

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 19 - 52. ÅRGANG

5. OKT. 1952



Indhold:

Det rød-hvide bånd	233
Nordisk nyt — Norge	234
Norsk Jernbaneforbund 60 år ..	235
Pescara-maskinen	237
Vinterens oplysningsarbejde ...	241
Arte	242
Forberedelses- og afslutningstje- neste på motorvogne	242
Fællesorganisationen DSB	243
Ferie- og Rekreationshjemmet .	243
Under DLF	243
Lokomotivpersonalets Hjelpe- fond	243
Opmærksomhed frabedes	243
Personalia	244
Nye adresser	244
Byttelejligheder	244
Har du slået en revne	244



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Det rød-hvide bånd

Så vidt os bekendt, er Danmark den eneste nation i verden, hvor damplokomotiverne fører flagets farver i skorstensbåndene. Måske en lille ting, der endog for nogle er en ubetydelighed, som slet ikke fremkalder nogen særlig følelse hos dem eller virker opmuntrende på dem, når maskinerne holder ved perron eller farer gennem det danske landskab. De samme mennesker vil muligvis finde det ret ejendommeligt, at vi tager dette emne op til behandling her i bladet. *

Men der er trods alt mange, der sætter stor pris på dette rød-hvide bånd på den ellers så sorte stålhest, og til dem hører vi. Ikke alene lokomotivmænd eller medansatte finder denne tradition med skorstensbåndet i dannebrogfarverne tiltalende, men også hos helt udenforstående har den tilhængere. Meget naturligt forøvrigt, da lokomotivet altid har haft mange beundrere indenfor alle aldersklasser og i alle samfundslag.

*

Men hvorledes er det efterhånden gået med dette smukke skorstensbånd? Ja, sandt at sige, er det fra at være en pryd ved at blive en skamlet. Et smertensbarn, som mere end noget andet har lidt under den stærke udvikling. Det er ligesom blevet klemmt inde og glemt, ihvertfald af dem, fra hvem det har krav på den største beskyttelse. Mange, som er uden indflydelse på, hvorledes båndene holdes vedlige, skuffes alt for ofte ved synet af de tilsodede skorstene og det »mørkelagte« hæderstegn, maskinerne en gang har fået tilladelse til at bære.

*

Hvornår det rød-hvide bånd blev indført kan ikke med sikkerhed fastslås. Oplysningerne herom er ret sparsomme, men ifølge Danske Statsbaners jubilæumsskrift fra 1947 mener man det skete samtidigt med statens overtagelse af de jydsk-fynske baner i 1867, vistnok på initiativ af direktør Holst.

Det var i de lange skorstenes tid, hvor der var god afstand fra skorstensbåndet og til skorstenens øverste kant, og hvor røg-aftrækskanalerne var uden klapper.

*

Tidene har skiftet, og udviklingen har krævet større maskiner, der af profil hensyn igen har medført lavere skorstene. Hertil kommer nye røgaftræk med bevægelige klapper, der under maskinens ophold i remiserne går helt ned over skorstensbåndet og derfor er dettes værste fjende, fordi røgen simpelt hen under beskyttelse af klapperne svøber sig ned over båndet og derfor meget hurtigt sodet det til. Udvaskerdagens hovedrengøring bliver derfor ret problematisk. Når pudsningen er overstået og foretaget, medens maskinen endnu er kold, og røgklapperne slået op, varer det kun en kort tid, så er skorstenen og dannebrogfarverne påny indhyldet i røg. Det sker nemlig allerede under opfyringen, og selvom maskinerne i almindelighed er nypudset på sin første tur efter udvask, er skorstenspyrdelsen det altså ikke, og det bliver selvfølgelig heller ikke bedre efter, at maskinen atter er kommet i drift og ud i den faste turnus, hvor hvilepauserne er få og korte.



Norge

»Lokomotivmands Tidende« skriver:

Den 18. september passerede norske lokomotivmænd en milepæl i deres organisations historie, thi denne dag var det 60 år siden, at lokomotivpersonalet i Drammen distrikt dannede deres fagforening. Foregangsmændene i denne sag var K. Andersen og P. Pedersen, og disse havde sammen med P. Hansen, Oluf Olsen og M. Echolt sendt en indbydelse ud forinden og forsynet med 78 underskrifter foruden deres egne. Stiftelsen af foreningen var godt funderet inden mødets afholdelse, fordi den udsendte indbydelse havde fået enstemmig tilslutning.

Med stiftelsen af »Vestbanernes Lokomotivpersonales Fagforening« var grundstenen lagt for en organisering af alt lokomotivpersonale i Norge, idet foreningen straks efter stiftelsen tog initiativet til dannelsen af en landsforening, og også her var K. Andersen den, der førte an. På et medlemsmøde d. 11. juni 1893 besluttedes at sammenkalde repræsentanter for lokomotivpersonale fra hele landet til et forberedende møde d. 6. august s. å. Resultatet blev stiftelse af »Landslokomotivpersonales Forening«, og slag i slag fulgte foreninger i flere distrikter.

Drammenserne var ikke helt tilfreds med foreningens første navn. Ordet »Fagforening« passede ligesom ikke ind i rammen, og det blev allerede i 1897 besluttet, at foreningen skulle hedde »Vestbanernes Lokomotivpersonales Forening«. Dette navn fik straks en god klang og under dette hævdede foreningen lokomotivpersonalets interesser med fynd og klem i mange år. Navnet voksede sig så fast, at det tog mange år for at få det ændret i overensstemmelse med den nye distriktsbetegnelse, som blev indført i 1913. Først i 1937 ændredes det til »Drammen Distrikt Lokomotivpersonalets Forening«. Foreningens nuværende formand er lokomotivfører Henry Arnesen.

Vi kan derfor godt se, at der er visse vanskeligheder med at løse dette spørgsmål på en hensigtsmæssig og rationel måde, men til gengæld finder vi det påkrævet, at der trods alt findes en udvej for at ændre ved den triste kendsgerning, at tiden måske nærmer sig, hvor vi må se skorstens-båndene blive fjernet fra vore lokomotiver, akkurat som tilfældet er med staferingerne. Denne skæbne fortjener de ikke. Allerede da staferingerne på maskine og tender blev afskaffet, tog man noget af det smukke fra lokomotiverne, og sparedjævelen gik et nummer for vidt i sine bestræbelser for at skaffe balance i regnskabet. Selvom man ved denne foranstaltning opnåede en aflastning af budgettet, kan det kun havde været ganske ubetydeligt i forhold til det million-foretagende, DSB er, og besparelsen står i hvert fald ikke mål med den forringelse af lokomotivernes udseende, der er blevet resultatet. Det er derfor nødvendigt der råbes et vagt i gevær, inden det er forsent, og altså inden hæderstegnet tages fra vore maskiner.

*

Gennem 85 år har denne tradition nu været holdt vedlige, og det må være muligt at bevare og holde hævd over den ved en bedre renholdelse af båndene. For ikke mange år tilbage var man jo, som bekendt, inde på at erstatte de malede bånd med emailerede, men desværre nåede kun nogle enkelte maskiner at få dette, før arbejdet hermed blev standset. Der har således hele tiden været interesse for sagen, og det er den, vi må søge at bevare hos alle, der beskæftiges ved lokomotivtjenesten.

Som nævnt er rengøringen af båndene under ophold i remisserne ikke praktisk, dermed mener vi selvfølgelig ikke, at den er helt uden betydning. Eventuelt snavs, som har sat sig fast, kan ved denne lejlighed bedre renses bort, men der må en efterpudsning til umiddelbart efter, at maskinen har forladt remisens røgaftræk og er klar til at køre for toget. For de store maskiner er denne fremgangsmåde nødvendig, for de mindre og dem med høj skorsten er den måske knapt så påkrævet.

Hvorvidt en sådan ekstra aftørring kan indordnes i arbejdsplanen for remisepersonalet ved vi ikke. Men med lidt god vilje forekommer det os, der må etableres en ordening og formentlig også en tilfredsstillende ordening.

*

En anden udvej er at lade arbejdet overgå til lokomotivfyrbøderne mod et tillæg til forberedelsestiden. En betingelse herfor må selvfølgelig være, at maskindepoterne overholder deres forpligtelser med hensyn til en grundig rensning såvel under udvask som med passende mellemrum mellem udvaskerdagene, således at der kun bliver tale om en lettere aftørring umiddelbart før afgang.

Men uanset hvorledes man vil klare problemet, bør det ske indenfor en overskuelig fremtid. De nuværende tilstande kan vi ikke være bekendt og som allerede nævnt, må det være en opgave, hvor enhver indenfor maskintjenesten medvirker for opnåelsen af et bedre resultat.

Inden afgang bør »flaget hejses« på vore lokomotiver, der på trods af udvikling, modernisering og sparebestræbelser stadig er en stolthed og en pyrd for jernbanedrift.

