

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 23 5. DECEMBER 1952 52. ÅRGANG

NYT TØJ

til Statens og
Kommunens
Funktionærer

uden Udbetaling!



Til Herrerne:

Kamgarnshabitter e/
Maal..... **258,00**
Færdige Habitter
258,00

Vinterfrakker
234,00

Til Damerne:

Vinterulsters m/Silke-
kefoer.... **198,00**

Elegante Frakker i
Mohair... **268,00**

Teddy Bear m/Silke-
foer, et Væld af Far-
ver..... **288,00**

Vende Cotton Coat
i Silkeploline
118,00

Købesummen afdrager
De over 6 Maaneder
og betaler blot
første Rate, naar De
modtager Tøjet.

J. ALBERTSEN

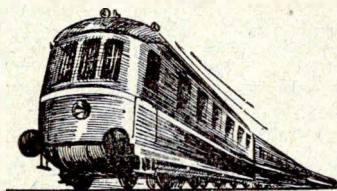
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

AGA-GAS BELYSNING SVEJSNING



AGA-GASACCUMULATOR

KØBENHAVN • ODENSE • AALBORG • AABYHØJ



BOSCH

DIESELUDSTYR OG AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS



Regnfrakker


Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

*Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

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

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

I. B. Schilder

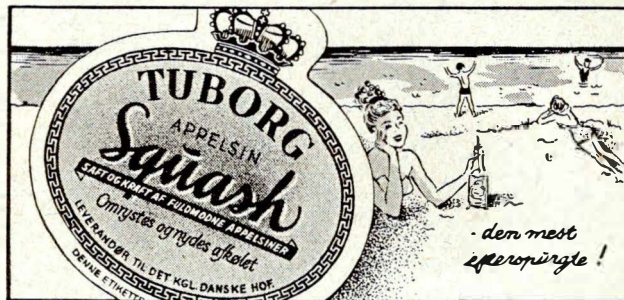
Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K

Telefon 211



Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1950

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigt Viltoft

THÜRMEERS
originale Snittøj



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

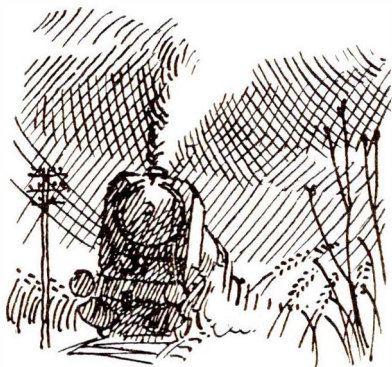
OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 23 - 52. ÅRGANG

5. DECBR. 1952



Indhold:

Lokomotivfyrbøderaspiranternes optagelse som medlem af Dansk Lokomotivmands Forening . . .	281
Nordisk nyt — Norge	282
Statsbanernes lokomotiver og motorvogne	283
Pescara-lokomotivet	285
Moderne dieselhydrauliske lokomotiver	288
Samarbejdsudvalget, 1. Distrikt	289
Fra medlemskredsen	290
Norsk Jernbaneforbunds 60 årsdag	291
Under DLF	292
Tak	292
Dødsfald	292
Juletræsfest i Aalborg	292
Personalia	292
Medlemslisten	292
Nye adresser	292



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.

Lokomotivfyrbøderaspiranternes optagelse som medlem af Dansk Lokomotivmands Forening

Med tjenestemandsløven af 1946 åbnedes der adgang for aspiranter til at blive optaget som aktivt medlem af tjenestemandsgeselskaber. Denne forudsætning, som loven af 1946 skabte, var ikke ukendt for Dansk Lokomotivmands Forening, idet lokomotivfyrbøderaspiranter tidligere har kunnet være medlem af foreningen. I hvert fald har ældre lokomotivmænd i erindringerne de vanskelige forhold i 1927, hvor Statsbanerne måtte foretage drastiske nedskæringer, som medførte at mange lokomotivfyrbøderaspiranter blev sat på gaden.

Dette betød for den enkelte alvorlige økonomiske problemer, fordi foreningen ikke i modsætning til fagorganisationerne i privatindustrien havde en arbejdsløshedskasse til imødegåelse af sådanne forhold, hvilket ej heller under en normal og rolig udvikling er aktuel.

Ved gennemførelsen af tjenestemandsløven af 1946 kunne man ikke fuldtud vurdere den fremtidige udvikling, og på basis heraf, hvor stort antallet af lokomotivfyrbøderaspiranter ville blive, og man mente det formålstjenligt af hensyn til aspiranterne selv, at de skulle blive stående som medlem af Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, og at de gældende overflytningsregler mellem dette forbund og Dansk Lokomotivmands Forening skulle bevares.

Udviklingen er siden gået i en retning, som skabte forudsætning for en genoptagelse af problemet, og som de væsentligste årsager skal nævnes sådanne kendsgerninger:

De tjenstlige og faglige problemer for lokomotivfyrbøderaspiranterne ligger tæt op ad tjenstemandsens, ja, er i virkeligheden fuldstændig identiske med dennes. En såre naturlig konsekvens, idet ikke andet end ansættelsesforholdet tilkendegiver den forskel, der er.

Det samlede antal af lokomotivfyrbøderaspiranter ligger i dag på en størrelse, som slet ikke kan befrygtes førende ind i forhold, som de, der fremkom i 1927.

Afgangen af aspiranter i dag — forårsaget af forskellige forhold — er ganske forsvindende.

Ud fra dette og den kendsgerning, at mange lokomotivfyrbøderaspiranter gerne ønsker medlemsskab i vor forening, og hertil at disse i mangfoldige tilfælde henvender sig til vore tilidsmænd om hjælp i opståede problemer, har hovedbestyrelsen taget spørgsmålet op og er kommet til det resultat, at der burde optages en drøftelse med Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund for at få tilvejebragt en form, hvorunder lokomotivfyrbøderaspiranterne ville komme til at stå som medlem af Dansk Lokomotivmands Forening. Det er hovedbestyrelsens opfattelse på baggrund af forannævnte, at tiderne er gunstige for en optagelse af lokomotivfyrbøderaspiranterne i foreningen.

Det stod hovedbestyrelsen ganske klart, at der skulle tages



Norge.

Det nye marketenderi på NSB's værksted ved Drammen blev taget i brug den 7. august. Her kan 500 mand samtidig spise til middag, og kokkenet er en drøm i rustfrit stål med opvaskemaskiner, køleskab, varm- og kold-disk m. v. Marketenderiet har egen scene med tilhørende garderobes og et ypperligt højtaleranlæg. Her er ikke bare tænkt på de materielle goder. Salen skal også bruges til foredrag og koncerter og giver da plads til ca. 1000 tilhørere. Driften af kokkenet er overladt værkstedsforeningen, som oplyser, at besøget i marketenderiet er meget lovende.

Ved den højtidelige åbning var bl. a. generaldirektøren til stede. Han udtalte, at et af hovedstyrets mål var, at alle, som havde snavset arbejde, skulle have muligheder for at vaske sig rene på arbejdsstedet og spise i hyggelige omgivelser.

Det rullende materiel.

Siden befrielsen har Norges Statsbaner fået rullende materiel for tilsammen 137 mill. kr. Beløbet fordeles sig med 56 mill. på trækraftmateriel, 44 mill. på personvogne og 36 mill. på godsvogne.

I budgetåret 1952/53 ventes følgende nyt rullende materiel leveret: 9 elektriske lokomotiver, 5 elektriske motorvogne, 14 dieselmotorvogne (type 6 og 7), 10 turistvogne, 4 spisevogne, 9 mellemvogne og 4 styrevogne til den elektriske forstadsdrift og 14 bivogne til dieselmotorvogne.

Det norske »Morgenposten« skriver:

På Kiruna station i Sverige stod et ekstratog opstillet for at bringe en jordemoder til Rautas. Lige for toget skulle afgå, kom der melding om, at et malmtog var løbet af sporet dér, og også i dette tilfælde trængtes til hurtig hjælp. Hvorefter toglederen gav følgende ordre: »Ekstratog med jordemoder til Rautas standser ved lokomotivremisen for at optage hjælpemandskab og dunkrafte«.

(Vårt Yrke).

videst mulige hensyn til sikring af de pågældendes krav ved en eventuel afskedigelse fra aspirantstillingen, og ud fra denne erkendelse stilledes forslag overfor Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund om deres optagelse i foreningen på et tidspunkt af aspiranttiden, hvor der var minimumsrisiko for, at de efter eget ønske eller anden årsag blev afskediget fra aspirantstillingen. Dette tidspunkt måtte blive umiddelbart efter, at de havde præsteret tilfredsstillende attestkørsel.

