

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



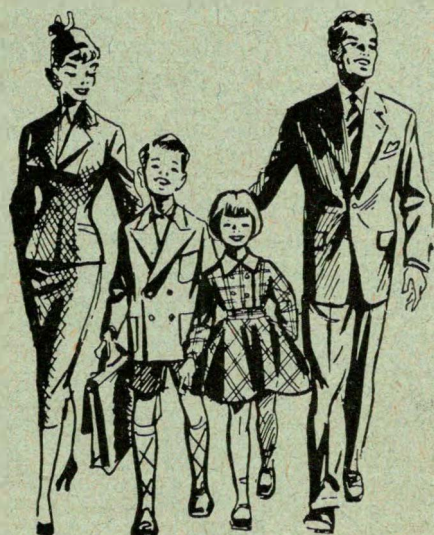
UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 5

5. MARTS 1956

56. ÅRGANG

Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj på vor populære

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

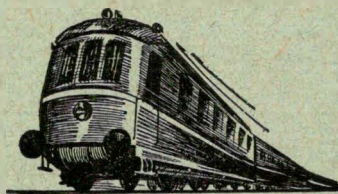
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING

AGASACCUMULATOR
KØBENHAVN • ODENSE • AALBORG • AABYHØJ



BOSCH

DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS



FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Urmager ved Statsbanerne siden 1856

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

OPTIKER

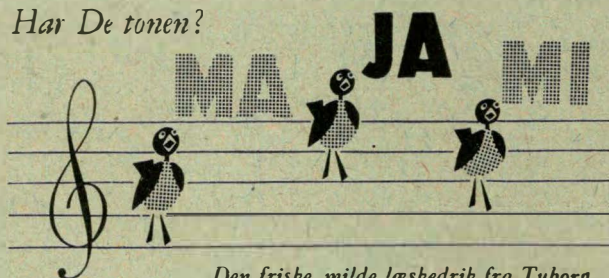
Felix Schmidt's
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Flojstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31

Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

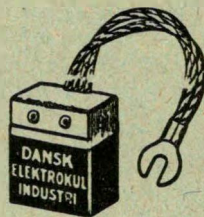
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41

København

C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI

Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

Nørregade 7

København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K

Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 5 - 56. ÅRGANG

5. MARTS 1956



Indhold:

Normeringsproblemer	49
FN nyt	50
Efter veludført tjeneste!	50
Kære veninde! Kære ven!	51
Togmateriel, der kan køre på stejle stigninger	53
De samvirkende Fagforbund og tjenestemandorganisationerne	57
Paul Tofahrn forlader ITF	59
Under DLF	60
Opmærksomhed frabedes	60
Lokomotivmændenes Sangforening	60
Personalialia	60
Nye adresser	60
Samarbejdsudvalgene	60
Ændring i satserne for særlige ydelse	60



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.

Normeringsproblemer

To begivenheder kendetegner nuet og den nærmeste fremtid for lokomotivmændenes lønmæssige stilling — normeringsloven og kommende forhandlinger om det midlertidige løntillæg m. v.

For det førstes vedkommende — det andet lader vi hvile lidt endnu — er terningerne kastet efter lange, trange behandlinger af vore fremsatte ønsker og krav, og resultatet af »barnets nedkomst« er blevet til i et samspil af hensyn til, for det første, den tæt lukkede finanskasse i den herskende økonomiske situation, dernæst den siddende lønningskommission, hvis slagskygge faktisk kvæler organisationernes bestræbelser på forbedringer gennem normeringsloven, idet alle krav af generel og særlig karakter henvises til kommissionen.

På denne baggrund er det ønskeligt, at kommissionen sætter mere skub i sit arbejde, så vi bl. a. kan se resultater for en af de hårdest betrængte grupper blandt vore medlemmer — lokomotivfyrbøderne. Om deres problem er talt og skrevet, men svaret har været det stadigt tilbagevendende — kun lønningskommissionen kan give forbedring med samlet oprykning. Gad vide, hvad svaret ville blive, såfremt nævnte kommission ikke eksisterede. Man kan ikke fortænke vore unge medlemmer i, at de finder udskyldelse af deres berettigede krav uretfærdig, især på baggrund af den faglærtes stilling på det private arbejdsmarked.

Udsigterne til avancement efter et rimeligt åremål er gennem statsbanernes seneste udvikling blevet væsentlig ugunstigere, og med kravet, om på denne normeringslov at få frembragt et mellemstadium for lokomotivfyrbødere med den praktiske lokomotivførerprøve, søgte organisationen at lette det tæppe, som hindrer skridt, der synes os uafviselige.

Tilslutning hertil har vi ikke kunnet opnå i forbindelse med denne normeringslov, hvor resultaterne iøvrigt omfattes af i lokomotivinstruktørstilling i 7. lønningsklasse ved motordriften ved Struer maskindepot, 5 censorstillinger ligeledes i 7. lønningsklasse og ved motordriften ved maskindepoterne Helgoland (2), Fredericia, Aarhus og Struer. Til den fortsatte udvikling i MY-driften oprettes yderligere 56 stillinger. Hvor disse skal placeres, er der ikke truffet endelig beslutning om endnu, det vil først ske efterhånden som lokomotiverne kommer i drift, men da leveringen af de på nuværende tidspunkt bestilte er i fuld gang, og man venter dem alle i drift til efteråret, vil afgørelsen om stillingernes placering formentlig snart kunne træffes. Til den elektriske drift ved Københavns nærtrafik er der på normeringsloven medtaget 4 elektroførerstillinger i 13. lønningsklasse.

Resultaterne er antagelige men ikke fuldt tilfredsstillende. Set på baggrund af udviklingen inden for trækraftområdet og den fortsatte deklassering af den faglærte gruppe af tjenestemænd, havde der været al mulig grund til i forbindelse med normeringsloven — som trods alt er stedet for imødegåelse af opstået uretfærdigheder mellem lønningslovsrevisionerne — at søge disse forhold afhjulpet. Det havde tillige styrket personalets tillid til og interesse for rationaliseringen.

Verdenssundhedsorganisationen (WHO) undersøger årsagerne til iskemi.

Storforbrug af spiritus, tobak og god mad giver farlige hjertesygdomme.

For megen tobak, for megen god mad og drikke og for meget arbejde tager livet af os før tiden, siger hjertespecialisterne. Den, der vil leve længe, skal helst leve lidt kedeligt: undgå enhver form for overdrivelse, hvadenten det gælder motion, mad eller arbejde.

Hjertelidelserne synes at være i tiltagende i mange civiliserede lande. Verdenssundhedsorganisationen foretager derfor i øjeblikket en undersøgelse af årsagerne til de forskellige former for hjertesygdomme.

Iskemi »lokal blodmangel«, er en følge af unormal sammenstrækninger i karsystemet, i dette tilfælde de blodkar, der fører blod til hjertemuskulaturen. Iskemiske hjertesygdomme er så almindelige i dag, at Verdenssundhedsorganisationen betragter dem som et typisk folkesundhedsproblem i mange lande.

Årsagen til iskemi er ikke klarlagt. Sandsynligvis er der tale om en række sammenstødende omstændigheder. Hjertespecialisterne regner dog med, at hovedårsagerne må søges i fedme samt i enhver form for livsførelse, der lægger et unaturlig stort pres på organismen. Dog varierer virkningerne også af disse faktorer fra tilfælde til tilfælde og endda fra land til land.

Men lægerne betragter det i dag som et omend ikke helt bevist, så dog absolut eksisterende faktum, at mad- og drikkevaner spiller en vigtig rolle. Det har vist sig, at der findes en tydelig forbindelse mellem dødsfald på grund af hjertesygdom og et hårdt alkoholforbrug. Ligeledes er det givet, at dødelighedsfrekvensen er højere blandt storrygere, ligesom et altfor stort madforbrug kan bidrage til en for tidlig død. Velsituerede og altfor godt spisende forretningsmænd dør oftere af hjertelidelser end kropsarbejdere, som spiser en enklere og sundere kost.

Arbejdet kan til tider forme sig som en trædemølle — man kværner og kværner og synes ingen vegne at komme; men uge efter uge, måned efter måned begiver man sig hjem med en forholdsvis fyldt pengepose i lommen — løn for den arbejdskraft man har lagt som modydelse. Før man egentlig ved af det, er der måske gået 25 eller 40 år, og i et tilbageblik over talrige dages, ugers, års virke manifesteres det tilbagelagte med en festlighed — et jubilæum — hvor arbejdsgiveren for eksempel — som almindeligt brugt — benytter anledningen til at betænke medarbejderen med en gave, oftest en pengegave.

