

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 6

20. MARTS 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. ÅRHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

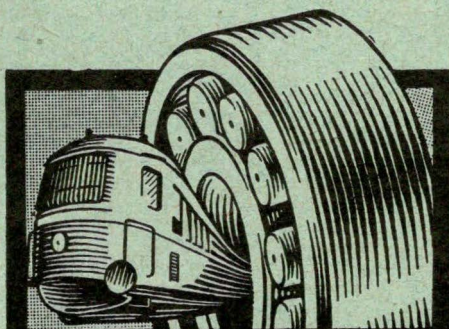
DAME - HERRE - OG BØRNEKONFEKTION

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

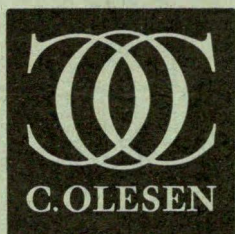


Stjerne **MAGASINET A/S**

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 . ÅRHUS
TELEFON 23611



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



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.

A/s FRICHS, AARHUS

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

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Niensens Maskinfabrik



A/s ALBANI BRYGGERIERNE

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

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/s
RANDERS



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
BOGTRYK
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING HB**

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebros Runddel 140
Telefon Tåga 1513

Urmager ved Statsbanerne

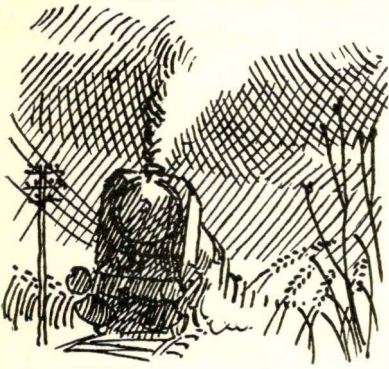
L. Beyer Holgersen & Søn

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

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 54. ÅRGANG

20. MARTS 1954



Indhold:

Tjenestemændenes lønkrav!	65
Nordisk nyt — Norge	66
Nyt dansk fremstød for dieseldriften	67
•Vor Stand's redaktør fylder 70 år	68
Generaldirektørens tak til personalet	68
Farum-banen ført forbi Buddinge Torv	69
Fra medlemskredsen	73
Nalco-forsøgene	73
Hjælp til selvhjælp	74
En lille tøs	74
Fra FN's arbejdsmark	75
Under DLF	75
Tak	75
Afskedsfest	75
Aktuelle problemer	75
Personalia	75
Medlemslisten	75
Et liv i arbejde	76
Forhøjelse af funktionsvederlag	76
Ferie- og Rekreativshjemmet	76
Olsen og Jensen	76



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.

Tjenestemændenes lønkrav!

Som meddelt i sidste nummer af DLT har der gennem længere tid været ført forhandlinger mellem de fire centralorganisationer om tjenestemændenes lønkrav i forbindelse med udløbet af den to-årige overenskomstperiode den 31. marts, ligesom man har drøftet nedsættelse af en lønningskommission.

Medens organisationerne for to år siden fremsatte et fælleskrav, har man ikke denne gang kunne opnå fuld enighed om det samme og derfor valgt at tilskrive finansministeren hver for sig. Ud fra dette har Centralorganisation II, Statsembedsmændenes Samraad og Danmarks Lærerforening i fællesskab formuleret deres henvendelse, medens Centralorganisation I alene har fremsendt sine krav.

Afstanden mellem de to grupper er ikke særlig stor, men er af den grund ikke mindre beklagelig. Den gennem de senere år opnåede samling og enig henvendelse i lønsager fra de fire organisationer er absolut at foretrække, og har da også vist sig værende frugtbringende for alle parter; men således kunne det altså ikke blive denne gang. Der er til gengæld ikke af den grund anledning til at stille sig pessimistisk overfor udfaldet af de forestående forhandlinger. Der foreligger også fortilfælde i organisationernes historie, hvor samling ikke har været til stede fra begyndelsen, men hvor den alligevel har meldt sig inden sagens afslutning.

Det vigtigste denne gang er, at hovedopgaven — den økonomiske deklassering af tjenestemændene i forhold til det øvrige erhverv — er samtlige organisationer enige om at komme til livs under lønforhandlingerne.

De fremsendte forslag er da også enslydende på dette område, idet man stiller forslag om, at det midlertidige løntillæg fra den 1. april 1954, ydes med 12 portioner i stedet for som hidtil med 9 portioner, og man foreslår samtlige portioner beregnet efter samme princip, som fastsat ved forhandlingerne i 1952. Centralorganisation I's motivering herfor er følgende:

»at der i årene siden 1946 er sket en væsentlig forskydning i forholdet mellem arbejder- og tjenestemandslønninger, en forskydning som ikke har kunnet finde udligning gennem den delvise regulering, der skete ved lønforliget i 1952. Ved et generelt tillæg svarende til 3 portioner efter førnævnte særlige beregning vil vi mene, at man er nået et væsentligt skridt i retning af genoprettelse af den balance, der ved lønningslovens ikrafttræden i 1946 var skabt mellem de to lønningsformer«.

For ugifte og samgifte foreslås — ligeledes fra begge sider — at organisationernes ønske fra 1952 nu imødekommes, så såvel det midlertidige tillæg som det særlige tillæg udbetales med det fulde beløb til ugifte tjenestemænd over 25 år og til den lavest lønnede af samgifte tjenestemænd.

Herudover indeholder begge forslag organisationernes forhold overfor deres stilling efter afslutningen af overenskomstforhandlingerne mellem De samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen. Den eventuelle økonomiske forbedring der herved opnås for arbejderne, må naturligvis give sig udslag i et supplement til det allerede foreslåede i en yderligere for-



Norge

Samarbejdsudvalg.

Ifølge »Jernbanemanden« foreligger en oversigt over samarbejdsudvalgsmøder i 1953 ved de norske statsbaner. Hovedudvalg og distriktsudvalg har behandlet 688 sager på 44 møder, og af de indkomne forslag er 49 blevet præmieret og honoreret med tilsammen 10 900 kr. 48 sager rejstes af administrationen, 116 af personalet, medens 245 var opfindelser, forbedringer m. v. og 189 omfattende referater, valg etc.

Rationel drift af NSB.

I følge »Lokomotivmands Tidende« har generaldirektør Stokke i et interview til »Bergens Tidende« udtalt:

Målet for norsk jernbanepolitik i årene fremover må efter min mening være videre udbygning af de baner, vi allerede har, således at linierne og materiellet bliver helt effektivt og driften rationel. Først da kan man virkelig se, hvad jernbanen duer til.

Der er flere måder at opnå en mere rationel drift på.

Generaldirektøren nævnte fortsat elektrificering, udbedring af banelegemet, udretning af kurver og masseudskiftning, indtil elektrificeringen er gennemført, indsættelse af lettere dieseltog. Derved opnås en hyppigere toggang, og man kan reducere antallet ved stationsbetjening ved samtidig at anskaffe flere automatiske sikringsanlæg.

Når alt dette er gennemført, kan vi begynde at foretage en retfærdig bedømmelse mellem jernbane og de andre kommunikationsmidler. Disse forhold bør også tages i betragtning, når man skal tage stilling til, hvilke kommunikationsmidler man skal tage i brug i egne, som ikke tidligere havde gode kommunikationer.

»Lokomotivmands Tidende« anfører, at synspunkterne i dette interview, som blev uddybet i generaldirektørens foredrag i Bergens Handelsstand om jernbanens fortid og fremtid, ligger helt i tråd med det, som blev fremholdt på »Norsk Lokomotivmands Forbund«s landsmøde i 1953 i formandens åbningstale.

højelse af det midlertidige tillæg, såfremt deklasseringen ikke skal opstå påny.

Så langt er organisationerne enige. Det, der denne gang skilte dem, er nivelleringsproblemet, som i den to-årige periode er blevet imødegået ved det særlige tillæg. I finansåret 1952/53 bestod tillæget af 4 omregnede reguleringstillægsportioner på procentbasis og i det efterfølgende finansår af yderligere 5 portioner. Med den nye — eller den tilbagevendende portion — som på grundlag af januar-pristallet, forøger reguleringstillæget med 1 portion til 35 fra 1. april i år, vil det sige, at reguleringstillæget kommer til at bestå af 26 almindelige portioner. Ved lovens ikrafttræden i 1946, fastsattes portionernes antal til 20, og der står således tilbage 6 efterkrigsportioner, som ikke er omregnet. Af disse fremsættes der fra de tre organisationer forslag om, at de fem omregnes og overføres til det særlige tillæg.