Norsk Jernbaneforbund fejrer 60-årsjubileum

Av redaktör Eigil Halvorsen, »Jernbanemanden«

Norsk Jernbaneforbund feirer den 20. november 1952 sitt 60-årsjubileum, idet forbundet ble stiftet i 1892. Det er det eldste jernbaneforbund i norden.

Den første jernbanen i Norge ble åpnet for trafikk den 1. september 1854. Allerede under anlegget av denne bane i 1851 fikk man det første tilløp til organisasjon. Det var ingen fagforening, men en sykekaske som ble opprettet for anleggspersonalet. Denne sykekaske har dannet grunnlaget for den videre utbygging av personalets sykekasser i de forskjellige distrikter. Ved hundreårsjubileet for sykekassen uttalte sosialministeren Aaslaug Aasland bl. a.: »Grunnlaget til det omfattende trygdesystem vi har i dag ble lagt gjennom Jernbanens sykekaske.«

Det første foreningslivet blant personalet fikk man først i 1860-åra. Jernbanefolkene er glade i sang og musikk. Det sies at det kommer av klangen og tonene fra skinnene. I 1866 ble Jernbanens sangforening stiftet. Innen denne forenings midte dannet det seg en kjerne som mente, at man burde stifte en forening som også kunne ta opp til drøfting de dagsaktuelle saker og problemer, som personalet hadde i sitt daglige arbeid. Tanken om å starte en slik forening grep om seg og den 20. november 1869 ble Jernbanens forening stiftet. Men det var ingen fagforening. Allikevel kom denne forening til å spille en stor rolle ved stiftelsen av Norsk Jernbaneforbund i 1892. Vi kan si, at Jernbanens forening var forløperen til en fagorganisasjon for jernbanepersonalet.

I Norge ble den første fagforening stiftet i 1872. Det var Sentralforeningen for Boktrykkere. Blant jernbanefunksjonærene ble den første fagforening stiftet 6. oktober 1887, og det var verkstedfolkene i Drammen som her gikk foran. En rekke foreninger ble startet blant personalet i 1880-åra, men det var kun foreningen i Drammen som var en ren fagforening.

Den første avis for jernbanefunksjonærene, »Jernbaneavisen«, så dagens lys i 1887. I denne avisa ble det i 1888 slått til lyd for opprettelsen av en landsforening av jernbanefunksjonærer og i 1889 skrev den daværende redaktør en programartikkel for det påtenkte landsforbund. Han trakk i denne artikkelen opp organisasjonsmessige linjer som først ble gjennomført i 1920-åra. Fra den interessante artikkel siterer vi følgende:

•Landsforeningens oppgave bør være å ta seg av de underordnede funksjonærs tarv på en virksom full måte. Den bør ikke innskrenke seg til kun å drøfte og diskutere og dermed la saken i bero. Sådant fører ikke til noe. Landsforeningen bør være en *aktiv* forening, som både *vil* noe og *gjør* noe. Landsforeningen bør være en munn, hvorigenno de underordnede direkte forhandler med de styrende om sine tarv. Som forgreninger

av landsforeningen bør igjen de forskjellige distrikters foreninger være. Hvert distrikt bør opprette sin forening på et program, som svarer til den eventuelle landsforenings. Det er vistnok nå allerede sådanne foreninger i de fleste distrikter, men delvis ligger disse lokale foreninger i dødvanne, kun et par av dem griper tingene an på den rette måte og *utretter* noe. Det bør være forbi med den mening at disse foreninger kun skal være »nytte og hygge«. Med dette program *utretter* man lite eller intet. Overalt i verden organiserer de underordnede i enhver stilling seg i foreninger. Dette har vist seg å være en nødvendighet, da de underordnede alene ved å opptre i enighet og med bestemthet kan forsvare sine rettigheter like overfor de maktavendes overgrep. Jernbanefunksjonærene bør følge dette eksempel. Oppfordringene hertil er mange og sterke. Man ser så å si daglig, at de styrende innen etaten benytter sin myndighet på en måte som ikke alltid er til de underordnede gagn. Disse har hittil funnet seg i alle overgrep tålmodige som lam. I all hemmelighet har vistnok en og annen knyttet nevene og knurret, men offentlig er misnöyen sjelden eller aldri kommet til orde. Det har manglet *sammenhold*, og som følge herav også *mot*. Nå bør imidlertid denne passivitets og tålmodighetens tid være forbi. Man bør ikke uten videre finne seg i overgrepp, men bør si sin mening. Man bør öve kritikk over de styrendes handlinger. Og man bør fremsette sin krav greit og bestemt. Med dette formål bør landsforeningen med tilhørende distriktsforeninger organiseres. Når de underordnede funksjonærer opptrer på denne måte — fast sammensluttet og tilkjennegir, at *de* også har *sin* mening om sakene —, så skulle det undre oss om ikke de styrende så seg nödt til å ta hensyn til sådanne uttalelser.◀

Denne artikkelen skapte etter datidens forhold stor uro og redaktören fikk avskjed i løpet av et år.

Spørsmålet om å stifte et landsomfattende forbund var nå kommet nærmere sin virkelighet.

Jernbanens forening nedsatte i mai måned 1892 en komite, som fikk i oppdrag å utstede innbydelse til stiftelse av forbundet, utarbeide forslag til lover m. v. Den 9. oktober s. å. sendte komitéen »innbydelse til dannelsen av De norske jernbaneforeningers forbund«. Det heter bl. a. om forbundets formål i innbydelsen: »Å samle de forskjellige jernbaneforeninger i Norge under ett, således at de samtidig med å ha sin fulle frihet og sitt eget selvstendige styre, trer fram som et ledd i en stor organisasjon med den styrke, som en sådan gir — om det mål håper de fleste å enes —«

Det konstituerende möte til stiftelse av forbundet ble holdt den 20. november og som forbundets først formann ble valgt stasjonsmester P. J. Peter-

sen. Medlemstallet ved stiftelsen var 1252, fordelt i 11 foreninger. Forbundets medlemstall og antall foreninger fordeler seg slik gjennom 60 år (sett i 20-årsperioder):

År	Antall foreninger:	Antall medlemmer:
1892	11	1252
1912	42	3700
1932	63	7161
1951	105	21452

Gjennom de 60 år som er gått har forbundet arbeidet med utallig mange og store saker. Vi nevner lønnsaker for fast ansatt og ekstrapersonale, pensjonssaker, feriepørsmål, ukentlig hviledag, overtidsarbeid, arbeidstidsbestemmelser, uniformssaker, frifrakt og fribillets spørsmål, 8-timersdagen, diet-saker, boligsaken osv. Det har ikke vært et eneste spørsmål oppe av noen betydning for jernbane-funksjonærene som ikke forbundet har hatt under behandling.

Anerkjennelse av forhandlingsretten fikk en først i 1933, da Stortinget vedtok loven om for-handlingsrett. I tidligere år hadde man måttet gjøre henvendelser »i all ærbødighet« når man skulle fremme saker for personalet.

Fra 1. juli 1920 fikk personalet representasjons-rett i Hovedstyret for Norges Statsbaner. Denne representasjonsretten ble i 1947 utvidet til 2 re-presentanter. Representasjonsrett i distriktskolle-giene og Statsbanenes Personal- og Pensjonsnemnd (hvor ansettelsene finner sted) fikk man henholds-vis fra 1936 og 1938.

Norsk Jernbaneforbund var det første statstje-nestemannsforbund som gikk inn i Landsorganisa-sjonen. Beslutningen om dette ble fattet på for-bundets landsmøte i 1918 og innmeldingen i Lands-organisasjonen fant sted fra 1919. Fra samme år er forbundet også tilsluttet ITF. Likeledes er forbun-det tilsluttet Nordiske Jernbanemenns Union.

Fra stiftelsen i 1892 til 1924 holdt forbundet landsmøter hvert år. Fra 1924 til 1947 hadde man 2-årige landsmøteperioder og siden 1947 har man hatt 3-årige landsmøteperioder. På landsmøtet 1947 besluttet man å opprette en representantskap som er den høyeste myndighet mellom landsmøtene.

