



NO 20

20. oktober 1950

50. årgang

Velfærd.

I udviklingens og moderniseringens kølvand gennemføres der forskellige ændringer af statsbanernes materiel både af tekniske hensyn til de forøgede krav, nutidens jernbanedrift stiller og for at forbedre arbejdsforholdene for personalet.

Den gennemsnitlige levealder for et damplokomotiv anslås at være ca. 40 år. En ikke ringe alder for et lokomotiv, når det skal følge med i en tid, hvor der fortsat sker forandringer i driften, fordi konkurrencen bliver større og større, og stadig kræver mere og mere, for at kunne tage del i kampen om den førende stilling indenfor transportvæsenet.

Foruden anskaffelse af mere tidssvarende maskin- og motorvognstyper må man derfor foretage de teknisk mulige moderniseringer af de gamle. Naturligvis kan man ikke kassere en bestemt type, så længe den kan bibringes sådanne forandringer, at den fortsat magter de stillede opgaver.

Statsbanernes lokomotivpark indeholder et betydeligt antal maskiner med 40 og flere års anciennitet. Dette til trods for, at to verdenskrige med begrænset adgang til reparationer og anvendelse af godt materiale har forhindret så god behandling af maskinerne, som var ønskelig og nødvendig.

Men medens denne afdeling under velfærdsforanstaltninger har fulgt udviklingen efter bedste evne, gør tilsvarende sig ikke gældende for personalets lokaler til dag- og natophold. Vi har tidligere bragt dette spørgsmål frem, ligesom vi har gjort opmærksom på, at vore remiser, trods megen indsat fra de lokale ledelser,

trænger til revision. Bedre kanaler er påkrævet, så eftersyn af maskinerne kan foretages under mere menneskelige vilkår. Belysningen på disse arbejdspladser er langt fra tilfredsstillende og må kunne forbedres.

Selv om bygningerne er af ældre dato, kan der indenfor væggene forbedres betydeligt.

På de årlige velfærdsmøder, der afholdes i begge distrikter, bliver der ganske vist truffet beslutninger om gennemførelse af en del udbedringer af lokalerne til personalet. Det forholdsvise ringe beløb, der stilles til rådighed, forslår imidlertid ikke, hvis der skal opnås virkelig effektiv modernisering af de forældede lokaliteter.

Til de større ombygninger eller hvis der er tale om at opføre nye bygninger, er det generaldirektoratet, der har det afgørende ord. Men også her hemmes initiativet af den samme onde cirkel — manglende bevilling af midler.

Krigens år og efterkrigstiden, der nu er i sit 5. år, har præget forhandlingerne om velfærdsforanstaltninger såvel i generaldirektoratet som i distrikterne.

Materiemangel har længe været det beklagende skuldertræks tro følgesvend, senere er det pengemangel, der har været toneangivende for udsættelse af selv de mest påkrævede arbejder.

Men uanset begrundelsen for afslaget, er det en ubehagelig stilling for begge forhandlingsparterne, thi når den gode vilje skal strandes på restriktioner, hvad enten det er den ene eller den anden, bliver forholdene utålelige på begge sider af forhandlingsbordet.

I de 10 år, der er gået siden sidste verdenskrigs udbrud, har lokomotivmændene tålmodigt ventet på, at der skulle komme gang i arbejdet med modernisering af maskindepoternes lokaliteter. Appellen om at vise samfundssind og borgerpligt blev forstået af de samme mennesker, der bar videre på håbet om, at dagen, hvor pengene kunne bevilges og materialet skaffes, nok kom, så menneskelige tilstande kunne bydes dem, såvel under dag- som natophold på tjenestestedet. Ikke alene ved fornyelse af inventar fra stol til sengetøj, men også ved indretning af enkeltværelser til overnatning, så den 60-årige ikke skal være afhængig af den 25-årige eller omvendt. På hvert alderstrin er livsindstillingen forskellig også overfor kravet om hvile. Det er ganske urimeligt — for ikke at sige hensynsløst — at der fortsat bydes lokomotivpersonalet dobbeltværelser, når hvilen skal indtages på fremmede depoter. Bydes der iøvrigt tilsvarende forhold overfor andre tjenestemænd eller i det hele taget andre borgere her i landet?

Landbrugsmedhjælperne fik i sin tid samfundets støtte til bedring af deres værelsesforhold; mange af lokomotivpersonalets overnatningsværelser er i dag ringere end dem, medhjælperne fik forandret — så nu må pengene bevilges.

En kollektiv modernisering af samtlige maskindepoter er der ingen, der drømmer om, men blot de allerede udarbejdede forslag for f. eks. landets 2 største maskindepoter, København Gb og Aarhus, kunne påbegyndes, var meget nået.

For Aarhus vedkommende er der tillige tale om et nyt marketenteri, som er stærkt påkrævet og om en udvidelse af jernbaneskolens lokaler, hvortil man gennem en lang årrække har disponeret over et af lokomotivpersonalets lokaler, som de derfor har måttet føle savnet af, og som i forvejen er meget for lille og uegnet til skoleundervisning.

På det komende års budget for velfærd for personalet bør der derfor søges midler til disse arbejders gennemførelse.

Svaret denne gang må ikke blive »riget fattes penge«. Vel vidende, at landets økonomiske forhold ikke opfordrer til optimisme og med den nye finansministers spareappel i frisk erindring (den bringes andetsteds i bladet) må vi overfor disse rimelige krav efter 10 års tålmodig venten, appellerer til højeste instans om forståelse. Tjenestemændene kan ikke fortsat bære de indi-

rekte byrder fra det svagelige nationalbudget.

Lokomotivmændene forstår godt, at landet er i økonomiske vanskeligheder, men må til gengæld efter de mange års tilbageholdenhed mene sig berettiget til at få de penge, der her er nødvendige. Ikke mindst, når det beløb, det drejer sig om, er så minimalt i forhold til det store statsbudget.

Pengene vil ikke alene forrente sig i bygningernes værdistigning, men også ved de sundere forhold for personalet.

Hovedstadens lokaltrafikknudepunkt.

En chance, der forspildes.

København præges i stedse stigende grad af citydannelse, d. v. s. koncentration af forretningslivet i inderbyen og næsten fuldstændig forsvinden af boliger fra bykernen og betydelige affolkning af de tilgrænsende kvarterer. Samtidig vokser byen ved, at nye boligkvarterer bygges i periferioråderne. Befolkningen må i stadig højere grad indrette sig på, at bopæl og arbejdsplads adskilles; og de afstande, der skal tilbagelægges, bliver større og større. Desuden bliver befordringen mere og mere besværlig, fordi trafikgaderne mellem forstæderne og citykernen ikke er anlagt med henblik på den store trafik. I inderbyen er bevægelsesfriheden på visse tider af dagen yderst begrænset. Selv til de stillestående biler kniber det med plads, i det mindste i nærheden af de store forretningsjendomme.

Under disse omstændigheder må man betragte den stedfindende udvikling med adskillig betænkelighed.

Hvordan vil forholdene blive om en menneskealder? Til den tid vil bybanetrafiken og biltrafiken være mangedoblet i forhold til nu, ikke fordi en sådan udvikling er ønskelig i og for sig, men fordi det simpelt hen bliver nødvendigt at indordne sig under trafikken, hvis den pågældende benyttelsespolitik fortsættes.