Ved de førte forhandlinger med Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund mødte Dansk Lokomotivmands Forening fuld forståelse for sine synspunkter, og der opnåedes hurtigt enighed om betingelserne for optagelse som medlem i vor forening.

Den bestående overenskomst, Smedeforbundet og os imellem, ændredes for punkt c's vedkommende til:

»Overflytning til Dansk Lokomotivmands Forening kan finde sted, når det pågældende medlem selv ønsker det og er antaget ved Danske Statsbaner som lokomotivfyrbøderaspirant samt har præsteret tilfredsstillende attestkørsel.«

Som hele spørgsmålet nu er stillet op, påhviler det således den enkelte lokomotivfyrbøderaspirant selv at tage stilling til, hvorvidt han ønsker at stå som medlem eller ikke af Dansk Lokomotivmands Forening, og objektivt må denne løsning ses som værende den mest hensigtsmæssige og iøvrigt den mest naturlige.

Denne frivillige form er ikke mindst nødvendig for sikring af de pågældendes økonomiske forhold i tilfælde, hvor de bliver afskediget fra aspirantstillingen og derfor må ud på den private industris arbejdsmarked. Kan de ikke i umiddelbar fortsættelse af det forladte arbejde få noget andet, er de således henvist til at klare sig uden økonomisk hjælp fra organisationernes side.

Det er altså specielt under hensyntagen til dette forhold, at ændringen formuleres derhen, at lokomotivfyrbøderaspiranten selv må tage stilling til sin indmeldelse.

Tillidsmændene har dermed fået deres arbejdsfelt udvidet med nye opgaver, og det bliver nu derfor deres sag, under de givne forudsætninger, at sikre overførelsen af organisationens traditionelle faglige principper på dette kuld unge mennesker, og den behandling må tilsikres dem, som gives organisationens hidtidige medlemmer.

Som nævnt foran har foreningens tillidsmænd allerede i mangfoldige tilfælde tidligere taget sig af lokomotivfyrbøderaspiranternes problemer, desårsag vi har samme tjenstlige arbejdsfelt, og hvor vi således før har haft en moralsk forpligtelse, har vi også nu fået en juridisk til at støtte dem i deres problemer af hvad art de end måtte være på vore tjenstlige og faglige områder.

Hovedbestyrelsen er for sin part parat til sin medvirken til at hjælpe dem, hvor der end måtte være behov derfor, og den hilser lokomotivfyrbøderaspiranterne velkommen som vordende medlemmer i organisationen og udtrykker håbet om, at de må vise sig som værdige og gode deltagere i arbejdet til gavn for og højnelse af lokomotivmandens kår i enhver henseende ud fra de betragtninger, at det er helhedens tarv, der tjener den enkeltes interesser bedst.

Statsbanernes lokomotiver og motorvogne

Dansk Lokomotivmands Forening

udgiver det første samlede illustrerede værk over trækraften inden for Danske Statsbaner gennem de 105 år, banerne har eksisteret.

Inden for dette kalenderår har der fundet en forøgelse sted af Danske Statsbaners trækraft. Først på året kom de nye »Ardelt«-traktorer til rangertjenesten fra Tyskland og med sommerkøreplanens ikrafttræden blev en ny damplokomotivtype indlemmet i lokomotivparken. Ikke en ny type i egentlig forstand, fordi den allerede blev bygget under den sidste verdenskrig og er kendt fra de tyske baner, men ny her i landet, hvor den efter en hovedreparation nu er gået ind i »lokomotivalfabetet« som litra N. Foruden disse nyhvervelser har Statsbanerne indkøbt men endnu ikke fået leveret fire diesel-elektriske lokomotiver fra USA i amerikansk standardudførelse.

Meddelelserne herom er måske i sig selv ikke særlig opsigtsvækkende i en atomaldertid, hvor man indenfor andre transportgrene stadig præsterer nye tekniske vidundere til kampen om at være førende i verden, når det gælder hastig-

hed og lastkapacitet. Og dog er der alligevel noget bemærkelsesværdigt ved denne udvidelse af lokomotivernes antal, der er et sandt udtryk for banernes kamp i den moderne trafik; en kamp, de til gengæld stadig har forstået at hente sejre fra trods deres handicap i at skulle følge den »slagne skinnevej«.

Lige siden banernes første dage har man naturligvis stadig måttet finde frem til andre og større maskintyper, alt efter tiden og udviklingen. Meget har forandret sig fra år til år. Flere og flere strækninger er kommet under DSB, befolkningstallet er steget og flere og større erhvervsgrene er kommet til. Alt er således vokset og har udviklet sig, men trods konkurrence fra landevej, søvej og luftvej har banerne hævet sig og forøget såvel person- som godstrafikken. Dette har yderligere medført anskaffelse af større og tungere vognmateriel, hvormed der er stillet forøget krav til trækraften.

Billedværkets omslag, der her gengives i stærkt formindsket størrelse, bærer en reproduktion af det 125 cm × 76 cm store håndsmedede monogram, der findes i frontspidsen på hovedbygningen af foreningens Ferie- og Rekreativshjem. Dette meget smukke og gedigne smedearbejde er udført af nu pensioneret lokomotivfører F. P. Børgesen, København.

»Odin«

— og —

»Roeskilde«

samt andre damplokomotiver og motormateriellet inden for Danske Statsbaner gennem tiderne



Dansk Lokomotivmands Forening
1952

Med alle disse faktørers indflydelse har en interessant og indholdsrig udvikling fundet sted for lokomotiverne og motormateriellet.

Fra damplokomotivernes første dage har mange forskellige typer befaret strækningerne, og et tilbageblik i dag giver et fyldestgørende bevis for, hvor stor den tekniske udvikling har været selv for den simple og efter nutidens forhold mest primitive maskine — dampmaskinen. Denne havde til gengæld i mere end 75 år enerherredømmet som Statsbanernes drivkraft, men den er i dag, 105 år efter den første banes åbning, stadig blandt de førende inden for jernbanerne, og den er med, hvor de store hastigheder og tunge tog stiller krav til kraft og styrke.

I 1925 meldte motoren sig som medarbejder, og den nye driftsform udviklede sig på samme måde som dampmaskinen, dog i et noget hurtigere tempo. Den lille benzin-motorvogn blev snart afløst af dieselvognen, der foreløbig er blevet fremtidens motor inden for jernbanedriften. Såvel i motorvogne som i motorlokomotiver har den siden 1928 vist sig i forskellige typer. Den er i dag repræsenteret i enkeltvogne og i hele tog — de populære lyntog. Også inden for rangertjenesten har den gjort sig gældende på tilfredstillende måde.

Fælles for disse to driftsformer er, at de har skabt sig popularitet i og uden for jernbanemandens kreds. Mange har med stor interesse fulgt udviklingen og studeret de forskellige typer.

Til støtte herfor, og da der i de forløbne år påny er kommet nye typer til, og nu da vi står overfor at skulle modtage en hel ny diesel-lokomotivtype, har Dansk Lokomotivmands Forening besluttet at udgive det første samlede billedværk med samtlige de maskintyper, der har været og er i drift inden for Danske Statsbaner. Billedheftet foreligger i en smuk udførelse, i såvel papirkvalitet som billeder. Formatet er 32 × 24 cm og de 84 forskellige billeder findes i en størrelse af 24 × 16 cm. Heftets forord er skrevet af maskinchef Hedegaard Christensen og billedteksterne af kontorchef J. P. A. Andersen, ma-

skinafdelingen, og overmaskiningeniør Ejner Hansen, 1. Distrikts maskintjenesten.

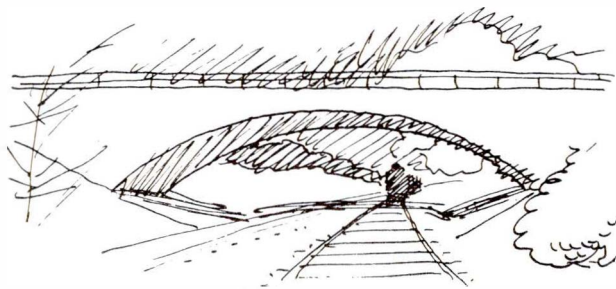
Ud fra den kendsgerning, at Hans Majestæt, Kong Frederik den IX viser stor interesse for lokomotiver vil det første eksemplar af heftet blive overrakt kongen.

