

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 20

20. OKTOBER 1952

52. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

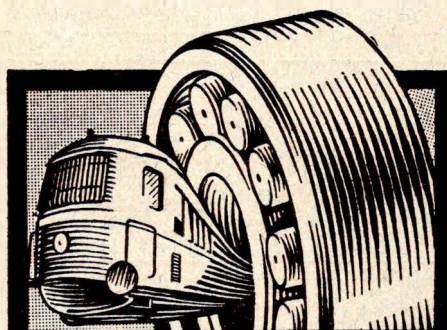
Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K • C.768

FILIALER:

SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

NYROP



Naar det kommer an paa

DRIFTSSIKKERHED

anvendes **SKF**-Lejer

KEMISK VANDBLØDGØRING FOR LOKOMOTIVER
OG STATIONÆRE DAMPANLÆG

HOLGER ANDREASEN

Hambrosgade 6, København V.

Enerepræsentanter for:

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LIMITED

Alkali Division og ALFLOC Water Treatment Service





BOSCH

DIESELUDSTYR OG AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

A/s FRICHS, AARHUS

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

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Niensens Maskinfabrik



Odense Pilsner

den mest velsmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE



Krone Smergellærred



A/s Kulimporten Dania

★
Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/s

RANDERS

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/s »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13

BOGTRYK

Tlf. Byen 1502
København K

NORMAL- TRYKKERIET

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB



C. OLESEN

AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN

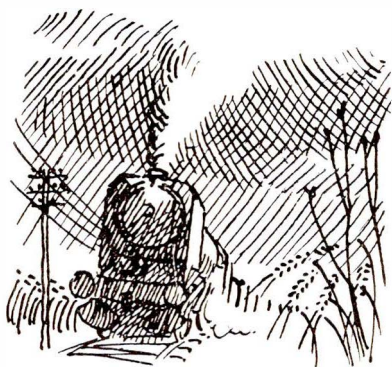
Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 20 - 52. ÅRGANG
20. OKT. 1952



Indhold:

Tjenestemændenes ferie	245
Nordisk nyt — Sverige	246
Centralorganisation I og ferie- problemet	247
Transportudstilling	248
Pescara-maskinen	249
6-akslede General Motors loko- motiver	251
Fra Landsoplysningsudvalgets ar- bejdsmark	253
»Arte«	255
Eventyr-rejse	255
Togkatastrofe i England	255
Under DLF	256
Nye adresser	256
Personalia	256
Medlemslisten	256
Byttelejlighed	256
Fagorganisationernes håndbog ..	256
»Olsen og Jensen«	256



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Tjenestemændenes ferie

Inden daværende finansminister H. P. Hansen i 1937 forlod ministerposten, holdt han sit løfte til tjenestemændene om ned-sættelse af en kommission til at udarbejde en ny og bedre ferie-ordning for samtlige statens tjenestemænd. Men det var næppe hans mening, at denne såkaldte ferie-kommission skulle have en så lang levetid, som tilfældet er blevet, uden at der i det lange tidsrum fremkom væsentlige ændringsforslag til reg-lerne. Lige siden den 8. juli nævnte år har kommissionen be-stået, og den har ganske naturligt udskiftet sine medlemmer, der dels på grund af alder, dels overflytning til andre stillinger, ikke mere har kunnet virke med det særlige kommissionsarbejde.

Efter overenskomstforhandlingernes afslutning i indeværende år for privatindustriens arbejdere, er der endelig blevet an-ledning til realitetsforhandlinger om tjenestemændenes ferie. En naturlig følge af, at arbejderne denne gang fik gennemtruffet 3 ugers ferie for alle og med virkning fra 1. april 1953. Indenfor tjenestemandskredse er der selvfølgelig almindelig glæde over denne udvikling, og der er samtidig opstået en spændt forvent-ning over, hvilket resultat kommissionen nu vil komme til.

I sidste nummer af Dansk Jernbane Forbunds organ »Jern-banetidende« fremsætter redaktøren i sin ledende artikel nogle betragtninger over Centralorganisation I's stilling til feriepro-blemet. Artiklen, som vi bringer andetsteds her i bladet, slutter med de synspunkter, Centralorganisation I's styrelse har frem-sat, nemlig: »Jo ældre, jo længere ferie«.

Dette standpunkt fra centralorganisationens side kan i det store og hele tiltrædes af Dansk Lokomotivmands Forening, der lige siden 1914 har argumenteret for en forlængelse af ferien i forbindelse med ancienniteten og levealderen. Men det var jo på en tid, hvor et andragende om en forøgelse af den årlige frihed ikke mødte sympati eller forståelse hos administrationen, og for-eningens daværende formand, Chr. Christensen, modtog da også et afslag på sin skrivelse af 14. januar 1914 om et tillæg på yder-ligere 7 årlige permissionsdage. Først efter loven af 1919, der gav tjenestemændene adgang til en årlig ferie, var der mulig-hed for at bygge en ferieordning op for de forskellige katego-rier, og i tiden derefter har der været ført ikke så få forhand-linger organisationerne imellem og mellem organisationerne og administrationen.

Således drøftede Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg i 1920 gennem længere tid et af Generaldirektoratet stillet forslag til ferieregler, som imidlertid langt fra svarede til de forventnin-ger, man fra organisationernes side havde stillet til det, admini-strationen ville byde tjenestemændene i forbindelse med den første egentlige tjenestemandsløve. Man havde nemlig ventet, som Rich. Lillie udtalte som formand for fællesudvalget, at der ville blive fastsat et minimum på 2 ugers ferie i stedet for 1 uge, og at alle tjenestemænd efter 15 års tjeneste i etaten ville kunne opnå 3 ugers årlig ferie. Endvidere fandt man det rimeligt, at alle ansatte ved det fyldte 50. år opnåede 4 ugers ferie.

Disse generelle regler, der var efter samme retningslinier



Sverige.

Den første internationale buslinie i Sverige mellem Malmö—Hälsingborg—Göteborg—Svinesund—Oslo åbnedes for trafik den 15. august. Ruten trafikeres i fællesskab af SJ, NSB og AB Liniebus. Koncessionen for ruten gælder til september 1953, men i indeværende år bliver den kun trafikeret til september måneds udgang af SJ med en dobbelt tur Malmö—Oslo og tre dobbelte ture Göteborg—Malmö, af NSB 3 dobbelte ture Oslo—Göteborg og af AB Liniebus 2 dobbelte ture Hälsingborg—Oslo hver uge.

For SJ's vedkommende tilsluttes ruten de europæiske jernbaners fællesorganisation »Europabus« og for AB Liniebus' vedkommende til dette foretagendes buslinier på kontinentet.

Hele strækningen er 647 km, og køreplanstiden er 15 timer. Ophold gøres i Hälsingborg, Ängelholm, Halmstad, Falkenberg, Varberg, Kungsbacka, Göteborg, Uddevalla, Strömstad, Svinesund, Sarpsborg og Moss. Ruten er forbeholdt internationale rejsende, men på de af SJ trafikerede ture får også rejsende i selve Sverige adgang til at rejse med, dog ikke på strækningen Varberg—Kungsbacka.

De SJ busser, som anvendes på denne rute, er af den mest moderne type, nemlig Scania Vabis, model B 63 med dieselmotor. De har brændselstanke, der rummer 225 liter brændselolie beregnet for en vejstrækning på 100 svenske mil. Karosseriet er svensk bygget med lyd- og varmeisolering i væg, tag og gulv. Stolene, der kan lægges tilbage, er forsynet med indstillelig fodstøtte og iøvrigt er vognene udstyret med radio med 6 højttalere, køleskab til opbevaring af smørrebrød og læskedrikke, lysrørsbelysning og rummelige bagegerum. På hver tur medfølger bus-stewardesser. Savel SJ som AB Liniebus har søgt koncession på visse andre langlinier i landet. Disse ansøgninger er dog ikke blevet bevilget, idet man afventer en betænkning angående turistbustrafikken.

(SJ nytt.)

som dem, man hele tiden havde lagt for dagen indenfor DLF, kunne desværre heller ikke dengang gennemføres, men siden hen har reglerne gennemgået forskellige ændringer, og den 1. april 1924 fik en del lønklasser anerkendt 3 ugers ferie efter første tjenstedag i lønklassen og andre efter et bestemt åremål.

