. ved havneunderføringer.

Af samme grund kan de let føres op eller ned til selve gadeniveauet. Derved bliver de lige så let tilgængelige som sporvogne og omnibusse.

De bliver også let tilgængelige, når de fremføres i ringe dybde uanset terraihøjden og hindringer i form af huse eller andet.

Desuden bidrager deres ringe profilhøjde til at reducere afstanden fra gadeniveauet til perronbåndniveauet. Escalatorer o. l. overflødiggøres i det mindste. Ja, perronbåndene kan ligefrem fungere som escalatorer.

Båndtransportanlæggene kan let indrettes til at medtage cyklister. Eksempelvis kan hver tredie kasse være helt åben i den ene side og have en enkelt bænk i modsat side. Det vil da blive let at trække cykler ind i kasserne fra perronbåndet eller fra et ekstra perronbånd for cyklister foran eller efter perronbåndet for de andre trafikanter.

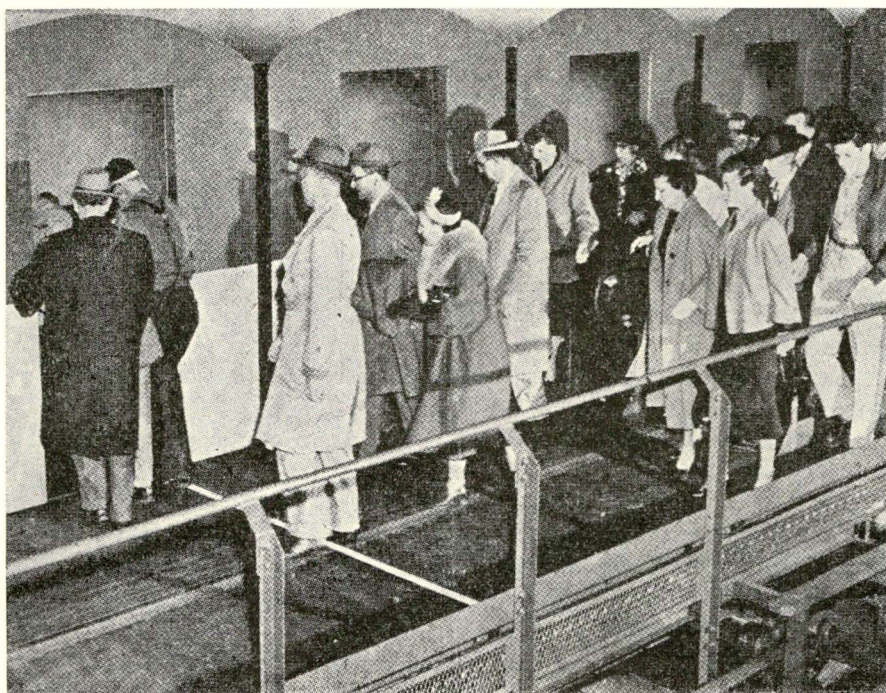
Cyklister og gående kan på den måde føres under sejløb o. l., hvor stigningerne ellers ville være for store for dem.

Båndanlæggene byder på meget stor kapacitet. De byder til stadighed på befordringsmuligheder. De byder på betydelige rejsehastigheder.

Stationerne kan placeres tæt, ja faktisk så tæt, det skal være, under hensyn til, at hvert stationsophold forsinker transittrafikken ca. 1 minut.

Båndtransportanlæggene byder på stor sikkerhed, fordi alle båndene kan standses yderst hurtigt blot ved tryk på en knap. (Jvfr. farerne ved de roterende elevatorer, som bl. a. bruges mange steder i København). De generer ikke den øvrige trafik, men aflaster den.

Antallet af stationer kan være stort. Stationerne kan altså placeres



Fotografi af et båndtrafiksystem, et lille eksperimentalg, der lige er bygget i Aurora af hensyn til driftserfaringerne forud for bygningen af det store anlæg i New York.

tæt og kan derfor betjene mange steder. Gadetrafikken hertil kan blive så lille, at der ikke behøves større gadereguleringer, endside pladser ved stationerne.

I øvrigt bliver selve afstandene til stationerne gennemgående små.

Båndtransportanlæggene behøver ikke at være ret lange. Længere anlæg kan udbygges gradvis; de fuldførte delstrækninger kan udnyttes straks, medens de tilsluttende strækninger ikke behøver at bygges, før trafikstigningen gør det berettiget.

Det må stadig fremhæves, at de enkelte delstrækninger må være lige, men at der eventuelt kan være skarpe kurver og knæk, hvor de forenes, helst ved stationerne. Stigningerne og faldene kan være både store og stejle og kan varieres, så anlæggene bogstaveligt talt går op og ned. Linieføringskravene er altså helt anderledes end for bybaner. Følgelig kan de to slags befordringsmidler supplere hinanden.

Båndtransportanlæggene er bl. a. egnede til aflastning af stærkt trafikerede gader for fodgængere, cyklister og sporvogns- og omnibustrafikanter, endvidere som erstatning for gadegennembrud, fremdeles til havne- og flodunderføringer, for blot at nævne nogle eksempler på anvendelser, hvor de mere supplerer bybanerne end konkurrerer med dem.