Samme fremgangsmåde praktiseres ikke hos staten i dens forhold overfor sine tjenestemænd ved slige lejligheder. Ganske vist kendes en ordning, hvorefter ansatte i lønningsklasserne 14—16 ved 25, 40 og 50 års tjenestejubilæum får et formidabelt beløb på henholdsvis 50 og 100 kr. generøst overbragt; men til hele resten af tjenestemændene er der kun tak (men dog!) og snak. Nu kan man ikke misunde de nævntes adgang til jubilæumsgratiale; thi disses størrelse svarer ikke nær til det beløb, der i dag skulle modsvare samme købeevne, som de 50 henholdsvis 100 kr. havde da ordningen blev indført, og hvor disse beløb formentlig stod i et rimeligt forhold til selve lønnen, man oppebar; men principielt virker det ejendommeligt, at ikke samtlige lønningsklasser omfattes af ordningen.

Imidlertid har organisationerne gang på gang bragt spørgsmålet på bane, idet man, for det første, mener det rimeligt, at staten viser påskønnelse af tjenestemandens arbejde, og ikke blot for visse lønningsklasser, hvorfor man, for det andet, ønsker alle tjenestemænd ind i ordningen.

I 1949, da der i Københavns kommune gennemførtes en gratialeordning med 300 kr. for 25 års og 400 kr. for 40 og 50 års virke, førte dette til, at centralorganisationerne rettede en fælles henvendelse til finansministeriet om at få en ordning for stats-tjenestemændene. Uheldigvis skete der et regeringsskifte inden sagen færdigbehandlede, og med tilkomsten af en borgerlig regering gik sagen gennem finansminister Torkild Kristensen lige i papirkurven. Efter regeringen Hedtofts tiltrædelse rejstes sagen påny, og efter vandring over den kritiske valutariske situation er den nået dertil, at finansminister Kampmann i overensstemmelse med tidligere givet tilsagn har fremsat forslag om en ordning gældende samtlige tjenestemænd, og hvorefter der skal udbetales 400 kr. ved 25, 40 og 50 års tjenestejubilæer.

Med forventning ser vi hen til sagens forhåbentlig positive afslutning, og der synes at være et vist grundlag, eftersom forhåndsomtale i dagspressen tyder på almindelig sympati fra vide politiske kredse. Det forekommer os også, at tiden er inde til, at man fra statens side viser sine tjenestemænd ordentlig påskønnelse ved bemeldte jubilæumsdage, hvilket man i det private næringsliv for sine medarbejders vedkommende forlængst har gjort selvfølgeligt.

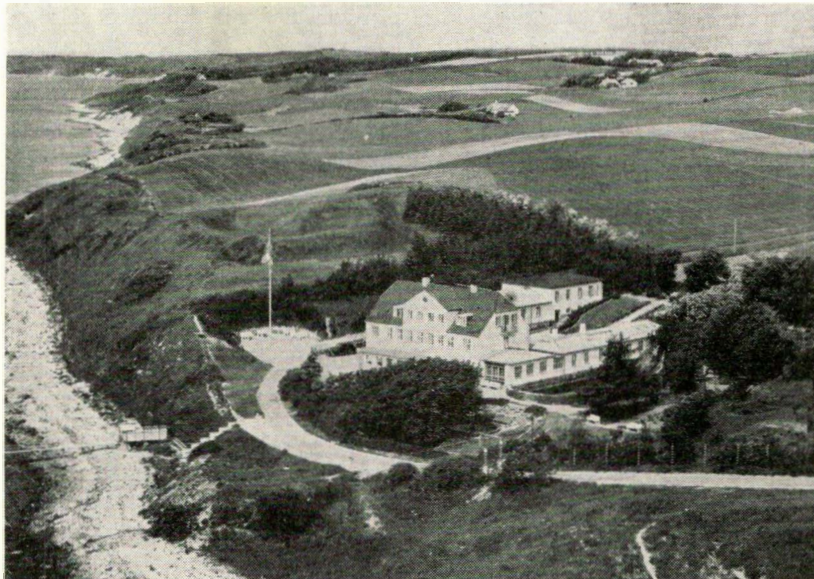
I forventningens tegn skal sluttelig medskikkes den bemærkning: giv ikke med den ene og tag med den anden hånd finansminister, thi da skæpper påskønnelsen for lidt i lommen.

Kære veninde!

Kære ven!

Foråret har så småt meldt sin ankomst og tiden nærmer sig for fastlæggelse af den kommende sommerferie.

Programmet for den kommende sæson på feriehuset skal snart blive meddelt medlemmerne, men forinden kan vi passende bringe nedenstående hyldest til huset.



Heller ikke i denne, den vidunderligste feriesommer — sommeren 1955, sås vi på jeres eget feriehus. Hvorfor gjorde vi ikke det? Hvorfor kom I heller ikke i år?

Jeg talte med et ungt ægtepar, lige hjemvendt fra en 10 dages busrejse til Italien. De to unge mennesker var enige om, at netop nu oven på den anstrengelse, som en sådan busrejse i virkeligheden er, var det en sand hvile for både legeme og sind, med et helt rigtigt rekreationsophold på DLF's feriehus. Indtrykkene havde været så mangfoldige, at det ene ligesom viskede det andet ud — kun et forvirret helhedsindtryk og en fysisk mathed synes at være slutresultatet af rejsen til Italien.

I min ungdom rejste jeg omkring i Europa en halv snes år — boede nogle år et sted — nogle år andre steder — gjorde smårejser til særlig kønne egne og byer — men intet sted tog mig fangen, som feriehuset på Røsnæs.

Med landskabet omkring DLF's feriehus er det som med en elsket kvinde, man har givet sin kærlighed. Hun synes altid at være den dejligste af alle, hvadenten man ser hende i dagligdagens, festens eller nattens klæder.

Landskabet omkring DLF's feriehus er lige vidunderligt på alle årets tider, og på alle døgnets timer i den miskendte danske sommer. Når skyerne trækker et regntungt sløb over fjorden — stormen pisker i bølgetoppenes skumkniplinger — når solen gnistrer i træernes løv og de tusinde markblomsters eventyrlige farver — når nathimlens dybblå hvælv er overdryset med glimtende stjerner og månelys spiller over fjordens aldrig hvilende vand. Altid vil landskabet omkring DLF's feriehus være det skønneste — det eneste for mig. Og der er mange med mig, som hævder, at det er det mest fortryllende og vederkvægende sted, at hvile ud efter et helt langt års stræb og slid.

Nej, vist ikke, kære veninde og kære ven — jeg overdriver aldeles ikke. Når sandheden om DLF's feriehus skal siges, kan mindre ikke gøre det. Men tag selv herud og overbevis jer om, at hvad jeg har sagt, er kun en svag afglans om jeres eget feriehus uforlignelighed.

Men lad mig med det samme sige: bestil plads endnu i denne måned — i den almindelige ferietid bliver hurtigt alle værelser optaget.

Om jeg oplevede noget i år? spørger I. Jovist, nok til at fortælle om meget mere end jeg af pladshensyn får lov til af jeres redaktør. Jeg skal derfor fatte mig i korthed. »Hva' mæ' ræveungerne? er der nogen ræveunger i år?« spørger en stor del af gæsterne. Det er forresten sjovt med disse tilsyneladende stærkt interesserede spørgsmål: »Hvor store er de? — hvornår ka' man se dem?« Spørgeren får så at vide, at vil man være sikker på at se ræveungerne lege, må man helst være på »Kohornet« ved solopgang. »Så tidligt? Uha, nej da! Vi har vel nok ferie«. Og som følge af, at: »man vel nok har ferie«, får ræveungerne lov til ganske uforstyrret at tumle sig i det gyldne morgenlys på den grønne eng ved foden af »Kohornet«, kun iagttaget af en enlig morgenduelig gæst, der ganske forsigtigt har listet sig langs med skovbrynet, og som nu får forærende en af de mange oplevelser i naturen, som i lang tid fremover får én til at glemme mange af dagligdagens bedrøveligheder og ærgelser.

Men jeg forstår så udmærket, navnlig en husmors vaklen mellem en naturoplevelse og en »rigtig« ferie, fri for den sædvanemæssige ståen tidligt op — lave morgenmad — jage alle urenhedens ånder ud af åbne vinduer og døre — lave mad igen og igen. Eller en såkaldt ferie i et lejet sommerhus, hvor der så godt som ingen af de tilvante bekvemmeligheder findes, hvor det daglige arbejde for en husmor bliver alt andet end en ferie. Iøvrigt forstår jeg den brave husmor, hun vil ha' ferie, være fri for alt besvær — ikke noget med at stå op før solen — nej! Men være sig selv i 8 eller 14 dejlige dage. Ih, hvor jeg forstår hende. Og her er det, at vores allesammens frk. Petersen kommer ind i billedet. 99,9 procent af feriehusets gæster har gennem de mange år været så absolut enige om, at frk. Petersens bestræbelser for at gøre et ferieophold til en række af forfriskende, ja ligefrem til »kronede dage« for en træt husmor, altid har overstegit enhver forventning. For ikke at tale om hus-

faderens entusiastiske henrykkelse over de vel-dækkede, bugnende frokost- og middagsborde. Jo, frk. Petersens omsorg, punktlighed og den over hele huset skinnende properhed, har altid besejret de årligt tilbagevendende gæster, så de hvert år på afrejsens dag trykker frk. Petersen i hånden og siger, at de allerdele længes efter det næste års ferieophold på DLF's feriehjem.