Hefter udsendes ikke i forretningsøjemed og sælges derfor til den lavest mulige pris *kr. 15,00*. Fremkommer der et eventuelt overskud, vil det blive fordelt mellem *Grønlandsindsamlingen* og *Lokomotivpersonalets Rekreationsfond*. I den fastsatte pris er medregnet portoforsendelsen, og hvert hefte leveres i kartonomslag.

Det er foreningens håb, gennem denne samling af samtlige lokomotiver og motorvognstyper at give de mange lokomotivinteresserede i og uden for banerne en historisk oversigt over udviklingen gennem de mange år. Ligesom det er vort håb, at salget af heftet kan indbringe en passende sum til *Grønlandsindsamlingen* og *Lokomotivpersonalets Rekreationsfond*.

Måske vil udsendelsen af dette illustrerede værk udbygge den i alle samfundslag og inden for alle aldersklasser allerede eksisterende interesse for banernes rullende materiel, ligesom billederne af de forskellige typer med tekstforklaringer om maskinernes kapacitet m. v. kan fortælle om udviklingen og lokomotivmandens gerning.

Enhver lokomotivmand må for at opnå aspirantstillingen være uddannet i et af fagene inden for smede- og maskinarbejdergruppen. Monogrammet, der findes på heftets omslag, er en reproduktion af det 125 cm × 76 cm store håndsmedede monogram, der i dag findes i frontspidsen på hovedbygningen af foreningens Ferie- og Rekreationshjem, Refsnæs pr. Kalundborg. Arbejdet er udført af nu pensioneret lokomotivfører F. P. Børgesen, København.



Pescara-lokomotivet

Af C. E. Andersen.

I DLT fra 5. oktbr. og 20. oktbr., side 237—240 og 249—251 = teknisk side 65—68 og 69—71, omtales pescara-maskinerne i almindelighed.

— Lad os herefter se lidt nærmere på selve det pescare-lokomotiv, som Renault-Rateau-SIGMA har konstrueret til de franske National-baner, der har prøvekørt det for første gang d. 19. marts d. å. og siden brugt det til driftsmæssige forsøgskørsler, især på nordbanestrækningerne.

Lokomotivets almindelige udformning og indretning fremgår af skitsetegningen.

Det store, udadtil cylinderformede apparat, der ses i midten, er selve varm-tryk-luft-generatoren (mærket 1). Den tværsoverliggende cylinder (2) er luftbeholderen, der trykkudligner den stødvis tilførte trykluft og desuden tjener som et reservoir, hvorfra luften kan strømme videre mod turbinen, gennem røret (3). Røret (4) bruges til at lede luften direkte til en tagåbning (18), når generatoren er i gang, men turbinen og lokomotivet kører ikke.

Selve turbinen, der er meget uanselig af størrelse, er mærket (5). Herfra fører kardanakslen (6) til kassen (7), som indeholder tandhjulssystemer for reduktion af omløbshastigheden, skiftning af kørselsretningen samt en ekstra reduktionsudveksling, som tillader lokomotivet at køre snart med et og snart med et andet udvekslingsforhold og følgelig med forskellig hastighed og trækraft ved samme turbineomløbstal. Det skal fremhæves, at der ikke er tale om en almindelig gearkasse, hvor man skifter gear og kobler ud og ind under farten. Fra den centrale tandhjulsudvekslingskasse under vognrammen overføres kraften via de to kardanakslar (8) til bogierne (9), eller rettere sagt disse indre aksler, hvorfra kardanakslarne (11) fører en del af kraften videre til bogiernes yderste aksler via

udvekslingerne (10). Bogierne, der har rammer af svejsede plader, er meget enkle og lette, næsten som almindelige bogier med udrevne aksler.

Til venstre i vognkassen ses de store gittertildækkede åbninger for luftindtaget til olie- og vand-kølerne (12). Ovenover rummet ses en ventilator (13), der driver luften ud gennem en åbning i taget og derved fremkalder den fornødne sugevirkning. Nærvæd på taget, lidt nærmere midten, er der en stor åbning med et filter (16), hvorigennem generatoren indsuger luft. I taget henimod den anden ende er der en mindre åbning (18), hvorigennem generatoren kan puste luften direkte ud, når den går tomgang. Ved siden af, nærmest højre ende, ses en anden åbning (17), der er noget større, hvorigennem den ekspanderede luft fra turbinen udblæses.

I det lille rum til venstre for det egentlige maskinrum ses foruden kølerne en hjælpedieselmotor (14), samt forskelligt andet hjælpemaskineri (15), såsom dynamo, elektromotor, oliepumper, vandpumper, kompressorer osv. — I det lille rum til højre for det egentlige maskinrum ses tryklufflasker (19) til brug for start af generatoren, samt akkumulatorer (21) m. m. — (20) er turbineoliereservoir. Brændselolie, vandbeholdning m. m. er spredt i tanke langs lokomotivets sider.

I begge ender er der tjenesterum med førerpladser.

Pescarageneratorens motorcylinder køles af olie i en kappe, som strækker sig omkring cylindervæggene næsten uafbrudt fra ende til anden. — Kun i midten er der sørget for plads til en kreds af 6 brændstoffsprøjtningdyser.

Generatoren har 340 mm motorcylinderboring og 900 mm kompressorcylinderboring. Slaglængden, der er variabel, er normalt 415 mm og maksimalt 450 mm til begge sider.

Antallet af stempelslag pr. minut er ca. 600, eller 10 pr. sekund. Kompressoren producerer trykluft ved normalt 3 og maksimalt 4 kg pr. cm² absolut tryk. I motorcylinderen bliver trykket 60 kg pr. cm² ved slutningen af kompressionsfasen. Motorcylinderen afgiver forbrændingsluften og derpå skylleluften ved 3 til 4 kg pr. cm², lidt varierende med fasen. Ved større arbejdstryk afgives hvert sekund 3,6 kg luft som trykluft. Temperaturen af denne trykluft er 460 til 475 ° C. Den er altså ikke varmere end dampen i visse turbine-lokomotiver og ikke tilnærmelsesvis så hed som drivgassen i egentlige gasturbiner, hvorfor turbinen i pescaralokomotivet ikke udsættes for så stærke belastninger og heller ikke bliver så ømfindelig for svingninger af drivluftens temperatur.

Turbinen har ikke mindre end 5 ekspansionsstrin. Det skyldes hensynet til opnåelse af stor startkraft og især til god nyttevirkningsgrad ved lave hastigheder, dvs. ved start og ved varierende lokomotivhastigheder. Normalomdrejningstallet, altså det der byder på den maksimale virkningsgrad, er 8500 pr. minut. Men turbinen kan køre med helt op til 12 320 omdrejninger pr. minut, dvs. 145 pct. af normalhastigheden. Ved denne store omløbshastighed falder virkningsgraden naturligvis en del. Men til gengæld bliver virkningsgraden temmelig høj selv ved lave omløbshastigheder, når alt regnes i forhold til den forhøjede omløbshastighed, idet kurven for lokomotivet som helhed forskydes.

Det er jo almindeligt, at man for damp-turbiner og gasturbiner som første tilnærmelse regner med, at selve trækraften er størst ved starten, og at den falder jævnt til det halve ved den omløbshastighed, hvor maskinen har den bedste virkningsgrad, for atter fortsat at falde jævnt med yderligere stigende omløbshastigheder, til nul ved den dobbelte omløbshastighed, hvor samtidig virkningsgraden bliver nul.

I det foreliggende tilfælde, hvor man har turbinen koblet, om ikke ligefrem direkte, så dog stift til drivhjulakslerne, måtte man indrette sig på at opnå de bedst mulige kraft-

præstationer og hestekraftydelse og virkningsgrader under de varierende forhold, der forekommer ved anvendelse af lokomotivet i den praktiske drift. — Netop derfor har man valgt at udforme turbinen med ikke mindre end 6 kredse af skovblade, samt at konstruere den til en maksimal hastighed, der er 45 pct. over optimalhastigheden, for derved at opnå stor startkraft og god virkningsgrad ved lave og varierende hastigheder. — Ved selve maksimalhastigheden er virkningsgraden kun faldet til 84 pct. af virkningsgraden ved optimalhastigheden. Og trækraften ved maksimalhastigheden er selv her, hvor den jo er mindst, 1:3,8, dvs. over 26 pct. af maksimaltrækraften ved starten.

Der forlyder ikke noget om, hvor stor selve lokomotivtrækraften er ved starten og ved største hastighed.