Båndtransportanlæg fortjener følgende interesse som et potentielt middel til forbedring af trafikforholdene visse steder i København.

Tunnelerne til transportbåndanlæggene kan i øvrigt bruges som luftbeskyttelsesrum, tilmed med yderst kort varsel, blot nogle sekunder. Da tunnelerne kan bruges til dette formål i deres fulde udstrækning, og da de bliver let tilgængelige fra gaderne, endda fra mange steder, og netop i de tætbebyggede kvarterer, kan det måske være rimeligt at betale dem af de bevillinger, der er hensat til civilforsvarsforanstaltningerne.

For blot at opkaste problemet skal der nævnes et par eksempler på steder, hvor båndtransportanlæg kan komme i betragtning i København.

Ved et båndtransportanlæg for fodgængere og cyklister kan der skabes



Dette personførende transportbånd, eller om man vil, rullende fortov, er lige taget i brug. Det forbinder Hudson and Manhattan Raliroad's og Erie Railroad's stationer i New Jersey ved New York. Båndet, der trækkes af en 20 hk elektromotor og ruller på tætliggende stålcylindre, er 16 mm tykt og 168 cm bredt. Transportafstanden er 69 m, deraf 42 m med 10 pct. stigning, hvor båndet ekstraordinært fungerer som en rullende trappe. Transportkapaciteten er 180 pr. minut eller 10 800 pr. time i den ene eller den anden retning eller i skiftende retninger. — Anlægget har kostet 75 000 \$.

Et lignende anlæg kunne gøre god nytte i tilslutning til Nørreport station, især i betragtning af, at der her ikke er plads til en rullende trappe mellem S-baneperronen og gaden over stationen. Der kunne således laves korte trappeforbindelser fra de to perroner ned til en lav tunnel for det rullende fortov under perronerne og sporene omtrent i Frederiksborggades retning og med opgange på Kultorget og Grønttorvet.

en principielt savnet trafikforbindelse fra Havnegade eller helt fra Kongens Nytorv til det nordlige Christianshavn helt til Arsenaløen og over voldterrainet til Holmbladsgade—Østrigsgade.

Der kan også skabes en værdifuld ny trafikforbindelse ved hjælp af et båndtransportanlæg fra Kalvebod Brygge eller helt fra Hovedbanegården til Islands Brygge eller Amager Fælled, som derved vil blive let tilgængelig og følgelig egnet som udstillingsområde, langt bedre end Bellahøj og Forum.

Det kunne også blive værdifuldt at få en båndtransportforbindelse fra Hovedbanegården med direkte forbindelse fra perronerne til Rådhuspladsen samt en anden fra Rådhuspladsen til Jarmers Plads—Farimagsgade med direkte forbindelse til en perron eller rettere sagt en station mellem S-banesporene neden for hovedindgangen til Teknologisk In-

stitut. Denne station vil da sikkert blive den mest trafikerede station i hele København.

Fremdeles kan nævnes en mulig linie fra den sydlige ende af S-togsperronen på Nørreport Station og selve gadeniveauet ud for Fiolstræde til Amagertorv eller Højbro Plads med mellemstationer ved Krystalgade og Niels Hemmingsensgade.

Den kan eventuelt senere forlænges fra Højbro Plads til Kongens Nytorv og fra Nørreport under Vendersgade til Grønttorvet eller helt til Dosseringen/Nørrebrogade.

Om alle disse linier gælder det, at de må udføres som tunnelanlæg.

Tilsvarende anlæg oven over gadeniveauet eller over og gennem husene kan tænkes på strækningen fra Peblingesøen til Nørrebro Station og evt. videre til Hareskovvej.

Et sådant båndtransportanlæg kan udføres for en lille brøkdel af, hvad en undergrundsbane vil koste. Det