Når nu ferieproblemet atter er til behandling og der er udsigt til et resultat fra den 15-årige gamle kommission, er det derfor naturligt, at tjenstemandsorganisationerne søger at følge den linie op, som allerede for 38 år siden var retningsgivende for de samme organisationer. Det er rigtigt, som det er fremsat fra anden side, at centralorganisationens repræsentanter i ferieudvalget må generhverve den feriemæssige stilling, medlemmerne havde i forhold til arbejderne i privatindustrien, før løsarbejderne ved statens virksomheder overhalede de særlige bestemmelser om 3 ugers ferie efter et bestemt antal leveår. Men på tilsvarende måde må de samme repræsentanter værne om det fortrin, den del af medlemmerne har haft, som nu igennem en årække har været tildelt 3 ugers ferie eller 1 uge mere end det normale. Således at forstå, at såfremt en generel ordning med en ensartet behandling af samtlige tjenstemænd ikke kan gennemføres, skal de, der på nuværende tidspunkt ligger foran, ikke stagnere af den grund. Nivelleringsproblemet har tidligere været aktuelt, men bør ikke blive det i forbindelse med ferien.

Selv om den længste ferie i dag i nogen grad tildeles efter lønningsklasse, kan der være argumenter at fremføre for en forlænget ferie for særlige kategorier. Omend betegnelsen »tjenstemand« er en fællesbenævnelse, er der trods alt en del, som er underkastet særlige tjenstlige forhold, der kan betinge en anden behandling i ferieloven. En behandling, som forøvrigt ikke er ubekendt her i landet eller i andre lande.

Vi tænker naturligvis i første omgang på dem, der må dele den almindelige frihed mellem hjem og tjenstested ved f. eks. at skulle tage ophold på fremmede maskindepoter eller stationer. Hertil hører eksempelvis hele det kørende personale ved Danske Statsbaner, og der findes tilsvarende forhold for tjenstemænd ved andre etater. Uden dermed at forringe andres stilling eller på nogen måde at gå nogle for nær, må enhver trods alt kunne erkende, at »det farende folk«s tjenstlige vilkår er af en sådan karakter, at der bør ydes kompensation, fordi en stor procentdel af dets fritid tildeles udenfor hjemmet. Lignende argumenter kan formentlig fremføres også for andre kategorier.

Efter vor opfattelse må der tages hensyn til alle, og målet må være det størst mulige resultat. Men for at opnå den ensartede behandling af samtlige tjenstemænd, må man til gengæld ikke overse det urimelige i, at eventuelt nogle tjenstemænd slet ingen forbedring har fået, når udvalgets betænkning foreligger. Kan det bedste ikke gennemføres, må der stræbes efter det næstbedste, når slutresultatet bliver en længere ferie til alle.

Men vi sætter vor lid til Centralorganisation I's repræsentanter i ferieudvalget, og som vi allerede har givet udtryk for, imødeser vi gerne et resultat, hvorefter statens tjenstemænd opnår 3 ugers ferie fra den første antagelsesdag og yderligere en forlænget ferie efter en bestemt alder.

Centralorganisation I og ferieproblemet

Fra Jernbanetidende

Der er såmænd ikke noget at sige til, om en eller anden dagbladsjournalist kan være uheldig, hvis han vil forsøge at udrede trådene i statstjenestemændenes ferieproblem; det kan også ske for dem, der har problemet nærmere ind på livet, f. eks. de tjenestemænd, der er kommet til, siden feriesagen blev rejst og i 1937 henvist til behandling i det ualmindeligt sejlivede ferieudvalg. Og det er ikke så helt få, der i de mere end 15 år, der er gået siden ferieudvalgets officielle nedsættelse, er gået og kommet indenfor statstjenesten, og de kender kun feriesagens enkeltheder fra beretningerne.

Hvorfor, ved vi ikke, men et par dagblade følte sig for nogle dage siden foranlediget til at spinde en ende om feriesagen og faldt da for fristelsen til at kappe den ende af, der danner begyndelsen, og derfor blev finalen på presseudredningen også derefter. I dagspressen blev sagen fremstillet således, at der fra CO I's side blot blev lagt an på at få 2 ugers ferierne udvidet til tre uger og dermed basta: om det var meningen, ved vi ikke — men virkningen var i hvert fald den, at de af CO I's medlemmer, der nu har 3 ugers ferie, fik den opfattelse, at de var ladet ude af betragtning, dem skulle C. O. I ingen sympati have for.

Lad os se lidt på oprindelsen: Midt i trediverne — bl. a. foranlediget ved gennemførelsen af loven om ferie — fremsattes fra statstjenestemændenes side krav om revision af feriebestemmelserne, idet den nye lov havde reduceret værdien af tjenestemændenes feriebestemmelser i forhold til de regler, der ved loven af 1938 var gennemført for arbejdere udenfor tjenestemændenes kreds. Ganske naturligt satte udvalgets tjenestemandrepræsentanter i ferieudvalgets første arbejdsperiode hårdt ind på at få den laveste ferielængde på 2 uger forlænget til tre, og det var også den eneste, udvalget kunne enes om, tilmed med en væsentlig begrænsning. Fra året 1944, 7 år efter udvalgets nedsættelse, blev gennemført en bestemmelse om, at ferien for dette år forlængedes fra 2 til 3 uger vel at mærke kun for tjenestemænd, der havde været fast ansat i 18 år og som tillige var fyldt 42 år. Senere udtalte lønningskommissionen af 1943, at den var af den opfattelse, at de forhold, der var bestemmende for ordningen af 1944 (og senere »forlængede« gyl-dighed for 1945) fortsat var tilstede, og at den intermistiske ordning derfor burde gælde fortsat, blot blev minimumsalderen nedsat til 39 år som følge af ansættelsesalderens sænkning til 21 år.

Dermed var ferieudvalget langt fra færdig, tilbage var en del detailspørgsmål, hvis behandling krævede indhentelsen af nogle oplysninger, det ville tage nogen tid at fremskaffe. Da der var gået hved tre år efter denne meddelelse, fik CO I med megen møje udvalget sat i gang påny. I mellem-tiden var bl. a. sket det, at statsbanerne for løst ansat personale havde indført feriebestemmelser, som var væsentlig bedre end dem, der var gældende for det faste personale, hvis stilling så-

ledes igen var forringet i forhold til det, den havde været før. Følgen var, at der igen måtte sættes særligt ind på at indhente det tabte terræn, før der blev taget fat på at gennemføre udvidelse på andre fronter. Da der endelig var udsigt til, at dette »hul« kunne blive lukket, mødtes udvalget af finansministerens afgjorte nej til at stille de fornødne penge til rådighed, og så var man lige langt.

Som en detalje i forligsmandsforslaget i foråret 1952 indgik som bekendt også bestemmelsen om forhøjelsen af den overenskomstmæssige feriegodtgørelse, der var ensbetydende med en ferieforlængelse på 50 pct. for alle overenskomstlønnede arbejdere. Derved var påny opstået en lækage i vore bestemmelser, som måtte søges stoppet. Det blev forsøgt ved tjenestemandorganisationernes forhandlinger med finansministeren i foråret 1952, da man prøvede at få koblet ferieforlængelsen fra 2 til 3 uger sammen med det lønkrav, der for de lavere lønnedes vedkommende var begrundet i den overenskomstmæssige forhøjelse af arbejdernes grundløn; i virkeligheden hørte de to spørgsmål sammen og burde derfor have været løst under eet: men den opfattelse havde finansministeren ikke. Det ferierende ferieudvalg blev påny kaldt sammen og fik nu til første opgave at tage stilling til den situation, der var opstået ved forlængelsen af arbejdernes 2 ugers-ferie til 3 uger, og som helt naturligt først og fremmest måtte siges at have interesse for dem, der i lønningsmæssig henseende kan sidestilles med de arbejdere i privatindustrien, der havde fået ferieforlængelsen gennemført.

Det var CO I's opfattelse, at skulle der opstilles krav under henvisning til den overenskomstmæssige ferieforlængelse, kunne det kun ske for deres vedkommende, der i lønnings- og feriehenseende var sidestillet med arbejderne. Men dermed var der ikke sat bom for, at andre berettigede ønsker om en modernisering — og man kan med rette supplere det med en regulering — af de hidtidige på mange punkter forældede feriebestemmelser kunne rejses, således som det allerede var sket i ferieudvalgets tidligere eksistensafsnit. Hertil kommer, at de 15—16 år, der er gået, siden udvalget første gang så dagens lys, ikke er gået helt sporeløst hen over den almindelige opfattelse af ferie og feriens hensigt.

Statens ferieregler daterer sig fra årene omkring den første verdenskrig og har i årenes løb udviklet sig til en labyrint af bestemmelser, der er stærkt afvigende fra etat til etat. Hovedlinien i dem er, at det er stillingens placering i lønningsmæssig henseende, der har været afgørende for feriens længde. Ved siden af har så en række motiveringer af individuel og skønmæssig karakter været udgangspunktet for afvigelser fra hovedlinien. Hist og her har tid efter anden været foretaget »reguleringer« under hensyn til ancienniteten indenfor lønningsklassen, men først i 1944 blev selve levealderen indført som medbestemmende faktor

ved bestemmelsen om ferielængden. Det samlede billede viser derefter en yderst broget samling af feriebestemmelser, hvor det er overordentlig vanskeligt at få blot en anelse af saglig motivering for, at f. eks. en stilling skal have 2, en anden 7 ugers årlig ferie, medmindre forskellen skal søges i en særlig form for påskønnelse eller skjult lønforbedring.