Undskyld mig, kære veninde og brave ven — jeg tabte vist tråden — det var det med oplevelserne, jeg ville fortælle jer lidt om. Jeg lovede vist i mit forrige feriebreve, at sige et par ord om solens trylteri med farverne i landskabet omkring jeres feriehjem. Men — allerførst vil jeg sige lidt om et stort maleri.

Ledelsen af DLF havde fået den ypperlige ide, at låne et maleri hos en af feriehjemmets venner, et maleri af en af vort lands bedste kunstnere, professor ved Kunstakademiet, Niels Lergaard. Niels Lergaards billede, et landskab, er som mange af hans øvrige arbejder, holdt i få følelsesfyldte farveklange og motivet bygget op i en stærk og enkel form. Det havde fået den bedst mulige placering i spisesalen. Og feriehjemmets gæster beskuede, kommenterede, misforstod, forklarede, opponerede og søgte at finde ord for deres indtryk, alt ud fra tidligere erfaringer om, hvorledes et billede burde være. Niels Lergaards kunstværk virkede ganske anderledes end f. eks. maleriet med køerne på spisesalens ene endevæg — ja, det var altsammen noget man kendte, alle enkeltheder var taget med, man kunne nikke genkendende, der var ikke noget at spekulere over. Med Niels Lergaards billede forholdt det sig påfaldende anderledes. Det ligesom tvang én til at træffe en afgørelse — man

måtte selv gøre et arbejde for at blive delagtig i kunstnerens personlige oplevelse. Og det kan nok være, at der blev snakket.

Som jeg engang tidligere har skrevet i jeres udmærkede blad: »Lokomotivmænd er et dejligt levende folkefærd. Man træffer klaverspillere, amatørgeologer, litteratur- og teaterinteresserede og amatørmalere«. Men jeg glemte dengang at tilføje: Billedsamlere.

Jeg talte med en lokomotivmand, der havde begyndt med »Trommesalsbilleder«, glarmestermalerier, men som nu hos unge kunstnere købte (billigt, sa' han) virkelig god kunst. Denne lokomotivmand sa' blandt andet, at han nu kunne glæde sig over at se — sågar — nonfigurative billeder — måske uden helt at forstå dem, kunne han alligevel glæde sig over farve, flade og linievirkningerne. Og han fortsatte: »De forskellige retninger er stadig på vejen, ikke endemålet. Kunsten er mangfoldig i udtryksmidlerne«. Tja — sådan omtrent sa' han — og bedre kan det vel næppe siges.

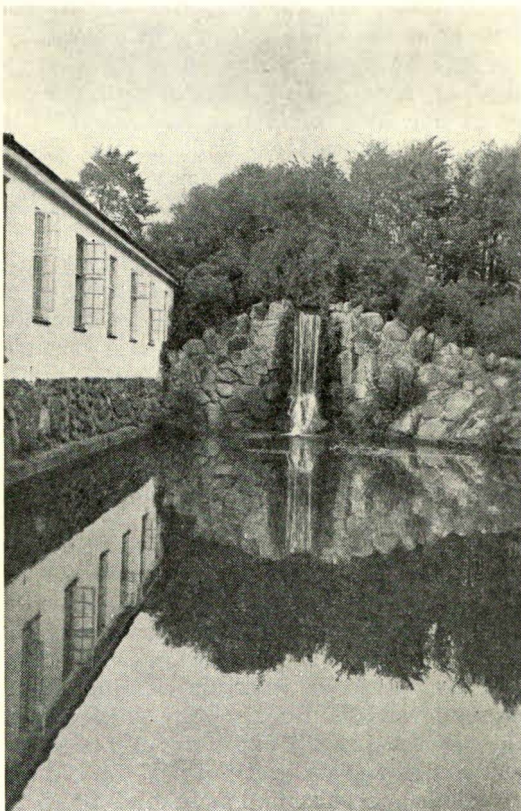
Lokomotivmænd har et opladt sind — og så taler de så dejligt rent ud af posen. Som nu f. eks. en pragtfuld gammel lokomotivfører med en høj, mager skikkelse, som en af min meget tidlige ungdoms indianerhelte i Coopers »Den sidste mohikaner« — sa' jævnt og bramfrit om Niels Lergaards billede: »Jeg ka' sgu' li' det. Hvis det skal kaldes kunst, så ved jeg ikke, hvad kunst er, og jeg mener dog nok, at jeg forstår mig på billeder«.

Jeg indskød spagfærdigt, at et billede kunne have en høj kunstværdi, selvom en eller anden måske manglede visse forudsætninger for at forstå netop dette billede. Men ih! hvor blev jeg fejlet ned. »Hvis ikke enhver kunne glæde sig over et billede og forstå det, så er det ikke mange piber tobak værd«, sa' den gæve fører af damphesten. Jeg er absolut ikke ondskabsfuld, og sa' som følge heraf ikke, hvad jeg i selvsamme øjeblik tænkte. Jeg kunne have sagt, at et af vore store damplokomotiver, når det med damp og røg pulsende ud af den lave skorsten og dampen hvislende fra sikkerhedsventilen farer hen ad skinnelægemet, hører med til mine mange vidunderlige skønhedsindtryk. Men, at et af de nye dieselelektriske lokomotiver slet ikke taler til mine følelser om skønhed og kraft. »Ja, men det er bare, fordi du ingen forstand har på indholdet, mekanikken«, ville han vel sagtens have svaret, hvis jeg havde ladet mine tanker komme over tændernes gærde. Ja — så ville jeg have givet ham ret. Det er indholdet, som det kommer an på — og det er det, man skal kunne forstå.

Ja, der blev talt meget om det billede, jeg kunne fylde hele jeres blad med gæsternes meninger, for eller imod dette kunstværk, men det er ikke mit formål — kun dette: Det er al god kunsts formål — det være sig skuespil, musik, litteratur eller billedkunst — at sætte noget igang i menneskesind.

Undskyld! nu har jeg igen ladet snakketøjet løbe af med mig. Jeg skulle jo have fortalt om solen — om farverne i landskabet omkring jeres feriehjem. Men — kære veninde og lige så kære ven — skal vi være enige om, at mødes på feriehjemmet til sommer? — så ka' vi jo snakke om det.

Med venlig hilsen jeres M. G.



Togmateriel, der kan køre på stejle stigninger

Af C. E. Andersen.

(fortsat fra side 44)

New York Central-toget får et lokomotiv med en 12-cylindret Maybach-motor, der nominelt kan udvikle 1000 hk, men i virkeligheden omkring 1500 hk. Desuden får det en 8-cylindret kompressorløs Maybach-motor på 600 hk til at trække hjælpemaskinerne, bl. a. airconditioneringsanlæggene.

New York, New Haven and Hartford-banens tog får et lokomotiv i hver ende. Deres hjælpemotor bliver den 450 hk 6-cylindrede Maybach-motor. I øvrigt får de elektromotorer til brug som trækraft ved kørsel i New York. Selv elektromotorerne skal vistnok virke via Mekydrokonverterne på drivakslerne.

Endelig skal det nævnes, at New York, New Haven and Hartford-banen har et lyntog i ordre ved Budd-fabrikkerne. Det kommer til at bestå af 6 vogne, som i hovedtrækkene bliver magen til de almindelige Budd-motorvogne, men som sammenkobles permanent, og som kun får førerrum i endevognenes yderender. — Hver vogn er udrustet med to 6-cylindrede General Motors dieselmotor på 300 hk, som via en hydraulisk konverter virker på en drivaksel. Hele toget får altså 3600 hk. Tomvægten ventes at blive meget nær 300 t. Der bliver altså mere end 10 hk pr. t. Halvdelen af vægten bliver adhæsionsvægt. Hvis det var påkrævet, kunne hele vægten gøres til adhæsionsvægt uden særlig store ændringer af kraftoverføringssystemet.

Sidstnævnte tog kunne utvivlsomt bruges på den stejle Storebæltsbro. Derimod er det tvivlsomt, hvorvidt de foran omtalte typer letvægtstog kunne klare den stejle gradient, hvis ikke antallet af drevne aksler forøges.

General Motors AeroTRAIN har kun 2 drivaksler, skønt det samlede antal aksler er 23. Så det kan i hvert fald ikke bære de stejle stigninger. Hvis lokomotivet derimod fik to toakslede bogier med banemotorer, og hvis antallet af de toakslede personvogne —

som i virkeligheden er standardrutebiler på jernbanehjul — blev reduceret noget, kunne det antagelig også bruges på en Storebæltsbro, selv om denne udføres med den stigningsgradient, der er passende for en ren bilbro.