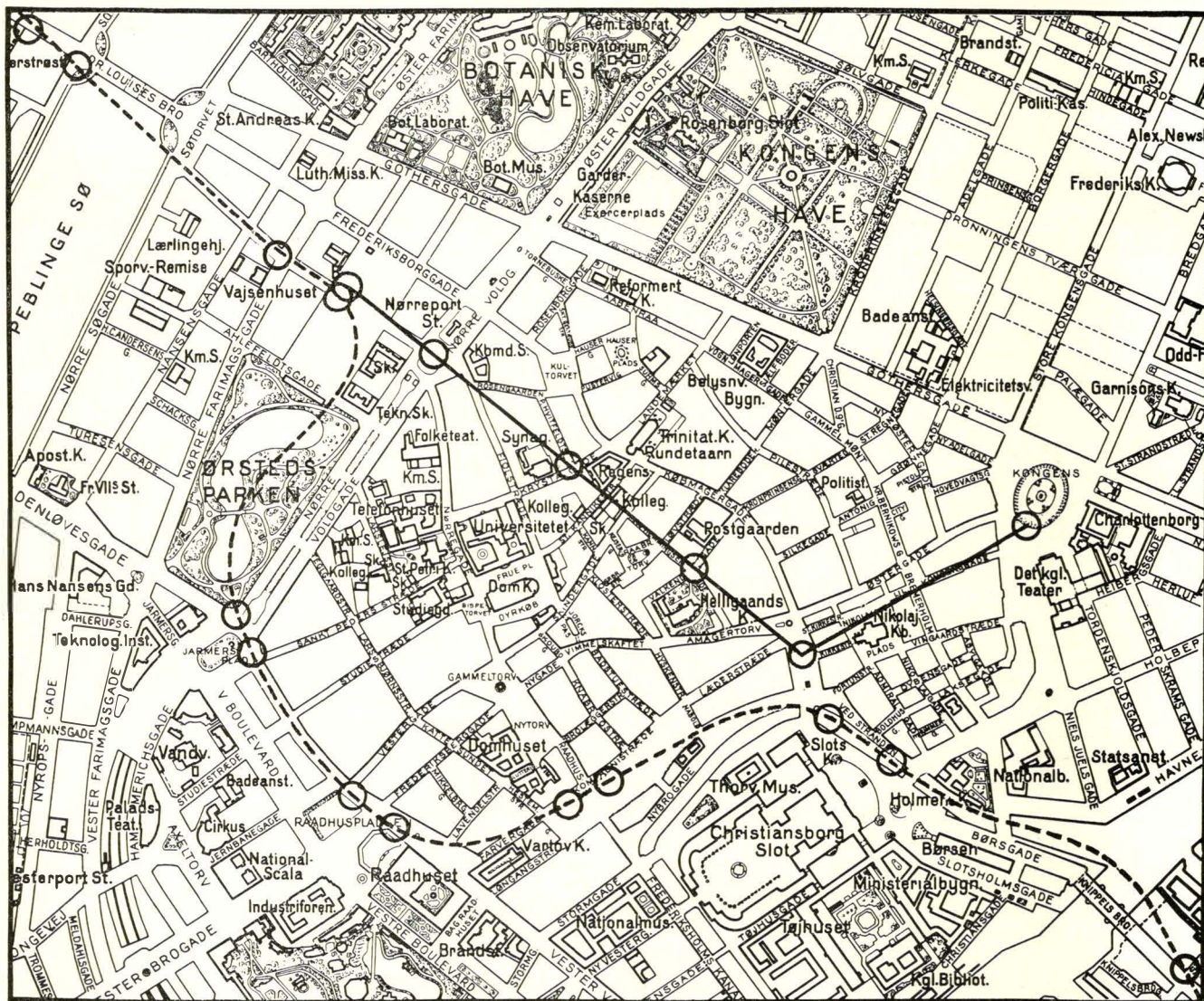
kan endda aflaste Nørrebrogade langt kan endda aflaste Nørrebrogade langt bedre, bl. a. fordi det kan have mange flere stationer end en undergrundsbane, og navnlig fordi det kan afvikle en væsentlig del af cykletrafikken. Derved bliver dens opland for øvrigt meget stort.

Dette er som sagt kun nogle eksempler, som blot nævnes for, at man

ikke på forhånd skal regne med, at båndtransportanlæg til personbefordring kun kan bygges og bruges i New York.

Det er endnu højst problematisk, hvordan dette endnu ikke gennemprøvede, hjulløse og kontinuert virkende persontrafiksystem vil udvikle sig i fremtiden, og hvor det vil vinde indpas. Men det er dog ganske inter-

essant at konstatere, at køretøjerne på hjul, det være sig gummi-hjul eller skinnehjul, ikke længere er enerådende til hurtig personbefordring, og at der stadig kan opdukke nye transportmidler, hvoraf nogle måske en skønne dag kan ændre vor daglige færden på revolutionerende måde.



100 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 1000 METER

Stadigt rullende transportbånd med passagerkabiner som det, der i New York skal erstatte en kort bybane, kunne få stor betydning i København. Et retlinet anlæg under Nørreport station fra Nørre Farimagsgade — Vendersgade-krydset til midten af Højbro Plads med en række »stationer« undervejs kunne sammenknytte Boulevardbanen med de påtænkte nye bybaner fra Rådhuspladsen til Nørrebro og fra Rådhuspladsen til Christianshavn samt gøre Nørre Farimagsgadekvarteret, Grønttorvet, Nørreport, den gamle by og Slotsholmen til alle tre baners umiddelbare opland. Desuden kunne det aflaste Købmagergade for en del af den lokale og hele den gennemgående cykletrafik, idet cyklisterne kunne benytte transportbåndet i specialkabiner. Endelig kunne det aflaste den gamle by for de heldagsparkerede biler, som kunne henvises til Grønttorvet, idet passagererne kunne benytte transportbåndet til og fra den gamle by.

Cirklerne viser passende nedgangssteder til transportbåndanlægget og banerne, som regel to pr. station.

DLF — DsF

Mine kolleger må tilgive mig, at jeg atter griber pennen i ovennævnte sag, papiret er tålmodigt, forhåbentlig er mine kolleger det også.