Den tid, hvor det, at de i statens tjeneste ansatte personer fik pension og ferie tildelt som en særlig gunstbevisning, er forlængst forbi. Pensionen er gået ind som en del af statens vederlag for ydet tjeneste — hvad man ikke glemmer, når der snakkes løn — og ferien er blevet et almindelig anerkendt gode for alle lønarbejdere, der intet har med dusør for lang og tro tjeneste at gøre. Dette synspunkt er ikke egent for Danmark. Ser vi på andre landes feriebestemmelser vil vi straks bemærke, at man mere og mere er gået over til at gennemføre feriebestemmelser, der bygger på levealder og i nogle tilfælde som det subsidiære på ansættelsesalder. Der findes endog lande, hvor ferien for ganske unge mennesker er længere end for den følgende aldersklasse, det er erkendelsen af, at ferien, rekreationen er stærkere påkrævet for de uudviklede unge end for dem, hvis fysik er helt udviklet. Videre er det erkendt, at jo ældre et menneske bliver, jo længere tid er nødvendig for rekreation. Det samme synspunkt, der forøvrigt er lagt til grund for bestemmelserne om sygedagene, hvor der — i erkendelse af, at helbred og arbejds-evne tager af med årene — er givet tjenestemænd over 50 år en væsentlig indrømmelse.

Ud fra disse betragtninger må CO I's repræsentanter i ferieudvalget dele sine kræfter mellem de to hovedopgaver: at generhverve den feriemæssige stilling, centralorganisationens medlemmer havde i forhold til arbejderne i privatindustrien, før løsarbejderne ved statens virksomheder overhalede den midlertidige men senere permanente bestemmelse fra 1944 og gennemførelsen af ferieforlængelsen, der gennemførtes i år og træder i kraft fra ferieåret 1953. Men da der ikke i tjenestemændenes ferieordning findes en til arbejdnernes svarende opsparingsperiode, var det egentlig berettiget at få denne ordning gjort gældende allerede fra dette ferieår. Den anden hovedopgave er at få det sammensurium af ferieregler, der nu gælder, ført à jour i overensstemmelse med vor tids opfattelse af ferie, dens nødvendighed for den enkelte og betydning for samfundet.

Indenfor CO I's styrelse har sagen været til debat adskillige gange, naturligvis først med den hensigt at få genoprettet status i sammenligning med arbejderne, men dernæst med henblik på en fremtidig ordning. På det sidstnævnte område har styrelsen fundet det rigtigst, at der lægges særlig vægt på at få ferielængden sat i relation til levealderen, og at der mindre skeles til tjenesteanciennitet og placering i lønningsklasse. Styrelsen har ikke kunnet se det rigtige i, at fordi en tjenestemandstilling er placeret i den eller den lønningsklasse, altså er tildelt den eller den lønning for et til stillingen hørende arbejde, så skulle han samtidig have en længere ferie. Var det sådan, at jo

højere lønningsklasse, jo mere og anstrengende arbejde, så kunne der måske være noget af en forklaring, men det er jo ikke tilfældet. I reglen er det ansvaret og myndigheden, der er adkomsten til den højere lønningsklasse, og stilles der samtidigt et anciennitetsmæssigt — og derigennem et aldersmæssigt — krav, vil det forøvrigt falde ganske i tråd med det af CO I's styrelse fremsatte synspunkt: jo ældre, jo længere ferie.

Transport udstilling

»Den tyske samfærdsels- og transport-udstilling« vil finde sted i München fra 20. juni til 11. oktober 1953.

Den vil bringe det første omfattende overblik siden krigen, et imponerende resumé over betingelser og problemer angående forbindelser og transport af i dag.

Denne udstilling fortsætter »Den tyske samfærdsels- og transport-udstilling«s tradition, som fandt sted i München i 1925 og tiltrak sig omtrent 3 mill. gæsters opmærksomhed.

Bayerns hovedstad er allerede forberedt til denne udstilling og ønsker at vise, at den også kan blive talt med iblandt de førende markeds- og udstillingscentre.

Münchens udstillingspark er blevet moderniseret. Ny udstillingshal og en kongreshal er blevet indrettet.

Udstillingsgrunden dækker et totalt areal af 470 000 sq yards incl. 14 haller, dækkende 42 000 sq yards og en åben grund strækkende sig over 170 000 sq yards.

Der vil også være en station, en kabelvogn, en miniature jernbane for passager-service, en heli-copterbase og en forlystelsespark.

Dele af München's lufthavn i Riem vil være forbundet med udstillingen på Theresienhöhe.

Udstillingen vil dække alle arter af moderne transport og forbindelser incl. vej- og jernbanetransport, navigation, flyvning, postservice, telegraf, telefon, radio, fremmed agentur, lagerrum og turisttrafik.

Der vil også være udstillere fra firmaer og industrier frembringende transport-hjælpemidler og -tilbehør.



Pescara-maskinen

Af C. E. Andersen.

Fortsat fra nr. 19 side 240, teknisk side 68

I en almindelig motorcylinder er ekspansionen heller ikke fuldstændig, hvorfor en del af energien går tabt som varme- og tryk-volumen-energi. I pescara-generatorens motorcylinder, hvor der bortgår langt større mængder tryk-volumen-energi, kan man helt se bort fra energitab på denne måde, fordi man bagefter udnytter hele denne tryk-volumen-energi.

Det beskrevne apparat er ikke en kraftmaskine, men derimod en trykluftgenerator, eller om man vil, et forbrændingsapparat, der producerer varm luft under tryk, altså et produkt, som nærmest må sidestilles med det, man fremkalder i en dampkedel eller luftkedel, hvor man i første omgang producerer varm luft og bagefter overfører varmen herfra til den i kedelrummet indesluttede vandmasse eller luftmasse, så man får vanddamp eller luft under tryk.

Pescara-luftgeneratoren producerer umiddelbart trykluft, dels selve de ufuldstændigt ekspanderede forbrændingsprodukter, dels tryklufften i kompressordelen, som ophedes en smule og derved får ekstra tryk ved at strømme gennem motorcylinderen, selv om den ikke deltager i en forbrændingsproces. Luftmasserne fremkommer ved nogenlunde ens tryk og sammenblandes, så man får en hed luftmasse, indeholdende noget kul-tveilte og vanddamp, men langt større mængder ilt, og især naturligvis kvælstof.

Da forbrændingsprodukterne har afgivet en del arbejde i motorcylinderen, er deres temperatur langt under den maksimale temperatur, når de slippes ud. Energien er overført til den komprimerede luft, der føres til motorcylinderen, dels til brug som forbrændingsluft, dels til skylning. For så vidt kunne slutproduktets temperatur blive næsten lige så høj som i motorcylinderen under ekspansionsprocessen i det øjeblik, den er højest. Men da man tilfører komprimeret luft i flere gange større

mængde end nødvendigt for at nære forbrændingen, får man trykluft frem ved væsentlig lavere temperatur og til gengæld i langt større mængde.

Man kan i vid udstrækning selv bestemme trykluftproduktets temperatur, som væsentlig afhænger af forholdet mellem motorcylinderens og kompressorcyklinderens dimensioner. — Egentlig er det bedst at arbejde med den mindst mulige luftmasse og det højst mulige tryk og følgelig høj temperatur. Men temperaturen må på den anden side ikke overskride en vis grænse, fordi de af den varme luft berørte metaldele ophedes omtrent til den pågældende temperatur, der jo er konstant her, i modsætning til de stadigt skiftende temperaturer i en ordinær motors cylindre.

I praksis begrænses temperaturen derfor til 600—500 ° C.

De hede trykluftmasser kan udnyttes på mange måder.

Man kan således lade dem drive stempelmaskiner, dels dem, der blot fremkalder frem- og tilbagegående bevægelser, dels dem, der fremkalder roterende bevægelser.

Man kan også lade trykluftmasserne fare frit bort, altså lade dem accellerere sig selv, hvorved de fremkalder reaktionsvirkninger, som kan nyttiggøres til fremdrivning af reaktionsflyvemaskiner. — Desuden kan man lede dem gennem kanaler i vingerne på heliokoptere og herfra lade dem fare tangentialt bort, så de ved reaktionsvirkningen driver vingerne rundt og derved udøver løftekraft på flyvemaskinerne. — På lignende måde kan de dreje de store fremdrivningspropeller på langsomme flyvemaskiner. — Ligeledes kan man lade dem drive reaktionsturbiner.