Om samtlige omtalte tog gælder det, at deres vægt er ringe. Det gælder selv de ret store amerikanske tog. Da vægten er af samme størrelsesorden som vægten af alle de biler, der på samme tidspunkt kan forekomme på midterfaget af broen over Østre Rende, behøver broens pris ikke at blive urimelig stor, selv om den indrettes til at kunne bedefares af sådanne eller andre togtyper med ringe egenvægt, forholdsvis stor adhæsionsvægt og stor kraftinstallation.

De her omtalte lette motorvogne med kraftige maskiner må naturligvis kun betragtes som eksempler. Der kunne nævnes talløse andre, idet de allerfleste jernbaneselskaber nu besidder motorvogne eller motortog, som kan forcere ret stejle eller meget stejle stigninger.

I Bulletin of the Railway Congress Association 1950, spalte 1976—1978 er der omtalt en række andre motorvogne — både fra Østrig, Belgien, Tjcechoslovakiet, Frankrig, Italien, Luxemburg, Spanien, Sverige o. s. v., som alene eller med påhængsvogne er egnede til kørsel på ret stejle eller meget stejle stigninger, og deres stigeevne ved solokørsel og delvis med påhængsvogne er beskrevet.

Om de fleste af disse vogntyper gælder det, at de kan sammenkobles til større togformationer, der vejer op til 100 eller 200 t.

De her omtalte amerikanske tog er tungere som helhed; men det drejer sig om tog- eller vognkonstruktioner, der lige så godt kan formeres til korte tog, og som kan udføres som motorvognstog. Således kunne General Motors letvægtstog lige så godt være udført med motorer i hver vogn, idet vognene faktisk er modificerede rutebiler.

Ingen af de nævnte togkonstruk-

tioner kan nogensinde forventes at komme i betragtning på en Storebæltsbro, som nu en gang ikke kan blive færdig foreløbig. Men som eksempel på allerede eksisterende materiel, der kan klare stejle stigninger, og som ikke behøver at belaste broen ret meget, må de vise, at det ikke er utopi at bygge en bro over Østre Rende for såvel biltrafik som lette motortog, der kan klare 4—4½ pct. stigning.

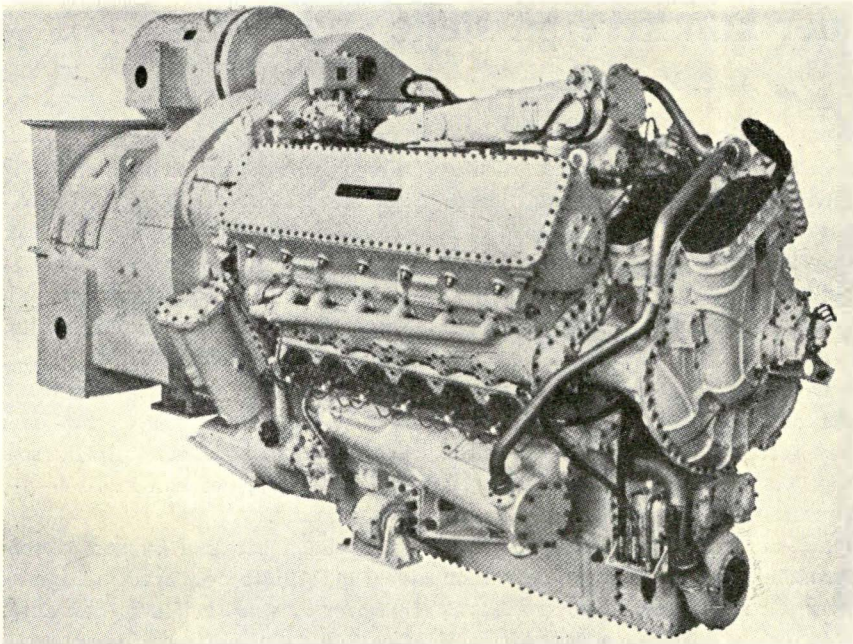
En sådan bro kan bygges overordentlig billigt, dels fordi den ikke behøver at være ret lang, dels fordi den ikke behøver at bære ret meget, dels fordi den kan udføres som hængebro, hvis midterfag kan gøres så langt, at ingen af pillerne behøver at funderes i selve den dybe strømudgravede rende midt i farvandet.

Hvis man vil ofre væsentlig mere på broen, kan den også bære sværere typer af jernbanemateriel. Spørgsmålet er da, om der også findes eller kan bygges sådanne konstruktioner ikke blot elektriske tog, men også motortog, der egner sig til at køre på 4—4½ pct. stigning. — Dette problem skal drøftes i det følgende.

De to af General Motors konstruerede »rutebiltog« og desuden det »Talgotog«, der er fremstillet til Chicago—Rock Island Railroad, trækkes af en ny type letkonstruerede treakslede dielelektriske lokomotiver med kraftmaskiner af standardtyper, nemlig den 12-cylindrede GM 567 C dieselmotor på 1425/1310 hk og en tilsvarende dynamo samt to banemotorer i lokomotivets eneste bogie; lokomotivets tredje aksel mangler banemotor, hvilket skyldes hensyn til vægten.

Disse lokomotiver kan præstere stor hestekraftydelse, men ikke synderlig stor trækraft. De egner sig til store hastigheder, men ikke til tunge tog eller stejle stigninger. De er meget lette efter amerikanske forhold, men er ikke særlig lette efter europæiske forhold.

Til brug på en eventuel Storebæltsbro med stejle stigninger kunne



English Electric's lette totakts-dieselmotor med 18 dobbeltcylindre og 88,3 liter cylindervolumen. Den kan ved 1500 omdrejninger pr. minut udvikle godt 1650 metriske hk som lokomotivmotor og henved 2750 metriske hk, hvis der ikke skal tages hensyn til økonomien.

DSB's nye GM-lokomotiver utvivlsomt opvise bedre resultater. De har nemlig den 16-cylindrede GM motor på 1900/1750 hk, og de har desuden to drevne aksler i hver af de to tre-akslede bogier og derfor meget større adhæsiionsvægt. De kan altså udvikle både større hk og større trækraft, men har ganske vist væsentlig større egenvægt.

I DSB's nyligt udsendte nytårshæfte skrives der i tilslutning til et fotografi, som viser et af de pågæl-

dende lokomotiver foran en lang togstamme på en stigetrækning:

»MY-lokomotivet har en så betydelig trækraft og fartevne, at de store hurtigtog nu kan fremføres med lyntogsfart. Legende let trækker lokomotivet den lange vognrække med 100 km's fart op ad selv de største stigninger«.

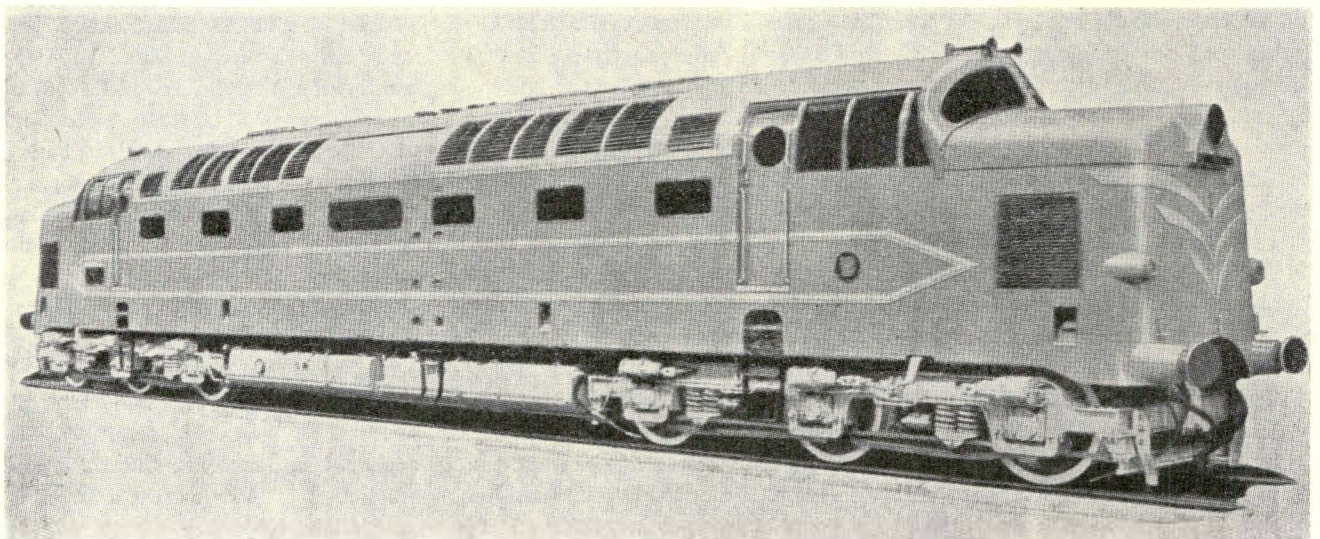
Der burde dog være tilføjet: »med stærkt aftagende hastighed«. Ellers ville de nye lokomotiver nemlig modbevise naturlovene, som hele vor til-

værelse hviler på, ja skabe grundlag for perpetuum mobile m. m.