Brændpunktet i den kommende tids udvikling bliver formodentlig det gamle banegårdsterræn og de deromliggende kvarterer.

For øjeblikket forbereder man opførelsen af en ny panoptikonbygning med et dusin etager. Den vil stille hovedbanegården helt i skyggen, den banegård, der allerede i 1911 byggedes en etage lavere end oprindeligt planlagt af arkitekten, fordi man ville spare. Her skal vi dog ikke fæstne os ved den æstetiske side af sagen, kun ved den tra-

fikale. Nybyggeriet kan måske forsvares ud fra det synspunkt, at grunden forefindes. Men byggegrundene er kun en del af byen. Gaderne og pladserne er ligeså vigtige. En sådan skyskraber medfører forøget trafik og kræver plads til denne trafik, også til henstillede biler, tilmed i et kvarter, der lider af pladsmangel allerede under de nuværende omstændigheder, og som vil komme til at lide endnu mere i fremtiden, selv om man ikke bygger noget nyt.

Men man nøjes ikke med det. Barakkerne på den anden side af Frihedsstøtten er allerede ved at blive nedrevet. Dette burde være sket forlængst, så man kunne have fået plads og luft. Det var ligefrem mulighed for at skabe et åbent bælte fra hovedbanegården til Jarmers Plads. Men nedrivningen har til formål at give plads for opførelsen af nye bygninger, kort sagt en prop i midten af det mulige bælteområde. Dermed bliver ikke blot Frihedsstøtten, men også selve friheden indeklemmt. Hele kvarteret bliver overfyldt af biler, som tjener de talrige trafikanter, der skal have deres gang i det nye bygningskompleks. Og hovedbanegårdens nærmeste omgivelser bliver i endnu højere grad end nu utilgængelig for biler, busser, m. m., der skal holde i længere tid.

Ikke nok med det. Ved det nye bygningskompleks slår man en pæl igennem det område, den hektar, der indtil nu har haft mulighed for at blive den vigtigste for Københavns lokaltrafik.

Her kunne man nemlig have skabt et hovedstadslokalt trafikknudepunkt med virkelig gode omstigningsmuligheder mellem bybane og gadetrafiken.

Dette kunne ske ved udvidelse af Vesterbrogade-viadukten nord for Frihedsstøtten, dels af hensyn til nedgang til perronen. Desuden kunne man udvide Gamle Kongevej-viadukten i retning mod hovedbanegården, dels af samme grunde, dels for at føre Jernbanegade igennem nogenlunde retliniet til Gammel Kongevej, hvilket ganske vist måtte kræve, at en fremtidig facadetilbygning til Akselborgs nordside måtte nøjes med en mindre grund end den nuværende lave tilbygning.

Både Hammerichsgade og Vester Farimagsgade kunne samtidig udvides mod banegraven, så der kunne blive plads til ca. 2 rækker biler på hver side.

I selve banegraven kunne man uden væsentlige sporændringer bygge perroner og trapper m. m. til en ny bybanestation med nedgang både fra Vesterbrogade og Gammel Kongevej.

En sådan station ville få ideelle gadeforbindelser mod alle verdenshjørner, endda mindst 2 vigtige gader i hver retning.

Endvidere ville den få langt bedre tilkørselsforhold end den nuværende Vesterport station og Hovedbanegården og ville endda blive omgivet af parkeringsområder.

Fremdeles ville der blive mulighed for omstigning mellem bybanen og 7 af de vigtigste sporvejslinier, nemlig 1, 4, 6, 13, 14, 15 og 16.

Dermed kunne man afhjælpe de nuværende anlægs dårlige forbindelser mellem hovedbanegårdens S-baneperroner og sporgvognsholdepladserne.

Ved hjælp af den eventuelle nye station kunne man ligefrem sammenknytte de to trafiksystemer i et omstigningsknudepunkt.

Endvidere ville en bybanestation på det pågældende sted aflaste hovedbanegården for en meget betydelig trafik mellem perronerne og gaderne, idet de fleste rejsende ville søge hen til den nye station. Navnlig lokaltrafikanterne ville søge denne vej.

Den snart aktuelle udvidelse af hovedbanegården vil derved kunne spares.

Endelig vil bybanetrafiken utvivlsomt vokse stærkt, hvis man får en sådan lokalstation lige i byens vordende brændpunkt. (Eventuelt kunne den suppleres af en anden ved Jarmers Plads; det er en anden sag).

Nu har myndighederne imidlertid givet tilladelse til, at et byggeselskab sætter en prop i dette brændpunkt, en stoppebom for planerne om en gennemgribende trafikforbedring i dette kvarter.

Der er ingen tvivl om, at byggeplanerne er forsvarlige, set fra selskabets synspunkt, Med den beliggenhed må ethvert byggeri give stor bonus.

Men hovedstaden og statsbanerne forspiller til gengæld muligheder, der må vurderes langt højere, selv om man nøjes med at betragte den økonomiske side af sagen.

Man må med sorg se, at mulighederne nedbrydes sammen med barakkerne.

Måske er alt håb allerede ude? Og disse par sider kunne være sparet. — Men hvis der er tid endnu til, at planerne kan om ikke bremses, så dog ændres, så måtte det ønskes, at myndighederne ville søge at få byggetegningerne revideret på en sådan måde, at der kunne holde fri plads for en eventuel fremtidig bybanestation i bykomplekssets midte og for bekvemme forbindelser mellem perron og gader.

C. E. A.

Finansministerens opfordring til sparsommelighed med statens midler.

»Som følge af den anspændte økonomiske situation med store valutavanskeligheder, knaphed på mange materialer og med betydelige merudgifter til Danmarks forsvarsberedskab er det en bydende nødvendighed at begrænse det offentlige forbrug på alle felter, hvor det er muligt. Intet område af statshusholdningen må lades upåagtet, og regeringen ønsker derfor overfor alle statsmyndigheder at indskærpe, at der overalt i statshusholdningen må vises sparsommelighed og bedst mulig økonomi med statens midler.

Med dette formål for øje skal særlig fremhæves følgende:

1. Der må til stadighed drages omsorg for, at arbejdet tilrettelægges således, at der opnås den bedst mulige effektivitet indenfor den normerede arbejdstid, og at denne så vidt muligt udnyttes fuldt ud, og der bør intetsteds fastholdes et større personale end påkrævet til de foreliggende arbejdsformål.

Når der opstår nye arbejdsopgaver, bør der ikke antages ny arbejdskraft udefra, uden at det først er undersøgt, om arbejdet helt eller delvis kan udføres indenfor den bestående personaleramme ved omlægning af arbejdet eller ved udskydelse eller opsættelse af andet arbejde, som er mindre påtrængende.

De bestående afgrænsninger mellem de forskellige afdelinger, kontorer eller andre underafdelinger indenfor en administration må ikke stille sig hindrende i vejen for opnåelse af besvarelser ved i fornødent omfang at overføre arbejde eller personale fra det ene område til det andet. Administrationscheferne er ansvarlige for, at disse hensyn bliver varetaget.