Endvidere kan man lade luftmasserne strømme mod skovlbladene på almindelige turbiner. Disse kan trække dynamoer i elektricitetsværker, industrianlæg, skibe, tog osv.

— Endelig kan turbinerne umiddelbart drive stationære maskiner, skibe, tog, biler m. m.

En almindelig forbrændingsmotors drejemoment og forøvrigt også dens hestekraftydelse er stort set proportionalt med antallet af eksplosioner pr. tidsenhed, og følgelig med omdrejningstallet, i det mindste ved lave omdrejningstal. Derfor har den faktisk ikke noget drejemoment, når den starter. For at afhjælpe det, må man udstyre den med et koblings- og gearsystem eller supplere den med komplicerede hjælpemaskiner til hydraulisk eller elektrisk kraftoverføring fra motorakslen til den egentlige drivaksel. Til motorer med store ydelser er det nødvendigt at bruge de sidstnævnte komplicerede accessoriske maskinanlæg, som regel et helt lille elektricitetsværk, samt elektromotorer, for at klare de omtalte vanskeligheder. Undtaget fra reglen er dog de motorer, der driver skibspropeller og flyvemaskinepropeller.

En pescara-kraftmaskine med luftekspansion i en stempelmaskine har derimod et betydeligt drejemoment allerede ved starten, ganske som en stempeldampmaskine har det. — Men også en pescara-kraftmaskine med turbine udvikler et drejemoment allerede i startøjeblikket. Dette startdrejemoment er endog dobbelt så stort som drejemomentet ved det omdrejningstal, der byder på den bedste virkningsgrad. — »Pescaraturbinen«, som man passende kan kalde hele denne kraftmaskine, til forskel fra den snart klassiske »gasturbine«, udmærker sig altså ved betydelig startkraft og stor elasticitet. Ganske vist er dens virkningsgrad ikke stor, før turbineomdrejningstallet kommer op i nærheden af det gunstigste omdrejningstal, som i sin tur er $\frac{3}{4}$ til $\frac{2}{3}$ af det maksimale, der forekommer i praksis. Men det behøver som regel heller ikke at vare ret længe, før omdrejningstallet er blevet anseligt. — Derfor kræver pescaraturbinen principielt ikke elektrisk kraftoverføring til de aksler, der skal drives.

Gasturbinen — i ordets sædvanlige betydning — kan ikke starte selv, men må startes af en hjælpe-

motor eller af dynamoen, som midlertidigt bruges som motor. Gasturbinen kan endnu mindre udøve et drejemoment og udvikle et arbejde, før den er kommet op på et vist, forøvrigt meget betydeligt omdrejningstal. Derfor er den nødt til at have elektrisk kraftoverføring. — Det skal dog bemærkes, at man ved visse specielle typer kommer uden om denne vanskelighed ved at bruge to turbiner i compoundgruppering, hvoraf den ene, den egentlige kraftturbine, er helt uafhængig af kompressor-turbine-gruppen. Men selv sådanne gasturbiner kan ikke starte selv; og de kan ikke udvikle noget startmoment, før kompressor-turbine-gruppen roterer med nogenlunde fuld fart.

Pescaraturbinen kan derimod starte selv, endda let og hurtigt og tilmed udvikle et stort drejemoment, selv om den mangler elektrisk kraftoverføring. Thi luftgeneratoren og turbinen er jo helt adskilt, ikke blot konstruktivt, men også arbejdsmæssigt.

I en gasturbine må turbinen drive en kompressor, der absorberer $\frac{2}{3}$ til $\frac{4}{5}$ af det arbejde, turbinen udvikler. Nettoydelsen fremkommer følgelig som differencen mellem turbine-ydelsen og kompressorabsorptionen. Da hverken turbinen eller kompressoren er fuldkomne, men begge arbejder med et anseligt energitab, er det i det hele taget vanskeligt at få en differensydelse frem, i hvert fald at få en stor differensydelse frem. Og selv om det lykkes, bliver virkningsgraden lav. Det gælder især, hvor man bruger meget overskudsluft for at nedbringe forbrændingsprodukternes temperatur så meget, at turbineskovlbladene ikke tager skade.

I pescaraturbinen er hele turbine-ydelsen nettoarbejde. Her er der ikke tale om nogen differens. Ej heller er der tale om noget stort energitab. For det tab, der kommer i turbinen, refererer kun til slutvirkningen, altså ikke til den store ydelse, en gasturbines turbine må præstere, som for størstedelen skal bruges til at drive kompressoren. Arbejdstabet i turbokompressoren undgås også; og det er jo stort i absolut mal, fordi

kompressorarbejdet i det hele taget er stort.

Da pescarakraftmaskinens turbine ikke skal trække en kompressor, og hele dens kraftproduktion er nettoproduktion, kan den dimensioneres til ydelser, som kun er 20—30 pct. af, hvad turbinerne i tilsvarende kraftige gasturbinemaskiner må dimensioneres til.

Da dens nettoydelse ikke er en differens mellem en meget kraftig turbines ydelse og en stor kompressors kraftabsorption, vil dens ydelse være betydelig, selv om den ikke er konstruktiv fuldkommen og i fin vedligeholdelsestilstand. Den stiller altså ikke tilnærmelsesvis samme krav som gasturbinen. Både den absolutte ydelse og virkningsgraden vil altid være stor. — Desuden kan den i modsætning til gasturbinen opvise ganske gode resultater under varierende forhold, såsom omdrejningstal, belastning, brændstofkvalitet, ydre temperatur, arbejdstemperatur m. m.

Endelig behøver pescarakraftmaskinen ikke så høj arbejdstemperatur som gasturbinen, for at den kan opvise gode arbejdspræstationer og gode virkningsgrader. — Dette betyder i sin tur længere levetid, større driftssikkerhed og lettere betjening. — Desuden kan den fremstilles af stållegeringer, der er billigere og lettere at fremstille eller fremskaffe.

Den omstændighed, at pescarakraftmaskinens turbine arbejder med lavere lufttemperaturer, eller rettere sagt, kan arbejde med lavere lufttemperaturer end en gasturbine, og ikke desto mindre præstere store ydelser og gode virkningsgrader, endda under skiftende forhold, beror væsentlig på, at den udnytter temperaturfaldet fra ca. 2000 ° C. til ca. 500 ° i motorcylinderen og derefter temperaturfaldet fra de ca. 500 ° C. til f. eks. 300 eller 200 ° C. i turbinen, hvorimod en almindelig gasturbines må begynde med en langt lavere temperatur, som regel mellem 700 og 600 ° C., fordi turbinens metaller ikke kan tåle synderlig høje temperaturer varigt, når de samtidig udsættes for stærke belastninger. Ganske vist udnyttes det første tem-

peraturfald da til ophedning af store mængder køleluft, som også ledes til turbinen og udnyttes. Men køleluften må da først komprimeres; og kompressoren arbejder jo ikke fuldkomment. — Iøvrigt er pescarakraftmaskinen jo på en måde en compoundmaskine, der tillader udnyttelsen af luftmassernes tryk-volumenenergi ved næsten fuldstændig ekspansion og i to af hinanden uafhængige trin.

Pescarakraftmaskinen udmærker sig altså ved høje virkningsgrader, ikke blot høje maksimalvirkningsgrader, men også høje middelvirkningsgrader under praktiske driftsforhold. — Samtidig udmærker den sig ved at kunne brænde dårlige eller i hvert fald middelmådige brændstoffer, omend dog kun flydende brændstoffer. Den er ganske vist mere kræsen end gasturbinerne, idet disse principielt kan brænde omtrent hvad som helst, der er flydende, hvis man da opnår at overvinde vanadiumtæringen. Men pescarakraftmaskinen kan på den anden side nøjes med dårligere brændstoffer end en dieselmotor med samme effektive størrelse, grundet på højere kompressionstryk, højere antændelsestemperatur, forbrænding ved større luftoverskud, hurtigere ekspansions- og ekspansionsproces, bedre køling samt forholdsvis større cylinderdimensioner, fordi pescarakraftmaskinen ikke har, eller rettere sagt, ikke har brug for mere end en enkelt, eller under specielle omstændigheder et par cylindre.

Brændstofmæssig set forener pescaraturbinen altså dieselmotorens og gasturbines gode egenskaber og undgår deres respektive dårlige egenskaber, — skønt den konstruktionsmæssigt set nærmest må opfattes som en mellemform mellem dieselmotoren og gasturbinen.