Om man på nuværende tidspunkt med fuld ret kan hævde, at der kun skal være en margin på een almindelig portion for regulering i opadgående retning med udgangspunkt i juni 1946, uden at tjenestemændene indbyrdes deklaseres forekommer os at være meget tvivlsomt, og da der ved de forestående forhandlinger — i lighed med tidligere — må blive tale om en rimelig behandling af samtlige tjenestemandsgupper og dermed en rimelig fordeling af, hvad der kan gennemføres, må der i denne forbindelse peges på, at det særlige tillæg ikke kan afklare nivelleringen.

3 pct. beregningen har som bekendt kun virkning for pensionsgivende lønninger på kr. 4000 og derover, og da den faglærte gruppe af tjenestemænd ikke alle ligger på denne højde i lønning, men til gengæld er distanceret i forhold til tilsvarende stillinger i privatindustrien og også i forhold til den tjenestemand, der henregnes under den ufaglærte gruppe, er det tvungende nødvendigt også at tage hensyn hertil, når nivelleringen fremhæves så stærkt, og det midlertidige løntillæg ønskes forhøjet. Skal sol og vind deles lige og retfærdigheden iøvrigt opnås, er det ikke tilstrækkeligt med en større tildeling til de højeste og såkaldte mellemste lønningsklasser. Skal alle misforhold derfor rettes i forbindelse med de to særlige tillæg, bliver det nødvendigt også at tage hensyn til bl. a. 13. og 14. lønningsklasse. Også disse lønningsklasser har lidt under såvel nivelleringen som deklasseringen. For førstnævnte klasses vedkommende særlig på første løntrin, men for sidstnævntes vedkommende gælder det hele lønningsklassen.

Som det var ventet, er der ingen af organisationerne som i deres forslag har fremsat krav om nedsættelse af en lønningskommission. Fuld enighed herom har man ikke kunnet opnå, men den almindelige opfattelse har været, at spørgsmålet herom bør afvente resultatet af forhandlingerne om tillægene. Denne beslutning betyder til gengæld ikke, at tjenestemændene agter at lade sig nøje med en henvisning af kravene til en kommende kommission. Der må finde en udligning sted ved en forhøjelse af tillægene i overenskomsten, således at tjenestemændene kan komme på højde lønmæssigt set med andre erhvervsgrupper. Når forhandlingerne herom er afsluttet, kan spørgsmålet om en lønningskommission påny tages frem til drøftelse.

Nyt dansk fremstød for diesel-elektriske lokomotiver

*Danske Statsbaner køber 2 nye store diesel-elektriske lokomotiver
hos A/S Frichs, Aarhus*



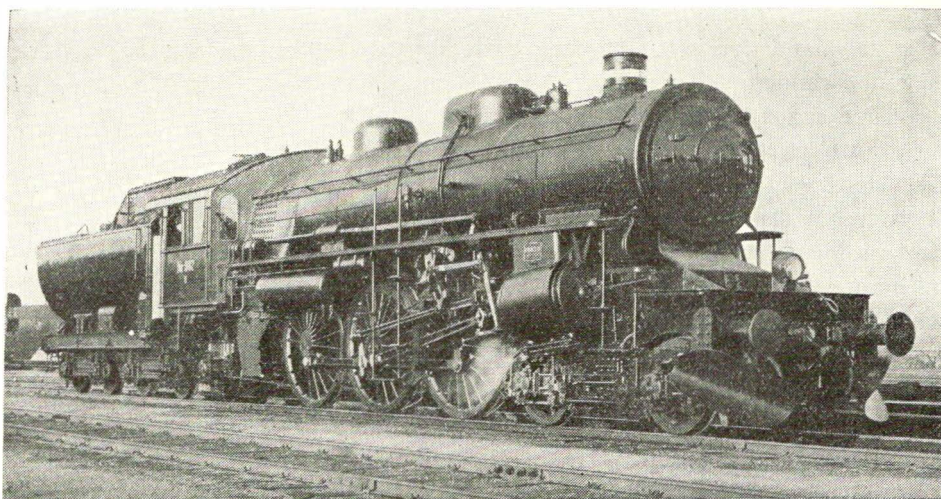
Endnu inden de fire MY-lokomotiver er afleveret fra Aktiebolaget Nydqvist & Holm har Statsbanerne taget initiativet til en yderligere forøgelse af diesel-lokomotivparken, idet man den 12. marts har sluttet kontrakt med A/S Frichs, Aarhus, om levering af to dieselelektriske lokomotiver af samme størrelse som litra MY.

Motorene, der hver er på 1760 hk, bygges af hovedleverandøren i samarbejde med A/S Burmeister & Wain, der har udført motor konstruktionerne, medens generatorer, banemotorer m. v. leveres af A/S Titan. Der er naturligvis tale om totaktsmotor, der kan tryklades til 2400 hk med henblik på bygning af endnu stærkere lokomotivtyper.

Selv om der i størrelsesforhold kan drages en sammenligning med litra MY, er den nye lokomotivkonstruktion til gengæld et rent dansk arbejde, fremkommet ved et samarbejde mellem de tre firmaer og Statsbanerne. Sidstnævnte har tillige deltaget i udgifterne i forbindelse med konstruktionsarbejdet og skal også tage en part af begyndelsesudgifterne ved lokomotivernes fremstilling. Statsbanerne skal herudover betale 1,7 mill. kr. for hvert af lokomotiverne.

Det er åbenbart meningen, at Maskinafdelingen ønsker sat noget mere fart i anskaffelsen af større diesel-lokomotivtyper. En beslutning, som kun kan hilses med tilfredshed set på baggrund af den udvikling, som har fundet sted siden den første motorvogn befarede Danske Statsbaners strækninger i 1925.

Udviklingen inden for motordriften har hidtil kun betydet en reduktion i antallet af de mindre og også ældste dampmaskintyper, men med den sidste tids fremstød for en større og kraftigere diesellokomotivtype har også de store dampmaskiner fået deres konkurrent fra motorverdenen. Hvem af dem der løber af med sejren kan det være vanskeligt at spå om, hver part har sine egenskaber og også fejler, men nu er der i hvert fald en interessant og livlig udvikling indenfor lokomotivparken.



Det forekommer os at være lige så naturligt, at lokomotiverne bliver fremstillet som rent dansk arbejde lige fra tegnebrættet til fremstilling af den mindste skrue. Danmark er og har altid været et af foregangslandene på dieselmotorens område, ligesom vore baner ved forskellige forsøg har været med i bestræbelserne for at finde frem til den rette motorvogns- og motorlokomotivtype. Medens arbejdet hermed hidtil har givet et tilfredsstillende resultat for vognene til den lettere kørsel og til en vis grad også for den mellem tunge drift, ved indførelsen af MO-vognen og tilsvarende typer, har det hidtil været forbunden med en del vanskeligheder at finde frem til en tilstrækkelig robust og kraftig type til de tunge transporter. Det vil derfor være glædeligt, om det nu oprettede samarbejde mellem de tre danske firmaer og Danske Statsbaners teknikere kunne resultere i en dansk diesel-lokomotivtype, som opfylder betingelserne for at dække det område af driften, der hidtil alene har været forbeholdt dampstjenesten.

Med den afgivne ordre på de to lokomotiver yder Statsbanerne en betydningsfuld støtte til dansk industri og undgår tillige et relativt stort forbrug af udenlandsk valuta. Faktorer som spiller en ikke uvæsentlig rolle for det danske samfund, og som vil få afgørende betydning, såfremt nykonstruktionen kommer til at svare til forventningerne og opfylde de krav, der må stilles til den, så man derfor i tiden fremover kan forøge antallet. Nyhvervelserne vil kunne ventes i drift i løbet af 1955.



Søndag den 28. marts fylder stationsforstander H. Georg Christensen, Ordrup, 70 år og fratræder med udgangen af måneden sin stilling ved Danske Statsbaner.

Stationsforstanderen kan se tilbage på mere end 52 års virksomhed inden for etaten og tillige på et rigt og arbejdsomt liv inden for sin organisation Jernbaneforeningen, hvor han i mange år har siddet som medlem af forretningsudvalget og hovedbestyrelsen. Han har tillige i en årrække været formand for foreningens stationsforstanderkreds.

Men fra den virksomhed han vil være bedst kendt i vor medlemskreds er utvivlsomt som redaktør af Jernbaneforeningens organ »Vor Stand«, hvor han siden 1937 ikke alene har været medredaktør, men tillige også i perioder ansvarshavende redaktør.