Ud fra den erfaring, at personaleudvidelser i reglen finder sted gennem forøgelse af bevillinger til medhjælp og lignende, bør forøgelse af personale ikke finde sted uden en forudgående nøje gennemgang af dette udgiftsområde. Ved forslag om forhøjelse af sådanne finanslovbevillinger forbeholder finansministeriet sig oplysning om resultatet af en sådan gennemgang.

2. Indkøb og forbrug af varer og materiel bør overalt foregå med nøjest mulig hensyntagen til god økonomi vedrørende såvel priser som mængde og kvalitet. Dyrere kvaliteter end økonomisk nødvendige bør undgås. Beholdningen må ikke overstige en økonomisk forsvarlig ramme og må holdes under fornøden kontrol. Opmærksomheden må særlig være henvendt på muligheden af besparelser vedrørende dispositioner, der kræver forbrug af fremmed valuta. Eksempelvis fremhæves betydningen af størst mulig økonomi ved forbruget af papir og brændsel.

3. Udgifter til løbende udgiftsformål bør overvåges med henblik på, om ændrede forudsætninger gør formålet overflødigt eller mindre tungtvejende, eller om formålet kan opnås ved en mindre udgift fra statens side.

Forslag om udgifter til nye formål må behandles med nøje økonomisk kritik og bør ikke fremmes, medmindre de, selv under de forhåndenværende vanskelige forhold, må anses for nødvendige.

4. Mange steder inden for statshusholdningen kræves der en takstmæssig betaling ved salg eller andre former for ydelser, der på begæring præsteres af vedkommende statsinstitution. I sådanne tilfælde bør det undersøges, om der er grundlag for forhøjelse af betalings-taksten. I lignende tilfælde, hvor der hidtil ikke er krævet betaling, men hvor det må findes rimeligt, at dette kræves, bør spørgsmålet tages op til overvejelse.

5. Forslag til større bygge- og anlægsarbejder kan ikke for tiden ventes fremmet, med mindre de må anses for strengt nødvendige.

Da det i videst muligt omfang må undgås, at bevillinger, der gives til sådanne arbejder samt til moderniseringsarbejder o. lign. overskrides, må administrationscheferne nøje påse, at ændringer i de oprindelige planer ikke gennemføres, uden at bevillingsmæssig tilslutning til eventuelle overskridelser på forhånd er indhentet.

6. Efter hidtidig praksis skal overskridelser på bevillinger af kalkulatorisk karakter ikke søges bevilget på tillægsbevillingslov, for så vidt afvigelsen fra bevillingstallet ikke overstiger 20 pct. af det på den enkelte finanslovkonto bevilgede beløb og er under 25 000 kr. For at gøre det muligt for bevillingsmyndigheden nøjere at følge forbruget på sådanne kalkulatoriske konti, nedsættes nævnte procent fra 20 til 10.

Alle statens myndigheder og tjenestemænd opfordres til indenfor det område, hver især er ansvarlig for, at overveje muligheden for besparelser, og alle overordnede myndigheder og tjenestemænd anmodes om at tage ethvert forslag af denne art fra underordnede myndigheder og tjenestemænd under omhyggelig overvejelse.

De overfor ministrene direkte ansvarlige chefer anmodes om at forelægge vedkommende minister ethvert besparelsesforslag, som kræver ministerens afgørelse, og hvis gennemførelse kan skønnes mulig.

Finansministeriet, den 30. september 1950.

Kampmann.

Alice Brun.

TrykluftbremSENS betJening.

TrykluftbremSENS indførelse bragte mange vanskeligheder med sig, og den største ulempe var vel nok de mange togsprængninger i P-bremSede tog.

Denne vanskelighed er nu i alt væsentligt overvundet, og en stærk medvirkende årsag her til er, at K 1-styreventilens kontraventil efterhånden er blevet suspenderet, således at det nu kan påregnes, at kontraventilen er uvirksom i alle disse styreventiler.

Hvad dette betyder, og hvad det har forårsaget, er imidlertid ikke så kendt, hvorfor der her gives en nærmere forklaring derpå.

Fra skruebremsetogenes tid ved mange lokomotivførere, at det var nødvendigt for togpersonalet at løsne bremserne noget, efterhånden som togets hastighed blev mindre, hvis slædekørsel skulle undgås, men trods det, ser og hører man ofte nu, at der foretages en farebremSning, umiddelbart før et tog standser, hvilket foranlediger, at toget standser med et ryk og i de fleste tilfælde, »køre i slæde« et kortere eller længere stykke.

Ved en driftsbremSning skal styreventilens stempel kun bevæge sig fra fylde og løsestillingen til driftsbremSstillingen og tilbage til afslutningsstillingen, men hvis stemplet går tungt — f. eks. fordi det er tørt eller fordi glideren er revet — sker der dette, at stemplet først begynder at bevæge sig, når der er sket et så stort trykfald i hovedledningen, at det ikke kan standse i driftsbremSstillingen, men går helt over i farebremSstillingen.

I denne stilling åbnes den pågældende K 1-styreventils kontraventil, og herved tømmes hovedledningsluften ud i den tilhørende bremSecylinder, hvorved der opstår en meget kraftig bremSning af hele toget, selv om kun en enkelt K 1-styreventil er i uorden (tør eller revet glider), og en meget kraftig bremSning — evt. en farebremSning — ved lav hastighed giver altid ryk i toget og eventuel slædekørsel samt i værste fald en sprængning af toget.

Mange lokomotivmænd har været ude for vanskeligheder ved opbremSning med sådanne styreventiler og har i tidens løb fundet ud af, at man kan undgå de farlige ryk, ved at stille styreventilens omstillingshane i stilling III (vandret håndtag) og lade GP-ventilens omstillingshane blive stående i P-stilling; men denne foranstaltning må nu være unødvendig.

Et lignende forhold optrådte i vacuumbremSENS tid, når en af togets konduktørventiler åbnede sig ved en opbremSning.

Herved mistede lokomotivføreren herredømmet over opbremSningen, og var det dengang umuligt selv med stor forsigtighed at bremse, uden at en konduktørventil åbnede sig, blev ventilen som oftest suspenderet ved, at man bandt den med sejl-garn, og ved de efterfølgende bremSninger kunne der standses uden ryk.

Siden man har suspenderet kontraventilen i K 1-styreventilen, er det blevet almindeligt at bremse noget kraftigere med trykluftbremSEN, men med den uheldige følge, at langt den overvejende del af vore store tog, næsten altid standser med en kortere eller længere slædekørsel af hele toget, og der er ved opbremSning af store tog konstateret slædekørsel på op til en længde, svarende til 26 svellers afstand eller ca. 15 m.

For at undgå dette, er det nødvendigt at påbegynde bremSningen så betids, at det er muligt at standse toget *under en løSning af bremserne*, således som det også er foreskrevet i T. B. III.

Slædekørslen giver vore vognhjul en hel del småflader, som dels giver ubehag for de rejsende, dels forårsager, at dækslerne på akselkassens tud for undersmøring står og klapper under kørslen og giver luften lejlighed til at blæse olien bort, således at der opstår en fare for afbrænding af lejet.