Iøvrigt udmærker pescarekraftmaskinerne og især pescaraturbinen sig frem for alle andre kraftmaskiner ved enkelhed, lethed, ringe volumen, kompakt udformning, utvunget opstilling, ringe krav til fundering, manglende rystelser og vibrationer, og som følge deraf let detailkonstruktion, endvidere ved robusthed, driftssikkerhed, slidbarhed og lang

levetid, fremdeles ved at kunne starte hurtigt, endda med stor startkraft, samt ved at kunne bruges under højst varierende temperatur- og lufttrykforhold, d. v. s. overalt på kloden og i alle højder.

Endelig må det fremhæves, at den ikke behøver mere end en enkelt cylinder, (NB. med variabel effektiv størrelse), tilmed uden plejstang og krumtapaksel, samt ved ikke at behøve ret meget hjælpemaskineri, hverken til start eller som middel til at kunne arbejde med varierende belastning. Den behøver ikke elek-

trisk kraftoverføring, ikke engang i de tilfælde, hvor den skal præstere store ydelser. Den kan iøvrigt konstrueres i alle ønskelige størrelser og til alle driftsmæssige formål, lige fra elektricitetsværker eller skibe til lokomotiver, jernbanemotorvogne, last- og personbiler, flyvemaskiner, helioptere osv.

Dens billighed i bygning såvel som drift er også værd at nævne, selv om vi ikke her kan omtale samtlige gode egenskaber, som denne nye kraftmaskine principielt indebærer.

(Fortsættes)

enhed; og da de alle er bogie-lokomotiver, har de toakslede bogier.

Sådanne lokomotiver kan ikke køre på ret mange jernbanestrækninger uden for Nordamerika. Derfor må de lokomotiver, der bygges i Nordamerika til eksport til andre verdensdele, enten konstrueres med mindre motorer, eller også må de konstrueres med bogier med flere aksler, eventuelt begge dele.

Den største af diesellokomotivproducenterne, General Motors, har for nylig konstrueret en kraftig lokomotivmodel med treakslede bogier i stedet for toakslede, og følgelig ret ringe akseltryk, så lokomotiverne kan bruges på sidebanerne i Nordamerika og hovedbanerne i andre verdensdele.

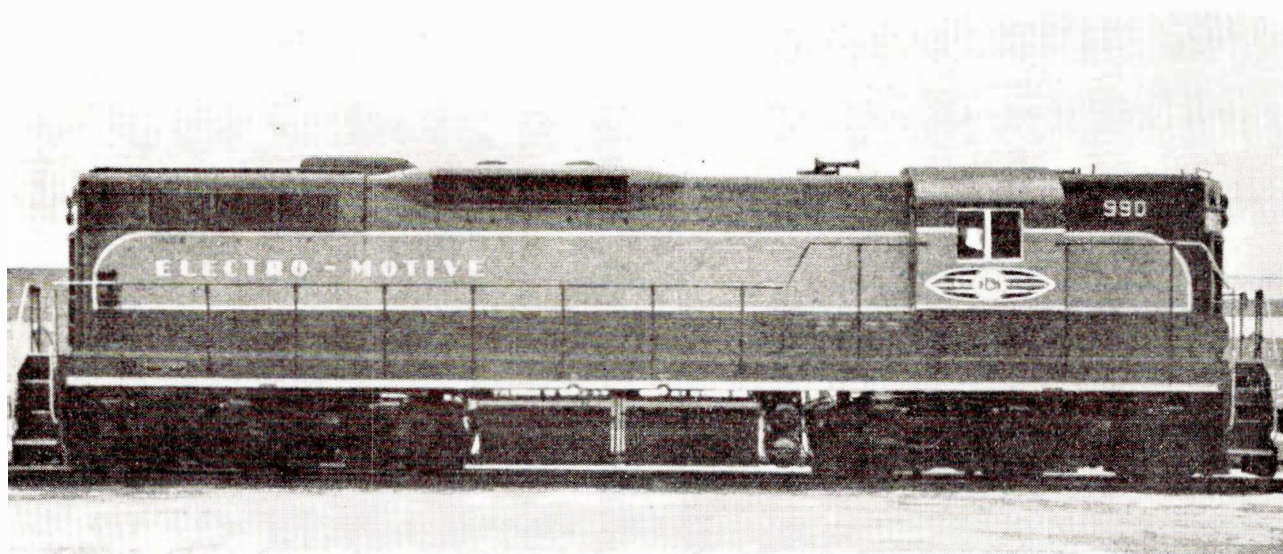
Det første af disse seksakslede diesellokomotiver, der er afbildet herunder, har siden begyndelsen af indeværende år været omkring på demonstrations- og prøvetur på en mængde amerikanske jernbaner. Den pågældende version, der betegnes SD7, er beregnet til svær rangertjeneste og let godstogstrafik, vel at mærke svær og let efter amerikanske forhold. Den kan dog også bruges til let eksprestogstrafik, d. v. s. trafik, som vi uvilkårligt vil kalde svær lyntogstrafik, idet den kan leveres med standardudvekslingsforhold, som tillader meget store hastigheder, hvortil kommer, at bogierne er konstrueret sådan, at lokomo-

6-akslede

General Motors lokomotiver

Nordamerikas jernbaner er for langt den største dels vedkommende bygget meget svært, med små svelleafstande og tunge skinner. Det skyldes frem for alt ønsket om at køre med høje maksimalakseltryk, der tillader brug af meget kraftige damplokomotiver, uden at disse behøver at have mange drivaksler. I de seneste år, hvor man erstatter damplokomotiverne med diesellokomotiver, hvis aksler som regel alle er driv-

aksler, kunne man godt nøjes med svagere baneenlæg, idet de amerikanske jernbanevognes akseltryk som regel er begrænset til omkring 20 t, altså omtrent det samme som for de fleste europæiske vogne. Men da man nu engang har de sværtbyggede baner, bygger man også de nye kraftige diesellokomotiver med betydelige akseltryk, som regel 25—30 t. Til gengæld har de kun sjældent mere end fire aksler pr. lokomotiv-



General Motors nye standard-lokomotiv med treakslede bogier og samtlige aksler drevne.

tiverne kan køre roligt ved de store hastigheder.

Lokomotiverne er udrustet med den 16-cylindrede standardmotortype 567 B, hvis maksimalydelse er 1800 hk, selv om lokomotiverne kun er »rated« til 1500 hk.

Lokomotiverne har som sagt to treakslede bogier. Samtlige aksler er drivaksler. Drivhjulsdiameteren er 40", d. v. s. 1016 mm. Lokomotiverne leveres normalt med et af følgende tandhjuludvekslingsforhold mellem banemotorerne og drivakserne:

65 : 12 svarende til en maksimalhastighed af 55 miles = 89 km/t.

62 : 15 svarende til en maksimalhastighed af 65 miles = 105 km/t.

61 : 16 svarende til en maksimalhastighed af 71 miles = 114 km/t.

60 : 17 svarende til en maksimalhastighed af 77 miles = 124 km/t.

59 : 18 svarende til en maksimalhastighed af 83 miles = 134 km/t.

58 : 19 svarende til en maksimalhastighed af 89 miles = 143 km/t.

De kan naturligvis også leveres med andre udvekslingsforhold, så de er bedre egnede til andre optimalhastigheder og andre, f. eks. større togvægte.

Akseltrykket er 23,8 t. (NB. Alle tal her er metriske t). Den samlede adhæsiønsvægt, d. v. s. selve lokomotivvægten, er 143 t.

Da lokomotiverne trækker jævnt, og da de har hjulslipkontrol, er den effektive adhæsiønsfaktor stor. Regnes der med 25 %, hvilket er ret lavt, er største trækraft 35,7 t. — Under prøvekørslerne med demonstrationslokomotivet, hvis udvekslingsforhold var 62 : 15, trak det bl. a. et tog bestående af 102 vogne med en vægt af 5000 t over en strækning på et par hundrede km i jævnt terrain uden synderlig hjulslip, skønt skinnerne var våde. På en anden tur trak det et tog på 440 t på en 4 % stigning med en hastighed af 13 km i timen uden generende slip og tillige uden overdreven banemotorophedning.

Lokomotivets brændstoftanke rummer godt 4500 l olie. Varmekedel-

tanken rummer ligeledes 4500 l, enten kedelvand eller ekstra oliebeholdning. Smøreolietankens kapacitet er godt 750 l og kølevandstanken tager ca. 1000 l. Sandbeholdningen er 1,4 m³.

Lokomotivets bogiecenterafstand er 10,65 m. Totallængden er 18,46 m.

Bredden er 3,25 m. Og højden er 4,57 m.