I sit svar til mit sidste indlæg siger Greve Petersen, at uanset om man er for eller imod indmeldelse, vil indlægget blive optaget, som om jeg overhovedet kunne tvivle om det og langt mindre fremsætte påstande om noget sådant. Greve Petersen ved jo også godt, at ville bladet nægte at optage et indlæg, er der andre måder at publicere det på, så det ville komme til at tjene redaktionen til liden ære. Så skriver du, at vi skulle bevare kammeratskabet, uanset forskellige synspunkter, også det kan jeg tiltræde, for så vidt altså, at man kan nære kammeratskab for et menneske, hvortil man ikke har anden tilknytning end samme beskæftigelse. Endelig skriver du, at vi skal lade personen ude af betragtning, det er nu ikke helt let, når der er så nær tilknytning mellem personen og sagen, som i dette tilfælde. Det er jo sådan Greve Petersen, at du til syvende og sidst har ansvaret for den resolution, som blev udsendt fra formandsmødet, du kunne have sagt, at noget sådant kan vi ikke byde medlemmerne, vi må slette i hvert fald det lille alene, hvor der står, at kongressen alene skal være afgørende, samtidig kunne du have gjort opmærksom på, at det ville tage sig pænt ud med en lille venlig henstilling til medlemmerne om at slutte op om formændenes synspunkter. Det gjorde du ikke Greve Petersen, og det er een af grundene til, at vor tillid til dig, som formand, er svindende, det kan ikke nytte, at du nu fralægger dig ansvaret for, at denne sag igen er kommet frem. Ydermere kommer du nu i din leder i forrige nummer med den påstand, at vor (medlemmernes) opfattelse af demokrati skulle være selvbestemmelsesret, nej Greve Petersen, ikke et eneste sted har jeg set det fremsat, nej vi er godt tilfredse, bare vi må bevare vor medbestemmelsesret. I samme forbindelse kan jeg lige tilføje, at det, at mindretallet må bøje sig for flertallet er demokrati, det er dog vist gået op for de fleste, men for at blive i din egen stil: vi vil saftusemig have en retfærdig afgørelse af, hvor og hvem der danner dette flertal. Her kommer du med den påstand, at den enkeltes indflydelse er lige stor ved en kongres, som ved en urafstemning, i hvert fald mente du metoden, som værende forsvarelig, jeg afviste dette over for G. A. Rasmussen i mit sidste indlæg, og jeg havde ikke troet, at du med din store erfaring og klogskab ville fremsætte en sådan påstand. Lad os tage et eksempel: Lad os tænke os, at der på Gb. er 83 lokomotivfyrbødere, de kan altså vælge tre mandater til en kongres. Lad os så tænke, at de 42 lokomotivfyrbødere ved en afstemning siger ja til indmeldelse i DsF, så er der 41 nejstemmer. Nu kan de 42 jastemmer vælge de tre mandater, og de 41 nejstemmer får ingen repræsentation. Er det demokrati? Nå, vi går videre. I Roskilde er der 17 lokomotivfyrbødere, så tænker vi os, at de 10 lokomotivfyrbødere stemmer

nej til indmeldelse, så kan de vælge det ene mandat, som de må sende til kongressen. Nu kan vi jo nok se, at lægger man stemmerne ved de to depoter sammen, får vi 49 jastemmer og 51 nejstemmer, nu er der altså overskud af nejstemmer, men de er kun repræsenteret ved 1 mandat, mens jastemmerne er repræsenteret ved 3 mandater, altså som du ser Greve Petersen ikke engang nok til, at nejstemmerne, repræsenteret ved det ene mandat, kan føre sagen ud til urafstemning, da der jo kræves $\frac{1}{3}$ af stemmerne for at kræve dette. Ja, det er kun et eksempel, og det kunne jo ligeså være omvendt, men det bliver det jo ikke mere demokratisk af. Når man ser det her på papiret, tager det sig ud, som var det løgn, det kan ikke hænge sådan sammen, og jeg venter spændt på din kommentar til det.

Nu er mit indlæg allerede blevet langt, og jeg må jo ikke brede mig for meget i vort lille fattige blads spalter, men jeg kunne dog godt tænke mig et par bemærkninger til min gode kollega og vel-tjente organisationsmand A. E. Martinsen, Kb. Du skal ikke beskæmmes over ungdommen og dens trang til oprør, det har altid været ungdommens privilegium, og så meget eller lidt jeg kender til dig, tror jeg at kunne sige, at du ikke holdt dig tilbage i din tid. Det er jo sådan, at den samfundsstruktur, vi har opnået nu, ikke er endegyldig, men stadig under udviklingens lov, og hvor skulle fornyelsen komme fra om ikke fra ungdommen. Nej, det vi unge i denne sag gør oprør imod i dag, er at blive indlemmet som brikker i et storpolitisk spil (du må selv vide, hvor utilfredsstillende det ville være, at være brikken der spilles om, i forhold til at være den, der deltager i spillet). Vi ønsker, at stå frit og tage stilling til problemerne i den rækkefølge de kommer og ikke lade os føre ind i et system, der medfører snæversyn, fordømmelse og intolerance. Jeg giver Bech Andersen, Gb. ret i, at vi må stå stærkt som organisation, når vi bliver enige om et krav. Vi sidder i nøglestillinger, og vi sidder med et ansvar, som betinger, at vore krav skulle have ganske særlige forudsætninger for at blive hørt. Hvad skulle forhindre, at vi som de første skulle få indført f. eks. en 7 timers norm om dagen, og en maksimumsgrænse på 8 timer for samlet tjeneste, som det er nu, hvor vi f. eks. her i Roskilde har tre dage i en uge med hver lige ved 10 timers samlet tjeneste tilmed på enmandsbetjente køretøjer er meningsløst, og det skal nok vise sig at give anmærkninger i lægernes sygejournaler.