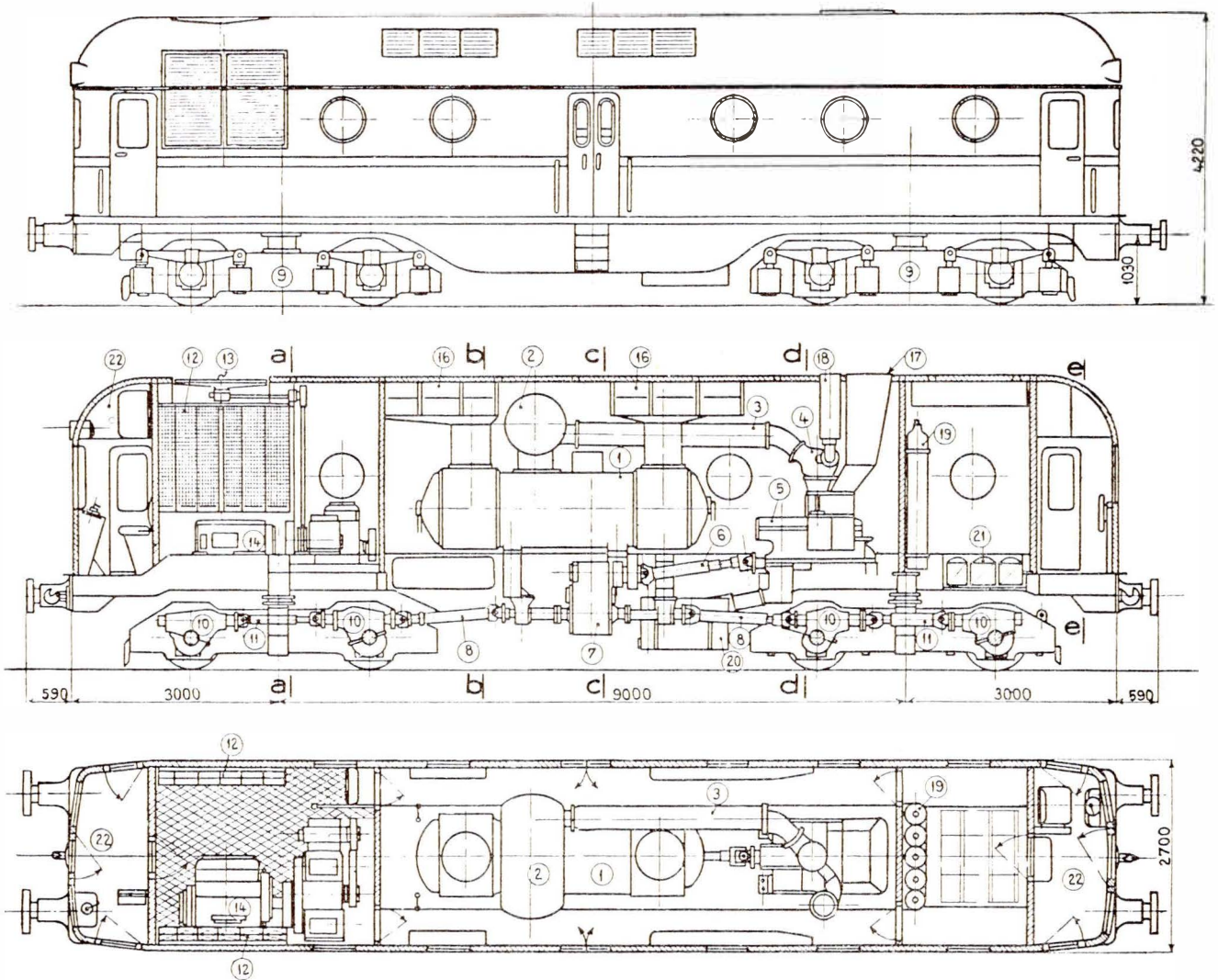
Men regner man med 1000 hk ved drivhjulsperiferien og 125 km henholdsvis 71 km i timen, dvs. ca. 35 henholdsvis 18 m pr. sekund, så får man henholdsvis ca. 2150 og 4200 kg som trækraft ved maksimalhastigheden og følgelig 8200 og 16000 kg ved starten.

Om pescaralokomotivets brændstofforbrug under praktiske driftsforhold forekommer der vistnok ikke noget endnu i tidskriftlitteraturen. — Men selve kraftmaskinens brændstofforbrug ved forskellige belastninger og omdrejningshastigheder kendes meget nøje, idet man har foretaget mangeartede og langvarige forsøg allerede ifjor, længe før maskinen indbyggedes i lokomotivet.

Generatoren opviste herved en virkningsgrad på 42 pct., dvs., at den producerede tryk-volumen-energi i et omfang svarende til 42 pct. af de

forbrugte brændstoffers kemiske energi. Selve turbinens og reduktionsaggregatets samlede virkningsgrad var 84 pct., hvilket vil sige, at omkring $\frac{5}{6}$ af den tilførte trykluftenergi omdannedes til effektiv mekanisk energi. For lokomotivet som helhed blev virkningsgraden da 35 pct. Dette tal refererer til drivhjulsperiferien. Ved trækkrogen er virkningsgraden naturligvis mindre. Men forskellen er mindre end for andre lokomotivtyper, fordi pescaralokomotivets egenvægt er meget lille. — Det brændstof, der brugtes, var fuel-oil. Forbruget var 190 g pr. udviklet hestekrafttime ved 1000 hk ydelse og 3 kg pr. cm^2 arbejdstryk.

Der foretoges også en række langvarige undersøgelser over brændstofforbruget ved andre turbineomløbstal, varierende mellem 40 og 100 pct. af det maksimale omløbstal, og des-



uden et forsøg ved 10 pct. overbelastning, til 1100 hk.

Endelig foretoges der en række ganske tilsvarende forsøg ved forskellige omdrejningshastigheder og belastninger under anvendelse af let brændselsolie, »light fuel oil«, i stedet for »gas oil«. Herved viste brændstofforbruget sig at blive ca. 200 g pr. hestkrafttime. Brændværdien af den pågældende olie var 9825 gramkalorier pr. g. Og lokomotivvirkningsgraden var i dette tilfælde ca. 33 pct.

Brændstofforbruget er altså større ved brug af let fuel oil end ved brug af gas oil. Men forskellen er ikke ret stor. Og da brændselsolie er langt billigere end dieselsolie og gasolie, vil brændstofregningen blive langt mindre ved brug af brændselsolie.

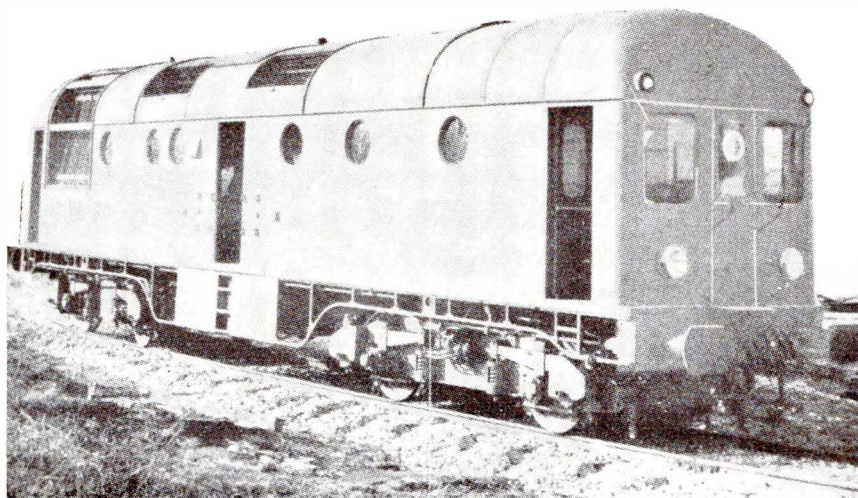
Så er spørgsmålet blot, om ikke vedligeholdelsesomkostningerne for motorerne vokser tilsvarende, således som man undertiden har måttet erfare det ved brug af brændselsolie i dieselmotorer. — Men pescaramotorerne har jo meget store motore cylindre; og de arbejder med stort luftoverskud og store kompressionstryk og høje antændelsestemperaturer. Desuden skylles cylindrene godt ud af luften fra kompressoren. Derfor kan man måske vente, at de også i det lange løb kan vise sig at fungere tilfredsstillende.

Derimod kan man fristes til at tro, at selve turbinen vil lide skade i det lange løb. — Da der ikke synes at være skrevet noget herom, går det formodentlig godt nok. — Det må i denne forbindelse erindres, at turbinen ikke udsættes for nær så høje temperaturer som en typisk gasturbines turbinedel.

Pescaralokomotivet kan altså bruge billige brændstoffer og samtidig opvise høje virkningsgrader.