Alle vil ved selvsyn kunne overbevise sig herom ved at se på de 4-akslede vognes trucker, der har glidelejer.

Hele trucken ses da i de fleste tilfælde at være tilsølet med olie, der stammer fra akselkasserne.

På lokomotivhjulene bliver der også småflader, men de er som oftest så små, at de ikke erkendes som »flader på hjulene«.

Kun bliver maskinerne da mindre behagelige at være på for personalet, og hvad det betyder, ved lokomotivmændene bedst selv.

Der er i de senere år sket en mærkbar nedgang i togsprængningerne, og det må også være muligt at opnå en ensartet standsning uden ryk, så at de rejsende ikke omtaler lokomotivførerne på en mindre fordelagtig måde.

B. Kjær.



Fairbanks-Morses nye standardlokomotiver.

I USA bygges der for tiden flere diesellokomotiver end nogen sinde. Produktionen beløber sig for øjeblikket til omkring et dusin enheder om dagen.

Tidligere var det jo skik og brug, at hvert jernbaneselskab havde sine specielle lokomotiver, den gang kun damplokomotiver, der blev bygget i små serier, evt. fordelt på forskellige lokomotivfabriker. Nu i diesellokomotivernes tidsalder er forholdene imidlertid ændret derhen, at hver lokomotivfabrik fremstiller sine specielle lokomotiver, altså diesellokomotiver, der er konstrueret af fabriken selv og ikke af jernbaneselskaberne.

Disse udprægede fabriksmæssige standardlokomotiver er næsten ens, uanset hvilket jernbaneselskab der skal have dem. De leveres dog med forskellige udvekslingsforhold, med banemotorer og drivaksler, endvidere med forskelligt antal aksler i bogierne, fremdeles med forskelligt antal cylindre, men iøvrigt ens motorer, desuden naturligvis med forskellig maling og med særligt udstyr efter købernes krav. — Jernbaneselskaberne bestiller dem i den udførelses helhed, som de ønsker, hvilket ikke forhindrer, at de kan opnå alle de fordele, som en løbende produktion af standardtyper byder på, bl. a. billighed hurtig leverance, reservedels-service o. s. v. Derimod kan de ikke få ens lokomotiver fra forskellige fabriker, lige så lidt som man kan købe en Ford lastbil fra General Motors, eller få Ford til at levere en Chevrolet lastbil.

Dette er en ganske ny praksis inden for jernbanerne, højst forskellig fra den, der herskede verden over før krigen. Den gamle praksis kan til sammenligning illustreres af det eksempel, at de Danske Statsbaner igennem en årrække anskaffede et stort antal D-lokomotiver, som leveredes fra mangfoldige fabriker i en række lande, og som er ganske ens, mens på den anden side intet andet jernbaneselskab i verden besidder lokomotiver mange til dem.

Den første af de amerikanske diesellokomotivproducenter er General Motors. I anden række kommer de tre store damplokomotivfabriker American Locomotive, Baldwin og Lema-Hamilton, der nu alle bygger diesellokomotiver, og forøvrigt næsten udelukkende diesellokomotiver. — Dertil kommer Fairbanks-Morse, et renomeret dieselmotorfirma, der tidligere mest byggede skibsmotorer og stationære motorer. — Iøvrigt kunne der nævnes en række andre firmaer, hvoraf mange dog nærmere må betegnes som regelmæssigt motor-



Godstogslokomotiver og lyntogslokomotiver er ganske ens bortset fra udvekslingsforholdene mellem banemotorerne og drivakslerne.

producenter end som lokomotiv-producenter, men som dog mere eller mindre regelmæssigt fremstiller lokomotiver, navnlig mindre typer med nogle hundrede hk. De vigtigste er Whitcomb, der kontrolleres af Baldwin, Cooper-Bessemer samt Sterling-Viking, der begge fremstiller store motorer, Ingalls, et skibsværft, der søgte at iværksætte en serieproduktion af store standardlokomotiver, endvidere General Electric, Ingersoll-Rand, Davenport, Plymouth, Porter, Caterpillar, International, Cummins o. s. v.

Den mest interessante af de amerikanske diesellokomotiv-konstruktioner er Fairbanks-Morses nyeste type. Den er tillige den kraftigste af dem alle og er formentlig også den mest robuste.

Det pågældende firma har fornylig omkonstrueret sine lokomotivmodeller og har standardiseret dem til det yderste. Man kan godt gøre gældende, at fabriken nu kun bygger en enkelt svær lokomotivtype, selv om den kan fås i forskellige kombinationer af motorer, cylindertal, bogier, udvekslingsforhold o. s. v.

Denne standardtype er i normal udførelse forsynet med førerplads i den ene ende og kan kobles til en anden enhed magen til, så der opstår et dobbeltlokomotiv med førerplads i begge ender. I USA er der ikke noget større behov for enheder med køreplads i begge ender. Derimod har man mange

steder brug for enheder, der ikke behøver førerplads, men som betjenes fra førerpladsen i den anden enhed. — Fairbanks-Morse har tidligere leveret disse diesellokomotiver bestående af indtil 4 enheder med tilsammen betydeligt mere end 8000 hk, og hvoraf kun de to yderste har førerplads.

Den nye standardenhed er 17,2 m lang. Den bæres af 2 bogier. Den »forreste« bogie har to aksler, der begge er drivaksler. Den »bageste« er enten mage til eller har tre aksler, hvoraf kun de to yderste er drivaksler.

Den femakslede udgave af lokomotivet er navnlig beregnet for meget hurtige tog, dels fordi disse har mindre behov for den store adhæsionsvægt, dels fordi deres akseltryk helst bør reduceres af hensyn til skinnepåvirkningerne ved stor hastighed, dels endelig fordi lokomotiver til persontrafik som regel må udrustes med en varmekedel og tilhørende vandbeholder, der forøger det i forvejen betydelige akseltryk.

Fairbanks-Morse-lokomotivmotoren er en meget svær motor med lange cylindre, hver med to modløbende stempler, der virker på henholdsvis den nedre og den øvre krumtapaksel. Dette er med andre ord den motortype, som Junkers udviklede i 1920'erne, navnlig til flyvemaskine-motorer, men forøvrigt også til mindre togdieselmotorer; de sidste byggedes før krigen til nogle lyntog i Frankrig.

Den amerikanske motor er en meget svær og robust, langsomtløbende type. Den slog rigtig igennem under krigen, navnlig som skibsmotor. Der er til dato bygget motorer af denne type med ialt 4 mill. hk.

En amerikansk undervandsbåd, der er udrustet med 4 sådanne motorer, sejlede for nylig fra Hong-

kong til Pearl Harbour, en strækning på omkring 8400 km, på 505 timer, altså 3 uger, hele tiden neddykket, idet den indtog luft gennem en snorkel, d. v. s. en »åndemast«.

Motoren kan selvfølgelig bygges med et vilkårligt antal cylindre, også et ulige antal.

Den pågældende svære lokomotivtype udrustes nu med en enkelt motor, der har enten 8, 10 eller 12 cylindre. Hertil må bemærkes, at hver cylinder må jævnføres med 2 cylindre i en almindelig motor.