Hans alsidighed som skribent har gjort ham velkendt og populær i og uden for den kreds han tilhører. I alvor og smil er han manden der gennem det skrevne ord har kunnet tilpasse bladets indhold efter den til enhver tid gældende situation. Gennem sine faglige artikler har han været den rette talsmand for sine kammerater i organisationen og gennem sit pseudonym »Mr. Skeptik« har han for den for ham så velkendte lunefulde måde belyst et eller andet problem fra den mere gemytlige side. En yderligere understregning af H. Georg Christensens alsidighed er de mange sange og viser samt prologer han gennem årene har forfattet. En del heraf vil være kendt fra vore kongressange, og der er ved denne lejlighed grund til at nævne hans prolog i forbindelse med Dansk Lokomotiv Tidendes 50 års jubilæum.

Lokomotivmændene ønsker til lykke med dagen og benytter lejligheden til at takke for mange års kollegialt samarbejde og hjælpsomhed.

Generaldirektørens tak til personalet

Isforholdene på nogle af vore overfarter og — i et vist omfang — sneforhold på nogle af vore strækninger og stationer har i den forløbne måned voldt adskillige vanskeligheder for trafikens afvikling og givet mange af vore ansatte ekstraarbejde under besværlige vilkår. Dette gælder i særlig grad søfartspersonalet på forskellige overfarter og personalet på overfartsstationerne.

Kollisionen mellem m/f »Broen« og isbryderen »Holger Danske« på Nyborg fjord om aftenen den 23. februar ramte Statsbanerne meget hårdt, ikke alene med betydelig materiel skade og større vanskeligheder for trafikens afvikling efter det midlertidige tab på overfarten af begge skibe, men — i første række og i særlig grad smerteligt — derved, at ulykken medførte tab af to menneskeliv, idet overskibsfyrbøder *E. H. Kruhøffer* og skibsfyrbøderaspirant *F. C. T. Guldbrandsen* blev dræbt af den efter kollisionen udstrømmende damp under udførelsen af deres tjeneste.

Der foreligger vidnesbyrd om, at personalet på »Holger Danske« handlede beslutsomt og gjorde, hvad der stod i deres magt, for efter kollisionen at få bjerget deres arbejdsfæller, og at i ganske særlig grad skibsmaskinmestrene *I. C. Østergaard Olesen* og *H. B. Lange* med personlig risiko gjorde deres yderste. For denne indsats, udøvet under særlig vanskelige forhold, er det naturligt også her i Statsbanernes blad til personalet at udtale etatens bedste tak.

Jeg vil gerne hertil på Statsbanernes vegne knytte min tak til alle dem, der — hver på sin arbejdsplads — har arbejdet med at overvinde vanskelighederne for os, at videreføre driften til det gennemførliges grænser og hjælpsomt at vejlede og assistere vort publikum. Vi har altid brug for personalets gode indsats, og både vi og publikum finder den til hverdag ganske naturlig — men lige så naturligt finder vi det efter en periode med særlige krav som i den seneste tid at anerkende den udprægede villighed, dygtighed og energi, som mange af vore ansatte har udvist.

E. Terkelsen.

Farum-banen ført forbi Buddinge Torv

Af C. E. Andersen.

(fortsat)

Farum-banens lokale forlægning i Buddinge-kvarteret skaber fremdeles grundlag for oprettelse af en ny vejforbindelse på den banestrægning, der frigives. Banetraceen kan nemlig udvides og omdannes til en bred vej omtrent fra Silenevej eller Ager-toften til Buddingevej eller den nuværende Buddinge Station. — Der ved får Ericavej forbindelse ikke blot med Buddingevejs nordlige og sydlige del, men også med Klausdalsbrovej og med Klintemarken og eventuelt Triumfvej.

Vigtigst er naturligvis den direkte og lige forbindelse mellem Ericavej og Klausdalsbrovej, der bliver til en sammenhængende vejlinie med meget betydelig længde. — Ericavej er selv en direkte fortsættelse af en vejforbindelse fra Tuborgvej (Emdrup), nemlig Ellemosevej—Ellegårdsvej; og den sidste er desuden en forbindelse fra Lyngbyvej (København) og Kildegårdsvej (Hellerup). — Følgelig kan forbindelserne fra Ericavej til Buddingevej, Klintemarken, Buddinge Hovedgade og Klausdalsbrovej få meget stor betydning.

Klausdalsbrovej, der er den direkte fortsættelse af linien, fører dem videre gennem markområder, der sikkert får store bebyggelser med tiden. For øjeblikket ender Klausdalsbrovej blindt; men en godt 1 km lang forlængelse vil føre den til Ringvej B 4, og en ekstra forlængelse på ca. 1 km vil føre den helt til den nordlige udkant af Ballerup og dermed til landevejen mod Frederikssund.

Der vil altså fremkomme en direkte vej mellem Hellerup og Ballerup, ja mellem hovedstadens nordlige og nordvestlige forstadsområder i det hele taget, — ganske vist ikke en vej med så stor kapacitet som hovedstadsområdets store radialveje og ringveje, men dog en vej med tilstrækkelig kapacitet til den trafik, der kan ventes, og bydende på langt bedre forbindelser end hidtil.

Forlængelsen af Ericavej til Buddingevej, hvorfra der er vejforbin-

delse videre bl. a. ad Klausdalsbrovej, samt forlængelsen af Sognevej ved Buddinge Torv, hvorfra der er vejforbindelser videre bl. a. ad Ringvej B 3, skaber grundlag for en omlægning og forlængelse af trolleybuslinien fra Kildegårds Plads og tillige for en tvegrening af trolleybuslinien ved Vangede station eller eventuelt oprettelse af en ekstra linie.

Den trolleybuslinie, der nu går i zig-zag ad en meget uregelmæssig rute til Høje Søborg, kan føres ad Kildebakkegårds Alle til den lille vej, der hedder Kildebakken, og videre ad Buddinge Hovedgade til Buddinge Torv og tilbage ad Sognevej til dennes skæring med Kildebakkegårds Alle, for derefter at fortsætte ad denne.

Desuden kan man indsætte ekstra trolleyvogne på linien, enten kommende fra Hellerup lige som de øvrige eller direkte fra København, og lade den følge nordøstsiden af Farum-banen i stedet for at dreje over til sydvestsiden ved Vangede station. De kan da følge Ericavej og derpå Sognevej til Buddinge Torv og fortsætte ad Buddingevej til den nye vej på den nedlagte banes tracé og videre ad denne tilbage til Ericavej.

Ved en sådan ordning behøver trolleybusserne ikke at optage megen plads i rundkørselen på Buddinge Torv.

Det ville naturligvis være muligt at forlænge trolleybuslinierne udover Buddinge Torv, altså længere mod vest. Men da Buddinge Torv bliver et meget vigtigt knudepunkt for krydsende og sammenløbende vejforbindelser, vil det sikkert være mere praktisk at nøjes med at føre trolleybusserne dertil og lade dem mødes med dieselbusser ad de mange veje, der fører til torvet fra vest og syd og nord, — kort sagt at føre Buddinge Torv til det sted, hvor Farum-banen, trolleylinierne og omnibuslinierne og tillige rutebillinierne fra store dele af Nordsjælland løber sammen, og hvor der kan blive mangfoldige omstigningsmuligheder for trafikanterne.

Der kan oprettes følgende omnibuslinier, hvoraf dog en del allerede eksisterer, omend i lidt anderledes lokal linieføring, og løbende til sporvejsstationen i Høje Søborg.

- 1) Charlottenlund—Gentofte—Brogårdsvej—Vangedevej—Snogegårdsvej—Sognevej—Buddinge Torv.
- 2) Hørsholm—Hørsholmvej—Hærvejen—Buddingevej—Buddinge Torv.
- 3) Klampenborg—Klampenborgvej—Lyngby Torv—Buddingevej—Buddinge Torv.
- 4) Frederiksdal—Nybrovej—Buddingevej—Buddinge Torv.
- 5) Bagsværd—Bagsværdvej—Stengårds Allé—Buddinge Hovedgade—Buddinge Torv.
- 6) Bagsværd Sø—Aldershvilevej—Triumfvej—Klintemarken—Klausdalsbrovej—Buddingevej—Buddinge Torv.
- 7) Hareskov—Bagsværd Hovedgade—Buddinge Torv.
- 8) Ballerup—Klausdalsbrovej—Bagsværd Hovedgade—Buddinge Torv.
- 9) Herlev—Ringvej B 3 (via omnibusholdepladsen i nærheden af Gladsakse Kirke)—Buddinge Torv.
- 10) Husum—Mørkhøjvej—Ringvej B 3—Buddinge Torv.
- 11) Bellahøj—Hareskov — den nye vej vest om Søborg—Buddinge Torv.
- 12) Emdrupvej—Frederiksborgvej—Gladsaksevej—Tinghøjvej—Buddinge Torv.
- 13) Bispebjerg—Frederiksborgvej—Søborg Hovedgade—Buddinge Torv.