Ja, du har ret Martinsen, når du mener, at spørgsmålet om indmeldelse i DsF burde have været gjort til et kabinetsspørgsmål. Det ville have klædt vores hovedbestyrelse, om den havde sat sine mandater ind på sagen. Du vil vel give mig ret i, Martinsen, at ingen her er uundværlig, heller ikke inden for vor organisation, derfor tror jeg ikke, det ville skade, om der skiftedes lidt ud engang imellem. Der var en rigsdagsmand forleden, der gjorde noget bemærkelsesværdigt i den retning, han indrømmede, at han så mere frisk på tingene, da han for ti år siden blev valgt, end i dag, derfor veg han pladsen, for at friske kræfter kunne komme til. Inden for vor organisation er der alt for store prestigehensyn at tage for vore tillidsmænd,

de burde ikke sætte en ære i at sidde så længe som muligt, men i at udrette så meget som muligt, så længe de sidder. Og det er vel også et spørgsmål, om vor hovedbestyrelse (i hvert fald det flertal Greve Petersen opererer med) kan blive siddende, når nu forslaget om indmeldelse i DsF sandsynligvis er blevet stemt ned.

Med hensyn til insinuation om guddommelighed hos os modstandere, så må vi sige nej og atter nej, vi er syndige, elendige mennesker ligesom I andre, men jeg vil slutte med for mit eget vedkommende at sige, at mine indlæg ikke på nogen måde er møntet på at bringe mig selv frem i rampelyset, men ganske simpelt, fordi jeg ikke har kunnet lade være.

Roskilde, den 22-9-54.

C. H. Andersen,
lokomotivfører.

Medens vi åbenbart er enige om de fleste af mine fremsatte betragtninger i forbindelse med dit sidste indlæg bortset fra en gnist af tvivl fra din side med hensyn til omfanget af et kammeratskab og dets berettigelse indenfor en organisation, kan vi ikke blive enige om at hellige os sagen fremfor personen og holde sidstnævnte udenfor. Det er der jo ikke noget at gøre ved, Andersen. Vi lever i et frit land, hvor den ene kan sige om den anden, hvad der passer ham eller hende. Og ønsker man ikke, eller magter man ikke, at holde sig på saglighedens grund, er det unægtelig uligere nemmere at gribe til personlighederne og fremsætte sine påstande også i uberettigede form, som tilfældet er i ovenstående, selvom tilgivelse herfor søges allerede i indlægges første linie.

Du har imidlertid taget meget fejl af mig og min indstilling, hvis du tror, jeg kaster noget ansvar fra mig, og hvis du anser mit ønske om at lade personen ude af betragtning, som et udtryk for, at jeg ikke vil stå til ansvar for mine handlinger. At jeg til syvende og sidst bærer hele ansvaret for formandsmødet — i nogle medlemmers øjne — er jeg ligeledes klar til. På et tidligere tidspunkt har jeg iøvrigt gjort opmærksom på, hvorledes en organisationsmand er stillet, når der skal »skydes« fra medlemskredsen. Blot synes jeg denne indstilling overfor formandsmødet er en forringelse af de øvrige tillidsmænd, og en svækkelse af vor organisations styrke også ude i afdelingerne, men det skal jeg afholde mig fra nærmere at kommentere, så undgår jeg formentlig yderligere misforståelser med hensyn til mit ansvar.

Jeg kan kun beklage, at vi ikke fjernede ordet »alene« i udtalelsen fra formandsmødet, hvis dette virkelig kunne havde fjernet en af grundene til den — efter din og andres (du anvender ordet vor) mening — svindende tillid til mig. Det er ganske givet beklageligt, når den slags bagateller får så voldsom en virkning, og der er ingen grund til yderligere at svække tilliden mellem to eller flere mennesker med en sætning af følgende ordlyd:

»hvor kongressen alene træffer beslutningen«, når det kan undgås ved anvendelsen af følgende sætning:

»hvor kongressen træffer beslutningen«.

Af retfærdigheds hensyn bemærkes, at ingen af ovenstående sætninger kan ophæve bestemmelsen i foreningens lov § 11, stk. e, hvorefter et betydeligt mindretal ($1/3$) af de delegerede kan forlange sagen sendt til urafstemning.

Også den manglende »lille venlige henstilling til medlemmerne om at slutte op om formændenes synspunkter, som ville havde set pænt ud« må jeg beklage er udeladt, skønt jeg stadig betragter mig som formand for en gruppe mandfolk.