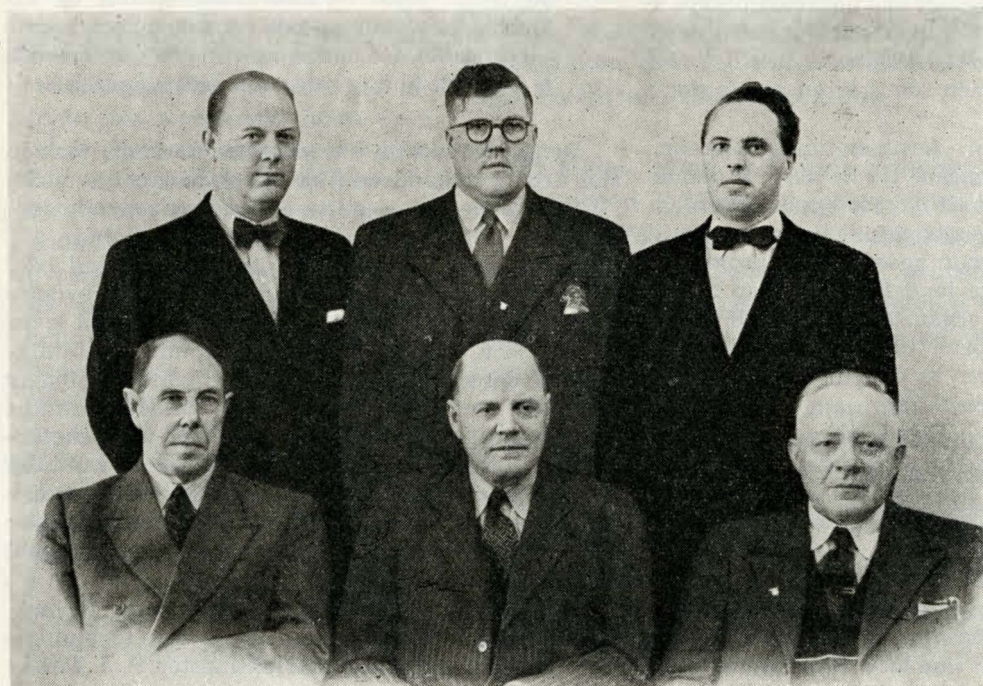
Som jeg har nevnt innledningsvis i denne artik-kel, så den første avis for jernbanefunksjonærer dagens lys i 1887. »Jernbaneavisen« ble av forbun-det brukt som meddelelsesorgan helt til 1910. På landsmøtet dette år ble det besluttet, at forbundet skulle gi ut sitt eget organ, og det første nummer av »Jernbanemanden« kom ut 11. januar 1911. »Jernbanemanden« utkommer hver 14. dag og trykkes i et opplag på sirka 25.000 eksemplarer.

I Jernbaneforbundet er det en rekke sosiale in-stitusjoner. Hjelpfondet ble opprettet i 1914. Fra 1916 til 1951 er det til syke medlemmer utbetalt vel kr. 735.000. Begravelseskassen tråtte i virksom-het fra 1931 og i løpet av 20 år er det til medlem-mers etterlatte utbetalt over 1,3 mill. kroner.

Ved starten av forbundet ble også spørsmålet tatt opp om å stifte en brannkasse for funksjonæ-rene. På landsmøtet i 1893 ble det besluttet at en slik kasse skulle stiftes, men først fra 1. august 1895 kom kassen i virksomhet. Den ble admini-strert av forbundet helt fram til 1911, da kassen fikk sitt eget styre, men man hadde en viss form for samarbeid helt fram til 1921. Nå er brannkassen utskilt som egen juridisk person. Den er i dag et millionforetakende.

Fra 1892 og fram til 1940, da krigen kom til Norge, arbeidet Jernbaneforbundet seg sikkert framover. Under de 5 lange og mørke krigens år lå alt organisasjonsarbeid nede. Det illegale for-bundstyre var imidlertid i virksomhet og holdt kontakten med tillitsmennene og medlemmene ut-over i landet. Fra 8. mai 1945 tok en så fatt på å bygge ut de tapte skanser. Etter 5 års stillstand i

(Fortsattes side 241)



Norsk Jernbanefor-bunds tillidsmænd i hovedledelsen ved 60 års jubilæet. 1. række fra venstre: Hoved-kasserer Sigurd Roun-ge, forbundets for-mand Marius Trana og næstformand Olaf Bjerke. 2. række fra venstre: Sekretær Emil Edvardsen, redaktør og sekretær Egil Hal-vorsen og sekretær Eilif Moe.

Pescara-maskinen

Af C. E. Andersen.

Af gammel vane plejer man at inddele varmekraftmaskinerne i fire grupper, nemlig dampmaskinerne og dampturbinerne med tilhørende kedelanlæg, samt forbrændingsstempelmaskinerne og forbrændingsturbinerne, eller gasturbinerne, som de sidste kaldes på fremmede sprog, hvor ordet gas betyder luft. Kort sagt, man grupperer varmekraftmaskinerne efter, hvorvidt drivstoffet ophedes indirekte eller direkte, og efter om ekspansionen sker i maskiner med frem- og tilbagegående eller roterende dele.

En sådan inddeling er tiltalende ud fra en skematisk betragtning. — Men naturen er som regel mere kompliceret, end man plejer at forestille sig; og mange af menneskefantasiens fostre er også meget mere indviklede end vanetankerne. Dette gælder ikke mindst for de moderne varmekraftmaskiners vedkommende. Der eksisterer i virkeligheden talrige mellemformer mellem ovennævnte. Desuden findes der en mængde komplekse former. Endelig er der en række helt afvigende former. Desuden er der udtænkt eller kan tænkes talløse andre former end dem, der allerede er blevet til virkelighed og er indgået i vanebevidstheden som værende på den ene side selvfølgelige og på den anden side de eneste mulige.

Det vil føre alt for vidt her at komme ind på almindelige betragtninger over varmekraftmaskinernes brogede flok og deres indbyrdes familieforhold, samt deres udvikling til de specielle former. Vi vil blot rette opmærksomheden mod en enkelt af dem, mod en, der endnu ikke har fået megen udbredelse, men som synes at have en stor fremtid for sig, og som i hvert fald er højst interessant.

Det er Pescara-maskinen. — Denne har været nævnt i DLT's spalter ved flere lejligheder. Og i DLT for 5. sept. i år, side 216 = teknisk side 60, vistes et billede af det første

og til dato eneste Pescara-lokomotiv, som blev færdigt i slutningen af 1951 eller begyndelsen af 1952. — Det skal straks beklages, at det ikke er muligt her at angive den nøjagtige dato for prøvekørslen, idet denne dag måske en gang vil blive regnet for at være en af de vigtigste mærkedage i jernbanernes historie.

Før vi interesserer os for Pescara-lokomotivet, må vi interessere os for selve Pescara-kraftmaskinerne. — Pescaras maskine i egentligste forstand er imidlertid kun en del af en kraftmaskine. Den må nærmest sidestilles med en kedel, der leverer luft under tryk til en turbine eller for den sags skyld også en stempelmaskine. Ordet Pescara-maskine kan endda betegne flere arter maskiner af ret forskellig konstruktion og fungerende væsensforskelligt, samt tjene vidt forskellige formål, idet de ikke alene er dele af kraftmaskiner, men også kompressorer m. m. — Pescara-kompressorerne går endda forud for Pescara-kraftmaskinerne i tid og teknisk udvikling, skønt en kompressor ellers gerne består af en kraftmaskine + en luftpumpe.

Pescara-kompressoren er en udviklingsform af Junkers-kompressoren. For så vidt er Pescara-kompressoren ingen nyskabning. Men først de nytilkomne træk har muliggjort dens praktiske gennembrud og skabt grundlag for Pescara-luftgeneratoren og Pescara-kraftmaskinen. -- Ved en flygtig betragtning er Pescara-kompressorens lighed med Junkers-kompressoren og visse dampdrevne luftpumper meget stor.

Junkers-kompressoren præsenteredes for offentligheden i 1912, da professor Junkers, den senere velkendte flyvemaskinekonstruktør, holdt et foredrag om den i Schiffbau-technische Gesellschaft.

Den består i sin enkleste udførelse af en cylinder med et stempel som en eksplosionsmotor og en som regel væsentlig større cylinder med tilhørende stempel som en kompressor.

De to cylindre og stempler er co-aksiale; og stemplerne er direkte forbundet med hinanden med en stang, eller simpelthen ved en forlængelse af motorstempellet. Særlig enkel er konstruktionen, når motorstempellet og stangen og kompressorstempellet har samme diameter. Den enkle mekaniske forbindelse mellem ekspansionsrummet og kompressorrummet tjener til overføring af energien, så gasekspllosionen fremkalder en friskluftkompression. Den komprimerede luft strømmer efter at have fået et vist tryk gennem en ventil til en trykluftbeholder, hvorfra den kan ledes videre til forbrugsstederne, når det ønskes. Der bliver dog en vis mængde luft tilbage i kompressionscylinderen. Denne luftmasse udnyttes til at drive stemplerne tilbage mod udgangsstillingen efter, at eksplosionsgassen i motorcylinderen er sluppet bort gennem udblæsningsventilerne, og cylinderen er blevet skyllet med friskluft, eventuelt lidt trykluft fra trykluftbeholderen. Restluften i kompressorcylinderen indebærer energi nok til at komprimere luften i motorcylinderen, endda til et tryk, der kan være større end trykket i kompressorcylinderen, fordi stemplerne er ulige store. — Ved den efterfølgende eksplosion i motorcylinderen føres trykluftenergien tilbage til kompressorcylinderen, og nu i forøget mål.