Dertil kommer rutebillinierne, som i modsætning til omnibuslinierne kører igennem forstadsdistrikterne til Buddinge Torv med yderst få standsninger undervejs.

Der kan navnlig blive tale om rutebillinier fra Hørsholm, Hillerød, Frederiksværk, Slangerup, Frederikssund, Taastrup, Glostrup, Rødovre, Aalholms Plads, Toftegaards Plads og Rådhuspladsen.

Skønt alle disse omnibus- og rutebillinier kan opfattes som radiallinier til eller fra Buddinge Torv, tænkes de videst mulig omfang ført videre, idet de forenes parvis til gennemgående linier. Eventuelt kan de forenes i flere kombinationer, så der opstår et betydeligt antal gennemgående linier. Sådanne er imidlertid ikke af særlig stor betydning, hvis der bliver gode omstigningsmuligheder mellem de mange linier indbyrdes.

Ved at indføre en sådan gennemgående trafikordning kan man undgå at overbelaste Buddinge Torv med holdende rutebiler og omnibusser. Dog må der i nærheden af torvet oprettes en særlig omnibus- og rutebilstation. Den kan formodentlig bedst anlægges på hjørnet vest for Buddingevej, dersom Farum-banens station anlægges på hjørnet øst for Buddingevej.

Samtidig med, at man koncentrerer rutebiltrafikken, omnibustrafikken, trolleybustrafikken og togtrafikken omkring Buddinge Torv, kan man nedlægge rutebil-, omnibus- og trolleybus- og sporvognsholdepladsen i Høje Søborg. Man kan da aflaste Søborg Hovedgade for denne heterogene og tilfældigt koordinerede trafik. Sporvognslinie 16 kan forkortes til det sydøstlige hjørne af Søborg, hvor Søborg Hovedgade, Gladsaksevej og Vangedevej og Bækkebo løber sammen, og kan få vendesløjfe ved Bækkebo; eller den kan forkortes helt til Emdrupvej eller Bispebjerg, hvor der allerede er vendesløjfer. I så fald kan Søborg Hovedgade og eventuelt også en stor del af Frederiksborgvej forbeholdes den egentlige vejtrafik, altså trafikken med cykler, motorcykler, privatbiler, hyrevogne og lastbiler samt en enkelt lokal omnibuslinie. Derved bliver trafikken mere sikker og bekvemt og kan foregå hurtigere; og gadens kapacitet bliver stærkt forøget.

En del af den nuværende trafik kan helt bortfalde. Eksempelvis behøver rutebilerne fra Lyngby til Bellahøj ikke længere at køre fra Buddinge Torv ad Buddinge Hovedgade — Søborg Hovedgade til Høje Søborg og tilbage igen.

Man kan altså opnå bedre forhold

for både cykletrafikken, privatbiltrafikken, lastbiltrafikken, rutebiltrafikken, omnibustrafikken, trolleybustrafikken, sporvejstrafikken og jernbanetrafikken.

Vigtigst er det dog, at alle disse trafik-kategorier kan koordineres, og at alle trafiklinierne i dette hjørne af Stor-København kan føres sammen i et knudepunkt eller passagerudvekslingscentrum, det nye store Buddinge Torv.

Forlægningen af Farum-banen forbi Buddinge Torv kan altså medføre en lang række fordele, hvoraf de vigtigste skal resumeres.

1) Man sparer udgifterne til de store anlæg, der ellers bliver påkrævet for at bringe krydsningen mellem Farum-banen og Buddingevej ud af niveau.

2) Man sparer den viadukt, der ville blive nødvendig for at føre Sognevej under Farum-banen, såfremt Sognevej da skal føres til Buddinge Torv. Derimod kan man ikke spare denne viadukt, hvis Sognevej skal føres til Kildebakken ved Søborg Hovedgade.

3) Sognevej kan fremføres til Buddinge Torv uden særlig store anlæg, hvis den kan føres dertil umiddelbart langs jernbanen eller delvis over jernbanen, specielt hvor jernbanen føres under Kildebakkegårds Allé og Kontorvej, hvor Sognevej da kan skære disse veje i niveau. Samtidig kan Sognevej komme hen på sydsiden af jernbanen og kan følgelig fortsætte langs banen direkte til Buddinge Torv.

4) Der kan oprettes en ny vejforbindelse fra Ericavej til Buddingevej og dermed til Klausdalsbrovej. Derved skabes der en ny vejforbindelse mellem de nordlige forstadsområder på den ene side og de nordvestlige på den anden side, ganske vist ikke en vej med så stor kapacitet som de egentlige radialveje mellem det indre København og omegnen, men dog med betydelig kapacitet og i hvert fald med tilstrækkelig kapacitet, en vej, der kan byde på mange direkte forbindelser bl. a. mellem Hellerup og Ballerup.

5) Buddinge Torv bliver til et meget vigtigt trafikknudepunkt, hvor tre gennemgående amtsveje samt Farum-banen krydser hinanden, og

hvor mange trolleybus-, omnibus- og rutebillinier løber sammen.

6) Man sparer de ellers fornødne nye jernbaneanlæg med to spor på den henimod 2 km lange strækning fra sydøst for Kildebakke Station til nordvest for Buddinge Station, når man i stedet anlægger den erstatende jernbanestrækning forbi Buddinge Torv, som ganske vist bliver 0,2 km længere.

7) Den eventuelle sidebane fra Farum-banen til Gladsakse bliver meget kortere, hvis den udgår fra Buddinge Torv, end hvis den skal udgå fra et sted mellem Vangede Station og Kildebakke Station. Desuden bliver prisen pr. km langt mindre, fordi man kan undgå at føre den gennem bebyggelserne i Høje Søborg og ved Gladsaksevej. Den korte bane fra Buddingevej til Gladsaksevej kan nemlig fremføres over næsten ubebyggede arealer.

8) Selv den korte banestrækning fra Buddinge Torv til Gladsakse kan godt spares, når selve Farum-banen føres forbi Buddinge Torv, hvortil Ringvej B 3 bringer en god forbindelse. De ganske få trafikanter, der kan ventes på strækningen fra omnibusholdepladsen ved Gladsakse Kirke, i et ubebygget areal, til Buddinge Torv, kører lige så gerne med omnibusserne ad Ringvej B 3 som med togene ad den lille sidebane til Buddinge Torv.

9) Eventuelt kan der oprettes en station nær Høje Søborg ved en vej fra Kildebakken til Sognevej. Skønt en sådan station ikke kræver en særlig sidegren på Farum-banen, kan den få stor betydning for Høje Søborg.

10) Stationen ved Buddinge Torv vil få stor betydning for den byplanmæssige og bebyggelsesmæssige udvikling såvel ved Buddinge Torv og gaderne deromkring som langs de fjerntrafikveje, der krydser hinanden på torvet.

11) Samføring af banen og vejene via Buddinge Torv får stor betydning for trafikanterne, som kan skifte fra hver trafiklinie til flere andre i omtrent samme retning.

12) De mange rutebiler, omnibusser, trolleybusser og togene vil føre trafik til hinanden. Derved forøges driftsindtægterne.

13) Der kan opnås en rationel driftsform på jernbanen og en bedre udnyttelse af togene, når de alle kan betjene samtlige stationer på banen.

14) Man kan undgå at føre omnibusserne ad unødvendige omveje til Søborg Torv og tilbage igen.

15) Man kan frigøre Søborg Hovedgade for unødvendig og besværlig trafik, så denne gade kan blive en sikker, bekvem færdselsåre for den lokale trafik og tillige en god og hurtig færdselsåre for den gennemgående trafik med cykler, personbiler og lastbiler.

16) Slangerupbanen forløber nu mellem radialvejene fra København mod nordvest og længst muligt for disse veje. Da banen var en forbindelse mellem København og det landlige opland i nordvest med nogle få tilfældige landstationer mellem Nørrebro og Lille Væruløse, var denne linieføring god nok. Men når Slangerupbanen skal forkortes til Farum, og strækningen indenfor Farum skal omdannes til en by- og forstadsbane, er en sådan linieføring ikke længere hensigtsmæssig. Derfor må det være af allerstørste betydning, at den ombyggede eller delvis nye bane kan føres forbi Buddinge Torv, der bliver centret for fjerntgående trafik gennem Gladsaxe kommune og de tilgrænsede områder, som allerede nu er meget folkerige, og som i fremtiden vil få sekscifret antal beboere.