Det første pescaralokomotiv udvikler som sagt 1000 hk normalt og 1100 hk maksimalt. Denne ydelse er regnet på drivhjulene; og trækkrogsydelsen er ikke meget mindre, fordi lokomotivet er så let. — Der kommer end ikke noget fradrag p. gr. af kraftbehovet til hjælpemaskinerne, fordi disse drives separat af en lille let hjælpemotor på 90 hk.

Man må derfor regne med, at det



franske pescaralokomotiv kan opvise næsten lige så stor ydeevne som f. eks. de store af DSB bestilte dieselelektriske lokomotiver. —

Men medens de pågældende diesellokomotiver formodentlig kommer til at veje omkring 110 t, ligesom de lignende lokomotiver af General Motors type, der kører i Victoria, vejer pescaralokomotivet ikke mere end 59 t. — Da akseltrykket kun er 15 t, kunne det køre på næsten alle DSB's strækninger.

Hvis man byggede et lignende pescaralokomotiv med to generatorer og to turbiner, hver trækkende sin bogie, stadig med kun to drivaksler, så kunne man formodentlig holde totalvægten nede på 80—82 t og derved holde akseltrykket nede på ca. 20 t, så lokomotivet kunne køre på næsten alle hovedlinier.

Et sådant lille, let og enkelt lokomotiv kunne formodentlig udføre samme arbejde som et mægtigt, tungt og kompliceret dieselelektrisk dobbeltlokomotiv. — Det ville bl. a. blive ideelt til fremføring af store lyntog; og det kunne selv overføres med storebæltsfærgerne, ja, kunne

endog køre på færgernes krumme sidespor, takket være de toakslede bogier og den ringe bredde.

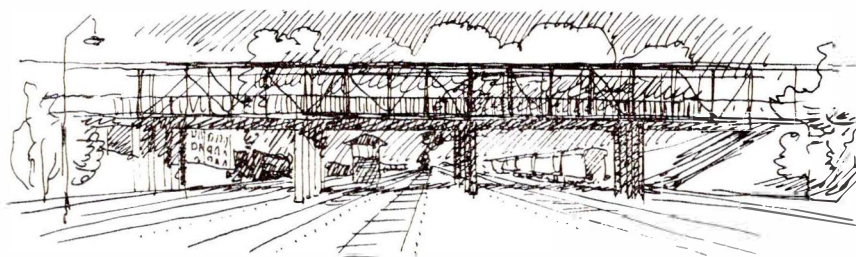
Foreløbig må man dog nok regne med, at pescaralokomotiverne vil blive besværet af en mængde børnesygdomme. — Det første pescaralokomotiv kan naturligvis ikke måle sig med det sidste dieselelektriske lokomotiv, der er bygget på grundlag af driftserfaringerne gennem mere end 40 år med titusinder af forgængere.

Men pescaralokomotiverne kan måske gennemgå en lignende udvikling og forfining i løbet af de kommende år. De synes i hvert fald at være lovende i princippet og at have større udviklingsmuligheder end de allerede fremmelige diesellokomotiver.

Hvad man end vil vente af det første pescaralokomotiv i konkurrencen med nutidens mest udviklede lokomotiver af andre typer, så fortjener det under alle omstændigheder stor opmærksomhed og interesse.

Litt.: Revue Générale des chemins de fer, maj 1952, bd. 7, side 99—109.

La vie du rail, 1. september 1952, side 3—4.



Moderne diesel- hydrauliske lokomotiver

Vi har foran omtalt det lige færdigbyggede franske pescara-lokomotiv, der er højst forskelligt fra alle andre moderne lokomotiver, bade de dielelektriske lokomotiver, der især bygges i USA, og damplokomotiverne, som man især bygger i England, og de fatallige egentlige gasturbine-lokomotiver, der konstrueres forskellige steder. — Vi vil herefter se lidt på en ganske anden lokomotivtype, et nyt dieselhydraulisk lokomotiv, som er bygget i Tyskland, og som en interessant bade ved sit grundprincip, sin konstruktive udformning og ved at afspejle udviklingstendensen i Tyskland nu efter krigen.

Allerede i 1930'erne byggede Reichsbahn et dieselhydraulisk lokomotiv, der havde 1C1-kobling og var udrustet med en kraftig og svær, langsomtlobende dieselmotor. I modsætning til det har det nye lokomotiv, eller rettere sagt den nye type — for der er bygget ti af dem, i lidt varierende udførelse — en letbygget, hurtigtlobende dieselmotor og er et bogielokomotiv.

Ligesom det franske pescara-lokomotiv, det franske gummihjuls-bybanetog og de amerikanske Budd-dieselvogne har de nye tyske diesel-lokomotiver kardantræk til bogieakslerne. Medens Budd-vognene kun har en enkeltrevet aksel pr. bogie, og de nævnte franske konstruktioner har den inderste bogieaksel direkte drevet og derfra kardanforbindelse til de yderste bogieaksler, har den tyske konstruktion en kardanforbindelse for hver bogieaksel til midten af bogien, hvor der er et tandhjulsaggregat, der drives af hovedkardanakslerne fra det centrale gearsystem. Dette er monteret på vognkassen midt under lokomotivet. Bogierne er altså befriet for det egentlige maskineri; og det sidste er fuldt affjedret.

Nogle af lokomotiverne har et mekanisk gearsystem for fire hastigheder i forbindelse med en permanent fyldt hydraulisk converter, et system,



der er udviklet af Maybach og kaldes Mekydro. Andre af lokomotiverne har et af Voithe udviklet tre-converter-system, som i sig selv tillader store hastigheds- og trækraftvariationer.

Motorerne er af tre fabrikater, nemlig M. A. N., Daimler-Benz og Maybach. Alle tre motortyper er hurtigtlobende, lette motorer med kompressor og udviklende omkring 1000 hk.

Motorene findes under en hjælm i lokomotivets ene ende; og i den anden ende findes kolere, brændstof- og vandbeholdning, varmekedel m. m. — I midten af lokomotivet findes førerrummet, der rager op over enderummene, så der er fri udsigt i alle retninger. Der er dobbelt betjeningsanlæg; lokomotivet kører lige godt i begge retninger.

Lokomotivet vejer godt 60 t; men vægten er ved ballast forøget til 64 t og samtidig fordelt jævnt på alle fire aksler, så akseltrykket kun er 16 t, trods den store adhæsionsvægt. — Starttrækraften er 21 t. Ved 16 km i timen er trækraften 19 t. Ved det benyttede udvekslingsforhold, der tillader en maksimumshastighed af 100 km i timen, er trækraften me-

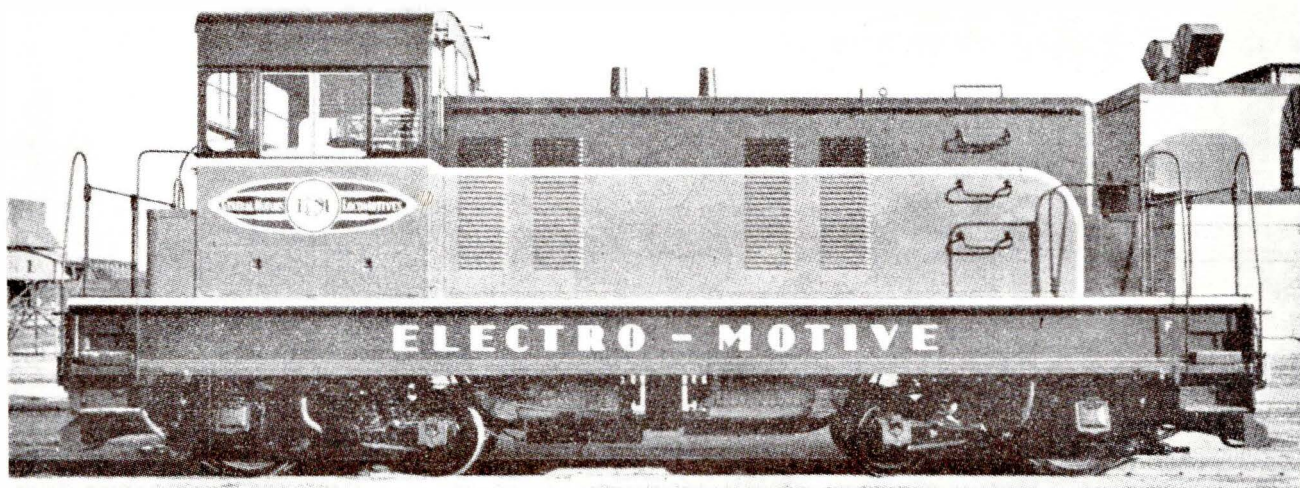
get nær 2000 kg ved de 100 km i timen.