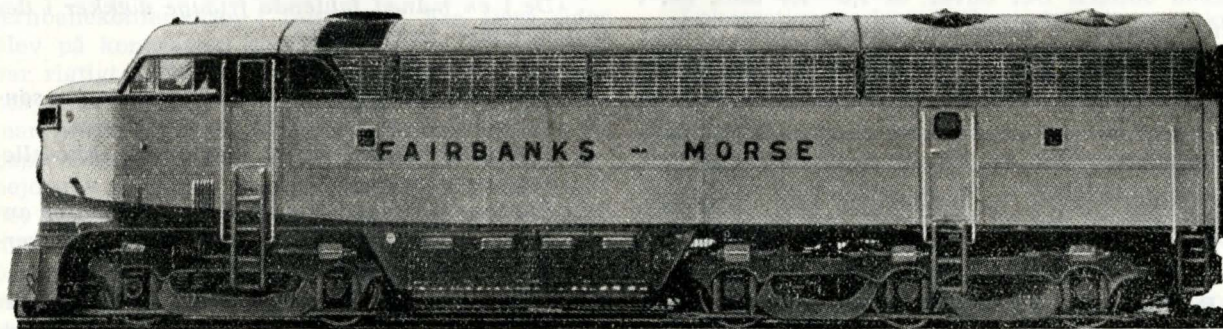
Motorerne angives at udvikle henholdsvis 1600, 2000 og 2400 hk. Før den 12-cylindrede model fremkom, angaves det dog, at den 10-cylindrede model udvikler 2100—2200 hk.

Med den 8-cylindrede motor vejer lokomotivet 122 tons som godstogslokomotiv og 128 tons som eksprestogslokomotiv. Begge disse har fire aksler. Det sidste kan også leveres i den femakslede udgave og vejer da lidt mere. — Med den 10 cylindrede motor er lokomotivets vægt 126 tons for godstogstypen og 144,5 tons, deraf 118 tons adhæsionsvægt, for eksprestogstypen. Med 12 cylindret motor er vægten henholdsvis 128,5 tons og 147 tons, deraf 120 tons adhæsionsvægt.

Hjulenes diameter er 42", d. v. s. 106,7 cm. — Lokomotiverne leveres med flere forskellige standard-udvekslingsforhold.

Med udveksling for en normal servicetophastighed af 65 miles i timen d. v. s. ca. 105 km i timen, er trækraften for de tre typer 52,500 eng. pund, d. v. s. knapt 24 tons, ved henholdsvis 9,0, 11,9 og 14,4 miles i timen, d. v. s. henholdsvis 14,5, 19,1 og 23,1 km i timen.

Med udvekslingsforhold på 100 miles i timen,



Standardbygget amerikansk diesellokomotivenhed, der udvikler ca. 2500 hk, og som kan formeres til lokomotiver med 500—10000 hk.

d. v. s. 161 km i timen, er trækraften 32.000 eng. pund, d. v. s. 14,5 tons, ved henholdsvis 15,1, 19,5 og 23,5 miles i timen, eller henholdsvis 24,4, 31,4 og 38,1 km i timen.

De pågældende lokomotiver er bemærkelsesværdige både ved deres hastighed, deres trækraft, deres motorkraftydelse, deres robusthed, deres slidbarhed og deres vægt.

I Danmark kunne man naturligvis ikke køre med sådanne lokomotiver. De er for høje, og deres akseltryk er alt for store.

Det må dog antages, at højden kunne reduceres noget. Desuden kan vægten utvivlsomt nedbringes en del, bl. a. ved formindskelse af brændstofbeholdningen, 4500 l olie, og ved at nøjes med en mindre varmekedel. — Endvidere skulle det synes muligt at konstruere 4-akslede bogier, hver med 3—4 drivakslers. Selv om vægten derved vil stige, vil lokomotivets totalvægt rimeligvis kunne holdes nede på 160 t. selv med den 12-cylindrede motor. Med den 8-cylindrede motor kunne vægten måske komme ned på ca. 130 tons. I så fald ville akseltrykket blive reduceret til henholdsvis 20 og ca. 16 tons. — Det ville da blive muligt at køre med den pågældende lokomotivtype på de danske hovedbanestrækninger og eventuelt næsten alle statsbanestrækningerne.

En anden sag er, om der kunne findes anvendelse for sådanne lokomotiver, og om de kunne benyttes med fordel.

Hvis et sådant problem eventuelt skulle blive aktuelt, måtte man regne med at lokomotivet udformes med førerplads i begge ender, og helst med passage mellem sammenkoblede enheder.

Prisen for Fairbanks Morse standardlokomotivet er 140.000 dollars for den 8-cylindrede udgaves vedkommende. Når det er udrustet med den 12-cylindrede motor, er prisen formodentlig 180.000—190.000 dollars. Det bliver til 1,0—1,3 mill. kr. i danske penge. — Dette kan synes at være et meget betydeligt beløb. Men betænker man, at en dollar ikke kan vurderes til meget mere end en daler i Amerika, kan prisen ikke siges at være overvældende stor, tværtimod. Sådanne lave diesellokomotiv-priser er naturligvis kun opnåelige, fordi der er tale om en gennemført standardisering og en løbende serieproduktion.

Beløbet synes heller ikke svimlende i Danmark, når man betænker, at hvert af de nye 6—7-vognstog til »Engländeren« koster over 2 mill. kr. alene for en Mo- + en MkFk-vogn.

cean.

Fridagsproblemet i 2. Distrikt.

Som tidligere omtalt her i bladet har der gennem de senere år hersket en ejendommelig indstilling i 2. Distrikt med hensyn til tildeling af erstatning for mistede fridage, og i særdeleshed til anvendelse af fridage i fast tur, som erstatning for manglende »skæve helligdage« i forud liggende måneder.

Trods gentagne henvendelser til distriktet var det os ikke muligt at bibringe de ansvarlige forståelsen af, at det var i strid med bestående overenskomsten at anvende fridage i fast tur som erstatning for »skæve helligdage«, der var inddraget i en tidligere måned. Eller at det af distriktet udsendte A-cirkulære Ma. nr. 16 af 29. august 1949 var misvisende.

Der har nu — som tidligere meddelt afdelingsformændene — været ført en forhandling med generaldirektoratet, der fuld ud anerkendte foreninkens synspunkter og dermed overenskomsten af 28. april 1944.

Sagen skulle således være klarlagt og yderligere skriverier unødvendigt.

Imidlertid er vi gjort opmærksom på, at der stadig hersker nogen misforståelse med hensyn til ovenævnte overenskomsts fortolkning og til generaldirektoratets sidste afgørelse.

Vi skal derfor påny slå fast, at fridage i forud tilrettelagte kørselsfordelinger kun kan anvendes som erstatning for »skæve helligdage« i den måned, hvori fridagene kalder. Fridage i efterfølgende måneder i de faste kørselsfordelinger kan ikke anvendes.

For en ordens skyld bringer vi nedenfor en udskrift af protokol fra forhandlingen i 1944, som tydelig redegør for fridagenes anvendelse.