Det første amerikanske jernbaneselskab, der har anskaffet eller bestilt sådanne svære lokomotivenheder med moderate akseltryk, er Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad, som har mange banestrækninger med »spinkle« spor i landbrugsegnene mellem de store søer og bjergegnene i vest.

General Motors har foruden den omtalte »civile« seksakslede lokomotivtype konstrueret en lignende »militær« type, hvoraf det første eksemplar af en serie på 13 er leveret til United States Army Transportation Corps i foråret.

Denne type, der betegnes MRS, ligner SD7 meget. Dog er den lidt kortere, idet bogiecenterafstanden kun er 9,43 m og totallængden kun er 17,47 m. Desuden er den smallere, nemlig 2,94 m, samt væsentlig lavere, nemlig 4,11 m.

Akseltrykket er bragt ned til 18,8 t. Og totalvægten er kun 112,6 t. Dette gælder ved fulde tanke. Brændstoftankene rummer godt 3000 l olie. Kedelvandstankene rummer ligeledes godt 3000 l, som kan erstattes med en tilsvarende mængde ekstra olie. Smøreolietanken rummer ca. 750 l og kølevandstanken ca. 800 l. Sandbeholdningen er 0,5 m³. Lokomotivet har tankopvarmningsanlæg m. m., der muliggør drift ved meget lave temperaturer. Desuden kan det bruges ved meget høje temperaturer.

Det benyttede gearforhold er 60 : 17, hvilket tillader hastigheder op til 124 km i timen.

Lokomotivet er indrettet med mul-

tipelbetjeningsanlæg af en militær standardkonstruktion, som tillader betjening af flere enheder fra samme førerhus, ikke blot lokomotiver af General Motors konstruktion, men også lignende andre lokomotiver, der er under bygning hos andre firmaer.

Militærtransportlokomotivets hjul kan forskydes på akslerne, så det kan køre på baner med alle sporvidder fra standardsporvidden til de allerstørste forekommende sporvidder.

Træksystemet er indrettet sådan, at det kan forsynes med koblinger passende til alle dem, der er i brug verden over, og disse koblinger kan indsættes i to højder, nemlig 87 cm, som i USA og Nordamerika, og 105 cm, nogenlunde som i Europa.

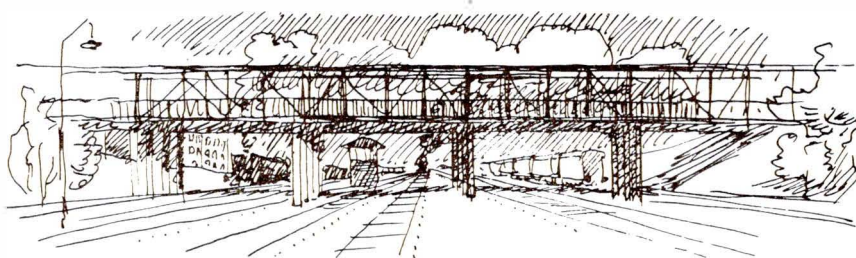
General Motors har fremdeles påbegyndt at konstruere en endnu lettere 6-akslet lokomotivtype, dog formodentlig med en mindre motor med 12 eller 8 cylindre, men i hvert fald en motor af typen 567.

Den pågældende lokomotivtype har treakslede bogier, ligesom de ovenfor omtalte; men kun bogiernes yderaksler er drivaksler.

Der er fornylig bestilt 40 sådanne lokomotiver til levering i 1953 til Øst-Pakistans jernbaner. — Disse lokomotiver har metersporvidde, så lokomotiverne bliver udpræget smalsporede.

Sluttelig skal der mindes om, at de lokomotiver, som General Motors i samarbejde med Nydquist & Holm er ved at konstruere til de Danske Statsbaner til levering i 1954, ligeledes har treakslede bogier af hensyn til opnåelse af lave akseltryk end almindeligt for nordamerikanske lokomotiver, og at disse lokomotiver i henseende til maskinel udrustning og kraftydelse svarer til de her beskrevne amerikanske lokomotiver.

cean.



Fra landsoplysningsudvalgets arbejdsmark

Tillidsmandskursus.

Årets tillidsmandskursus har i ugen fra den 7. til 13. september været afholdt på foreningens feriehjem ved Kalundborg.

Kursuset var bygget op efter samme principper som de foregående afholdte kursus, med et tilpas sammenspil af gruppearbejde og aktuelle foredrag.

De 30 deltagende tillidsmænd fra hele landet samt vore gæster, Stig Petterson, Svenska Järnvägsmannaförbundet, Reidar Bergersen, Norsk Lokomotivmandsforbund, K. J. Knudsen, Dansk Postforbund, H. A. Christensen, Jernbaneforeningen, N. Kolding, Dansk Jernbane Forbund, Hj. Jensen, Fællesorganisationen D. S. B., samledes søndag eftermiddag på feriehjemmet, hvor de skulle tilbringe den følgende uge med at udforske og debattere alle de problemer, man som tillidsmand dels bør vide og dels kan komme ud for at møde i det daglige arbejde.

Kursuset blev så absolut en succes, takket være den ildhu og energi parret med godt kammeratskab, som hver enkelt lagde for dagen. Kursisterne var opdelt i tre grupper, A, B og C, der sideløbende med hinanden behandlede de samme emner, under ledelse af Svend Suneson, Carl Schmidt og Jørgen Christiansen. Noget nyt og tilfredsstillende var, at man havde indrettet 3 af de store dobbeltværelser i annekset som klasseværelser, i stedet for som tidligere at rydde bonde- og skrivestue til dette formål.

Kursusets pensum omfattede organisationskundskab, samt de mange særlige regler og bestemmelser, der nu engang findes for statstjenestemænd. Arbejdsplanen var lagt således, at man hver formiddag fra 8,30—11,30, dog afbrudt af en passende rygepause, havde gruppearbejde. Hver eftermiddag kl. 14,00 var der foredrag, og igen gruppearbejde fra kl. 15,45—17,15. Derudover holdtes diskussionsaftener, hvor man startede kl. 19,00.

Som man vil se var programmet lagt stramt, og da kursisterne yderligere fik stillet opgaver til løsning i fritimerne, vil man kunne forstå, at disse kursus ikke blot er bar ferie, der kræves en ikke ringe arbejdsindsats af den enkelte, hvis han vil have det fulde udbytte af de behandlede emner med sig hjem.

Foredragsrækken omfattede såvel faglige, som politiske og økonomiske emner. Næstformanden for Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, Viggo Jeppesen, indledte om mandagen rækken med et foredrag om »Problemer i dansk fagbevægelse«. Tirsdag eftermiddag talte overmaskiningeniør E. Hansen om »Trækraftproblemer«. Foredraget ledsagedes med lysbilleder og bagefter vises forskellige film. Om aftenen var Carl Schmidt indleder til en diskussion om samarbejdsudvalgenes opgaver, og det blev en livlig aften.

Videre i foredragsrækken talte auditøren T. Topsøe-Jensen om tjenestemandens retstilling. Torsdagens foredrag holdtes af fhv. handelsminister J. O. Krag med emnet »Danmarks handelspoli-



tiske stilling«. Denne aften var besat af diskussion, hvor Jørgen Christiansen indledte over det aktuelle emne »Hvorledes kan oplysningsarbejdet populariseres«.

Foreningens hovedkasserer, K. Svendsen, tog sig i sit forsdrag om fredagen, »Hvorledes administreres foreningens midler«, af den økonomiske side, og direktør F. Dalgaard sluttede rækken med sit foredrag »Kooperationen i nutiden og fremtiden«.

Om aftenen samledes deltagerne til en lille afskedsfest, hvor det gode humør og kammeratskab gav sig udslag i sang og forskellig optræden.

Lørdag morgen var afskedens time inde, kursus var slut, og sprængfyldte af lærdom og virkelyst spredtes 30 gode kammerater igen over hele landet, beriget med minder om en arbejdsfyldt og interessant uge på vort smukke feriehjem, under kærlig pleje af den elskelige økonoma frk. Petersen.

B. A. Jensen.

»Hvordan man starter en studiekreds«.

I DLT nr. 19 bragte »Landsoplysningsudvalget« en opfordring til alle om at starte et oplysningsarbejde rundt om i afdelingerne i den kommende vinter.

Opfordringen skal faktisk ses i to tempi. For det første er det en opfordring til dem, der har en moralsk pligt til at igangsætte et oplysningsarbejde, de respektive afdelingsbestyrelser. Dernæst er det en opfordring til alle medlemmer om, når et oplysningsarbejde er arrangeret, da at møde frem alle mand uanset alder. Lad os bare se kendsgerningerne i øjnene, vi har alle, unge som gamle, behov for oplysning, og vil vi ikke have, at vor åndelige horisont skal være gold og tør som en ørken, så må vi alle være aktive medarbejdere indenfor oplysningen. Husk, det er aldrig for sent at tage fat på områder, man måske før har overset, og husk også, at man bliver aldrig for gammel til at lære noget nyt.