Junkers-kompressorerne og forøvrigt også Pescara-kompressorerne er som regel udført med en meget lang eksplosionscylinder, som har indblæsningsåbninger i siderne i den ene ende og udblæsningsåbninger i siderne i den anden ende. Der er to stempler, som bevæger sig modløbende, i samme fase, styret af en synkroniseringsmekanisme. Hvert af motorstemplerne er forbundet med sit kompressorstempel, idet der er to kompressorcylindre. Ved denne udformning opnås en gensidig afbalancering af de frem- og tilbagegående stempler, der begrænser ekspansionsrummets to ender.

Pescara-kompressoren udvikledes i årene efter 1922 af den spanske ingeniør Pescara, der oprindeligt var bedst kendt som helikopterkonstruktør.

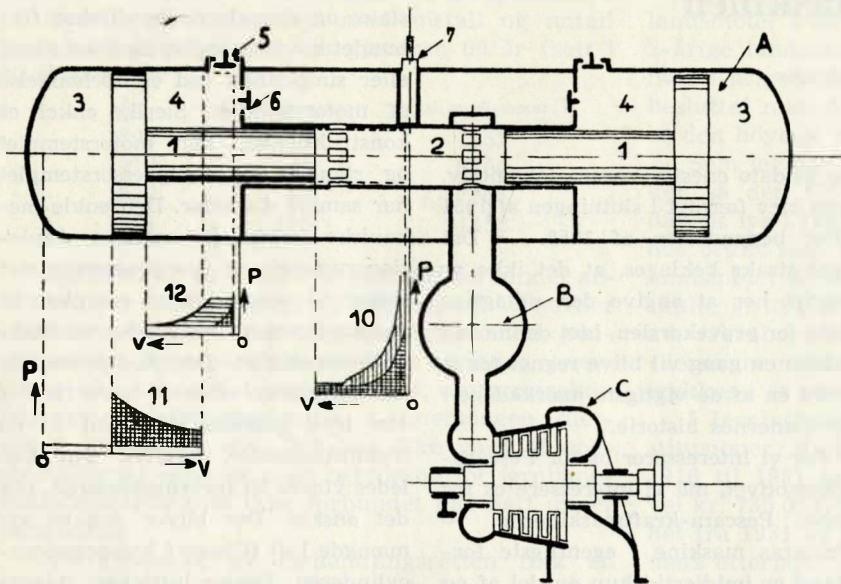


Fig. 1. Pescara-kraftmaskinen består principielt af en motorcylinder med modløbende stempler, som hver er forbundet med et kompressorstempel, løbende i en kompressorcylinder med dobbelt funktion. Der er både en lukket kompressorcylinder, som indeholder luft, der virker som stødpude og driver stemplerne tilbage, og en åben kompressorcylinder, som pumper luft til et rum omkring motorcylinderen. Herfra går trykluftten til selve motorcylinderen, dels til brug som forbrændingsluft, dels til brug som skylleluft, der passerer motorcylinderen uden at miste sin tryk-volume-energi. Både disse trykluftmængder og selve forbrændingsprodukterne, der ikke får lejlighed til at fuldføre ekspansionen i motorcylinderen, strømmer til en trykluftbeholder. Herfra forsynes en stempelmaskine, eller oftere, en turbine med arbejdsluft.

Hans interesser drejede sig først om at udvikle en pneumatisk kraftoverføring til helikopterbærepjellen i stedet for den ømfindtlige mekaniske transmission. Derfor måtte han bruge kompressorer, og specielt kompressorer og motorer med ringe vægt. Det er uklart, hvorvidt han kendte Junkers-kompressoren. I hvert fald konstruerede han en kompressor, der lignede den, men som var forbedret på et principielt punkt. Derefter blev kompressoren et mål i sig selv.

Pescaras kompressor-konstruktion er karakteristisk i forhold til Junkers-kompressoren ved, at kompressorstemplerne bevæger sig i lukkede cylindre, rummende luft i en passende mængde og med et passende initialtryk. Ved eksplosionen af gasblandingen i motorcylinderen overføres energien til de indelukkede luftmasser, der fungerer som energiakkumulatorer, og forøvrigt også som stødpuder, der standser stemplerne i yderstillingen. Den i den indesluttede trykluftmasses opmagasi-

nerede energi bruges til at drive stemplerne tilbage og til at komprimere forbrændingsluften i motorcylinderen, ligesom i Junkers-kompressoren. Pumpevirkningen opnås imidlertid på anden måde. Kompressorstemplet er som regel udført som to co-aksiale stempler forskudt noget i aksial retning i forhold til hinanden, og løbende i hver sin cylinder, dels den omtalte energiakkumulerings-stødpudecylinder og dels den egentlige kompressorcylinder eller pumpecylinder. Nogle konstruktioner er udformet sådan, at kompressorstemplet komprimerer og pumper, når det bevæger sig udad, samtidig med, at luften i det lukkede rum komprimeres og får tilført energi. I andre konstruktioner udføres kompressions- og pumpearbejdet under den indadgående bevægelse. Stødpude-energiakkumulerings-rummet må da være udformet med større dimensioner, eller også må den indesluttede luftmasse være under højt tryk. Thi den skal overtage hele eksplosionsenergien og bagefter afgive

energi både til at drive stemplerne tilbage og komprimere forbrændingsluften og til at komprimere og bortpumpe luften i kompressorcylinderen.

Denne forskel fra Junkers-kompressoren i henseende til konstruktion og virkemåde kunne måske synes at være en kuriositet. Den repræsenterer en komplikation og kunne for så vidt synes at være en ulempe. Men den indebærer en stor teoretisk og praktisk fordel. Den medfører nemlig, at man kan ændre motorens og kompressorens effektive slaglængde og dermed størrelsen og arbejdskapaciteten, tilmed uden at effektiviteten svækkes.

Hvis der i Junkers-kompressoren indtræder en særlig voldsom eksplosion, presses kompressorstemplerne nærmere mod cylinderbunden. Den tilbagegående bevægelse skal derfor være længere; og der skal komprimeres en større mængde luft i motorcylinderen, hvis eksplosionerne stadig skal være kraftige. Men lufttrykket i kompressionscylinderen er jo begrænset til det normale arbejdstryk, omend måske lidt mere, hvis ventilerne lukkes lidt før, stemplet når bunden. Restluftmængden i cylinderen er imidlertid særlig lille, når stempelbevægelsen har været lang. Derfor er energiindholdet særlig lille. Det er højst uheldigt, fordi der netop i dette tilfælde er behov for særlig megen energi til at komprimere luften i motorcylinderen til næste eksplosion. — Det er dog muligt at overvinde disse vanskeligheder. Men man kommer ikke uden om at måtte køre med konstant stempelvelængder. Kort sagt, ydeevnen er konstant ved konstant pumpetryk.

Når der i Pescara-kompressoren indtræffer en særlig kraftig eksplosion, bliver stempelbevægelsen lang, og luftmassen i den lukkede kompressorcylinder sammenpresses til særlig ringe volumen. Men luftmængden bliver ikke mindre af den grund. Trykket bliver særlig højt. Og energiakkumulationen bliver særlig stor. Der bliver derfor energi nok til at drive stemplerne hele vejen tilbage igen, skønt der derved må komprimeres særlig store forbrændingsluftmængder, eventuelt endda

til ekstra højt tryk. Dette bevirker, at motoren kan reguleres lettere. Og det bliver ligefrem muligt at forøge motorens effektive slaglængde, cylinderrumfang og arbejdsydelse. Ved at ændre luftmængden i den lukkede kompressorcylander kan man også regulere motorkompressionen, pumpe trykket m. m.

Pescaras første kompressor blev færdig i Paris i 1925. Den havde imidlertid mange børnesygdomme og blev ikke nogen kommerciel succes. Nogle år senere flyttede han tilbage til Spanien og arbejdede her videre med udviklingen af kompressoren. — Medens den første type arbejdede som en benzinmotor, arbejdede de senere som dieselmotorer. Starten fremkaldtes ved hjælp af trykluft, senere ved et mekanisk fjedersystem.

I 1930-erne blev Pescara-kompressorerne gennemarbejdet grundigt i detalillerne, ikke blot ved, at man lavede og prøvede dem, men nu også ved systematiske thermodynamiske beregninger og undersøgelser. Herefter udviste de langt bedre egenskaber. Og kapitalstærke franske industriforetagender begyndte at interessere sig alvorligt for dem. Ved krigsudbrudet var der konstrueret et aneligt antal.

Pescara havde imidlertid fundet på at videreudvikle kompressoren til en kraftmaskine, der var højst genial. — Man kan forøvrigt undres over, at denne ikke er opfundet længe før; i det mindste af Junkers. Men det var nu en gang ikke sket.