»Et af generaldirektoratet udarbejdet forslag, der bygger på det under nr. III omtalte, dog således, at kvartalsfridagen kan gives i hvilken af månederne, det skal være, så den f. eks. i ture med fridage hver 6. dag kan gives i juni i stedet for i april; men at der på den anden side gives personalet garanti mod, at fridage i fast tur benyttes som erstatning for tidligere inddragne eller mistede fridage. Dette forslag, som har følgende ordlyd, anbefales nu til gennemførelse.

»De i en måned faldende fridage dækker i den nedenanførte rækkefølge:

1. De 4 måneden tilhørende fridage.
2. Eventuelle fridage for helligdage udenfor søndage, hvormed månedens antal forhøjes.
3. Kvartalsfridagen, for så vidt denne ikke allerede er givet, og
4. Inddragne fridage, for så vidt de nedenfor angivne frister for erstatning af disse er overholdt.

Fridage, der med forud fastlagt mellemrum er indlagt i en turliste enten for at holde det månedlige arbejdstimetal under normen eller undtagelsesvis af hensyn til arbejdets karakter, kan dog ikke bruges til erstatning for fridage, der er inddraget i en tidligere måned.«

**Nordiske Jernbanemænds Unions sekretariatsmøde
i Helsingfors d. 29.—30. august 1950.**

Dagsorden:

1. Beretning fra ITFs kongres, jernbanesektionen vedr. arbejdstidsspørgsmålet.
2. Lønkonflikten i Finland.
3. Frirejsespørgsmålet i de nordiske lande.
4. Produktionsudvalgene ved nordiske jernbaner.
5. Udvidet kontakt mellem fagbladene.
6. Eventuelt.

Formanden for Finsk Jernbane Forbund, *W. E. Bachman*, bød sekretariatet velkommen til Finland. Det er i en meget alvorlig time, dette møde finder sted, idet de finske arbejdere står foran en alvorlig arbejdskamp, der netop har taget sin begyndelse med strejke indenfor metalindustrien, og ingen kan i øjeblikket sige noget om den udstrækning, strejkebevægelsen kan få, men foreløbig er der ikke tale om, at jernbanemændene kommer med.

NJU's præsident, *P. Madsen*, åbnede sekretariatsmødet ved at udtale mindeord over formanden for Norsk Lokomotivmands Forbund, *Th. Narvestad*, der i en årrække havde været medlem af NJU's sekretariat. Vi vidste, at Narvestads helbred ikke var stærkt efter hans ophold på Grini, men vi havde alligevel håbet på endnu i en årrække, at kunne have ham med i arbejdet for de nordiske jernbanemænds interesser, det blev ikke tilfældet.

Sekretariatet påhørte stående disse mindeord, der sluttede med et »Æret være Th. Narvestads minde blandt nordiske jernbanemænd«.

Der blev budt velkommen til hovedkasserer *Sig. Rounge*, der er indtrådt i stedet for *Erling Kiil*, der havde overtaget en stilling som velfærdschef ved NSB, og til *M. Heggstad*, der er indtrådt som stedfortræder for *Th. Narvestad*.

ad 1.

Herman Blomgren refererede drøftelserne på ITFs kongres og omtalte især debatten om nedsættelsen af arbejdstiden til 40-timer ugentlig, som var en fortsættelse af den debat, der førtes på jernbanekonferencen i Innsbruck. Fra flere sider blev på kongressen givet udtryk for, at det ikke var rigtigt at vedtage en resolution, hvori krævedes gennemførelse af en 40 timers arbejdsuge, når man måtte erkende, at det kun kunne blive til en papirvedtagelse. Man fandt, at en 40 timers arbejdsuge er målet, men gennemførelsen må ske i det tempo, de enkelte landes økonomi gør det muligt. På kongressen vedtoges efter en indgående debat en resolution, der helt dækker den opfattelse, der indenfor NJU er gjort gældende overfor arbejdstidsspørgsmålet.

På kongressen oplystes forøvrigt, at jernbanemændene i bl. a. Grækenland, Indien og flere andre socialt tilbagestående lande den dag i dag må arbejde i både 10 og 12 timer daglig, hvorfor kon-

gressen fandt, at de, der står længst tilbage, må hjælpes frem, før næste skridt tages generelt for alle.

I ITFs resolution siges det bl. a., at kongressen opfordrer alle transportarbejdere og deres organisationer til utrætteligt at arbejde for en nedsættelse af arbejdstiden for på den måde at lægge grunden til gennemførelsen af en 40-timers arbejdsuge, så snart de økonomiske forhold i de respektive lande tillader det.

Videre siges det i resolutionen, at man opfordrer IAO til nærmere at undersøge i hvilke lande og af hvilke årsager, jernbanearbejderne i enkelte lande endnu forholdes de forbedringer, de forlængst skulle have haft i h. t. Washington-konventionen, og sluttelig pålægger kongressen den frie fagforeningsbevægelse at arbejde for, at den nye generation får adgang til de nye sociale fremskridt, som blandt andet kan skaffes gennem en 40-timers arbejdsuge.

Beretningen toges til efterretning.

Fra *Sverige* blev givet oplysning om den fra 1. juni 1950 indførte tjenestetidsbestemmelse, hvorefter arbejdstiden ved anstrengende tjeneste (f. eks. togtjeneste, lokomotivtjeneste, ranger- og signalhustjeneste) kan nedsættes med 8 timer månedlig, når der i en måned er mindst 30 timers nat-tjeneste. For mindre anstrengende tjeneste kan tjenesten nedsættes med 8 timer for mindst 50 timers månedlig nat-tjeneste.

Nedsættelsen kan gives ved tildeling af ekstra fridag eller ved forlænget fritid mellem tjenesterne, men ikke ved at forlænge de ophold, der indlægges i en tjeneste som spisepause etc.

Man har i *Sverige* desuden en kommission i arbejde med den opgave at undersøge virkningerne af den såkaldte »ubekvemme arbejdstid« indenfor alle virksomheder.

Fra *Norge* berettedes, at der fra 1. oktober tages nye tjenestetidsbestemmelser i brug, hvorefter der oprettes et tjenestetidsnavn, der skal dømme i tvistigheder angående tjenestetiden for de enkelte tjenester.

For nat-tjeneste mellem 21—6 gives der en afkortning på $\frac{1}{4}$, hvorved nat-tjeneste regnes for mere end dagtjeneste.

Lokomotivmændene i *Norge* har fremsat krav om, at en adgang for personalet på enmandsbetjente lokomotiver til at få nedsat arbejdstid også skal gælde for enmandsbetjente rangermaskiner ud fra den fortolkning, at et lokomotiv er et lokomotiv. Iøvrigt vil man arbejde for, at det bliver tempoet, der bliver bestemmende for arbejdstidens længde.

I *Finland* har der været forslag fremme om en tilsvarende godtgørelse for nat-tjeneste som i *Sverige*, men rigsdagen gennemførte i stedet en ordning, hvorefter der ydes en godtgørelse på 80 mark (ca. 1,60 d. kr.) for tjeneste mellem 22—6. Desuden ydes en særlig godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage. For lokomotivpersonale, der fremfører store og tunge tog, gives en nedsættelse af tjenestetiden til 47 timer pr. uge.