Til dine eksempler på fordeling af stemmerne i en afdeling skal jeg tillade mig at fremføre følgende: For det første vælges tillidsmænd og herunder kongresdelegerede formentlig ikke alene på grundlag af deres indstilling til et enkelt problem inden for organisationen, men efter en vurdering af deres almindelige evner til at tale medlemmernes sag i alle henseender og situationer. For det andet kan der — og der er det også — være tilhængere for indmeldelsen, som ønsker sagen afgjort ved urafstemning. Herpå findes der mere end et eksempel i vor forenings historie, og det nærmeste og naturlige valgte i denne debat, kan vi hente fra tidligere behandling af samme emne.

Kongressen 1943 vedtog indmeldelsen med 60 stemmer mod 27. Samme kongres besluttede enstemmigt at sende sagen til urafstemning. Det fremgår heraf, at 60 ja-stemmer for indmeldelsen tillige har været ja-stemmer for urafstemningen, medens 27 nej-stemmer for indmeldelsen også var ja-stemmer for urafstemningen. Man kan derfor ikke umiddelbart drage den slutning, at et flertal ja-stemmer på kongressen hindrer en urafstemning. Hertil kommer, at din teori i det anførte eksempel ligger noget fjernt fra din egen opfattelse af demokrati, hvorefter mindretallet bøjer sig for flertallet (jfr. andet sted i indlægget). Dit ønske om urafstemning begrundes du bl. a. med medbestemmelsesretten. Tager vi de hundrede (83 + 17) lokomotivmænd, som du benytter i dit eksempel, har de efter din opstilling haft denne medbestemmelsesret, idet de har afgivet deres stemme under en lokal afstemning i afdelingen. Såvel de 42 mod de 41 som de 10 mod de 7 er et flertal, som vi begge er enige om skal anerkendes af mindretallene (41 og 7). Det ene flertal har ganske vist en anden opfattelse end det andet, og det må være af den grund du nu angriber den enkelte afdelings selvbestemmelsesret, hvorunder den dagligt ledes og eksisterer i henhold til foreningens lov. Ifølge denne er DLF opdelt i afdelinger, der hver især varetager de til afdelingen hørende medlemmers interesser. Man kan derfor ikke i de ene øjeblik lægge stemmerne sammen fra to afdelinger og stille dem i relation til mandatfordelingen, og i det andet lade dem være adskilt. Skal den fremgangsmåde praktiseres, må man lade hver kongresdelegerede stemme i alle sager for det faktiske antal medlemmer i afdelingen. Således praktiseres det iøvrigt i nogle organisationer. Indfører vi det samme og bliver ved det af dig opstillede billede, vil det sige, at der på kongressen ville være 3 ja-stemmer dækkende 83 medlemmer (den afdeling hvor der er et flertal på 42 mod 41) og 1 nej-stemme dækkende 17 medlemmer (den afdeling hvor der er et flertal på 10

mod 7). Det fuldkomne opnås jo sjældent her i livet, men om denne sidste ordening er mere fuldkommen, end den vi har, kan naturligvis altid diskuteres, men der er vel dem, der finder den gældende ordening uretfærdig, fordi en afdeling med 17 medlemmer kan møde med 1 delegerede, medens en afdeling på 83 medlemmer kun kan møde med 3 delegerede. Sidstnævnte får således 1 delegeret for hver ca. 28 medlemmer, medens førstnævnte får 1 delegeret for 17 medlemmer.

Men som sagt er det ofte svært at dele sol og vind lige, men med problemerne følger jo arbejdet, og selv om dette ofte honoreres med »verdens løn« — utak, er det trods alt herigennem livet får farve, og denne bliver ikke grå og trist, når der bag indsatsen ligger en reel og ærlig vilje, selvom der er nogle der tvivler på eksistensens af et kammeratskab »overfor nogle man ikke har anden tilknytning til end samme beskæftigelse«.

Dine bemærkninger til lokomotivfører A. E. Martinsen skal jeg i almindelighed lade stå ubesvaret fra min side, ligesom din hån overfor dit fagblad bør passeres ubemærket, men mon ikke flere med mig har undret sig over, at alt imedens du anerkender — og med rette — Martinsen som en god kollega og veltjent organisationsmand, så finder du ingen anledning til en understregning af denne tillid til ham ved blot at lytte en lille smule til erfaren mands tale. Det forekommer mig, at du hermed har fjernet harmonien og overbevisningen i det afsnit af dit indlæg. Da du selv så stærkt fremhæver lokomotivmandens position — jeg går ud fra, at du hermed ikke alene mener tjenstligt, men også åndeligt — må jeg måske tillige anholde udtalelsen: »snæversyn. fordummelse og intolerance«. Lad gå med uensartede opfattelser mand og mand imellem, men lad det ikke resultere i den slags betegnelser af en gruppe samfundsborgere, hvis position og betydning, der ingen tvivl er om, og som også burde være kendt af en statstjenestemand. Det er ikke den slags der gør et »fattigt blad« rigere.