Fremføringen af den nordvestgående by- og forstadsbane til Buddinge Torv må være så fundamentalt vigtig, at det må være den væsentligste motivering for bevaringen og udbygningen af banesystemet i dette hjørne af den voksende storby.

På den anden side må en forsømmelse af den foreliggende chance fremkalde problemet om, hvorvidt der egentlig er nogen grund til at bevare den indre del af Slangerupbanen og indordne den i bybanen, hvis trafik bliver af langt større omfang og får en anden karakter.

En ganske anden sag er, at Farum-banens fremføring forbi Buddinge Torv og fremføringen af de mange busfodelinier til banen her måske kan gøre banens yderstrækning vest for Buddinge overflødig.

Lad os derfor se lidt nærmere på

jernbaneforbindelsen mellem Slangerup og det indre København. — Den falder tydeligt nok ud i tre meget forskellige delstrækninger, nemlig mellem Slangerup og Farum, mellem Farum og Nørrebro samt mellem Nørrebro og Nørreport og/eller Rådhuspladsen.

Ifølge »Vingehjulet«, 25. dec. 1953 benyttedes yderstrækningen mellem Slangerup og Farum i 1952/53 af 192.000 rejsende.

Det samlede antal rejsende på hele banen mellem Slangerup og Nørrebro var 1.994.000. Da man kan regne med, at størstedelen af de rejsende mellem Slangerup og Farum også har benyttet strækningen mellem Farum og Nørrebro, kan man vel anslå antallet af rejsende på strækningen mellem Farum—Nørrebro til omkring 1.950.000 — Det er omkring ti gange så mange som på yderstrækningen.

Det er naturligvis ikke muligt at forudsige, hvor mange rejsende den inderste del af banen vil komme til at befordre, når banen omdannes til en del af bybanesystemet og føres ind til det indre København.

Men man får dog et lille fingerpeg derom ved at se på tallene angående trafikken på de sporvejslinier, der går forbi Slangerupbanens Station på Nørrebro undervejs til Nørreport og/eller Jarmers Plads. — I driftsåret 1952/53 befordredes 4.478.000 trafikanter af linie 7. For linie 5 var antallet 19.267.000. For linie 16 var det 14.630.000. Linie 11 befordrede 5.553.000, og linie 19 befordrede 3.140.000. — Det giver sammenlagt godt 47 mill. sporvejs trafikanter på disse 5 sporvejslinier. Spørgsmålet er derefter, hvor stor en del af dem, der passerer Slangerupbanens endestation på Nørrebro. Man kan vel skønne, at det har drejet sig om noget i retning af 20 mill. — Det er ca. ti gange så mange som på Slangerupbanens mellemstrækning.

Det kan tilføjes, at linie 16's strækning uden for takstgrænsen ved Emdrupvej, altså gennem Søborg, befordrede 3.153.000 trafikanter.

Også omnibuslinierne ad Søborg Hovedgade — Buddinge Hovedgade befordrede mange. Alene linie 167 befordrede i 1951 på strækningen

mellem Høje Søborg og Fiskebæk 1.466.000 passagerer.

Alle disse tal vidner om, at der kan forventes betydelig trafik, ikke blot mellem Nørreport og Nørrebro, men også mellem Nørrebro og Buddinge, — navnlig hvis Farum-banen føres forbi Buddinge Torv.

Derimod kan der næppe forventes tilnærmelsesvis så stor trafik på strækningen længere ude, navnlig ikke, hvis rutebillinierne ad Buddingevej, Bagsværdvej, Bagsværd Hovedgade, Ringvej B 3 osv. føres gennem disse kvarterer til Farum-banen ved Buddinge Torv.

Der er følgelig grund til at se lidt nærmere på, hvordan Farum-banens trafik fordeler sig på strækningerne indenfor og udenfor Buddinge Torv.

I statsbanernes driftsberetning for regnskabsåret 1952/53 opgives følgende tal for trafikken mellem København og stationerne i forstadsområdet: Til og fra stationerne Dyssegårdsvej, Vangede, Kildebakke og Buddinge 550.100. Til og fra stationerne Stengården, Bagsværd og Skovbrynet 314.300. Til og fra Hareskov, Syvstjernen, Lille Væruløse og Furesø 634.300. Det giver sammenlagt 1.498.700.

Trafikken ud over Farum er formodentlig ikke medregnet i de sidste tal. Men antallet af rejsende uden for Farum var som sagt ifølge »Vingehjulet« 192.000, hvoraf antagelig den langt overvejende del også har kørt på strækningen inden for Farum som gennemgående passagerer. Denne trafik vil i tilfælde af banens nedlæggelse blive konverteret til Farum-trafik. — Differensen mellem de 1.994.000 og 1.499.000 er 495.000, altså større end de 192.000. De resterende 303.000 skyldes rimeligvis de rejsende mellem stationerne på strækningen Dyssegårdsvej—Farum. — Denne specielle lokaltrafik på banen repræsenterer imidlertid kun en lille del af den samlede trafik.

Man ser således, at trediedelen af trafikken fra og til København faldt på stationerne indtil Buddinge; knap en femtedel faldt på stationerne fra Stengården til Skovbrynet; og lige ved halvdelen faldt på stationerne fra Hareskov til Farum eller gik ud over Farum.

Hvis Farum-banen føres forbi Buddinge Torv, vil trafikken til og fra stationerne på strækningen hertil blive meget større end nu. Navnlig vil den blive langt større, hvis også rutebiltrafikken ledes til Buddinge Torv, og hvis togtilslutningsforbindelserne bliver gode. — Derimod vil jernbanetrafikken til og fra stationerne på strækningen mellem Buddinge Torv og Hareskov Station aftage stærkt. — Trafikken til og fra stationerne på strækningen fra Hareskov til Farum bliver ikke påvirket af ændringen i banens linieføring ved Buddinge Torv.

Farum-banen kommer med andre ord til at omfatte en betydningsfuld inderstrækning og en betydningsfuld yderstrækning samt en mellemstrækning, der væsentlig kun får betydning ved at forbinde inderstrækningen og yderstrækningen.

Der bliver behov for mange flere tog eller i hvert fald mange flere jernbanevogne på inderstrækningen end på mellemstrækningen og yderstrækningen. Derfor vil det være praktisk at nøjes med at føre en del af togene ud over Buddinge eller at dele togene her og kun lade en mindre del af vognene fortsætte til Farum. — Dette betyder, at Farum-banen ikke blot i funktionsmæssig, men også i driftsmæssig henseende falder ud i to dele.

Det er iøvrigt bemærkelsesværdigt, at de to betydende rækker stationer er vidt adskilte. Strækningen Nørrebro—Buddinge Torv er eller bliver 7,0 km; strækningen Buddinge Torv—Hareskov Station er eller bliver 6,7 km; og strækningen Hareskov Station—Farum er 7,0 km.

Da banen i hovedsagen skal tjene forbindelserne mellem de enkelte stationer og det indre København, er det ikke principielt nødvendigt at føre den yderste strækning til bymidten via Nørrebro. — Indføres skal den naturligvis. Men problemet melder sig nu, om der eventuelt også kan tænkes andre muligheder for at indføre den.

Dersom andre ruter end den nuværende skal komme alvorligt på tale, må de byde på rimelige fordele.

Der er imidlertid på forhånd flere omstændigheder, der i princippet ta-

ler til gunst for en omlægning af hele Farum-banens mellemstrækning:

Banens nuværende mellemstrækning har jo ikke synderlig stor lokal betydning; og vil aldrig kunne få det.

Derimod kan en erstattende strækning eventuelt få stor betydning.

Den nuværende mellemstrækning skal undergå meget grundige ombygninger på hele strækningen fra Buddinge til Skovbrynet, ja omtrent til Hareskov Station. — Ikke blot skal banen forstærkes; men den skal også have et ekstra spor og elektrificeres.

Desuden skal krydsninger med flere vigtige veje bringes ud af niveau. Det gælder bl. a. Gammellosevej ved Stengården og Frederiksborgvej ved Skovbrynet. Hertil kræves der ikke alene broer for banen eller vejene, men også hævnning eller sænkning af banen eller vejene på betydelige strækninger til begge sider.

Hvor den nye Hareskovvej skal krydse Farum-banen, kan det klare forholdsvist let, fordi vejen ikke er bygget endnu. Men der kræves dog udført betydelige jordarbejder og broarbejder for at føre den brede vej over banen.

Alt dette vil koste meget store pengebeløb.

Dermed være dog ikke sagt, at en fuldstændig forlægning af Farum-banens mellemstrækning kan realiseres billigere.