Pescara-kompressoren og tillige Junkers-kompressoren kan naturligvis betragtes som en del af en kraftmaskine, idet den frembringer trykluft, der kan udnyttes i en maskine, som omdanner trykluftenergien til mekanisk energi, det være sig f. eks. en turbine, en stempelmaskine, et løfteapparat, en pumpe o. s. v. Tryklften fra kompressorerne bruges endda i de allerfleste tilfælde til at drive luftkraftmaskiner, f. eks. til murbrækkere, brolæggermaskiner, vibratorer m. m. — Men principielt har man da en forbrændingsmotor + en kompressor + en luftmotor, hvilket er både kompliceret og energiforødende, hvorfor komplekset kun kan konkurrere med andre kraftma-

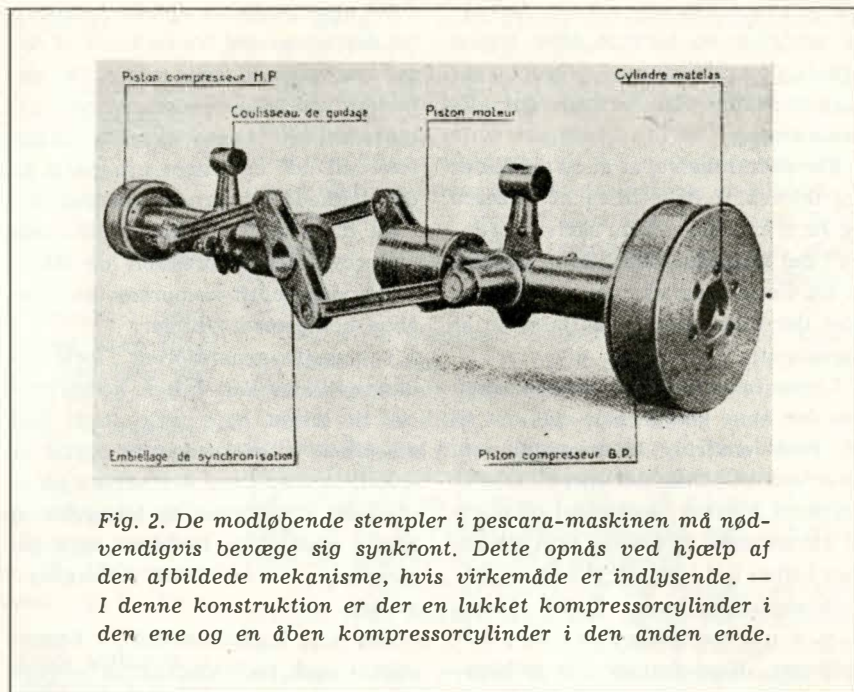


Fig. 2. De modløbende stempler i pescara-maskinen må nødvendigvis bevæge sig synkront. Dette opnås ved hjælp af den afbildede mekanisme, hvis virkemåde er indlysende. — I denne konstruktion er der en lukket kompressorcylander i den ene og en åben kompressorcylander i den anden ende.

skiner under specielle omstændigheder og til specielle anvendelser, særlig hvor brændstoføkonomien ikke betyder noget.

Pescara udviklede kompressoren til en trykluftgenerator, hvor hele luftmængden passerer motorcylander, hvorved den bliver ophedet stærkt af forskellige grunde og forurennet i nogen grad med forbrændingsprodukter. Den forlader imidlertid forbrændingscylander, enten

efter en forbrændingsproces eller blot efter simpel gennemstrømning, med betydeligt tryk og med langt større trykvolumen-energi end luften fra kompressoren. Derefter kan den bruges til at drive egentlige kraftmaskiner, det være sig turbiner, stempelmaskiner m. m.

Vi vil i det følgende kalde dette apparat Pescara-luftgeneratoren, til forskel fra Pescara-luftkompressoren, og tillige til forskel fra den kom-

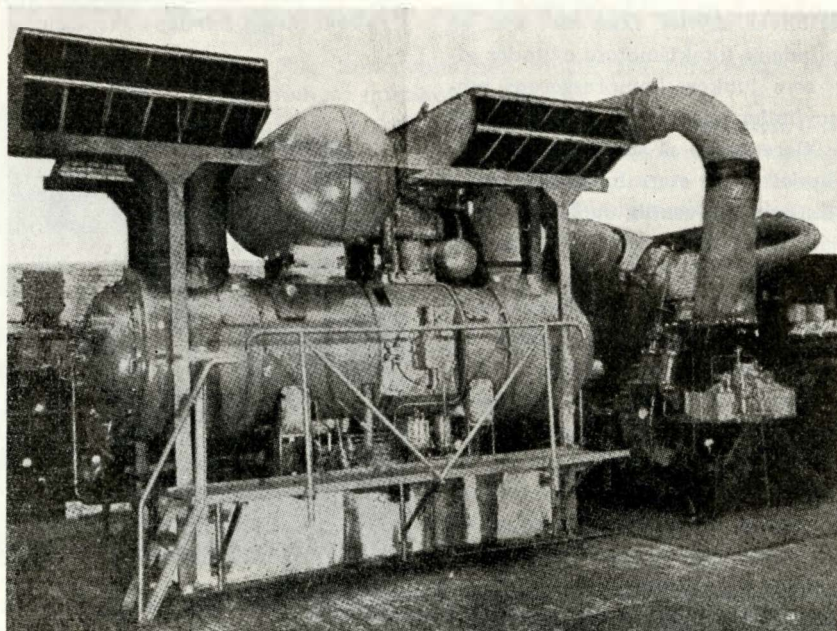


Fig. 3. Det første Pescara-lokomotivs generator og turbine i stationær prøveopstilling.

plette Pescara-kraftmaskine, der også omfatter en turbine eller anden egentlig kraftmaskine. — Ordet Pescara-maskinen kan betegne det alt-sammen.

For at fremhæve, at disse maskiner nu ikke blot fremstilles af Pescara og hans medarbejdere, skrives ordene i det følgende med lille p, ligesom ordet dieselmotor skrives med lille d, idet der ikke længere er tale om et egenavn.

I pescarageneratoren presses luften fra den åbne kompressor-cylinder til et rum omkring motorcylinderen, hvor der til stadighed opretholdes et konstant lufttryk, som regel på nogle få atmosfærer. Fra dette rum strømmer luften ind i motorcylinderen, når indblæsningshullerne hertil åbnes, d. v. s. når stemplerne er nær yderstillingen. Kort forinden er udblæsningshullerne blevet afdækket ved stempelbevægelsen, så forbrændingsprodukterne lige kan begynde at presse sig ud. Forbrændingsluften har i pescaramaskinen, i modsætning til junkers-maskinen, ikke nær afsluttet sin potentielle ekspansion, når den slipper ud, men har stadig et betydeligt tryk, på nogle atmosfærer. Når både udblæsnings- og indblæsningshullerne er åbne, drives de resterende forbrændingsluftmasser ud af friskluften fra trykluftbeholderen omkring motorcylinderen, idet den har et lille overtryk. Motorcylinderen bliver skyllet, ikke blot som en almindelig totaktsmotors cylinder eller som junkers-kompressorens motorcylinder, men af luftmængder, der har flere gange så stort volumen som cylinderen. De store luftmasser køler cylinderen indvendig og bliver selv i nogen grad opvarmet, d. v. s. får tilført energi, som her kan nyttiggøres grundet på den senere følgende ekspansion. Når stemplerne lukker for ventilhullerne, er motorcylinderen fyldt med frisk luft under betydeligt tryk, ganske som, om cylinderen var blevet forsynet med frisk luft fra en meget kraftigt virkende supercharger. Derpå komprimeres luftmassen ved stempelbevægelsen i kraft af en del af den energi, der er opmagasineret i den lukkede kompressor-cylinder. Luften i motorcylinderen bliver da meget stærkt komprimeret.

I det mest passende øjeblik indsprøjtes der brændstof fra en kreds af dyser i cylindervæggens midte. Det antændes ved kompressionsvarmen, der indledes ved næste eksplosionsfase, hvorved der overføres ny energi til den lukkede kompressor-cylinder, der i sin tur kan afgive energi til næste motorcylinderkompression og tillige til atmosfæreluft-kompressoren i den åbne kompressor-cylinder.

I pescara-generatorens forbrændingscylinder kan luften komprimeres til meget høje tryk, fordi hele maskinen er overordentlig robust og enkel, og især fordi den savner plejstænger, krumtappe og lejer, der er særlig ømtålelige. Det høje tryk begunstiger umiddelbart virkningsgraden.

Det høje kompressionstryk begunstiger også forbrændingsforholdene. Dels antændes gasblandingen mere sikkert i det rette øjeblik; dels sker forbrændingen hurtigere og bliver mere fuldstændig. — Som følge heraf bliver det muligt at bruge brændstoffer af dårlig kvalitet, f. eks. lette brændselolier, der er væsentlig billigere end dieselolier. — Desuden bliver virkningsgraden høj, når forbrændingen er komplet.