De finske organisationer har besluttet at rette henvendelse til LO om at arbejde for gennemførelsen af en 40-timers arbejdsuge under henvisning til ITFs resolution. Iøvrigt har de finske jernbanemænd en reel nedsættelse af arbejdstiden gennem en længere ferie, f. eks. 26 dages ferie efter 15 års ansættelse.

Fra Danmark meddeltes, at der ikke siden sidste møde er sket ændringer i arbejdstidsbestemmelserne. I forhandlingerne angående de private arbejders overenskomster var stillet krav om en 44-timers uge gennem indførelse af Week-end; for jernbanemændene vil en nedsættelse af arbejdstiden kun være mulig i forbindelse med en almindelig arbejdstidsforkortelse for alle arbejdere, og det kunne ikke gennemføres i foråret.

Under diskussionen om arbejdstiden blev udtalt ønske om, at der for de nordiske lande gennemføres en eensartet regel for nedsættelse af arbejdstiden som følge af nattjeneste, idet det system, man har indført i Sverige, har vist, at det indeholder for mange muligheder for vilkårlige fortolkninger, hvorved retten til tjenestetidsnedsættelse elimineres.

Der var enighed om, at nedsættelse af arbejdstiden må sættes i forbindelse med en rationalisering, således at der skaffes tilstrækkelig arbejdskraft til det arbejde, der bliver at udføre ved en arbejdstidsnedsættelse. Fra dansk side blev gjort opmærksom på, at en højere vurdering af nattjeneste, og derfor få mærkbar økonomisk virkning for jernbanemændene.

Debatten fortsættes på et senere møde, når de nye norske regler er bragt i anvendelse, hvorefter det undersøges, om det er muligt at anlægge en fælles retningslinie i arbejdet for afkortning af tjenesten som følge af nattjeneste.

ad 2.

W. E. Bachman gav en redegørelse for den finske lønkonflikt, der har sit udspring i varepriserne forhøjelse, uden at lønningerne er fulgt med. Lønningerne udregnes på et så løst grundlag, at det er umuligt på forhånd at beregne, hvor stor en løn, en finsk arbejder kan have. Arbejderne kræver, at lønningerne følger priserne, og at regeringen ikke fastsætter lønnen uden at tale med arbejdere og arbejdsgivere.

Fra maj i år blev som følge af arbejdernes krav om prisstop fastsat, at varepriserne ikke måtte stige mere end 15 pct., det medførte, at alle varer, der ikke allerede var steget 15 pct., straks blev forhøjet, således at hele prisniveauet blev højere end lønningerne; det var Kekkonens form for prisstop.

For jernbanemændenes vedkommende føres der forhandlinger om forhøjelse af pensionerne til 60 pct. af lønnen. Der var opnået enighed ved forhandling med regeringens repræsentanter, men da sagen kom for i rigsdagen, svigtede de deres tilsagn. I september skal sagen forhandles påny, og

jernbanemændene har understreget deres krav ved fremsendelse af strejkevarsel.

Under den følgende debat oplystes, at der ikke indenfor finsk fagbevægelse er sådanne uoverensstemmelser, at en konflikt kan sprænges ved frafald indenfor enkelte partigrupper eller organisationer.

ad 3.

Efter drøftelserne på sidste sekretariatsmøde har Sv. Järnvägsmannaförbund haft konference med gdr. Erik Upmark om frirejseadgangen i Norden og specielt i Sverige.

Det oplystes, at der årligt på svenske grænsestationer udfærdiges 4 à 5000 fribilletter, der ikke er forudbestilt. Det medfører foruden et stort og pressende arbejde, at togene ofte forsinkes, for at de ventende fribilletsjende kan komme med. Yderligere havde man bemærket, at der var bestemte personer og grupper af jernbanemænd, der regelmæssigt fik udstedt fribillet. Derfor havde man fra svensk side fundet det nødvendigt at indføre en nyordning.

Under debatten oplystes, at der i de respektive lande gælder forskellige frirejsebestemmelser for de enkelte kategorier, f. eks. har værkstedsarbejdere i Sverige kun frirejse i Norge, og banearbejdere kun indenlands. Det har været overvejet, hvorvidt det er muligt at finde frem til en anden regel for frirejseretten end netop ansættelsesarten, og der er i den anledning indhentet oplysninger fra andre lande, uden at det har kunnet bringe en løsning.

Der er nu fra svensk side fremsat forslag om, at der som regel kan ydes 2 fribilletter årligt, og at dette tal kan forhøjes, når særlige grunde foreligger. I tallet 2 indgår ikke transitrejser, og ej heller rejser i organisationsanliggender.

Sekretariatet fandt, at der ikke med føje kunne stilles videre krav end det, der ligger i det svenske tilbud, men der rettes fra NJU henvendelse til de nordiske landes jernbanestyrelser for at få optaget kontrakt med de respektive organisationer vedrørende udformningen af de nordiske frijseeregler.

ad 4.

Danmark: Der er i henhold til en kommissionsbetænkning givet adgang til at oprette samarbejdsudvalg ved samtlige statsvirksomheder. Ved statsbanerne er oprettet et hovedudvalg for hele jernbanestyrelsen, et distriktsudvalg for hvert af de 2 distrikter, hvorimod der ikke endnu er oprettet lokale udvalg.

I hovedudvalget er organisationerne repræsenteret ved 7, i distriktsudvalgene med 5 repræsentanter, der alle udpeges af organisationerne blandt deres tillidsmænd, administrationen har i alle udvalg et tilsvarende antal repræsentanter.

Ordningen er endnu så ny — der har kun været afholdt 2 møder — at der endnu ikke kan siges noget om udvalgenes betydning.

Sverige: Der er oprettet centraludvalg for hele etaten, distriktsudvalg for værkstederne og sektionsudvalg for de enkelte sektioner.

50 pct. af de forslag, udvalgene behandler, er rationaliseringsforslag og ikke som ventet overvejende forslag vedr. personalets velfærd etc.

Protokoller fra distrikts- og sektionsudvalgenes møder sendes til centraludvalget, jernbanestyrelsen og forbundet.

For at aktualisere samarbejdsudvalgenes arbejde afholdes der i distrikterne 2 gange årligt møder, hvor styrelsens og forbundets folk holder forelæsning om betydningen af samarbejdsudvalgenes arbejde, endvidere har man ved »rullende skolestuer« arrangeret møder med påfølgende underholdning, hvor jernbanemændene med hustruer gives forklaring på, hvad der menes med »vi-tanker«. Denne form for agitation har givet store resultater, og der er almindelig tilfredshed med det initiativ, der her er udvist fra såvel styrelsen som organisationerne.

Norge: Erfaringerne fra udvalgenes første arbejdsår går ud på, at de til at begynde med beskæftigede sig for meget med bagateller, der nærmest omfattede lokale velfærdssager. Ved et grundigt oplysningsarbejde er opnået, at forståelsen for udvalgenes betydning og store opgaver er blevet mere almen, og udvalgene har forstået, at det er driften og resultaterne deraf, der er det centrale i arbejdet.

Der er nu ca. 40 udvalg i arbejde, og selv om resultaterne ikke har været helt tilfredsstillende, så går det nu i den rigtige retning, efter at der fra organisationernes side er sat stærkt ind på at sprede kendskab til udvalgenes arbejde og opgaver, det manglede man til at begynde med.