Endvidere må det bemærkes, at den nuværende mellemstrækning aldrig kan blive til nogen god jernbanestrækning for den hurtige gennemgående trafik, selv om man ofrer nok så meget på at forbedre den. — Dertil har den for mange og for snevre kurver og er tillige for lang og har for mange og store stigninger.

Endelig er og bliver udsigtsforholdene dårlige.

Allerede nu, hvor togene kører ret sjældent og ret langsomt, sker der talrige ulykker på denne banestrækning.

Naturligvis kan man spærre de mange overgange. Men i så fald må man bygge passager på broer over eller i tunneler under banen.

Sådanne passager er direkte ubekvemme for de gående og højst besværlige for de cyklende og ufarbare for de bilkørende.

Selv under de nuværende forhold, hvor der er mange overgange, virker Slangstrupbanen som en kinesisk mur næsten uafbrudt mellem Vangede Station og Hareskov Station.

Dersom banen ikke var der, ville kvartererne på begge sider af banen forenes til en helhed, til stor behagelighed for beboerne.

Der ville blive lang større bevægelsesfrihed, i det mindste i retningerne på tværs af banen.

Ikke nok med det. Der ville også blive større bevægelsesfrihed i retningerne langs med banen, — ja eventuelt direkte på langs ad banen.

Det er allerede omtalt, at man kan anlægge en vej på banens trace fra Kildebakke Station til Buddinge Station. — Hvis man forlægger hele banens mellemstrækning, kan man føre den pågældende vej videre på banens trace til skæringen med Gammellosevej, hvor bane-vejen kan føres direkte til Triumfvej, som fortsætter forbindelsen til Bagsværdvej—Bagsværd Møllevvej—Nybrovej.

Det er fremdeles muligt at udnytte den frigjorte banetrace fra Gammellosevej til det centrale Bagsværd og videre til Frederiksborgvej, ja helt til Hareskov Station, eller i det mindste til den allerede eksisterende vej langs udkanten af skoven, Skovdiget, der fører til Hareskov By.

En sådan vej kan få meget stor lokal betydning for hele bebyggelsesbæltet fra Buddinge til Hareskov. — Derimod kan den ikke få fjerntrafikal betydning; men det behøves heller ikke, fordi der allerede findes eller bliver bygget andre veje til dette formål.

Eventuelt kan man føre en trolleybus- eller omnibuslinie ad den eventuelle vej på banens trace til Bagsværd By eller længere. En sådan buslinie med mange stoppesteder undervejs, alle i gadeniveau, kunne betjene de spredte villabebyggelser langs vejen langt bedre end en jernbane kan det, selv om togene standser et par steder undervejs i stedet for at køre direkte igennem. — Det sidste ville ellers være ønskeligt for den øvrige jernbanetrafik, navnlig i betragtning af, at mellemstrækningens stationer kun vil tilføre banen yderst ringe lokal trafik.

Nalco-forsøgene

Et par bemærkninger til hr. kontorchef J. P. A. Andersens indlæg til min artikel »Nalco-forsøgene«.

Hr. kontorchef Andersen mener, at jeg har draget muligheden for en kedelsprængning for stærkt frem. Ja, måske! Men hvorfor er man nu gået over til en månedlig udvask, fremfor tidligere tre måneder mellem et lokomotivs udvask? Det skulle vel aldrig være, fordi der har været konstateret stærk slamaflejring i kanalerne mellem kedel og fyrboks, så kraftig, at kedelvandet havde besvær med at holde fyrboksen så fugtig, at der ikke skete skade på den?

Hvordan mon en kedel ser ud indvendig, når en lokomotivfyrbøder på en 85 km's tur har rensset dysen i skumhanen 3 à 4 gange, og der hver gang sidder en lerblandning klump i dysen? Jeg har i to à tre år kørt et stort godstog med samme »ny« H-maskine, normalt hver sjette nat Ar.—Ab. og var fortløbig med maskinen. En nat i efteråret (dato kan godt opgives om fornødent) var maskinen ualmindelig urolig i vandet, og fra Lg. til Rd. tog den vandet på en sådan måde, at en afspærring blev nødvendig, og videre kørsel måtte foregå forsigtigt, med tidstab som resultat. At skumhanen havde været åben og arbejdede hele tiden, bemærkes blot, for at der ingen tvivl skal være desangående. En fortsættelse med maskinen med det store tog ville være håbløs, om tiden ellers skulle holdes, hvorfor jeg foretog en afslamning af kedelvandet, direkte igennem bundhanen, og da det var mørkt, kunne jeg ikke se, hvor beskidt vandet var, men maskinen kunne nu arbejde, som man kan forlange af en »ny« og moderne H-maskine.

Og hvad skulle de to mand have gjort, såfremt de havde kørt med 60 km i det øjeblik, da skumhanen knækkede ved studsens ind til kedlen og vand og damp strømmede ud i førerhuset og umuliggjorde opholdet på førerpladsen? Nu skete det efter ca. 100 meters kørsel efter afgang fra Ar. — Man kan vel ikke kalde det her omtalte tilfælde for en »kedelsprængning«; og dog — når vand og damp strømmer ud over de to på førerpladsen, uden at der er den mindste mulighed for dem til at lukke for det udstrømmende vand og damp, hvad skal vi så kalde det? Vi kan lukke for dampfordelingsstykket, vi kan lukke for vandstandshanterne, men over for en skumhane med tæret gevind er vi prisgivet.

At anordningen kan anbringes mere solidt, er givet, f. eks. på en flange, fastsat på støtter direkte på kedlen, i lighed med vandstandshanterne o. l.

At der har været brugt Nalco i andre lande, bliver der talt om, men også, at de lande, der har prøvet dette middel, er gået bort fra det igen. Og nu vil jeg bede Dem, hr. kontorchef Andersen, om at oplyse, hvilke lande der endnu bruger Nalco.

Hr. kontorchef Andersen mener, at der nu begynder at foreligge konkrete besparelser på kulforbruget. Det er jo lidet, det materiale vi lokomotivmænd har til rådighed desangående, men ser vi på de månedlige opgørelser, der hænges ud på tavler til eftersyn, over maskinernes olie- og kulfor-

brug, viser disse opgørelser ingen besparelser — tværtimod. Disse opgørelser har jeg nøje fulgt i mange år, lige fra midt i tyverne, hvor vi havde »fast« maskine, til nu, hvor det er tilfældigt at få samme maskine til samme tog, medmindre personaletur og maskinløb falder ind i samme turnus. I den tid med fast maskine kunne der være en vis konkurrence med at bringe maskinernes olie- og kulforbrug ned og være lavest ved depotet, derfor blev disse opgørelser nøje studeret af personalet, og herfra kan jeg erindre, at R-maskinen kunne ligge med et kulforbrug fra 42 til 48 kg pr. 1000 vlghm. I tilsvarende opgørelser fra den senere tid (her i efteråret) ligger kulforbruget betydeligt højere, ja, helt op til 70 kg pr. 1000 vlghm for R-maskiner, og for P-maskiner er det tilsvarende. Hvor kan personalet så finde den højt opreklamerede kulbesparelse, når de daglige fakta viser noget andet.

At Nalco'en kan have skadelig indflydelse på den almindelige armatur, giver kontorchefen ret i, — men skal alle de ventiler af forskellig art, som har berøring med udstrømmende damp og vand, forsynes med hårdforkromede materialer, vil det ikke blive nogen billig foranstaltning for den samlede maskinpark i DSB. Derfor — hvad der spares et sted, gives ud et andet sted.

Uroligt vand har vi ganske rigtigt kendt alle dage, men under de gamle forhold, før Nalco's indførelse, kunne vi dog inden for få dage se frem til en bedring efter udvask, men nu, hvor der skal gå en måned mellem udvaskningerne, og maskinen allerede efter fjorten dages forløb viser tegn til uroligt vand, er det ikke morsomt at tænke på, at der skal gå fjorten dage endnu, før vi er godt »kørende«.