Hvis man eksempelvis regner med, at en 550 t togstamme og et 100 t lokomotiv skulle beføre en 1 pct. stigning med en konstant hastighed af 100 km i timen, må der hertil kræves ikke mindre end 2400 effektive hk målt ved drivhjulspæriferien alene til løftarbejdet. Dette indebærer, at dieselmotoren må udvikle ca. 3000 hk under hensyn til krafttabet ved kraftoverføringen fra motorakslen til skinnerne. Herved er der endda ikke taget hensyn til luftmodstanden, rullemodstanden, skinefriktionsmodstanden o. s. v., kort sagt alle de kræfter, der skal overvindes, når toget kører i horisontal bane ved konstant hastighed.

Man må da slutte, at de danske diesellokomotiver ikke kan opvise de angivne præstationer. De kan i hvert fald ikke egne sig til at trække togene på en Storebæltsbro med den gradient på omkring 4 pct., som må være ønskemålet, såfremt både baneforbindelsen og vejforbindelsen skal føres over Østre Rende på samme bro.

Ganske lignende lokomotiver af General Motors' type, men med tre banemotorer pr. bogie kunne opvise bedre resultater. Sådanne lokomotiver bruges af de belgiske statsbaner og kører blandt andet på hovedlinien mellem Bryssel og Luxemburg, hvor der er lange strækninger med 1,6



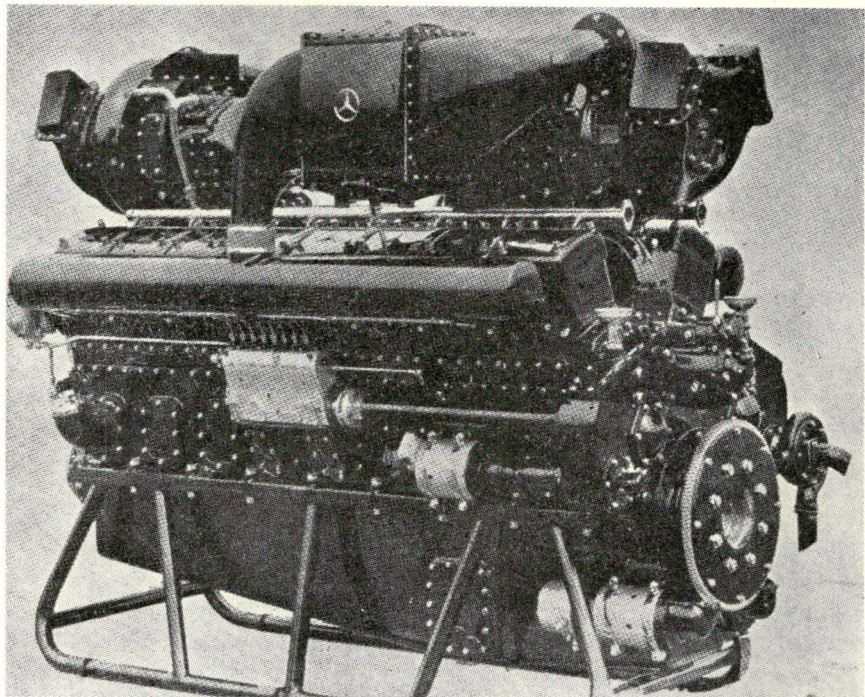
Engelsk dieselelektrisk lokomotiv med to motorer af den ovenfor viste type og 2×1650 hk = 3300 hk motoreffekt. Vægten er 108 metriske t.

pct. stigning. Det kunne være ganske interessant at vide, hvordan de pågældende lokomotiver klarer det. De synes i hvert fald at kunne klare væsentlig stejlere stigninger end dem, DSB har lagt til grund for Storebæltsprojektet. — På den anden side er der anledning til at fæstne sig ved, at de belgiske statsbaner trods alt foretrækker at elektrificere den nævnte strækning, hvor der snart vil blive indsat fireakslede elektrolokomotiver i stedet for diesellokomotiverne.

Der findes imidlertid også langt kraftigere dielelektriske lokomotiver selv med moderate egenvægte.

English Electric — som næst efter General Motors er verdens største producent af dielelektriske lokomotiver, og som blandt andet fremstiller en 12-cylindret 1500 hk og en 16-cylindret 2000 hk motor, der nu bruges af mange jernbaneselskaber — har for nylig konstrueret et dielelektrisk lokomotiv med to dieselmotorer på tilsammen 3300 hk, men trods alt kun vejende 108 (metriske) t, og som blot har treakslede bogier; samtlige aksler er banemotordrevne, så hele vægten er adhæsiionsvægt.

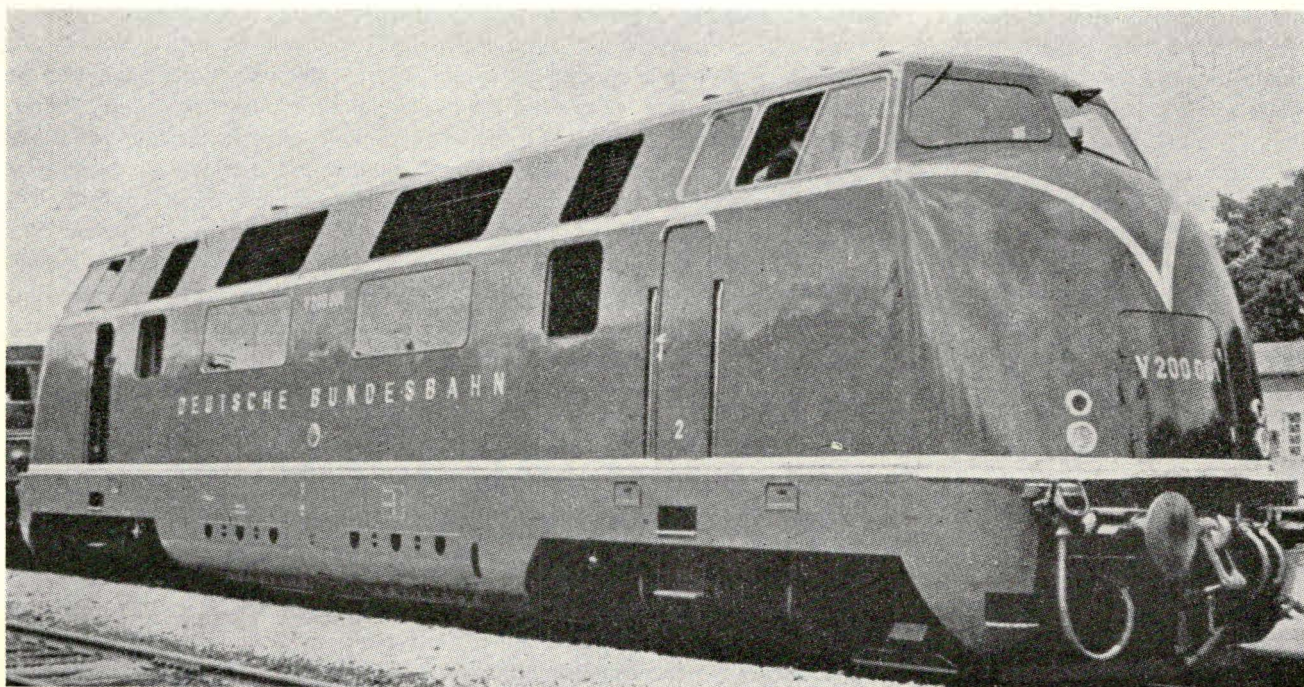
Den motortype, der bruges i dette lokomotiv, fremstilles i serieproduktion for ikke at sige masseproduktion



Mercedes' nye lette firetakts-dieselmotor med 16 cylindre og 98,9 liter cylindervolumen. Den kan ved 1500 omdrejninger pr. minut udvikle 2000 hk uden kompressor og 2500 hk med kompressor, antagelig endda endnu mere ved høj overladning og mellemkøling.

af en særlig afdeling af English Electric. Det drejer sig om en meget ejendommelig konstruktion, som er udviklet af den tyske Junkers-flyvemaskinedieselmotor. Denne motor, en totaktmotor, havde 6 cylindre og to modløbende stempler i hver cylinder

og havde følgelig to krumtapaksler. Den videreudviklede engelske motor har tre cylindergrupper, som er anbragt i en trekantstilling, hvorved to grupperes stempler kan virke på en enkelt krumtapaksel, så antallet af disse sidste kun bliver tre.



Tysk dieselhydraulisk lokomotiv med to motorer og $2 \times 1000 = 2000$ hk eller $2 \times 1100 = 2200$ hk motoreffekt. Vægten er henholdsvis 72 og 76 tons.