Med hensyn til den samlede tjeneste pr. dag viser erfaringerne gennem mange år og det fremgår også af foreningens behandling af emnet i forbindelse med tjenestetidskommissioner, at en nedskæring af den daglige norm (10 tim.) ingen fordel er for personale beskæftiget i en virksomhed med kontinuerlig drift. Såfremt der i Roskilde findes tjeneste der er meningsløs og har den alvorlige indflydelse på personalets helbredstilstand, bør sagen forelægges distriktet i betimelig tid.

Skal vi ikke afvente dagen for afstemningen om foreningens eventuelle indmeldelse i DsF, før vi diskuterer, hvad der klæder hovedbestyrelsen bedst. Foreløbig er sagen under debat, og så længe kan du forhåbentlig arbejde sammen med den siddende hovedbestyrelse, skønt du alene vurderer dens arbejde ud fra dens stillingtagen til et organisationsproblem, men uden hensyntagen til andet udført arbejde.

Selverkendelsen i dit sidste afsnit, kan jeg af naturlige grunde ikke blande mig i, men det overrasker mig, at du, som så ivrigt påberåber andres ansvar og pligter, ikke vil frem i rampelyset. Det

hører ikke til livets store opgaver, at belaste andre medens man selv søger dækning. Du skal være velkommen til arbejdet også til samarbejde, men det kan der vel næppe blive tale om fra din side.

E. Greve Petersen.

Det må være årets morsomste bog

siger man til sig selv efter læsningen af Johan Falkbergets »Bør Børson« — beretningen om bonde-drengen, der bliver gullaschbaron, er nemlig så barok, at man simpelthen må overgive sig. »Bør Børson« er bog nr. 2 i årets meget fine serie af Fremads Folkebibliotek, og da den aldrig før har været udgivet på dansk, er den samtidig en ekstra sensation på det danske bogmarked; i en bogsæson, hvor alle nye bøger koster mellem 12 og 20 kr., kan man få en fantastisk morsom bognyhed for kun 2,85 kr. Jo, FFB chokerer stadigvæk!

Iøvrigt er den tredje FFB-bog på trapperne. Det er den spændende kriminalroman »Hr. Petit«. Alice Guldbrandsens internationalt berømte roman om ægteskabssvindleren og masse-morderen er en forbløffende bog, fyldt af spænding og uhygge, men samtidig en værdifuld psykologisk skildring af syv kærlighedstørstende kvinder.



In memoriam

Torsdag den 30. september afgik lokomotivfører J. P. Platz, Fredericia, ved døden på Rigshospitalet, kun 58 år gammel, efter en pludselig opstået og alvorlig sygdom, der i løbet af få dage nedbrød den ellers raske kammerat.

J. P. Platz var en kendt mand indenfor jernbaneetaten i sin by, en dygtig og samvittighedsfuld lokomotivmand, der også blandt kammeraterne nød stor anseelse, idet han helt fra sine unge år havde været en interesseret organisationsmand, der havde været betroet mange tillidshverv indenfor lokomotivmændene.

Om mål og midler kunne man vel ikke altid være enig med ham, men hans ønskers mål, om det bedste resultat for lokomotivmændene, kunne aldrig drages i tvivl.

En god og afholdt kammerat er gået bort, een af dem, der ofte vil blive savnet.

Æret være hans minde.

S. A. R.

Tak

Modtag min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører Louis P. Christiansens død og bisættelse.

En særlig tak til lokomotivfører S. A. K. Sørensen for de smukke ord ved graven og tak for fanens tilstedeværelse.

Viola Christiansen.

Vor hjerteligste tak for udvist deltagelse ved vor kære mand og fader, lokomotivfører J. P. Platz's død og begravelse.

Mimi Platz og Else, Fredericia.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes. E. C. Christensen, lokomotivfører, Vordingborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. H. Nielsen,
lokomotivfører,
Helgoland.

Gåse- og flæskespil

Afdelingerne 1, 2, 3 og 45 afholder gåse- og flæskespil fredag den 29. oktober d. å. kl. 19,30 i »Ny Ravnsborg«, Vester Fælledvej 82.

Der spilles 13 spil i alt. Første spil er gratis for alle i salen. 10 gennemgående spil for 3,00 kr. samt 2 ekstra spil à 1,00 kr.

Medlemmer, pensionister og aspiranter med familie er velkomne.

Festudvalget.

Lotterispil

Aarhus afdelingerne afholder lotterispil fredag den 5. november 1954 i Østergades Forsamlingsbygning.

Pensionister kan deltage.

P. a. v.

N. K. Jensen.

Jubilæumsforeningen i 1. Distrikt

Jubilæumsforeningen afholder fest onsdag den 10. november 1954 kl. 12,00 i Karnappen, Niels Hemmingsgade 10, København.

Medlemmer kr. 25,00. Pensionister kr. 20,00.

Meddelelse om deltagelse senest den 1. november til

C. E. Johansen, Vigerslev Alle 91, 3., Valby. . .

Tlf. Valby 7886 y.



Afsked.

Lokomotivfører J. N. Schmidt, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-54).

Lokomotivfører K. M. Sørensen, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-54).