I de 38 år, jeg nu har virket som lokomotivmand, er der sket mange og store forbedringer på lokomotiverne, lige fra overhedet damp til trykluffen i vore dage. Af disse forbedringer er der vel enkelte, der også er blevet mødt med skepsis, men til dato har jeg ikke hørt een eneste tjenestegørende lokomotivmand udtale glæde og tilfredshed over brugen af Nalco. Dette og egne erfaringer, som langt fra har været lystelige, bevirkede min første artikels fremkomst, men efter hr. kontorchef Andersens indlæg forstår jeg, at vi er ved at skulle være »supermænd« for at kunne køre vore lokomotiver i dag. Der må ikke være for høj vandstand, — ja, mon ikke vi forlængst har opdaget dette! — Maskinen må ikke blæse af, — nej, helst ikke, det er jeg selv en hader af, men uforudsete hindringer er vi ikke herre over, det være sig stop på linien, forlængede afgangstider uden forudgående meddelelse derom, fyret er tilrettelagt til planmæssig afgang. Forlængelsen bevirker enten overfyldt kedel eller kraftig afblæsning. Der er jo nu engang dette ved et lokomotiv, at fra at skulle bruge en ringe mængde damp til dets fulde ydeevne er der kun et ringe tidsrum. Det kunne være, hvad det er, om der blev taget hensyn til dette forhold ved indkøb af kul, men her skorter det slem, og skal de synspunkter, som hr. kontorchef Andersen giver udtryk for, gennemføres, må der tages mere hensyn til kullenes kvalitet, om et gunstigt resultat skal opnås.

M. R.

Hjælp til selvhjælp

Forudsætningerne for en faglig organisations virke og fremdrift bygger ikke alene på de valgte tillidsmænds formåen. Der må også et solidt fundament til i form af moralsk og økonomisk støtte. Den moralske støtte kendetegnes ved medlemmerne — en fasttømret blok, der slutter op bag organisationernes naturlige og berettigede krav. Den økonomiske støtte er medlemmernes indsats til opretholdelse af en organisations- og tillidsmandsstandard, som skal sikre kontinuiteten i arbejdet, eller med andre ord — en tegnet forsikring til dækning af bestræbelserne for større goder i såvel økonomisk som social og kulturel henseende.

Hertil kommer den givne situation, hvor rejste krav ingen løsning finder ad forhandlingens vej og hvor et resultat skal nås ved kraftigere midler, det vil sige arbejdskamp. Dette betyder, at der forlods må være sikret økonomiske midler til imødegåelse af mistet indtægt under kampen — til at sikre opretholdelse af det daglige liv, indtil løsning af konflikten er sket. Til dette formål må der oparbejdes betydelige beløb i særlige fonds og sådan, at der hurtigt kan skaffes likvid kapital.

Sådan er det i enhver faglig organisation, og Dansk Lokomotivmands Forening danner ingen undtagelse. Blot har foreningens kampfond indtil kongressen 1953 haft en sådan struktur, at medlemmets indbetalte beløb til fonden tilbagebetaltes ved afgang fra tjenesten eller han — på ham anden måde utilregnelig årsag — meldtes ud af foreningen.

Det er givet, at under sådanne forudsætninger kan der aldrig oparbejdes nogen kapital, som kan have effektiv betydning ved en konflikt, og selv om der må forventes støtte andet steds fra, så er det først og fremmest organisationens eget økonomiske grundlag, der må danne rygstød, hvis der skal være nogen rimelig chance ved en konflikt.

Tid efter anden er tanken om en ændring af kampfondens bestemmelser fremsat, og på kongressen 1953 førtes et reelt forslag frem, som dog var et kompromisforslag, således at man i stedet for at båndlægge det allerede indbetalte fastsatte en skæringsdato, hvorefter tilbagebetaling af kampfondsandele bortfaldt, men således, at de indtil skæringsdatoen indbetalte beløb stadig tilbagebetales i henhold til bestemmelserne herom.

Kongressen gik enigt ind herfor, og forslaget vedtoges. Det var et bemærkelsesværdigt og skelsættende resultat, så meget mere som det var ungdommen blandt medlemmerne, der bragte forslagets løsning hjem.

Nogen pludselig mærkbar økonomisk kampkraft medfører ændringen naturligvis ikke, fordi langt den overvejende del af kampfondens nuværende indestående er hjemfalden til tilbagebetaling, men inden for en ikke alt for fjern fremtid kan et resultat ses.

Kongressen som helhed så klart betydningen af ændringen. Om baggrundene for tilslutningen kan nævnes flere, men den væsentligste er sikkert, at der blandt lokomotivmændene er utilfredshed med den lønmæssige placering, og derfor vil man skabe

et solidt grundlag til at tage enhver konsekvens ved rejsning af krav, der tager hensyn til en aflønning under en form svarende til ansvar og uddannelse.

Viljen til at fremme disse naturlige og selvfølgeligelige interesser har nylig fået en understregning ved initiativ fra 70 lokomotivfyrbødernes side. Disse har overdraget foreningen den kampfondsandel, der i givet fald ville være til tilbagebetaling. Hermed har de vist forståelse for organisationens tarv, og samtidig vidner det om et arbejde på langt sigt. Det er i høj grad opmuntrende og påskønnelsesværdigt, og deres handling styrker troen og håbet på fremtiden, hvor problemerne sikkert ikke bliver mindre vanskelige end nu.

En lille tøs

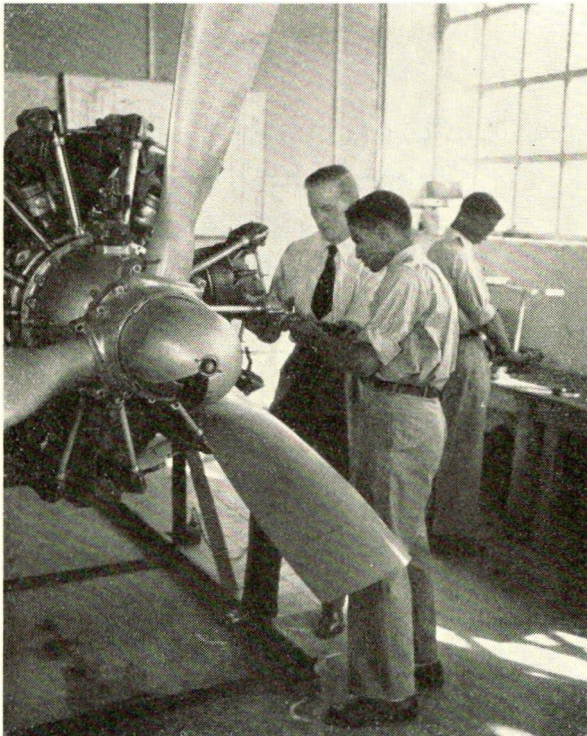
Det begyndte for knapt to år siden, og det var en kæmpesensation, som indbragte vort forlag megen hæder. Man bli'r hurtigt forvænt — i dag er det for titusinder en selvfølge, at man kan købe fremragende og smukt udstyrede bøger for næsten ingen penge. Takket være Fremades Folkebibliotek er *Bogen* for alvor blevet en hverdagsvare, og det var jo netop også meningen med hele historien. Ingen vil fortænke arbejderbevægelsen i at være lidt stolte over, at »det var os, der begyndte«.

FFB fortsætter støt med nye danske succesromaner og *alsidigheden* er bemærkelsesværdig. Årets fire første illustrerer i et glimt hvilken vældig afveksling, der er netop i denne serie: året startedes med mandfolkeromanen »*Ross Dane*«, der beretter om nybyggerliv i dette århundredes Canada, i februar fik FFB-abonnenterne den danske provinsby serveret i skarp og satirisk sauce i *Knud Hjortø's* »*Folk*«, i marts førtes læserne i »*Edbrødre*« tilbage til Islands landnamsår, hvor Ingolf og Leif som de første ranede land på sagaøen, og nu i april lægger FFB en virkelig aktuel bog på vort bord. Det er *Eva Hemmer Hansens* »*En lille Tøs og hendes Mor*«, hvis emne i bogstaveligste forstand vedkommer vor tids mennesker. Den handler om den ugifte mors problemer, og uvilkårligt kommer man til at tænke på den sociale tragedie, som »*Helene*«-affæren trak frem i lyset fornylig. Tusinder af børn vokser op uden far — nogle mærkes for livet af en forladt moders bitterhed, af fremmede menneskers ofte tankeløse ondsindethed. »*En lille Tøs og hendes Mor*« er en gribende bog, men samtidig en roman med et bevæget handlingsforløb, hvis dramatik vil fængsle enhver læser til bogens sidste blad. *Eva Hemmer Hansen* skildrer en menneskeskabne, der lykkeligvis når i havn, men bogen vil sikkert vække diskussion overalt på arbejdspladserne og i hjemmene, og derved er noget meget væsentligt ved en skrive en bog jo nået. FFB's nyeste bog griber fat om et betydeligt menneskeligt og samfundsmæssigt problem — *et nyt bevis på, at den billige bogserie er en vigtig faktor i vort hjemlige kulturliv*. Måtte mange benytte sig af lejligheden til her at stifte bekendtskab med et levende menneskes aktive indstilling.