Motoren kaldes »Deltic« efter det græske bogstav delta, der, når det skrives med stort, skrives som en trekant.

Deltic-motoren fremkom for 6 år siden og er siden 1952 blevet fremstillet i stort antal til brug i skibe, navnlig mindre krigsfartøjer, samt til stationære anlæg, men ikke før nu til lokomotiver.

Cylindrene har $5\frac{1}{8}$ tomme boring og $2 \times 7\frac{1}{4}$ tomme slaglængde, hvilket giver 88,2 liter for 18 cylindre.

Den engelske marine bruger navnlig en 18-cylindret version, der kan udvikle 2730 (engelske) hk (cirka 2750 metriske hk), skønt dens vægt kun er 4,0 t. Men med en sådan belastning holder motoren eller rettere sagt dens mest udsatte komponenter såsom stempler ikke ret længe. (Ventilproblemet er for denne motorkonstruktion ganske anderledes end for almindelige motorkonstruktioner, og kan ikke omtales her).

Til kommercielt brug begrænses motorens ydeevne derfor stærkt, gerne til 1900 hk i korte perioder og 1725 hk varigt, hvorved stemplernes levetid bliver flerdoblet. Til lokomotivbrug begrænses ydelsen til 1650 (engelske) hk.

Det skal dog i denne sammenhæng bemærkes, at British Railways har bestilt 10 dieselelektriske lokomotiver, som udrustes med en enkelt Deltic-motor, der kun har en 9-cylindret motor, men som i øvrigt svarer ganske til den 18-cylindrede motor. Denne Deltic-motor angives at udvikle 1100 hk. Der er imidlertid grund til at tro, at det drejer sig om en videreudviklet type, udrustet med kompressor. Dette kan tyde på, at man godt kunne forøge det kraftige Deltic-lokomotivs dieselmotoreffekt til 4400 hk uden derved at udnytte motorerne for hårdt. En ganske anden sag er, at dynamoen sikkert ikke kan omsætte så mange hk og banemotorerne formodentlig heller ikke, i hvert fald ikke meget.

To af de tidligere omtalte amerikanske letvægtslyntog får dieselhydrauliske lokomotiver med kardantæk til drivakserne; det ene af dem får endda 2 sådanne lokomotiver, et i hver ende. Disse bliver overordent-

lig lette i sammenligning med de dieselelektriske lokomotiver og navnlig lette efter amerikanske forhold, men ikke desto mindre kraftige. Kraftmaskinerne bliver af tysk konstruktion, men bliver muligvis licensfremstillet i USA, idet lokomotiverne fremstilles af Baldwin-Lima-Hamilton, der har erhvervet licensretten. Det drejer sig om Maybach-dieselmotorer og Mekyll-konvertere.

De pågældende maskiner bliver bliver omtrent mage til dem, der bruges i nogle af dem, der byggedes i 1952—53, hvoraf de 5 havde to motoraggregater.

Motorene i disse lokomotiver var dels Maybach-motorer, dels Mercedes-motorer; de tilhørende konvertere var dels Mekyll-konvertere, som fremstilles af Maybach, og dels Voith-konvertere. De pågældende lokomotiver vejede 76 t med Maybach-Mekyll-aggregater og 72—73 t med Mercedes-Voith-aggregater.

Fornyelig har forbundsbannerne bestilt 60 af hver slags motorer og 60 af hver slags konvertere, der skal bruges til 50 lokomotiver og enkelte lyntogsmotorvogne; enkelte af dem skal dog tjene som reservesæt.

Begge motortyper er 12-cylindrede V-motorer med kompressor. De er imidlertid ikke lige store. Mercedesmotoren har 175 mm boring og 205 mm slaglængde, hvilket giver 59,2 liter cylinderrumfang. Maybachmotoren har 185 mm boring og 200 mm slaglængde, hvilket giver 64,5 liter cylinderrumfang. Omdrejningsantallet er normalt 1500 pr. minut for begge konstruktioners vedkommende.

Den nyeste version af Maybachmotoren med køling af indblæsningsluften mellem kompressoren og cylindrene har på prøvestand udviklet mere end 1800 hk. Det er mere end 4 gange så meget som det, den ganske vist noget mindre prototype (med 160 mm boring og 200 mm slaglængde, svarende til 48,2 liter cylinderrumfang) til de første tyske lyntog fra 1932 udviklede.

Den nævnte store belastning kan dog ikke tillades til jernbanebrug. I praksis er det imidlertid ret ligegyldigt, hvad motoren maksimalt kan yde; thi konverteren er ikke dimensioneret for så stor kraftydelse. Kon-

verterne er dimensioneret for 1100 hk, hvilket giver 2200 hk pr. lokomotiv. Imidlertid udvikles der nu af begge firmaer en større type konvertere, der kan omsætte 1600/1500 hk.

Maybach-motoren bliver nu også fremstillet i en 16 cylindret udgave med samme cylinderstørrelse som den 12-cylindrede motor. Ved 1600 omdrejninger pr. minut kan den yde 1600 hk varigt og omtrent 1800 hk maksimalt. Med køling af forbrændingsluften mellem kompressor og cylindrene kan den yde 2000 hk.

Et lokomotiv, der er udrustet med to af sidstnævnte motortyper og konvertertype, kan udvikle 3200 hk varigt. Udrustet med motorer af versionen med mellemkøling kan lokomotivet udvikle 4000 hk, omend dog forudsat, at konverterne udvikles til større kraftomsætning.

En så stor kraftinstallation gør en væsentlig større adhæsvægt ønskelig. I øvrigt er det næppe muligt at holde vægten så langt nede, at fire aksler og højst 20 t akseltryk forslår. Vist er det i hvert fald, at forbundsbannerne planlægger at udforme den kraftigere type med treakslede bogier, men stadig under bevaring af kardantækket mellem konverterne i vognkassen og bogierne og mellem disses drivakser indbyrdes. Denne lokomotivtypes totalvægt ventes at blive mellem 100 og 110 t.

Også Mercedes har nu udviklet en 16-cylindret dieselmotor til lokomotivbrug. Denne motor har lidt større cylindre end den 12-cylindrede motor, idet boringen er 185 mm, og slaglængden er 230 mm. Det giver 98,9 liter cylinderrumfang. Denne motortype udvikler ved 1500 omdrejninger pr. minut 2000 hk uden kompressor og 2500 hk med kompressor.

Det må herefter anses for sandsynligt, at der i nær fremtid bliver fremstillet seksakslede lokomotiver med 2 motorer af denne type, d. v. s. lokomotiver på ca. 5000 hk. Der er ganske vist ikke fremkommet meddelelser om udviklingen af større konvertere; men man kan naturligvis lade hver motor trække to konvertere; i så fald kan man nøjes med en af de mindre standardtyper, der nu bliver massefremstillet.

De samvirkende Fagforbund og tjenestemandorganisationerne

I tilknytning til artiklen i DLT nr. 3, 5. februar bringes følgende om DSF's forhold til tjenestemandorganisationerne.

I en tidligere artikel har vi omtalt De samvirkende Fagforbunds opbygning, struktur, forholdet til de tilsluttede organisationer og DSF's formålsparagraf. I korthed er formålet med DSF — som med enhver anden organisation — naturligvis i første række at varetage medlemmernes interesser på den bedst mulig måde. Dette skal nævnes, fordi mange stadig har den fejlagtige opfattelse, at fagforeninger er noget for arbejderne alene. Sandheden er imidlertid, at praktisk talt alle lønmodtagere i dag er organiseret i en fagforening, omend betegnelsen for organisationen kan være en anden.

Der er mange skillelinier i det danske samfund, alt efter ved hvilket arbejde man er placeret. Disse skillelinier er ikke altid lige enkle og kan næppe gøres op på lønmodtagerside i grupperne: arbejdere, funktionærer og tjenestemænd. Fællesinteressen inden for hver af disse grupper kan være stærkere end relationerne til de øvrige grupper, men det er ikke altid givet. Det er vel egentlig noget af en naturlov, at underdirektøren i en virksomhed ikke helt har de samme interesser som yngste kontorist trods det, at begge er lønmodtagere, og begge er funktionærer, og det er vel også givet, at distriktschefer ikke helt har samme interesser som lokomotivførere og -fyrbødere, selv om de alle er lønmodtagere og tjenestemænd og endog ansat inden for samme etat. Omvendt kan vi finde grupper, hvor der nok er nogen forskel i arbejdets art, men hvor det alligevel må betragtes som uheldigt, at de pågældende ikke står i samme organisation — om ikke andet så dog i samme hovedorganisation.

Det er givet, at mange af de skillelinier, der eksisterer på det faglige område, er historisk bestemt, og det samme er tilfældet med den opdeling, der er gældende inden for tjenestemandsområdet. Men den forskel, der er, er nok så meget en forskel i virkemåde som en forskel med hensyn til formål og opgaver.