En ny lokomotivtype af lignende konstruktion er under udvikling. Den får fordoblet kraftmaskineinstallation, men kan formodentlig i det store og hele udformes som den ovenfor omtalte type og nøjes med to to-akslede bogier, idet vægten næppe bliver mere end 80—85 t.

Et sadant lokomotiv kan eventuelt blive et ønskelokomotiv for dansk lyntogstrafik.

Også amerikanerne begynder nu at interessere sig for dieselhydrauliske lokomotiver. Selv General Motors, der længe har været det førende firma m. h. t. dielelektriske lokomotiver, har i fjor bygget et dieselhydraulisk lokomotiv for at høste praktiske driftserfaringer. —

Det pagældende lokomotiv har to 6-cylindrede dieselmotorer, hvor på 170 hk. Men eventuelle efterfølgere vil sikkert blive udstyret med den nyere 275 hk motor, der bruges til Budd-vognene. — Ligesom disse har forsøgslokomotivet kardantræk mellem motorerne, eller rettere sagt, mellem det hydrauliske system og bogieakslerne.



Samarbejdsudvalget, 1. Distrikt

9. samarbejdsudvalgs møde afholdtes den 23. oktober 1952 med følgende dagsorden: 1. Meddelelser fra formanden — 2. Færdsel over sporene på Kb.h.s stationer — 3. Arbejdspladsens forbindingskasse — 4. Indskrivning af rejsegods ved pakkvognen — 5. Vedligeholdelse af lejeboliger — 6. Drøftelse af § 5 i samarbejdsudvalgsreglerne — 7. Spørgetime.

Formanden indledte mødet med at oplyse, at der i forbindelse med mødet var arrangeret en tur i S-banområdet for at se, hvor S-togslinierne fik passagererne fra, og hvilken indflydelse rutebiler øvede på dette forhold.

Til pkt. 1 gav formanden en oversigt over Statsbanernes status i finansåret 1951/52, og hvordan det lå i indeværende års første 5 måneder. Gav derpå en oversigt over forholdene indenfor distriktets område, belyst ved en række tabeller.

Ovbing. oplyste bl. a., at man af større velfærdsarbejder ventede gennemført en modernisering af bygningen for plads- og pakhuspersonalet på Kk., og at man i Kø. var i gang med modernisering af lokalerne for remisehvk. Videre søgte man gennemført forbedring af vaskerum med brusebad under hovedbygningen på Kh. mellem sporene 9 og 10 samt opholdslokalerne ved Perron VII på samme station. I Kb. en modernisering af lokalerne for tog-, loko- og stationspersonalet, og i Hk. skulle opføres nyt ovbm.-kontor, og endelig ville man anvende betydelige beløb til modernisering af møbler for bane-, tog- og lokopersonalet.

Det blev oplyst, at man påtænkte at etablere en ny opgang fra Vpt. station ved Kampmannsgade samt forsyne nærtrafikopgangene på Kh. og Kk. med rullende trapper. Videre oplystes, at preseningsrevisionen med optælling tog for lang tid og var unøjagtig, hvilket personalet hævdede, at ulæselige numre var skyld i, men hertil måtte distriktet bemærke, at det tidligere var blevet indskærpet, at presenninger med utydelige numre skulle indsendes til opmaling.

Det blev endvidere oplyst, at A/S Frichs i febr. 1952 var begyndt at levere 20 MO-vogne, og at de 20 sidste ville blive påbegyndt leveret i efteråret 1953. I Kø. var et nyt sandsiloanlæg taget i brug, og man ville senere påbegynde et tilsvarende anlæg ved Gb.s remise.

Formanden oplyste sluttelig, at det på sidste møde fremsatte forslag om på kød- og flæskevogne at slette ordet »vogne«, var videresendt til hovedudvalget.

Under pkt. 2 blev der redegjort for et gammelt forbud mod færdsel over sporene på de københavnske stationer, men det var stadig galt ved Av., Dbt. og Sam., hvorfor det henstilledes, at organisationsrepræsentanterne medvirkede til en overholdelse af forbudet, og det tiltrådtes, at personalerepræsentanterne gennem de respektive grupper henledte deres medlemmers opmærksom på, at det var nødvendigt, at dette forbud blev overholdt, i hvert fald af ikke-uniformeret personale og ikke mindst af hensyn til andre rejsende, der ellers kunne finde på at benytte samme vej fra toge.

Under pkt. 3 drøftedes forbindingskasseordningen, der ikke var særlig god, og man enedes om at videresende sagen til behandling i hovedudvalget.

Under pkt. 4 drøftede man et af pakm. C. M. Al-

brechtsen fremsat forslag om at lade rejsegods indskrive hos pakmesteren ved pakkvognen, men da spørgsmålet måtte siges at være landsomfattende, vedtoges det at videresende sagen til fortsat undersøgelse og behandling i hovedudvalget.

Under pkt. 5 drøftedes reglerne, hvorefter istandsættelse af lejeboliger fandt sted. Fra personalet forelå klager over uensartet behandling inden for de enkelte ovbm.-strækninger, ligesom personalet også mente, det ville være billigere at lade lokale malermestre udføre arbejdet.

Det oplystes i denne forbindelse, at det var begrænsede midler, der stod til rådighed, og m. h. t. entreprisordningen var forholdet det, at banerne forlangte første kl.s arbejde og materialer anvendt, og i tilfælde, hvor man havde anvendt en lokal malermester, førte dette ofte med sig, at hovedrevisoratet ønskede nærmere redegørelse for årsagen dertil.

Under pkt. 6 udtalte formanden indledningsvis, at problemet § 5 havde været drøftet på hovedudvalgs mødet den 17. januar d. å. og senere, og da disse drøftelser endnu ikke var tilendebragt, måtte det være rigtigst at afvente en klaring af hele spørgsmålet, til der var truffet en endelig afgørelse i hovedudvalget.

Personalerepræsentanterne gav udtryk for deres opfattelse af, hvordan § 5 i samarbejdsudvalgsreglerne skulle forstås, og det blev herunder anført, at man gennem pressen var blevet bekendt med, at der i 1951 var søgt koncession på en personrute mellem Ba.—Fs., og at man så sent som i august 1952 havde forespurgt, hvordan det gik med det fremsendte forslag, og da en sådan busrute formentlig vil berøre de på strækningen Ba.—Fs. betjente stationers personalestyrke, måtte man finde det rimeligt i god tid at kunne drøfte et sådant forhold og medvirke til en hensigtsmæssig disposition i forholdet til de eventuelt overkomplette, hvilket bl. a. også tydeligt fremgik af § 5.

Det oplystes, at omtalte koncession var søgt af Gdt., og at man alene af den grund havde været afskåret fra at drøfte den i distriktets samarbejdsudvalg.

Efter at man endnu havde udvekslet forskellige synspunkter, måtte udvalget tage til efterretning, at en videre drøftelse måtte afvente en klaring af problemet i hovedudvalget.

Under pkt. 7 blev der forespurgt, om der ikke var mulighed for i forbindelse med det nye sandsiloanlæg ved Gb. at få en stikledning fra trykluftanlægget ført ud i porten til brug for oppumpning af cykler. Man enedes om at optage spørgsmålet til videre drøftelse på næste møde.

Videre ønskedes oplyst, om der ikke kunne gennemføres en isolering af vandledningen til kulsiloanlægget ved Gb., da man under de nuværende forhold lukkede for vandet, så snart der var udsigt til frost, og dette medførte, at man i sådanne perioder fik førerrummet på lokomotiverne tilsvinet med kulstøv, som det næsten var ugørligt at få fjernet, da det trængte ind alle vegne. Sagen lovedes undersøgt.

Endelig ønskedes oplyst, om distriktet ligesom 2. Distrikt påtænkte at forsøge nogle kursus for arbejdsledere i T. W. I. systemet.

Formanden svarede hertil, at der var eet kursus i 2. Distrikt, og man ville nu afvente og se, hvordan det faldt ud, inden der kunne tages endelig stilling dertil.

Meldg. K.

Fra **MEDLEMSKREDSSEN**

Foranlediget af de mange indlæg i Dansk Lokomotivtidende med ønsket om større oplysning blandt Dansk Lokomotivmandsforenings medlemmer, vil Aalborg Lokomotivførerafdelings bestyrelse bede D. L. T. om optagelse af nedenstående tanker og udtalelser, der var fremme på afdelingens sidste medlemsmøde.