Fra FNs arbejdsmark



FN's radioafdeling bringer regelmæssigt egne reportager fra begivenhederne i Korea. Billedet viser Dimitri Andriadis fra Tyrkiet ved båndoptageren under fangeudvekslingen nær Pan Mun Jom.



FN's internationale civilforsvarsorganisation (ICAO) uddanner unge æthiopiere, således at Æthiopien kan bemane sine luftruter med egne folk. Her er et medlem af et ICAO-hold, den danske ingeniør Henrik Møller Nielsen, i færd med at vejlede en student i en teknisk skole i Addis Abeba. Andre ICAO-hold uddanner radiotelegrafister og meteorologer.



Tak

Hjertelig tak for al venlig deltagelse ved min kære mand, vor gode søn, lokomotivfører A. V. Klausens død og begravelse.

Vi vil også gerne takke alle danske lokomotivmænd og ekstrahåndværkere ved DSB for den smukke hjælp, der blev ydet. Selv om denne hjælp ikke var i stand til at helbrede, var den et smukt udslag af kammeratskab, som tillige mildnede hans smerter i det sidste års tid.

Hjertelig tak for al godhed imod ham.

Else Klausen og Villy's forældre.

Afskedsfest

Jubilæumsforeningen og Aarhus afdelingerne afholder afskedsfest for de i årets løb afgåede lokomotivførere på »Karavellen« torsdag den 1. april kl. 12,00 med spisning.

Pensionister indbydes venligst til at deltage i festen på samme vilkår som øvrige medlemmer.

Kuvertpris 12,25 kr.

P. f. v.

K. Karlsen.

Aktuelle problemer

Om dette emne taler foreningens formand, E. Greve Petersen, ved et møde på Københavns Maskinskole tirsdag den 23. marts d. å. kl. 19,30.

Der vil blive rig lejlighed til at stille spørgsmål under den efterfølgende diskussion.

Medlemmer fra provinsafdelinger er velkomne.

De københavns afdelingers oplysningsudvalg.



Afsked.

Lokomotivførerne:

M. V. Andersen, r. af Dbg., København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-54).

J. E. Wittenburg, Nyborg, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-54).

Lokomotivfyrbøder:

B. K. Petersen, København Gb., afskediget efter ansøgning (31-5-54).

Dødsfald blandt medlemmerne.

Lokomotivfører A. V. Klausen, Nyborg. Død den 5-3-54.

Rettelse

I DLT nr. 5 — 5. marts 1954, er der under landsoplysningsudvalgets meddelelse om medlemskursus en fejl med hensyn til afrejse efter kursets slutning. I meddelelsen står, at afrejsen finder sted den 29. maj om formiddagen, men det skal rettelig være den 30. maj om formiddagen.

Reguleringstillæggets stigning 1. april 1954

Ved reguleringstillæggets stigning med 1 portion den 1. april 1954 forhøjes funktionsvederlagets satser medens honorarer på finansloven forhøjes med 5 procent til 80 procent. Rettelsesblad til forningens lommebog side 15 findes nedenstående.

**Funktionsvederlag pr. dag
i de første 6 måneder.**

**Funktionsvederlag pr. dag
efter 6 måneders uafbrudt funktion.**

Funktionen, udført af	Udført funktion i				Funktionen udført af	Udført funktion i			
	13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.		13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.
Lfb. grundløn	73,973 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	410,959 ø.	Lfb. grundløn	147,945 ø.	265,085 ø.	629,195 ø.	1274,729 ø.
1 tillæg	53,425 >	102,740 >	201,370 >	390,411 >	1 tillæg	106,849 >	223,989 >	588,099 >	1233,633 >
2 tillæg	32,877 >	82,192 >	180,822 >	369,863 >	2 tillæg	65,753 >	182,893 >	547,003 >	1192,537 >
3 tillæg	12,829 >	61,644 >	160,274 >	349,315 >	3 tillæg	41,096 >	141,797 >	505,907 >	1151,441 >
Mtf. grundløn	—	49,315 ø.	147,945 ø.	336,986 ø.	Mtf. grundløn	—	117,140 ø.	481,249 ø.	1126,784 ø.
1 tillæg	—	8,219 >	106,849 >	295,890 >	1 tillæg	—	49,315 >	380,548 >	1026,082 >
2 tillæg	—	41,096 >	82,192 >	271,233 >	2 tillæg	—	249,041 >	331,233 >	976,767 >
Lkf. grundløn	—	—	98,630 ø.	287,671 ø.	Lkf. grundløn	—	—	364,110 ø.	1009,644 ø.
1 tillæg	—	—	41,096 >	230,137 >	1 tillæg	—	—	115,068 >	727,726 >
2 tillæg	—	—	49,315 >	156,164 >	2 tillæg	—	—	165,370 >	542,795 >

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 109.

15

»Et liv i arbejde«

Under denne titel har Nationalmuseet i rækken under Industri-, Håndværker- og Arbejderundersøgelser ladet udgive erindringer fra 1870—1900 af P. D. Pedersen, der var Dansk Jernbane Forbunds første formand. Den nu 92-årige, tidligere pakmester ved Statsbanerne har givet en tids- og levnedbeskrivelse fra omkring sammenslutningen af jysk-fynske og sjællandske jernbaner. Efter en kort beskrivelse af barn- og ungdom tegner han et fint billede af datidens forhold for jernbanemanden, og samtidig får han givet et islæt af politiske forhold omkring brydningerne med tjenestemændenes kamp for dannelse af faglige organisationer. Beskrivelsen er krydret med historier, der ikke er uden lune, og episoden omkring ham selv, hvor daværende trafikminister, baron Rysensteen, tvangsforflyttede Pedersen til Varde, fordi han lod sig

opstille som socialdemokratisk rigsdagskandidat, mangler heller ikke. Bogen bør læses af enhver jernbanemand, ligesåvel som den har interesse uden for disses kreds, og den kan trygt anbefales.

Ved indsendelse af nedenstående bestillingssedel kan interesserede erhverve bogen.

Ansøgning om ophold på Ferie- og Rekreativshjemmet

Tiden nærmer sig åbningen af foreningens Ferie- og Rekreativshjem, og man skal i den anledning henlede opmærksomheden på, at der i næstfølgende nummer af DLT vil findes ansøgningsskema til brug for ansøgning om ferieophold.

Til

Nationalmuseets Publikationsfond,
Frederiksholms Kanal 12, K.

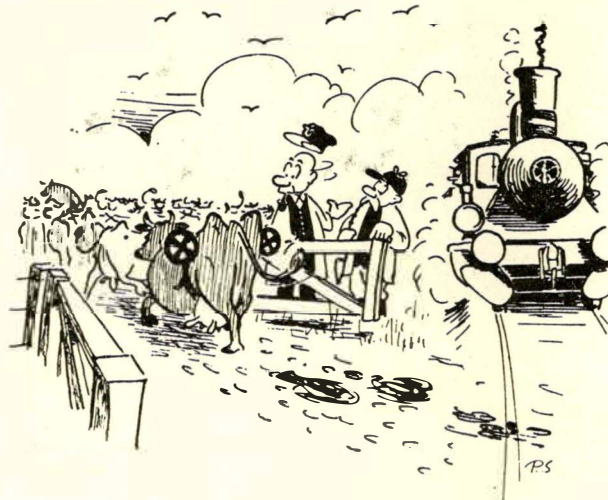
Til porto

Undertegnede bestiller herved eks. af P. D. Pedersen:
ET LIV I ARBEJDE - Erindringer fra 1870-1900, pris 3,85 kr.
pr. eksemplar.

Navn:

Adresse:

BOGEN OM JERNBANENS BARNDOM



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 syge-
kasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport — Brændselolier

Gothersgade 44, Fredericia . Tlf. 169-170

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

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigt

»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
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløe
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 . Malervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

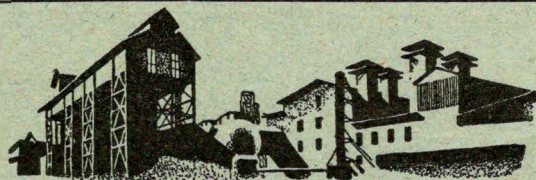
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVL-SYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



**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 *Sci. Jørgensbjerg 25. Tlf. Kalundborg 71*
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

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

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget

Hovedbanegaardens Restaurant
KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser Husk Marketenderiet Hurtig Betjening

Telefon 1232 *Ærbødigst Viltøft*

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusstrøget . Roskilde . Tlf. 146

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Kalundborg Tapet- og Farvehandel
Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

Fremstillet af



Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528