Er tjenestemændenes arbejdsvilkår anderledes?

Tjenestemændene har på en lang række områder andre vilkår end de egentlige industriarbejdere. Tjenestemandsløven er her det faglige grundlag, medens det for industriarbejdere

og håndværkere er septemberforliget af 1899 og de mellem arbejdsmarkedets parter indgåede kollektive overenskomster. Lønform, løn under sygdom, pension, større tryghed kan variere de to grupper imellem. Forskellen i ansættelsesforholdene har medført, at tjenestemændene har opbygget organisationer, som af statsmagten er blevet anerkendt som forhandlingsberettigede. Denne ret vil naturligvis ikke blive angrebet eller ændret, fordi den pågældende organisation bliver medlem af DSF. Næppe nogen vil for alvor mene, at f. eks. Dansk Jernbane Forbunds stilling i denne henseende er blevet ringere, fordi forbundet er tilsluttet DSF. Det er dog ikke anderledes, end at der for det store antal arbejdere, der er tilsluttet DSF gennem de respektive forbund, findes mangfoldige nuancer både i ansættelses-, aflønnings- og arbejdsforhold. Nogle er timelønnede, andre akkordlønnede, nogle har løn under sygdom, andre ikke, nogle har langt opsigelsesvarsel, andre igen ikke o. s. v. Det er derfor forkert at tro, at en variation med henblik på løn- og arbejdsforhold i sig selv nødvendiggør en opdeling i organisationer, som ikke har fælles interesser og derfor kan samarbejde i en fælles hovedorganisation. Den fælles interesse og det nære samarbejde er mere betinget af, at lønmodtagerne trods visse forskelligheder stort set står på samme lønmæssige niveau og har fælles mål at stile efter.

Sammenholdet afgørende for resultaterne.

Vi stiler efter at opnå den størst mulige levestandard, at opnå en ligeligere indtægtsfordeling, selv om vi ikke ønsker en situation, hvor alle — uanset hvilket arbejde de har — opnår samme løn, men vi ønsker en udjævning, der muliggør, at den enkelte kan leve sammen med sin familie i økonomisk tryghed. Uanset om vi er arbejdere, tjenestemænd eller funktionærer, er vi alle interesserede i den størst mulige tryghed såvel økonomisk, arbejdsmæssigt som socialt, d. v. s. med henblik på de krav, man kan stille til det offentlige om sygehjælp, sundhedsvæsen, skolevæsen o. s. v.

Med hensyn til opfattelsen af mål og opgaver er der således næppe nogen forskel mellem fagbevægelsen og tjenestemandorganisationerne,

og forskellen i midler, der skal anvendes, er vel næppe helt så store, som mange umiddelbart kunne antage. Det første og største middel er i alle tilfælde ens for begge parter — nemlig sammenholdet. Det er i virkeligheden solidaritet, der danner selve grundlaget for organisationernes virksomhed, og er det egentlig ikke det middel, vi spiller på i enhver situation, at der står så og så mange bag os, når vi fremsætter et krav.

Ved fremsættelsen af et krav over for arbejdsgiveren, uanset om denne er en privatmand eller staten, skal der naturligvis kunne præsteres en argumentation, og det ligger helt klart, at denne argumentation kan blive bedre, såfremt den enkelte organisation er tilsluttet en hovedorganisation, idet der herigennem er flere muligheder for at foretage tilbunds gående undersøgelser vedrørende det krav, der fremsættes. For et kravs gennemførelse er det ikke alene argumentationen, der er afgørende, men til syvende og sidst den styrke, der står bag organisationen. Forholdet er vel det i dag, at med det niveau, som danske arbejdere og tjenestemænd er kommet op på, får vi ikke gennemført forbedringer, med mindre arbejdsgiverne tvinges dertil, og det vil igen sige, at tjenestemændene ikke kan gøre sig håb om at få forbedringer af afgørende betydning, uden at der er skabt baggrund herfor i forhandlingerne på det private arbejdsmarked. Det er vel dette synspunkt, som har ligget bag det forhold, at tjenestemandsoorganisationerne i årene efter krigen før forhandlingerne med finansministeren har afventet, hvorledes overenskomstsituationen blev afsluttet. Også i denne situation har de 4 forhandlingsberettigede tjenestemandsoorganisationer efter en fælles drøftelse om de kommende lønforhandlinger besluttet at afvente afviklingen af de igangværende overenskomstforhandlinger, før krav formuleres til finansministeren.

Denne nøje sammenhæng er ikke blot teori men en håndgribelig kendsgerning, og det er givet, at jo større styrke, der står bag ved de faglige organisationer, desto bedre resultater opnås — ikke alene for arbejdere men også for tjenestemænd. Gennem tjenestemændenes solidaritet med de øvrige fagorganiserede lønarbejdere forøges denne styrke til fælles gavn, og da det samtidig er således, at udviklingen tenderer henimod, at der bliver stadig flere og flere tjenestemænd, er det derfor vigtigt, at tjenestemændenes interesser varetages på den mest hensigtsmæssige måde.

Reguleringsstillæget og arbejdstidens længde.

Det er ikke alene grundlønnen, som har interesse for tjenestemændene, men også størrelsen af det reguleringstillæg eller dyrtidstillæg, som det kaldes i den private industri, som indgår i den samlede lønuddbetaling. Ordningen med reguleringstillæget har været gældende, før der for industriarbejdernes vedkommende blev tale om ydelse af dyrtidstillæg, men ved adskillige lejligheder har man været vidne til, at det reguleringstillæg, der skulle ydes, er blevet beskåret i henhold til en særlig lovbestemmelse. Også ved flere lejligheder efter krigen og vel særligt stærkt i det sidste halve års tid har den automatiske regulering af lønningerne efter pristallet været udsat for voldsomme angreb fra forskellige borgerlige partiers side. Mange kræfter har været mobiliseret for at få den automatiske ordning ud af kraft, fordi — som de pågældende kredse udtrykker det — denne form for lønregulering er den egentlige årsag til alle landets økonomiske vanskeligheder. Imødegåelsen af disse angreb har været en fælles interesse for såvel tjenestemænd som for arbejdere, og der er vel næppe nogen tvivl om, at netop denne fællesfront og fagbevægelsens stærke modstand har været årsagen til, at disse angreb på en væsentlig bestanddel af lønningerne er blevet slået tilbage.

Det er samtidig tilfældet, at den dyrtidsregulering, som er blevet gennemført på det private arbejdsmarked, har haft afgørende betydning for den nuværende udformning af tjenestemændenes reguleringstillæg, det gælder såvel bestemmelserne i tjenestemandsløven af 1946, som det gælder udformningen af reguleringstillæget siden 1939, som et tillæg, der gav de lavere lønnede tjenestemænd samme antal kroner og øre og derfor et procentvis større tillæg end til de højere lønnede tjenestemænd. Denne politik — som naturligvis, som alt andet har sin begrænsning — er at sammenligne med den solidariske lønpolitik, som fagbevægelsen har ført, og er vel i den tid, den har været ført, modtaget med tilfredshed af de lavest lønnede.

Også andre spørgsmål af generel karakter — som f. eks. arbejdstiden og feriens længde — er fælles spørgsmål. Den 3. uges ferie, som nu er stadfæstet i ferieloven, var næppe blevet gennemført inden for en overskuelig fremtid ad lovgivningsvejen, med mindre spørgsmålet havde været taget op som et fagligt krav, og ved overenskomstsituationen i 1952 var blevet gennemført for de arbejdere, som var dækket af kollek-

tive overenskomster inden for DSF's og Dansk Arbejdsgiverforenings rammer. Denne faglige landvinding — baseret på faglig styrke og sammenhold — gav grundlaget for, at også andre grupper — herunder tjenestemændene — kunne opnå længere ferie. Det samme vil formentlig blive tilfældet med det for tiden aktuelle spørgsmål om en nedsættelse af arbejdstiden.

Indflydelse på lovgivningen nødvendig.

Det er ikke alene på de her nævnte områder, at et snævert samarbejde mellem tjenestemændenes organisationer og fagbevægelsens hovedorganisation er både naturlig og nødvendig, men også på andre områder er dette tilfældet. De moderne organisationers indsats for at forbedre lønmodtagernes levestandard er ikke alene rettet mod det almindelige lønarbejde men rækker videre til forhold, som ligger uden for arbejdsforholdets snævre rammer, men som alligevel er afgørende for lønnens reelle købekraft. Det er i dag ikke gjort med, at man har en så og så høj pengeløn. Det er tillige afgørende, hvordan priserne er på de varer, man skal købe, hvordan skatterne fordeles på de forskellige indtægtsgrupper o. s. v. En besparelse på husholdningsbudgettet på 5 kr. om ugen er i reel værdi det samme som en forhøjelse af timelønnen med godt 10 øre, og det sidste er ofte svært at hale hjem. Det er derfor af stor betydning, hvorledes lovgivningsmagten influerer på prisfastsættelse, på begrænsning af monopolers forbrugerfjendtlige politik, på, om der skal pålægges told eller indføres importregulering, når valutasituationen er vanskelig. Ja, på så godt som alle områder, hvor lovgivningsmagten griber ind, medfører det samtidig virkninger på indtægtsfordelingen i samfundet og den enkelte lønmodtagers reelle levestandard. DSF erkender fuldt ud denne sammenhæng mellem faglig og politisk virke og ser det derfor som en af sine opgaver at påvirke lovgivningsmagten til gennemførelse af foranstaltninger, der tager sigte på en forbedring af lønmodtagernes vilkår.