Der skydes på vort oplysningsudvalg indenfor D. L. F., og der menes, at arbejdet kunne have været udført bedre. — Ja, sikkert nok. — Men ingen af indlæggene i D. L. T. har anvist nye veje i det arbejde, som virkelig er et vanskeligt felt at behandle tilfredsstillende, for det er jo meningen, at den oplysning, der søges, skal give resultater for organisationens medlemmer.

Ønskes der personlig viden, da er der institutioner, som afgjort kan imødekomme alle de krav, der stilles. Den vej, der er bedst farbar til viden for os lokomotivmænd, er sikkert brevskolene, og den kan også imødekomme alle specielle ønsker.

Men, når der tales om oplysningsarbejde indenfor en kreds af mennesker, og i dette tilfælde os lokomotivmænd, da må årsagen sikkert søges i selve organisationen D. L. F. Med de mange indlæg desangående er det ganske naturligt, at Holger Drachmann's digt »De engelske Socialister« kommer en i hu, og hvori det siges:

»Der er noget paa Færde,
man vil ud af Kniben,
man har noget paa Hjerte,
vil noget paa Livet;
men skønt Armen dirrer, og Pulsen banker,
mangles der Ord for de mange Tanker. O. s. v.«

Skal vi indenfor D. L. F. videreføre det organisatoriske oplysningsarbejde, som for mange unge lokomotivmænds vedkommende først er påbegyndt på vort feriehjem, vil det være rigtigst at starte en diskussion om oplysning ved nerven i foreningen (organisationsformen).

Og da kan man spørge, besidder foreningens organisationsform den klarhed og styrke blandt tilidsmænd og medlemmer, at en indre aktivitet er en følge deraf i afdelingens liv, og som ikke mindst er udslagsgivende på vore kongresser — dertil kan vi svare med et klart nej.

Har vore senere års kongresser givet tillidsmændene nye impulser og klarhed i de krav, der stilles, så at de kan påtage sig de opgaver, der stilles fra medlemmernes side og videreføre dem med den vægt, som altid er nødvendig for at opnå resultater, som medlemmerne mener er rimeligt at få gennemført? Hertil vil vi svare, at der mangler meget i den henseende.

Vi spørger. Er der klarhed mellem lokomotivmændene angående de veje, man vil gå til opnåelse af bedre lønmæssig placering eller ønsker desangående? Nej, nej!

For tjenestetidsreglernes vedkommende er det ligeledes nødvendigt, at vore ønsker og krav ud-

formes med en klarhed, så at hvert medlem kan blive en medarbejder til løsning af denne opgave:

At tre ugers ferie for alle tjenestemænd ikke løses på bekostning af lokomotivførernes naturlige krav om 1 uges tillæg til den nuværende bestående 3 ugers ferieordning.

Formandens sidste indlæg eller spidsartikel i D. L. T. om, at alderen skal være bestemmende eller målestokken for ferietildelingen, udtrykker sig således under mottoet: Jo ældre — jo længere ferie! Den tanke eller definering af feriegivning kan vi for lokomotivpersonalets vedkommende ikke tilslutte os, og vi formener, at for lokomotivpersonalet er en længere ferie ikke alene et spørgsmål om alder, men et naturligt krav på grund af vort anspændte og krævende arbejde under togfremførelse, som altid vil kræve et handlekraftigt nervesystem for sikker fremførelse af mennesker, værdifuldt gods og materiale. Derfor skal vi rejse kravet om 1 uges tillæg til den nuværende bestående ordning for lokomotivpersonalet.

For at denne afklaring til en fælles enhed kan ske fyldest, er det nødvendigt, at vi henleder opmærksomheden på vore kongresser, og om disses sammensætning er i overensstemmelse med de demokratiske principper i vort land. Lovudvalget, der blev nedsat på sidste kongres, har i sin betænkning til nye love givet udtryk for indførelse af mere demokrati i D. L. F., og der foreslås en større repræsentation af lokomotivførere på vore kongresser; men så hører demokratiet op. Lokomotivførerne skal ved valgene til hovedbestyrelsen repræsenteres i denne af 5 lokomotivførere, dertil kommer, at den ene af disse kan være en elektrofører. Det demokratiske forhold bliver da, at 1700 medlemmer har 5 repræsentanter, og mindretallet, lokomotivfyrbøderne, ca. 700 medlemmer, har ligeledes 5 repræsentanter. Hvis de oplysningsbejstrede medlemmer kan få dette forhold til at harmonere på ordet demokrati, så ville en oplysende artikel desangående være på sin plads i D. L. T., til underretning for de desorienterede medlemmer af D. L. F.

Hvad er da nødvendigt for os for at løse de foranstående opgaver? Først og fremmest demokratiets indførelse i afdelingens liv. Lad gamle som unge mødes til fælles drøftelse af fælles interesse, til samling og styrkelse af fælles kræfter, til opnåelse af det bedste for lokomotivmandsstanden: derfor, gå ind for afdelingens samling til een afdeling.

Ligeledes mener vi, at det er nødvendigt at samle kongressen mere om de store liniers politik, således at medlemmerne kan få mere tillid til vore kongressers beslutning, og vi foreslår hovedbestyrelsen og afdelingernes bestyrelse som oplysende stof at drøfte spørgsmålet, om det ikke var betimeligt at ændre hele kongressens tilrettelægning, således at første dag, kongressen afholdes, skal være et møde mellem hovedbestyrelsen og repræsentanter til kongressen. På denne dag skulle repræsentanterne foretage en gennemgang af dagsorden til kongressen for der frit at diskutere interne eller pinlige forslag med lokomotivmændene alene uden påhør af eller indblanding af gæster.

Den officielle åbning kunne så finde sted på kongressens anden dag. Vi mener, at under denne form ville også mange småting forsvinde fra kongressens bord, og samling kunne finde sted om lokomotivpersonalets politik efter større linier.

Disse tanker og udtalelser ønsker vi at fremføre som bidrag til diskussionen om oplysning blandt os lokomotivmænd, og efter vor opfattelse til virkelig værdi for de slumrende kræfter i danske lokomotivmænd, til løftning af virkelig demokrati i vore rækker, til samling af vore fælles interesser for lokomotivmandsstanden, til gavn og glæde for os alle.

P. b. v.

C. A. Jespersen.

Gennem de mange år, oplysningsarbejdet har virket inden for organisationslivet, har der altid været stille perioder, hvor antallet af studiekredse har været færre end ønskeligt. Det er derfor naturligt, der fremkommer opfordringer til medlemmerne om at holde liv i dette interessante og indholdsrige arbejde. De tidligere indlæg i denne sag har haft det samme formål, men det synes ikke at være nødvendigt med anvisning af nye veje, så længe de gamle ikke er betrådt eller opslidte.

De mange institutioner, der påtager sig opgaver inden for oplysningstjenesten, får ingen søgning, hvis der ikke tales udadtil til organisationernes medlemmer om institutionernes eksistens. Og der må tales endnu mere, når medlemskredsen arbejder i kontinuerlig drift og derfor ikke kan følge de almindelige aftenskoleundervisninger som andre. Brevskolen har derfor, som det rigtigt siges i ovenstående artikel, stor betydning for lokomotivmændene.

Foreningens organisationsform har i de år, den har bestået, efter vor opfattelse kun virket til samling og styrke. Kun den almindelige udvikling inden for driftsformerne og dermed en betydelig forøgelse af antallet inden for den ene kategori og en øjeblikkelig klarhed over, at denne udvikling vil fortsætte, betinger en ændring af organisationsformen.

Der vil altid være nye opgaver inden for en organisation, og der vil fortsat være problemer, medlemmerne mener bør løses: den dag, dette ophører, standser simpelt hen organisationsarbejdet. Det er til gengæld et vidtgående krav, hvis det anses for gennemførligt at opnå 100 procent's enighed om, hvilke veje der skal følges i det ene eller andet problem.

En uges ferie til den allerede nu eksisterende har være hovedbestyrelsens indstilling, lige siden udvalgsarbejdet blev genoptaget, men om den nuværende regering vil tiltræde et sådant forlangende, er endnu ikke fuldt afklaret. Alderskriteriet for opnåelse af en længere ferie end den almindelige er ikke noget nyt, men allerede gældende i de nuværende ferieregler. Det må i denne forbindelse erindres, at staten for feriereglernes vedkommende vil søge opnået generelle bestemmelser i lighed med, hvad tilfældet er blevet for bl. a. tjenestetidsreglerne.