Lokomotivfører H. H. Christiansen, Odense, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-54).

Lokomotivfører C. M. Thomasen, Tønder, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-54).

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-10-54.

Pens. lokomotivfører A. C. Hansen, Westend 33, 3., København V.

Pens. lokomotivfører A. Th. Andersen, Carl Blochs-gade 23, 3., Aarhus.

Dødsfald.

Lokomotivfører J. P. Platz, Fredericia (død 30-9-54).

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører L. P. Christiansen, Jagtvej 125, 3., København N. (død 1-10-54).

Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for elektrofører J. A. Sindahl, Enghave mdt., og elektrofører B. V. Sørensen, Enghave mdt., i anledning af udvist god agtpågivenhed den 28. august 1954 under faresituation ved Dybbølsbro st. Der er ud-betalt hver af de pågældende en dusør.

Efterlysning

En glat guldring med indvendig inskription »Grethe 24-9-50« er fundet på en håndvask i Roskilde lokomotivremise og kan mod behørig legitimation fås udleveret hos lokomotivmesteren i Roskilde.

Maskindepotet, Roskilde.

Rettelse

I DLT af 5. oktober d. å. har sætternissen beklageligvis været på spil, idet der i artiklen, »Ændringer i signalreglementet«, side 225, første spalte 8. linie fra neden, står (selvfølgelig helst ikke rødt lys). Der skal naturligvis stå (selvfølgelig helst ikke grønt lys).

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Esbjerg: Formandens adresse ændres til: Nørregade 2.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige øjenlæger antaget dr. F. Konnerup, Frederikshavn.

Dr. Konnerup afholder konsultation Kalkværksvej 9 C, kl. 10—13,30, lørdag efter aftale.

Statsbanepersonalets Sygekasse har med gyldighed fra 1. oktober d. å. afsluttet ny overenskomst med ørelægernes organisationer om behandling af kassens medlemmer.

Medlemmerne kan efter skriftlig henvisning fra vedkommende jernbanelæge eller anmeldte privatlæge uden forudgående ansøgning blive behandlet, eventuelt indlagt på klinik eller hospitalsafdeling, for sygekassens regning hos de ved sygekassen antagne speciallæger i øre-, næse- og halssygdomme.

Medlemmerne på Sjælland og Falster kan benytte:

Overlæge, dr. med. G. V. T. Borries, Triangeln 2. København.

Ørelæge K. Faaborg-Andersen, Vestre Boulevard 4. København.

Overlæge, dr. med. O. Metz, Vestre Boulevard 13. København.

De på Sjælland og Falster uden for København og Københavns amtsråds-kreds boende medlemmer kan desuden benytte en inden for nævnte område boende ørelæge, der er medlem af Ørelægernes Provinsorganisation, og som ønsker at praktisere for sygekassen.

De i Jylland og på Fyn boende medlemmer kan benytte en i Jylland-Fyn boende ørelæge, der er medlem af Ørelægernes Provinsorganisation, og som ønsker at praktisere for sygekassen.

Fornøden rettelse til sygekassens »Samling af Bestemmelser« nr. 25 med angivelse af, hvilke ørelæger der vil praktisere for sygekassen, vil snarest blive udsendt.

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folketlige Forsamlingsbygning
(fuge overfor Landsoldaten)
*Store Bal-
og Selskabslokaler*
Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen
Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

»**LA BELLA**«

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

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

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

FREDERICIA
KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA TLF. 1558 og 1559

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 118-828

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI

AKTIESELSKAB

... vi sælger Varme

Telefon 170-888 4 Linier

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Rejsende
Husk Marketenderiet!
Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

**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**

1/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

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

I Sol og Pløve
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L PEDERSEN . STRUER

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

Man spiser godt paa »**Palæ-Cafeen**«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG



**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**

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. W.C. Pumpeanlæg

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

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab
Tlf. TRETEN

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget

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

Leverandør
til Danske
Statsbaner

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

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, Høvefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning
P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343
Altid 1ste Kl. Varer. Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

★
Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

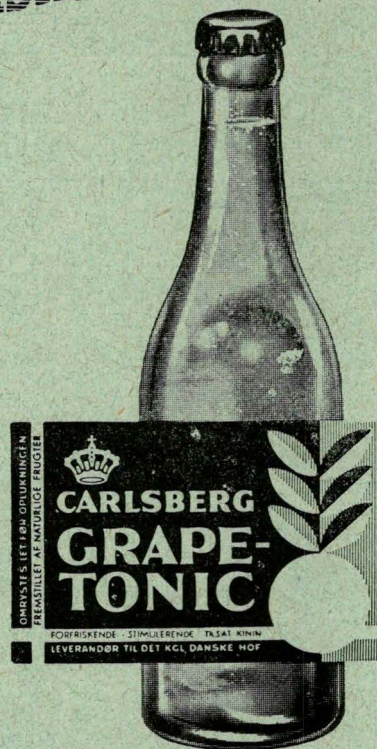
Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 10, Kalundborg. Tlf. 173
Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

En forfriskende Smag...

ALLE KAN LIDE DEN



Carlsberg