De norske samarbejdsudvalg har hidtil behandlet 398 forslag, hvoraf de 211 var rejst af personalet. Der er alene i 1949 udbetalt over 10.000 kr. i honorarer for gode forslag, hvilket viser, at der er ved at komme gang i arbejdet. Man forbereder fra NJF afholdelsen af specielle driftsudvalgs kursus, der skal udbygge personalets forståelse af disse udvalgs arbejde.

Finland: I 1947 oprettedes en samarbejdskomitee for hvert af de to distrikter, men man har intet hovedudvalg for hele etaten. I modsætning til de øvrige nordiske lande, hvor personale og administration har lige mange repræsentanter, har man i Finland valgt at lade personalet have de færreste. Erfaringerne går ud på, at der ofte forekommer spørgsmål, hvor personalerepræsentanternes kendskab ikke rækker til. Opgaverne for disse komiteer er de samme som for tilsvarende udvalg i Skandinavien. Man er ikke nået til virkelige resultater af udvalgenes arbejder under den gældende form, hvorfor man arbejder på en omorganisation, så komiteerne bliver mere arbejdsdygtige.

ad 5.

Det vedtoges at overlade til de respektive fagbladets redaktører at drøfte mulighederne for et

nærmere samarbejde mellem fagbladene omfattende udveksling af artikler, billedstof etc., evt. at fremskaffe egnet fælles stof for alle eller nogle af bladene.

Det vedtoges at lade redaktørerne sammenkalde til møde, hvor de kan behandle spørgsmålet videre.

ad 6.

Vedrørende anbringelsen af unionens penge i de respektive lande til brug ved møder etc. vedtoges det, at kontingenterne for hvert lands organisation indbetales til en konto, der lyder på henholdsvis NJF, SJMF, FJF og DJFs navn med NJU som ejer af kontoen. Ved hver bevægelse på den pågældende konto sendes meddelelse til unionens sekretariat for ajourføring af regnskabet.

J. K. F. Jensen.

U. S. A.'s diesellokomotivbestand.

Ved udgangen af 1949 var der ca. 12 000 diesellokomotiver i drift i U. S. A., deraf ca. 11 000 på klasse I banerne, d. v. s. de store selskaber, og ca. 1 000 på de øvrige klasser. Industribanerne, der i mange tilfælde bruger svært materiel, er derimod ikke taget i betragtning i statistiken.

Ved lokomotiver forstås her lokomotivenheder, idet de fleste lokomotiver, bortset fra rangerlokomotiver består af flere enheder, der er sammenkoblet tilfældigt eller permanent.

Hovedbanernes lokomotivenheder fordeler sig således på størrelsesklasserne:

36	med	ca.	3000	hk
19	»	»	2250	»
1230	»	»	2000	»
36	»	»	1800	»
3855	»	»	1500	»
1170	»	»	1350	»
21	»	»	1200	»
4601	»	»	1000	» eller derunder

Det samlede antal beløb sig til 10 973. Og de kunne tilsammen udvikle 14,010,000 hk.

Hertil kom de mindre jernbaneselskabers 1 023 lokomotivenheder med sammenlagt 852,000 hk.

Gennemsnitsstørrelsen af de ca. 12 000 enheder var ca. 1 250 hk.

I løbet af 1949 tilkom der 2 755 lokomotivenheder. Deraf var

19	på	ca.	2250	hk
214	»	»	2000	»
1505	»	»	1500	»
8	»	»	1200	»
1009	»	»	1000	» eller derunder

Deres samlede ydeevne var ca. 3,725,000 hk. Deres gennemsnitsstørrelse var ca. 1 350 hk.



KONGRESSEN 1951.

Hovedbestyrelsen har besluttet, at foreningens ordinære kongres skal afholdes i dagene 8., 9. og 10. maj 1951 i „Folkets Hus“, Amaliegade, Aarhus.

Personalia.

Afsked pr. 30-9-1950.

Lokomotivførerne:

- A. P. F. Karm, Fredericia, efter ans. p. gr. af alder.
- N. M. Frederiksen, Nyborg, efter ans. p. gr. af alder.
- P. K. H. Østergaard, Struer, efter ans. p. gr. af alder.

Afsked pr. 31-10-1950.

Lokomotivførerne:

- L. H. Larsen, Kbhvn. Gb, efter ans. p. gr. af svagelighed.
- V. M. Thorsen, Nyborg, efter ans. p. gr. af svagelighed.
- C. J. P. Einshøj, Nyborg, efter ans. p. gr. af svagelighed.
- J. L. O. Kjempff, Aabenraa, efter ans. p. gr. af svagelighed.
- L. N. Andresen, Esbjerg, efter ans. p. gr. af svagelighed.
- A. J. Nielsen, Enghave, efter ans. p. gr. af svagelighed.
- B. Reinhardt, Esbjerg, efter ans. p. gr. af alder.
- O. P. Petersen, Esbjerg, efter ans. p. gr. af alder.
- T. J. Hesselberg, Esbjerg, efter ans. p. gr. af alder.

Afsked pr. 30-11-1950.

Lokomotivførerne:

- G. C. W. Zerahn, Sønderborg H., efter ans. p. gr. af svagelighed.
- H. C. Christensen, Kbhvn. Gb, efter ans. p. gr. af svagelighed.
- S. J. E. Sørensen, Fredericia, efter ans. p. gr. af svagelighed.
- M. F. A. Hansen, Næstved, efter ans. p. gr. af alder.
- H. Jørgensen, Struer, efter ans. p. gr. af alder.
- C. W. Jensen, Kbhvn. Gb, efter ans. p. gr. af alder.

Afsked pr. 31-12-1950.

Lokomotivførerne:

- R. M. J. Jensen, Kbhvn. Gb, efter ans. p. gr. af alder.
- C. K. Christensen, Struer, efter ans. p. gr. af alder.

Rettelser til adressefortegnelsen.

Hovedbestyrelsen.

Lokomotivfyrbøder K. V. Jensens adresse rettes til: Aabyvej 25, 1., Aabyhøj.

Lokomotivfyrbøder K. B. K. Knudsens adresse rettes til Struergaardsvej.

Lokomotivfører-Underafdelingen.

Faaborg: Repræsentantens navn og adresse rettes til: A. K. R. L. Hansen, Svendborgvej 11.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Næstved: Kassererens navn og adresse rettes til: K. L. Nielsen, Trekanten 60.

Slagelse: Formandens adresse rettes til: Møntmestergade 6.

Struer: Formandens adresse rettes til: Struergaardsvej.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-10-50. pens. lokomotivførere:

F. C. Honoré, Østergade 52, Struer.

A. P. F. Karm, Falkevej 3, Fredericia.

N. M. Frederiksen, Bredahlsvej 30, Nyborg.

F. A. Jønsson, Trekronergade 7 b, Valby.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Man tillader sig herved at meddele, at øjenlæge Inge Lis Vibek er fraflyttet Nykøbing F. og herefter ophørt med at være øjenlæge ved sygekassen.



- Behøver du at sidde og ryge sådan nøed elendig tobak?

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid kl. 10—16.
Postkonto 20 541.