Da stemplerne ikke er forbundet med krumtapaksler og derfor ikke behøver at bevæge sig med bestemte relative fasehastigheder, kan de accelereres meget hurtigt, og bliver altid accelereret meget hurtigt i eksplosions-

fasen. Den hurtige forbrænding og ekspansion af gasmassen og tillige den ufuldstændige ekspansion, hvorom nedenfor, bevirker, at varmetabet til stemplerne og cylindervæggene bliver små, hvilket medfører, at virkningsgraden bliver yderligere forhøjet.

Skylleluften, der i pescara-generatoren tilføres motorcylinderen i langt større mængde end almindelige motorers cylindre, køler stemplerne og cylindrene indefra. Samtidig bliver den selv ophedet. Og denne varmeenergi bliver nyttiggjort, af grunde, der senere skal omtales.

Den egentlige cylinderkøling, som foregår udefra, kan eventuelt fremkaldes ved hjælp af trykluft i beholderen uden om motorcylinderen, hvorved man også opnår at nyttiggøre denne kølevarme.

Normalt bruger man dog vandkøling. Men man kan da nøjes med at bortføre mindre varme via køleanlægget end i andre motorer, således at varmetabet ikke bliver nær så stort. Desuden behøver køleradiatorerne ikke at være ret store og tunge.

I pescara-generatorens motorcylinder får forbrændingsgasserne ikke lejlighed til at udvide sig helt, således som i en almindelig motorcylinder. Dimensionerne kan derfor gøres mindre. Varmetabene bliver følgelig reduceret også af denne grund. (Fortsættes).

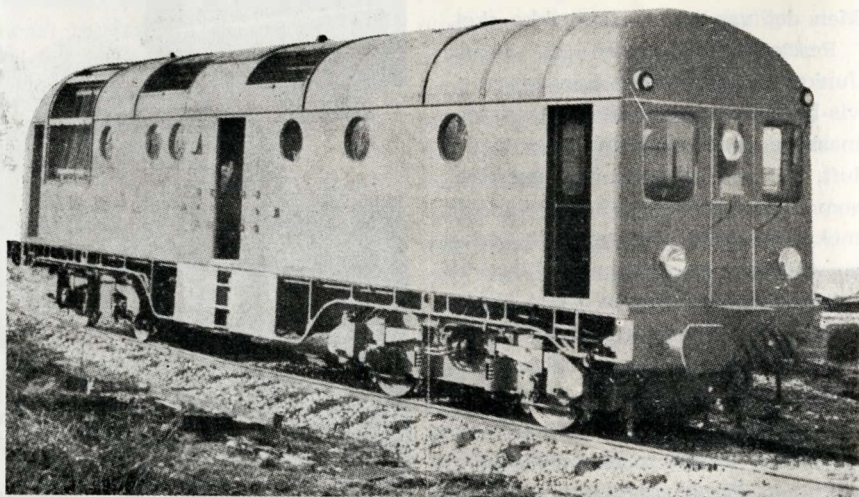


Fig. 4. Pescara-lokomotivet, der er bygget af Renault-automobilfabrikkerne til de franske nationalbaner. Det vejer 54 t, udvikler 1000—1100 hk ved hjulperiferien og har tandhjulsvækslingsforhold mellem turbinen og drivakslerne for en maksimalhastighed af 125 km pr. time.

Norsk Jernbaneforbund 60 år

(Fortsat fra side 236)

foreningsarbeidet var det nødvendig å sette kref-
tene inn for å reorganisere forbundet. Reorganisa-
sjonen er forlengst ferdig. Forbundet er utbygd og
styrket. Grupper, som tidligere stod utenom orga-
nisasjonen, er i løpet av de sidste 7 år kommet inn
i rekkene. I jubileumsåret er Norges Stasjonsme-
sterforbund (stasjonsforstanderne) tilsluttet Norsk
Jernbaneforbund.

Fra å være en liten, svak organisasjon i 1892,
er Norsk Jernbaneforbund i dag vokset fram til å
bli en sterk organisasjon. Forbundets inntekter var
for året 1893 kr. 122,30. Ved utgangen av året 1951
var inntektene sirka 1,4 mill. kroner. Forbundets
formue pr. 31. desember 1951 utgjør sirka 5,7 mill.
kroner.

Ved 60-årsjubileet har forbundet følgende til-
litsmenn: M. Trana, formann, O. Bjerke, nestfor-
mann, S. Rounge, hovedkasserer, E. Halvorsen,
sekretær og redaktør, E. Edvardsen og E. Moe,
sekretærer.

Jubileet skal feires med storstilet festmøte i
Universitetets Aula i Oslo. Her vil, foruten N. J. F.s
formann M. Trana, som holder festtalen, samferd-
selsminister Jakob Petersen, L. O.s formann Kon-
rad Nordahl, generaldirektør H. E. Stokke og ge-
neralrekretær O. Becu fra I. T. F. holde hilsings-
taler. Kringkastingsorkesteret og en rekke kjente
norske kunstnere vil medvirke under festmøtet.

Første halvdel av møtets program vil bli kring-
kastet.

Følgende utenlandske organisasjoner er inn-
budt:

I. T. F., N. J. U., Dansk Jernbaneforbund, Dansk
Lokomotivmands Forening, Svenska Järnvägsmän-
naförbundet, Finsk Jernbaneforbund, Finsk Loko-
motivmannsforbund, Kontorpersonalets nordiske
sammenslutning, Belgisk Jernbaneforbund, Hol-
landsk Jernbaneforbund, Sveitsisk Jernbanefor-
bund.

I anledning jubileet utgir Norsk Jernbanefor-
bund sin 60-årshistorie. Det blir en bok på sirka
350 sider under redaksjon av redaktør Hans
Amundsen.

Forbundets fagblad »Jernbanemanden« kom-
mer med et 16-sidig festnummer i anledning jubi-
leet.

Vinterens opplysningsarbejde

Nu da efteråret har holdt sit indtog, er tiden
inde til at tage fat på opplysningsarbejdet. Det nylig
afsluttede tillidsmandskursus på foreningens Ferie-
og Rekreationshjem ved Kalundborg, skulle nu give
sig udslag i, at tredive dybt interesserede tillids-
mænd som målbevidste gesandter for opplysnings-
arbejdet, går i gang med at delagtiggøre og uddybe
deres viden for kammeraterne i de respektive af-
delinger, til højnelse kulturelt, som økonomisk af
såvel den enkelte som hele organisationen.

Lad det være sagt med det samme, at al den
hjælp og støtte man har behov for at få arbejdet

sat i gang, vil man kunne få ved henvendelse til
landsoplysningsudvalget. Her er intet problem.

Nu ved tærsklen til vinteren gives der, især for
de store byers vedkommende, fra alle sider masser
af billige tilbud om deltagelse i opplysningsarbejdet.
Men der findes desværre alt for mange mennesker,
hvis indstilling over for samfundslivet er fuldstæn-
dig indhyllet i et slør af passivitet. De lever livet
isoleret i deres daglige slendrian, arbejde, mad,
sofa og seng. Kort og godt, de forsumper åndeligt
og kulturelt.

Der er et gammelt kinesisk ordsprog, der siger:
»at lære er som at ro mod strømmen. Hvis man
ikke kæmper sig fremad, driver man tilbage«.

Har du før hørt til dem, der sagde: »lad de an-
dre om det, jeg gider ikke«; så tag dette kloge ord-
sprog til dig, gør det til dit, og du vil opdage, at var
det vel svært at komme i gang, så vil du til gen-
gæld få et tilfredsstillende resultat som udbytte,
men det kræver både vilje og energi.

AOF's Københavnsafdeling har indledet et sam-
arbejde med Borups Højskole, og da vor organisa-
tion er tilsluttet AOF, vil man kunne deltage i disse
arrangementer, hvoraf vi skal fremdrage nogle en-
kelte, idet vi henviser til det udsendte program, der
kan fås i alle telefonkiosker, på Højskolen, Frede-
riksholms Kanal 24, og på AOF's kontor, Nørre Sø-
gade 27 A.

Af vinterens program skal fremhæves: Panel-
Discussions, der er ny og moderne form for under-
visning. Den bygger på en vekselvirkning, et sam-
spil mellem foredragsholderen og deltagerne.

Af emnerne skal nævnes: Før man gifter sig —
og bagefter (landsretssagfører fru Edel Saunte og
overpræsident Carl Greve Moltke). Spændingen
Øst—Vest (dr. phil. Sven Henningsen).