Nu er vi indenfor landsoplysningsudvalget udmærket klare over, at en opfordring som den oven-

for nævnte fra visse sider vil blive modtaget med et: »Nu igen, har I ikke andet at byde på«, eller måske vil man spørge os, om det er al det initiativ vi kan fremvise. Nuvel, det synes måske, som om der mangler et vist initiativ, men hvor mangler det i første omgang? Hånden på hjertet, der er vel ingen, der er af den opfattelse, at landsoplysningsudvalget skal starte f. eks. studiekredse i samtlige vore afdelinger? Mon ikke så godt som alle er klare over, at selv initiativet til starten af en stedlig studiekreds må komme fra den stedlige afdeling.

Skulle der i arbejdet med at starte en studiekreds vise sig vanskeligheder af den ene eller den anden art, da er det vi opfordrer til at skrive til landsoplysningsudvalget, og der vil da blive ydet al den hjælp, det overhovedet er muligt, og om ønsket vil der herfra blive stillet leder til rådighed i en studiekreds, der behandler vore interne problemer.

Nu er dette at starte en studiekreds måske ikke så ligetil for den, der første gang giver sig i kast hermed, men dersom man blot går til sagen med frisk mod, er denne opgave ike værre end så mange andre, man som tillidsmand bliver stillet over for, og skulle det knirke lidt, så er der jo den udvej som før nævnt at skrive til os. Da der selvfølgelig i arbejdet med at starte en studiekreds er visse erfaringer, det er godt at have kendskab til, skal der i det følgende kort gives en oversigt over, hvad jeg har erfaret giver et godt resultat.

En første betingelse, når man vil starte en studiekreds, er selvsagt, at man har et emne, der interesserer kammeraterne. Det syntes måske vanskeligt at finde et sådant emne, men som tillidsmand sidder man trods alt inde med et vist kendskab til kammeraterne, og skulle derfor også nogenlunde vide, hvad der interesserer flertallet. Et sådant emne som vore tjensteforhold har erfaringsmæssigt stor tiltrækningskraft, og her er der jo så den store fordel, at vel snart sagt alle afdelinger har et eller flere medlemmer på vore tillidsmandskursus, hvor de har hentet basis nok til at kunne lede de fleste af de spørgsmål, der hører til en kreds, i dette emne. Er man interesseret i andre spørgsmål, da findes der i dag grundbøger over så mange emner, at det næsten kan siges, at et hvilket som helst ønske kan efterkommes.

Har man et emne, da er det næste skridt, at man henvender sig til det stedlige AOF og fortæller, at man agter at starte en kreds og gerne vil have anvist en leder og et lokale, man kan faktisk sige, at man forud anmelder kredsen, idet man må huske at oplyse AOF, at der endnu ikke er tegnet deltagerne. Når kredsen således er forud anmeldt, så må man gå ud i det måske væsentligste af hele arbejdet, man skal, om det kan siges sådan, til at sælge det forarbejde, der er gjort, med andre ord, der skal nu en agitation igang, der sikrer, at så mange, der overhovedet er mulighed for, melder sig.

Til en agitation hører selvfølgelig opslag og tegningsliste, men det alene gør det ikke. Det, der erfaringsmæssigt giver det bedste resultat, er den personlige henvendelse til hvert enkelt af medlemmerne. Denne personlige henvendelse må aldrig mangle, fortæl om kredsens emne og arbejdsform,

fortæl, at dens mødetid ike behøver at stjæle aftenfriheder, og frem for alt, fortæl, at en studiekreds ikke er skolegangen om igen, men tværtimod er en samling af ligemænd, der under en kyndig ledelse udveksler erfaringer. Om opslaget skal det kun siges, at det skal have en kort og rammende overkrift, og ellers skal det kun indeholde nøjagtige oplysninger om emnet og dets fordeling på de enkelte aftener, mødested og -tid, ligesom navnet på den, der skal lede kredsen, ikke må mangle.

Når man efter en god agitation har fået samlet tilstrækkelige deltagere, hertil må regnes med en 14—15, så anmelder man studiekredsen endelig til AOF. Kredsens videre forløb afhænger fra nu af og videre frem kun af, at det anmeldte deltagerantal stort set holder. Men også her vil en personlig indsats være af betydning. Viser der sig at være nogle, der har lidt svært ved at passe mødetiderne, så snak med dem om det og forehold dem, at det har stor betydning, at alle møder og så vidt det er muligt møder hver gang. I det hele taget, den personlige kontakt mellem arrangør og deltager kan ikke blive for stor.

Tilbage bliver så spørgsmålet, hvem der skal betale en evt. leder. AOF stiller til rådighed, og ligeledes vel også, hvem der skal betale det evt. lokale. Herom siger aftenskoleloven, at enhver anerkendt studiekreds, der er behørig anmeldt og har en undervisningstid, der strækker sig over mindst 10 møder à 2 timer, vil kunne erholde tilskud til evt. lederhonorar, når den gennemsnitlige mødeprocent er mindst 10 pr. mødeaften. Endvidere er det således de fleste steder, at det lokale skolenavn stiller lokaler gratis til rådighed på skoler og lignende steder. For at sige det kort og godt, har man anmeldt sin kreds for AOF, og har man enten selv stillet en leder til rådighed eller anerkendt den, der anmeldes sammen med kredsen, så er kredsen behørig anmeldt og de ovennævnte tilskud kan fås. Og, hvad der må siges at have ikke uvæsentlig betydning, tilskuddet til lederhonoraret dækker i langt de fleste tilfælde det fulde honorar til AOF's studiekredsledere. Og for at tage alle tilskudsformer med, så kan man jo til foråret sende regnskabet over de evt. udgifter til landsoplysningsudvalget og her få et evt. underskud dækket ind.

Der er nu i ovenstående givet en oversigt over, hvordan man starter en studiekreds. Nu er det selvfølgelig givet, at ikke alt, hvad der kan siges herom, er med, men i store træk kan det vel siges, at hovedspørgsmålene, der melder sig, er medtaget. På den anden side er det også muligt, at en og anden mener, der findes en anden fremgangsmåde. Er det tilfældet, så kom frem med det. Spalterne i DLT står jo åben for enhver, og har man et og andet på hjertet, så kom frem med det, ethvert indlæg, enten det indeholder forslag eller kritik, vil af landsoplysningsudvalget blive betragtet som et inlæg i agitationen for større udbredelse og forståelse af oplysningsarbejdet.

Angående mødetiden i en studiekreds, så ved de fleste på forhånd, at et meget brugt modargument er dette med vor sparsomme aftenfrihed. Det er min personlige erfaring, at langt de fleste, der

vægrer sig ved at møde, ville komme, dersom det ikke gik ud over aftenfriheden. Nu ligger det så heldigt, at selv om de tilskud, der ydes til studiekredse, ydes efter aftenskoleloven, så vil der kunne opnås de samme tilskud, selv om en kreds har mødetid en eftermiddag, ja, sågar også, når der mødes om formiddagen. Jeg har selv haft kredse, der mødte f. eks. tirsdag eftermiddag og onsdag formiddag og endda var tilskudsberettiget. Samtidig opnåedes der, at så godt som ingen svigtede. Den, der ikke var fri den ene dag, var det som regel den påfølgende. En forudsætning for et godt resultat her er selvsagt, at det er samme emne, der behandles begge dage.

At sige, at ovenstående regler absolut vil give gode resultater, er vel ikke muligt, men så meget kan siges, at går man ind for oplysning, og har man selv troen på, at oplysning er uundværligt i alt organisationsarbejde, så vil den her beskrevne fremgangsmåde kunne betragtes som en hjælp i arbejdet med det, der må være formålet, oplysningsarbejder i alle afdelinger indenfor DLF.

For landsoplysningsudvalget
J. V. B. Christiansen.



I november måned arrangerer »Arte« følgende:

Tirsdag den 11. november: »Den usynlige Grænse«, Raceproblemet i U. S. A.

Tirsdag den 18. november: »Pinky«. Raceproblemet i U. S. A.

Tirsdag den 25. november: »Jeanne d' Arc«.

Tirsdag den 2. december: »Odd man out«.

Filmkritikeren Bjørn Rasmussen vil indlede hver enkelt filmaften med et kortfattet foredrag.

Adgangskort til alle film 4 kr. — Borups Højskole.

Onsdag den 29. oktober og torsdag den 30. oktober: »Tror du, jeg spørger«, Allé Scenen. Billetpris 7,00, 3,25, 3,00, 2,75 og 1,50 kr.