Der er nogle organisationer, som nærer den opfattelse, at de kan stå frit svævende i luften og snart søge støtte hos det ene politiske parti og snart hos det andet. I visse tilfælde kan en sådan politik give øjeblikkelige resultater til fordel for organisationens medlemmer, men i det lange løb tvivler vi på, at en sådan politisk vindskibelighed er til gavn for medlemmerne. Hvad hjælper det, at f. eks. en tjenestemandsoverenskomst i en lønsituation kan hente mere

støtte hos et andet politisk parti end Socialdemokratiet, når samtidig dette politiske parti i sin virksomhed tilstræber foranstaltninger, der fører til prisforhøjelser og en ændret skattefordeling til ugunst for mindrebemidlede. Den samlede virkning vil da være til skade frem for til reel gavn for medlemmerne. Fagbevægelsens hovedorganisation fører da heller ikke en sådan politik, idet den til fulde er klar over den umådelige værdi, som ligger i samarbejdet og sammenholdet — ikke alene lønmodtagerne imellem som en faglig enhed, men også lønmodtagerne imellem som en faglig, kooperativ og politisk enhed. Et konkret eksempel på betydningen heraf findes i den måde, det af folketinget nyligt nedsatte samordningsudvalg sammensattes på, et eksempel, som indgående er blevet belyst tidligere i dette fagblads spalter.

I oplysningsarbejdet, i pressen, i folketinget, på arbejdsmarkedet over for den modstående arbejdsgiver, hvad enten det er en privat arbejdsgiver eller staten, alle steder ser DSF det som sin opgave at gøre sin indflydelse gældende for at varetage lønmodtagernes interesser på bedste måde. Grundlaget for yderligere fremskud må baseres på stadig større solidaritet og sammenhold.

Paul Tofahrn forlader ITF

Med udgangen af januar 1956 forlod vicegeneralsekretær Paul Tofahrn ITF for at tiltræde posten som generalsekretær i den internationale sammenlutning af stats- og kommunalansatte.

Tofahrn begyndte i ITF i 1928, og han blev assistent hos sekretæren for jernbanemandssektionen, efter at han forud havde arbejdet i sit hjemland, Belgien, som organisator for landets jernbanemandsforbund. I 1931 forlod han ITF for at overtage posten som chef for forskningsafdelingen i levnedsmiddelarbejdernes internationale og blev derefter afdelingsombudsmand i det belgiske arbejderparti.

Februar 1939 vendte Tofahrn tilbage til ITF's sekretariat i Amsterdam som sekretær for jernbanemandssektionen. Da ITF's hovedkontor i august 1939 flyttedes til London på grund af krigsfaren, fik Tofahrn til opgave at begive sig til Paris for at opretholde kontakten med de tilsluttede organisationer på kontinentet. Marts 1940 knyttedes han imidlertid til ITF's kontor i London. 3 år senere udpegedes han til vicegeneralsekretær og i 1946 konfirmeredes hans post ved kongresvalg. Hvervet som vicegeneralsekretær udførte han, samtidig med at han var sekretær for jernbanemandsoverenskomst- og vejtransportarbejdersektionerne.

Det var med beklagelse, vi modtog underretning om Tofahrns fratrædelse, idet han har været til uvurderlig nytte for jernbanemændene i ITF.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

J. T. Poulsen, lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes.

N. M. Mortensen, lokomotivfører, Aarhus.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

F. A. Bindløv, lokomotivfører, Fredericia.

Lokomotivmændenes Sangforening

Arlig generalforsamling afholdes tirsdag den 6. marts d. å. kl. 14,00 pr. i Cirkelordenens selskabslokaler, Falkoneralle 96.



Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører O. Bing, Tamsborgvej 25, Hillerød, er afgået ved døden den 18-2-56.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Frederikshavn: Kasserens navn og adresse rettes til: F. Christensen, Margrethevej 8.

Nyborg: Kasserens adresse rettes til: Provst Hjortsvej 12, 1.

Samarbejdsudvalgene

For den resterende del af perioden 1. januar 1956—31. december 1957 er personalerepræsentanterne i samarbejdsudvalgenes hovedudvalg og distriktsudvalg følgende:

Hovedudvalget:

Forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund.

Sekretær E. Rasmussen, Dansk Jernbane Forbund.

Overtrafikassistent M. S. Lyngesen, Jernbaneforeningen.

Lokomotivfører E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening.

Håndværker Hj. Jensen, Fællesorganisationen DSB.

Forretningsfører Alfred Petersen, Dansk Arbejdsmands Forbund.

Kontorfunktionær K. Secher Jensen, Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund.

Udvalget i 1. distrikt:

Rangerformand N. Meldgaard Kristensen, Dansk Jernbane Forbund.

Overtrafikassistent C. A. A. Larsen, Jernbaneforeningen.

Lokomotivfører K. B. Knudsen, Dansk Lokomotivmands Forening.

Maskinarbejder H. Sunke, Fællesorganisationen DSB.

Udvalget i 2. distrikt:

Togfører N. J. Olsen, Dansk Jernbane Forbund. Stationsleder O. H. Malchau, Jernbaneforeningen.

Lokomotivfører Carl Schmidt, Dansk Lokomotivmands Forening.

Maskinarbejder P. Hansen Lamp, Fællesorganisationen DSB.

Ændring i satserne for særlige ydelser

Som følge af reguleringstillæggets stigning med 2 portioner fra 1. april 1956 vil der finde forhøjelse sted af de særlige ydelser. Efterstående bringes de nye satser i rettelsesblad til foreningens lommebog side 14.

Emolumenter m. v.

	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lokomotivinstruktører	0,92	17,20	12,00	13,35	4,50	7,30	0,72	1,01	49,60	29,20	49,60	29,20	44,56
Lokomotiv-, elektro- og motorførere	0,82	15,30	11,25	11,80	3,60	6,00	0,60	1,01	6,20	29,20	49,60	29,20	44,56
Lokomotivfyrbødere	0,72	14,20	10,70	10,75	3,00	4,70	0,48	0,69	5,57	25,40	44,56	25,40	44,56
Lokomotivfyrbøder- aspiranter	0,72	14,20	10,70	10,75	3,00	4,70	0,48	0,69	5,57	22,65	44,56	22,65	44,56

Størrelsen af betaling for ekstraordinær tjenestefrihed fastsættes af Statsbanernes Generaldirektorat. Størrelsen af alle de andre anførte ydelser fastsættes af finansministeren. Tillæg for 1., 2. og 3. dag ydes kun i forbindelse med dagpenge. Kørepenge beregnes på den måde, at de for tjenestemænd på laveste timepengesats (lokomotivfyrbødere o. a.) fastsættes til ca. 2/3 af de til enhver tid gældende timepenge. Den således udfundne kørepenge-sats forhøjes med 25 pct. for lokf., elektro- og motorf. Fremkommer der ved beregning af selve kørepenge-satsen brøkdelen af øre på 1/2 eller derover, forhøjes de til hel øre; mindre brøkdelen bortkastes.

Forlang

KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

KØB HOS ANNONCØRERNE

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbøds-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

Vand-
Gas- & Lysinstallationer
Telf. Nyborg 144, 381-1144

JOHS. WICHMANN'S Træskoforretning

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

LEDIG

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori
anbefales

WERNER HANSEN Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Nyborg Liggistemagasin
K. Jacobsen Snedkermester
Besøger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butikstole
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«
altid bedst

Tlf. NYBORG 1313 H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg
Telf. 111 2 L.
Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Nicolaus
DANMARKS
FØRNESTE
VAND

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 207 20

Thorvald Torntoft

AARHUS

Frederiks Alle 116 Tlf. 2551

Isenkram.

Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1
Tlf. 3 03 33

Østergade 4
Tlf. 2 62 55

Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 6 81 66

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 47 68

Er det Kød det gælder - saa selvfølgelig

Hugo Münzberger

Skanderborgvej 21 . Tlf. 4 30 45

NB. Leverandør til Brugsen

Varene bringes overalt

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Rvesgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør
til DSB

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i

RADIO - GRAMMOFONER - PLADER



Aarhus
Amtstidende

Sig det med Blomster

*
Paa saa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

A/s Kulimporten Dania

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

LEDIG

THÜRMEERS
originale Snittøj