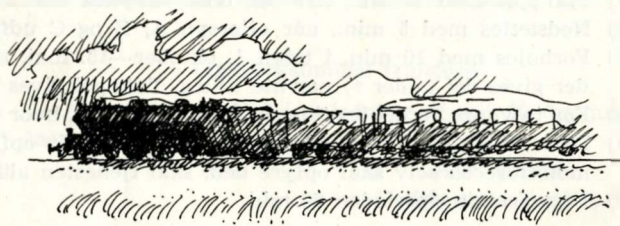
Videre byder programmet på 20 filmsaftener,
delt i 5 serier med 4 filmsaftener i hver serie. Der
vises en række berømte danske og udenlandske
film, og filmkritikeren Bjørn Rasmussen vil ind-
lede hver aften med et kort foredrag om de enkelte
film.

Fire koncerter med musik fra forskellige stil-
perioder i musikens historie.

Udover dette finder der undervisning sted i så-
vel sprog, som de almindelige elementære fag reg-
ning, skrivning, dansk o. s. v. Emner som filosofi,
psykologi, økonomi, porcelænsmaling, tegning
m. m. findes også på programmet.

Tilbage er der nu kun at udtale håbet om, at
vore medlemmer overalt i landet vil vise deres in-
teresse for det opplysningsarbejde, der bliver arran-
geret i afdelingerne. Deltag aktivt og du vil se, at
livet bliver rigere, til gavn for dig selv, din fami-
lie og din organisation.

Landsoplysningsudvalget.



ARTE

I oktober arrangeres der for medlemmer af »Arte« følgende film med indledende foredrag af filmkritikeren Bjørn Rasmussen:

Tirsdag den 14. oktober kl. 20,15: »The Kid«.

Tirsdag den 21. oktober kl. 20,15: »Spøgelset flytter med«.

Tirsdag den 28. oktober kl. 20,15: »Den elskede Fjende«.

Tirsdag den 4. november kl. 20,15: »Masser af Whisky«.

Filmene forevises i »Borups Højskole«, Frederiksholms Kanal 24. Adgangskort à 4,00 kr., der gælder til alle 4 film.

Søndag den 19. oktober kl. 10,00 og kl. 13,00 samt søndag den 26. oktober *kun* kl. 10,00 i »Nora Bio« vises farvefilmen »Tværs gennem Afrika« af Jørgen Bitsch. Billetpriis 75 øre.

Onsdag den 22. oktober kl. 20,00 i Odd-Fellow Palæets mindre sal spiller pianisten Claus Bahnsen et program omfattende Chopin, Beethoven, Schumann og Schubert. Billetpriis 3, 2 og 1 kr.

I hele oktober kan medlemmerne komme i Allé Scenen, *undtagen den 22. og 28. oktober*, og se lystspillet »Tror du, jeg spørger«. Billetpriis: 7,00, 3,25, 3,00, 2,75 og 1,50 kr.

Billetter til Det kgl. Teater kan bestilles hver onsdag fra kl. 9,00—12,00 for hele den kommende uge (førstkommende søndag til næstfølgende lørdag — begge dage incl. — Til den nye scene, også hver onsdag formiddag. Billetter til Statsradiofonien bestilles hver mandag kl. 9,00—12,00 til søndagskoncerterne og tirsdagskoncerterne i næstfølgende uge. Billetpriis henholdsvis 70 øre og 1,50 kr.

Motorlokomotiver eller motorvogne litra	A	B	C	A+B+C i forbindelse med hinanden	D	E	D+E	Tillæg for vogne med olief. varmeked. for eft. min	
	min.	min.	min.	min.	min.	min.	min.	min.	min.
MX	20	30	25 ¹⁾	65	10 ²⁾	30	40 ²⁾		
MV	15	20	15	50	10 ²⁾	20	30 ²⁾		
MB og MS	20	—	—	—	—	15	—		
MK/FK	25 ⁴⁾	15	30 ¹⁾	60	15 ²⁾	20	35 ²⁾	15 ⁶⁾	5
MO og MP	20	20	25 ¹⁾	55	10 ²⁾	20	30 ²⁾	15 ⁶⁾	5
MR	15	20	15	50	10 ²⁾	20	30 ²⁾		
MQ	20 ³⁾	20	15	50	10 ²⁾	20	30 ²⁾		
ML	20 ⁴⁾	15	15	50 ⁴⁾	10 ²⁾	20	30 ²⁾		
MA, MC ⁵⁾ , ME og MF ⁵⁾	15 ⁴⁾	10	10	35 ⁴⁾	10	15	25		
MM	20 ⁷⁾	—	—	—	—	20	—		

1) Nedsættes med 10 min., når eftersyn A, B og C udføres i forbindelse med hinanden.

2) Forhøjes med 5 min., når der ikke benyttes mekanisk pumpeanlæg.

3) Nedsættes med 5 min., når eftersyn A, B og C udføres i forbindelse med hinanden

4) Forhøjes med 10 min. i tiden 1. oktober—15. maj, når vognen ikke kommer i lukket remise, dog ikke, når der gives det under 6) nævnte tillæg. Tillægget gives kun for een vogn.

5) For to vogne fordobles tiderne undtagen for A, hvor tiden forhøjes til 25 min.

6) Dette tillæg gives kun, når lokomotivføreren selv opfylder kedlen. Når varmekedlen skal benyttes og lokomotivføreren selv skal opfyre den, skal tjenesten altid påbegyndes senest 35 min. før togafgang.

7) I opvarmningsperioden 60 min.

For alle bestillingerne gælder det, at de er bindende, og billetterne bestilles gennem »Arte«s kontor, Frederiksborggade 20, Byen 8383.

Til de lokomotivmænd, såvel aktive som pensionerede — enten fra provinsen eller København — der ønsker at blive medlem, skal det gentages, at medlemskab koster 2 kr. årligt pro persona; endnu kan enkelte blive medlemmer ved henvendelse til lokofører J. Asmussen, Scandiagade 78, København SV.

Forberedelses- og afslutningstjeneste på motorvogne

De nye Mo-vogne, som fremstilles til Danske Statsbaner, er forsynet med varmekedel, hvilket endvidere også er tilfældet for motorvognsaggregatet MK-FK, og dette har naturligt rejst spørgsmålet om at få tillagt forberedelses- og afslutningstjenesten for sådanne vogne mere tjenestetid, idet arbejdet på disse ikke kunne afvikles indenfor de hidtil gældende tider. Som følge heraf henvendte foreningen sig angående spørgsmålet til Generaldirektoratet, og på grundlag af indhentede oplysninger foreslog man et tillæg på 20 minutter til de omhandlede tjenester.

Resultatet blev, at der opnåedes et tillæg til forberedelsestjenesten på 15 minutter og et til afslutningstjenesten på 5 minutter i forbindelse med motorvogne med varmekedel og gældende, når lokomotivføreren selv opfylder kedlen.

Iøvrigt som fremgående af vedstående skema, som vil blive optaget som rettelsesblad til ordreserie P.

Foreningen rejste i forbindelse med dette spørgsmål krav om at få tillagt en generel spadseretid på 15 minutter i de tilfælde, hvor der kan være tale om at aflevere henholdsvis overtage motorvogne udenfor maskintjenstens sporområde. Herpå har man endnu ikke modtaget nogen endelig afgørelse fra Generaldirektoratet.

Fællesorganisationen DSB

Endnu en af jernbaneorganisationerne indenfor Statsbanerne har afholdt delegeretmøde. I et to dages møde har tillidsmænd fra hele landet indenfor Fællesorganisationen DSB været samlet til drøftelse af foreliggende problemer og behandling af ledelsens arbejde i de sidste 3 år. Man har indenfor denne store organisation en 3-årige periode mellem delegeretmøderne i lighed med de fleste hovedorganisationer.

Efter en indledende koncert af Centralværkstedernes orkester i København, »Animato«, åbnede formanden, Hj. Jensen, mødet og mindedes de siden sidste møde afdøde medlemmer. I sin beretning redegjorde han bl. a. for overenskomstforhandlingerne i 1950 og 1952, hvorunder så gode resultater var opnået, at de måtte betegnes som tilfredsstillende. I perioden var det lykkedes at få 517 medlemmer fast ansatte, men iøvrigt havde der været nogen uligevægt i Statsbanernes personalepolitik, som bl. a. havde medført masseafskedigelser på et tidspunkt og genansættelser på et andet. Det var formandens opfattelse, at meget af det arbejde, Statsbanerne henlagde til privatindustrien, udmærket kunne laves af Statsbanernes egne værksteder, hvor det uden tvivl kunne udføres bedre og til den samme pris. I sin beretning kritiserede Hj. Jensen den langsomme behandling af tilskadekomstsager, hvorover gentagne klager var fremsendt til Generaldirektoratet.

Delegeretmødet sluttede med vedtagelsen af 2 resolutioner, hvori hovedorganisationerne og De samvirkende Fagforbund takkes for de opnåede resultater, og Centralorganisation I opfordres til snarest at tilendebringe forhandlingerne om den forbedrede ferie. Man beklager, at det ikke lykkedes at gennemføre en hårdt tiltrængt forbedring af sygelønsordningen. Med bitre følelser konstaterede mødet, at det også i den nu afsluttede rigsdagssamling lykkedes de borgerlige partier på rigsdagen at forhindre en hårdt tiltrængt forbedring af arbejderbeskyttelseslovgivningen i at blive vedtaget, og man gav sluttelig sin tilslutning til socialdemokratiet.