Tirsdag den 18. november kl. 20 og onsdag den 26. november kl. 20: Enghavevej 40, lystspillet »Kærlighed i Albanien«. Iscenesættelse: Sam. Besekow. Medvirkende: Mogens Davidsen, Asta Hagen, Ebba Nørager, Eigil Reimers og Jørgen Beck. Billetpris 3 og 2 kr.

Søndag den 23. november kl. 10,00 og kl. 13,00, søndag den 30. november kl. 10,00 og kl. 13,00, »Nora Bio«: »Galathea i Østen«. Farvefilmen om Galathea-ekspeditionen med ledsagende foredrag af Hakon Mielche. Billetpris 75 øre.

Billetbestillinger til alle »Arte«s arrangementer bestilles på telefon Byen 8383. — Endnu kan nye medlemmer optages, såvel pensionister som provinsens lokomotivmænd.

Eventyr-rejse

Social-Demokraten har haft en strålende idé og succes ved arrangementet med at give svagføre en uges jernbanerejse ud i landet.

I samarbejde med Statsbanerne, Falck, Det internationale Sovevognsselskab og Røde Kors og den store interesse, som sagen mødte overalt, bragtes arrangementet i stand, og de 59 invalider fik under 7 dages rejse, som startedes søndag den 5. oktober d. å. en uforglemmelig oplevelse, de altid vil mindes.

Forinden det hele løb af stabelen, gjordes et kæmpearbejde, og alene levnedsmiddelforsyningen var af store dimensioner, men det klappede.

Foruden de 59 invalider fulgte 20 medhjælpere (læger, sygeplejersker, plejere, togpersonale o. s. v.) med på rejsen.

Efter at komitéen med borgmester Jul. Hansen i spidsen havde sat punktum for programmet, gik turen ud til vort lands skønneste, særprægede og historiske steder.

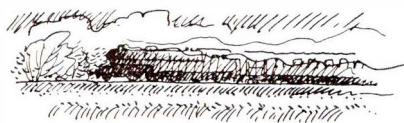
Direkte virkede turen på deltagernes humør, og mest har måske det betydet, som de gav udtryk for, nemlig følelsen af ikke at være glemt.

Togkatastrofe i England

En frygtelig togkatastrofe ramte de engelske jernbaner onsdag d. 8. oktober d. å., idet 3 tog Skotlandsekspressen, Manchesterekspresen og et lokalt tog kolliderede på stationen i den kendte skoleby Harrow.

På turen ned gennem England var Skotlandsekspressen blevet forsinket, og farten var derfor blevet sat op til over 80 km i timen, og med denne hastighed kørte toget, så vidt det har kunnet fastslås, forbi advarsels- og faresignaler, ind i et lokalt tog med ca. 800 rejsende, og som holdt inde på Harrow station. Det tredie tog, ekspresen til Manchester, kørte derpå ind i disse 2 tog, og det hele masedes sammen til en 15 meter høj og 50 meter lang dyngede rygende ruiner.

Antallet af dødsofre var meget stort, og ialt dræbtes 111 personer. Blandt de dræbte og sårede var mange af jernbanernes egne folk, der netop skulle rejse med det lokale tog. Lokomotivføreren, der førte Skotlandsekspressen, dræbtes også,





NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Korsør: Formandens adresse rettes til: Kjærvej 30.
Struer: Formandens adresse rettes til: Ølbyvej 40, 2. tv.
Roskilde: Formandens adresse rettes fra den 29. oktober 1952 til: Kirkestræde 6 st. th.

Lokomotivfører-underafdeling:

Thisted: Formandens navn og adresse rettes til: N. E. Jensen, Børnholmegade 74, 3.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Nyborg: Formandens adresse rettes til: »Hassan«, Kystvej 26, 1.
Randers: Formandens navn og adresse rettes til: V. A. Pedersen, Nyvangsvej 37.
Kalundborg: Formandens adresse rettes fra den 1. november 1952 til: Nyvangsvej 2, 2.



Forflytninger efter ansøgning pr. 7-10-52.

Lokomotivførerne:

A. M. V. Høtoft, Padborg, til Fredericia.
S. E. Petersen, Esbjerg, til Fredericia.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-10-52.

Lokomotivfyrbøder:

J. B. Nielsen, Fredericia, til Assens.

Afsked.

Lokomotivfører:

C. M. Johansen, Dbm., København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-52).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-10-52.

Pens. lokomotivfører N. P. Jensen, De Mezasvej 24, 3., Aarhus.
Pens. lokomotivfører F. T. L. Toft, Grenaaegade 4, 1., København Ø.
Pens. lokomotivfører K. O. Pedersen, Præstøgade 6, 3., København Ø.
Pens. lokomotivfører H. C. Hansen, Hjallesvej 28, 1., Odense.
Pens. lokomotivfører J. E. Pleen, Ingerslevsgade 162, mezz., København V.
Pens. lokomotivfører Charles Stigborg, Assensgade 1, København Ø.

Byttelejlighed.

2 værelses lejlighed haves i Kalundborg, ønskes byttet med tilsvarende eller større i København eller nærmeste omegn. Leje 114,25 kr. med varme, indskud 770,00 kr.

Elfører S. E. V. Mikkelsen,
c/o Grynfeld, Roarsvej 9, København F.

Fagorganisationernes Haandbog

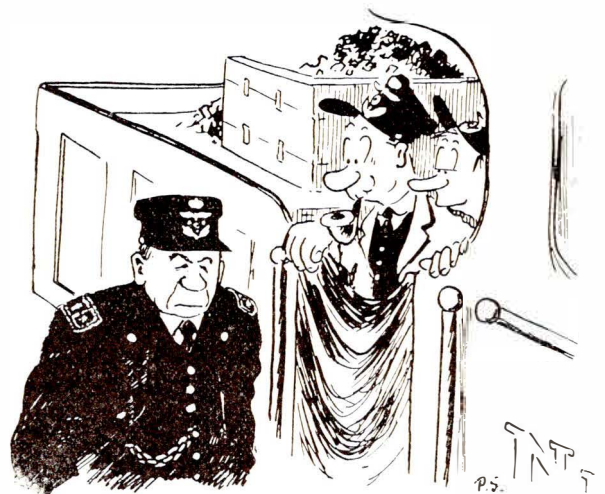
Spørgsmålet er ikke,
om den anvendes hver dag, een gang om ugen, eller om måneden, men kun, om man har den ved hånden, når den skal bruges.

De tillidsmænd, klubber og samarbejdsudvalgsrepræsentanter, der ikke har fået direkte meddelelse om 8. årgang af Fagorganisationernes Haandbog, der udkommer ca. 15. okt., kan inden 14 dage rekvirere håndbogen gennem afdelingen, forbundet eller direkte hos Fagorganisationernes Haandbog, Rosenørnsallé 42—44, København V.

Håndbogen er gennem årene blevet uundværlig for enhver tillidsmand, der ønsker at have orden og samling på sit arbejdsmateriale af love — forordninger — bestemmelser — aftaler — overenskomster — statistik — tabeller — tariffer — adresser o. s. v., der er nødvendigt i det daglige organisationsarbejde, ved forhandlinger og møder.

Håndbogens indhold revideres, kompletteres og å jourføres hvert år; det giver sikkerhed for, at ens arbejdsmateriale er gyldigt, og den sikkerhed er mere værd end de 15 kr., håndbogen koster.

Den erfarne tillidsmand bruger den.



Er der noget, du er ked af, Petersen?

Så er det din egen skyld, for der er nok at være ked af.

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport

Fredericia

Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal-
og Selskabslokaler

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Leverandør til
Brugsforeningen

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Rejsende

Husk Marketenderiet!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

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

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

✕ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Erb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L PEDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage

L P betyder ogsaa laveste Priser

Husk Bageriet

Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

Specialitet:
Fødselsdagskringle

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusørvet . Roskilde . Tlf. 146

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 141 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen, Telefon 90
Daglig friskkærnet, Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine Kræmmerhuse
Tlf. Kalundborg 187

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

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

Marketenderiet



Driftsudvalget

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

J. Lauritzens Kulforretning A/S

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 118-828

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

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

Kalundborg Tapet- og Farvehandel
Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343
Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN *Slagtermester*

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

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

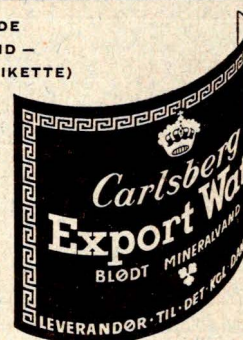
Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Hævefliser,
Flagstangsfodder m. m.

DET BLØDE
MINERALVAND -
(SORT ETIKETTE)



Carlsberg

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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