Til formand og kasserer genvalgte Hj. Jensen enstemmigt, og til næstformand og sekretær genvalgte henholdsvis Peter Jørgensen, Aarhus, og Gorm Petersen, København.

Ferie- og Rekreatiøns hjemmet

Ferie- og Rekreatiøns hjemmets sæson 1952 er nu afsluttet og alt er pakket ned for den kommende vinter.

Antallet af besøgende har i år været præget af det uforholdsmæssige dårlige sommervejr, som ikke mindst i juni måned afholdt mange fra at rejse ud i deres sommerferie. Men til trods herfor kan sæsonen betegnes som tilfredsstillende. Hjemmet har i år været besøgt af godt og vel 700 personer, og der har ialt været 5568 pensionsdage, hvoraf de 1166 har været børn. Iøvrigt fordeler dagene sig med 3914 til medlemmer og deres familier, 574 til andre tjenestemænd og 1080 til personer, som ikke er ansat ved Statsbanerne.

Der har ialt været bevilget 8 rekreatiønsophold til svagelige medlemmer eller disses hustruer. Herudover har der været bevilget et 10 dages ophold til 10 Aarhus-drenge med ledsagende lærerpar.

Der har ikke i år været foretaget ombygninger eller reparationer af større karakter, kun den nødvendige vedligeholdelse er bragt til udførelse. I anledning af hjemmets 30 års fødselsdag er monogrammet i bygningens frontspids, der hidtil har været sortmalet, blevet forgyldt. Der har været ført forhandlinger med Raklev kommune og Holbæk amts vejvæsen om istandssættelse af vejen, der fører fra hovedvejen ned til feriehemmet. Efter nogle uoverensstemmelser med enkelte af de øvrige lodsejere er sagen nu afgjort af amtet, som har truffet beslutning om, hvorledes vejen skal gøres i stand, og hvorledes udgifterne hertil skal fordeles mellem de interesserede parter.

Vi har igen i år modtaget en del gaver fra medlemmerne. Således har pensioneret lokomotivfører Kjær Knudsen, Nyborg, og pens. lokomotivfører J. Hviid, Nyborg, hver skænket nogle bogsamlinger, og pens. lokomotivfører C. Høier har fremstillet og skænket nogle bronze-askebægre samt et skrivebordssæt. Til feriehemmets kontante gavekonto har vi modtaget et beløb fra følgende: lokomotivførerne C. F. Olsen, Kh. Gb., P. A. M. Jacobsen, Kh. Gb., G. A. Rasmussen, Kh. Gb., C. Clemmensen, Ab., J. A. Kjeldsen, Ar., Robert Hansen, Gedser, W. P. Andersen, Kh. Gb., M. J. K. Nielsen, Sbd., H. A. Andersen, Rd., E. Lissau Andersen, Gedser, J. R. T. Nielsen, Kh. Gb., J. C. M. Johansen, Kh. Gb., Axel Hansen, Ar., samt lokomotivfyrbøder C. A. Kludt, Sdb.



Lokomotivpersonalets Hjælpefond

Uddeling af understøttelse.

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50—100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af lokomotivmænds enker.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer kan fås på foreningens kontor, de må senest den 30. november være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom midt i december.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 50 års jubilæum frabedes venligst.

Axel Hansen,
Lokf. mdt., Aarhus.



Forfremmelser pr. 1-10-52.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- K. B. Jensen, Næstved, i Næstved.
- E. Mortensen, Viborg, i Padborg.
- B. J. Christensen, Helsingør, i Korsør.
- H. E. Larsen, Slagelse, i Nykøbing F.
- F. J. A. Olsen, Herning, i Padborg.
- K. M. Nørgaard, Struer, i Nykøbing F.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-10-52.

Lokomotivførerne:

- P. E. E. Larsen, Helsingør, til København Gb.
- P. J. J. Busk, Nykøbing F., til København Gb.
- H. R. L. Jørgensen, København Gb., til Helsingør.
- V. H. Rasmussen, Nykøbing F., til Gedser.
- S. A. Kjærgaard, Padborg, til København Gb.
- R. A. Payne-Jensen, Padborg, til Aarhus H.
- J. E. M. Søgaaard, Fredericia, til Aarhus H.
- O. R. Jelsing, Korsør, til Nyborg H.
- E. O. S. Pedersen, Korsør, til Nyborg H.
- E. Crone Larsen, Fredericia, til Nyborg H.
- H. C. Hansen (Gisleiv), Fredericia, til Odense.
- W. F. Sørensen, Tinglev, til Korsør (med ophør af funktion som depotforstander).

Lokomotivfyrbøderne:

- B. N. Sørensen, Gedser, til Esbjerg.
- N. J. Andersen (Borg), Korsør, til Aarhus H.
- H. V. Jensen, København Gb., til Aarhus H.
- E. Elley, Gedser, til Aarhus H.
- T. Schartau, Nyborg H., til Aarhus H.
- K. E. Jørgensen, Nyborg H., til Odense S.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-10-52.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- N. K. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H.
- B. H. Faurholt, Aarhus H., i Nyborg H.
- H. J. Wodka, København Gb., i København Gb.
- J. C. Jensen, Esbjerg, i Esbjerg.
- T. A. Sørensen, Aarhus H., i Nyborg H.
- K. R. Christensen, København Gb., i København Gb.
- T. H. Nielsen, Aarhus H., i København Gb.
- E. B. Olsen, Struer, i København Gb.
- H. Christensen, Aarhus H., i Gedser.
- H. C. Dam, Aarhus H., i Gedser.
- F. D. Hansen, Kalundborg, i Kalundborg.
- B. K. Christensen, Korsør, i Korsør.
- J. Voltzmann, Gedser, i Gedser.
- K. Nielsen, Korsør, i Korsør.
- S. I. Abrahamsen, Kalundborg, i Kalundborg.
- S. A. Nielsen (Østerill), Kalundborg, i Kalundborg.
- V. D. Bach, Aalborg, i Aalborg.
- S. H. Nielsen, Nyborg H., i Nyborg H.

Afsked.

Lokomotivførerne:

- C. T. Andersen, Struer, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-52).

- E. N. C. Jørgensen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-52).
- C. J. Stigborg, Helgoland, afskediget på grund af svagelighed med pension (30-9-52).

Dødsfald blandt pensionister.

- pens. lokomotivfører P. S. Antonsen, Vesterbrogade 34, Viborg, død i september 1952.
- pens. lokomotivfører N. C. Nielsen, »Nana«, Svanedams-gade, Nyborg, død i september 1952.
- pens. lokomotivfører A. Storm, Bredahls-gade 19, Nyborg, død i september 1952.

NYE ADRESSER

Hovedbestyrelsen.

- Lokomotivfyrbøder W. A. Jensens adresse rettes til: C. F. Jessensvej 13, 1. th.

Lokomotivfører-underafdeling.

- Varde: Formandens navn og adresse rettes til: R. F. Petersen, Abildvej 5, 1.
- Hillerød: Formandens navn og adresse rettes til: S. A. Botling, Skovgærdet 25, 1.

Lokomotivfyrbøder-afdeling.

- Nyborg: Kassererens navn og adresse rettes til: H. Rasmussen, Vognmandsvej 30, 1.

Lokomotivfyrbøder-underafdeling.

- Haderslev: Formandens adresse rettes til: Bispegade 5, 1.

Byttelejligheder

God, stor 3 værelses lejlighed (kakkellovnsfyret) i Horsens, pris 500 kr. årlig, ønskes byttet med tilsvarende eller 2½ værelses i Aarhus.

Konstruktør O. Krog,
2. Distrikt, Banetjenesten, Aarhus.

Aarhus—København.

Haves i Aarhus: 2 vær., alle moderne bekvemmeligheder.

Ønskes i København: Tilsvarende 2 vær.

Oversignalmontør L. Mikkelsen,
Skovvangsvej 173, 2., Aarhus.

Korsør — København.

Stor 3 værelses lejlighed med døgnbrænder og tilhørende dejlig stor have i Korsør ønskes byttet med 2—2½-3 værelses lejlighed i København, helst Brønshøj eller Vanløse. Gerne centralvarme, dog ingen betingelse.

Henvendelse telefon Godthåb 5093 ulla mellem kl. 18—19.

Har du slået en revne

i din w.c.-kumme eller vaskekumme, ville det være rart, om der var tegnet en sanitetsforsikring, som dækker den slags skader. Præmien er kun 2,00 kr. pr. halvår pr. kumme. Lad vor stedlige tillidsmand ordne sagen.

Den gensidige Forsikringsforening for
Tjenestemænd ved Statsbanerne.