Lovudvalgets betænkning er endnu ikke behandlet på en kongres og står derfor til fri debat og eventuelle ændringer. Lovudvalget har afgivet

sin betænkning efter en indgående drøftelse af hvert enkelt spørgsmål, og det er ikke udvalgets opfattelse, at demokratiet inden for organisationen lider så forfærdeligt meget ved forslaget om hovedbestyrelsens sammensætning.

Fællesmøder i afdelingerne med deltagelse af såvel unge som ældre har og kan stadig finde sted, uden at der ændres ved det bestående afdelingssystem, som på ingen måde er nogen svækkelse af kræfterne i de fælles bestræbelser, der udfoldes for at opnå de bedste resultater for lokomotivmændene.

De mere lokale problemer skulle det ikke blive nødvendigt at optage kongressens tid med, når der inden for en kongresperiode er afholdt både fællesmøder i samtlige afdelinger, hvor alle kategorier var repræsenteret, og formandsmøde på foreningens Ferie- og Rekreativshjem. Når hertil kommer, at afdelingsformanden hver 6. måned får tilsendt en fyldestgørende beretning om hovedbestyrelsens arbejde, er der grund til at tro, at kongresserne kun kommer til at beskæftige sig med de store problemer.

Foreningens daglige arbejde foregår for en stor part gennem et intimt samarbejde med de organisationer i ind- og udland, som er repræsenteret på vore kongresser. Der skulle derfor ikke være noget til hinder for at bibeholde den nuværende form for kongressernes afholdelse, tværtimod, så kan de pågældende, over for hvem hovedledelsen har fremsat lokomotivmændenes synspunkter i den enkelte sag, få lejlighed til at høre opfattelsen inden for et større forum af lokomotivmænd, og de vil tillige erfare, at denne er i nøje overensstemmelse med det, foreningens øverste tillidsmænd tidligere har fremført. Også her kan vi iøvrigt henvise til de allerede afholdte fællesmøder og formandsmødet.

Red.

Norsk Jernbaneforbunds 60 årsdag

Den 20. november blev en stor mindedag for Norsk Jernbaneforbund og dets medlemmer. På en smuk og højtidelig måde blev 60 års dagen for forbundets stiftelse markeret. Under formiddagens reception modtoges mange gaver fra ind- og udlandet. Såvel trafikministeriet som banernes generaldirektorat var repræsenteret, og fra sidstnævnte fik forbundet af generaldirektør E. Stokke overrakt et stort maleri. En gave, som kraftigt understreger den værdi, man fra administrationens side lægger i organisationens eksistens og det samarbejde, som begge parter sætter stor pris på.

Blandt de mange og smukke gaver var uden tvivl medlemmernes gave den, der glædede hovedledelsen mest. En deputation fra medlemskredsen overrakte formanden en adresse samt 50 000 kr., som medlemmerne havde indsamlet og som de ønskede skulle bruges til dygtiggørelse af forbundets tillidsmænd.

Festlighedernes officielle åbning fandt sted i universitetets aula, hvorfra der var tre kvarters radiotransmission med taler af bl. a. forbundets formand M. Trana, trafikministeren, formanden for De samvirkende Fagforbund og generalsekretær P. Tofahrn. ITF. Før og efter talerne spillede radioens symfoniorkester.



Tak.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mands død og bisættelse, — for fanerne, der var mødt frem, for kollegers tilstedeværelse fra København og Kalundborg og for lokof. Sunesons smukke mindeord.

Camilla Jørgensen, Kalundborg.

Dødsfald.

Søndag den 9. november 1952 afgang lokomotivfører Johs. Jørgensen, Kalundborg, ved døden på Rigshospitalet, kun 54 år gammel. Johs. Jørgensen mødte til tjeneste fredag morgen og kortet til København, men på Gb. blev han alvorlig syg og derfor bragt på hospitalet, hvor han afgang ved døden om søndagen. Da budskabet om hans død nåede Kalundborg, gjorde det et dybt indtryk på såvel hans kolleger som medansatte. Johs. Jørgensen, der var afdelingskasserer, var en dygtig lokomotivmand, der gik til sin gerning med liv og lyst og satte en ære i at holde sin maskine i en så god orden som vel muligt, som en følge heraf stillede han krav til sine medansatte, men kravene, han stillede sig selv, var endnu større, måske for store efter hans helbred, da det ikke var nogen hemmelighed, at Jørgensens helbred gennem senere år ikke var helt tilfredsstillende.

Bisættelsen fandt sted fra Kalundborg Kirke lørdag den 15. november under meget stor deltagelse. Roskilde og Korsør afdelinger havde sendt deres faner til båret, hvilket vi her fra afdelingen gerne vil sige tak for. For at deltage i bisættelsen var der mødt flere kolleger fra Gb. og Ro. samt lokomotivinstruktør Plank Petersen. Ved båret stod 3 lokomotivførere og 3 lokomotivfyrbødere æresvagt, og DLF's næstformand S. Suneson, der var kommet til stede fra hovedbestyrelsen, holdt i kirken en smuk mindetale over den afdøde kollega og sluttede sin tale med at udtale, hvad vi her fra afdelingen også vil slutte med: »Farvel kammerat, og æret være dit minde«.

Afdødes svigersøn, redaktionssekretær Kjeld Rasmussen, bragte ligeledes sin svigerfader en sidste hilsen og sluttede med at rette en tak for den deltagelse, der var udvist overfor familien i disse for dem så tunge dage.

B. J.

Juletræsfest i Aalborg.

Aalborg afdelinger afholder deres juletræsfest lørdag den 3. januar 1953 i Kilden's selskabslokaler kl. 17,30 og slutter for børnene kl. 20,30, derefter en svingom for voksne.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd, lokomotivfyrbøderaspiranter og kørende håndværkere indbydes venligst til at deltage.

Tegningslisten er fremlagt på opholdsstuen fra den 15. december d. å.

C. A. Jespersen.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-11-52.

Lokomotivførere:

K. W. Pedersen, Fredericia, til Nyborg.

Forfremmelser pr. 1-12-52.

Motorførere til lokomotivførere:

E. A. Sterll, Odense, i Padborg.

K. Rasmussen (Holm), Odense, i Nykøbing F.

Lokomotivfyrbøder til lokomotivførere:

N. J. Christensen, Randers, i Esbjerg.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-12-52.

Lokomotivførerne:

H. O. Andersen (Lyng), Padborg, til Kalundborg.

C. J. Clausen, Holstebro, til Aarhus.

K. M. Nørgaard, Nykøbing F., til Esbjerg.

A. Lund, Esbjerg, til Holstebro.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-12-52.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

B. J. Petersen, København Gb., i København Gb.

A. I. Christensen, Korsør, i Roskilde.

P. Sørup, København Gb., i København Gb.

Ordensdekoration.

Lokomotivfører Axel Hansen, Aarhus, r. af Dbg. (8-11-52).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-12-52.

Pens lokomotivfører G. N. C. Jensen, Nordborggade 6, 3. th., Aarhus.

Pens lokomotivfører C. T. Andersen, Fredensgade 6, Struer.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

København Gb.: Kassererens adresse rettes til: Kjeldsgaardsvej 29, 4. tv.

Kalundborg: Kassererens navn og adresse rettes til: J. T. Svaneborg, Nyvangsvej 10, 1.

Lokomotivfører-underafdeling:

Thisted: Repræsentantens adresse rettes til: Nørregade 49, 1., Thisted.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

København Gb.: Kassererens adresse rettes til: Vigerstevvej 8, st. tv. Telefon Valby 6867.

Struer: Formandens adresse rettes til: Ølbyvej 44, 2. th.

Forlang

KAFFE

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

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

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

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bøtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

H. KONGGAARD

Murermester Entreprenør

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

Drevsen & Nellemann

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

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

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

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

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

Østervembs

VINSTUE
anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori
anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed
Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

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

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

*

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksløje
derfor billigste Priser

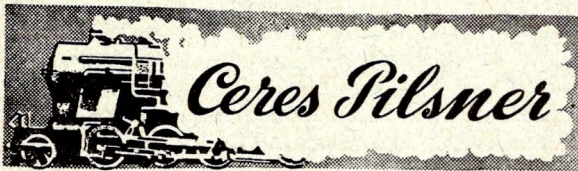


RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

N. Urban Sørensen

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



Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.
Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720

Thorvald Torntoft

AARHUS
Frederiks Alle 116 Tlf. 2551
**Isenkram.
Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer**



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus København

Alle Radio-Nyheder paa et Sted:

GREGERS Radio

Frederiks Alle 45, Aarhus, Tlf. 6537

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 188 - 1117 - 1118 Kontor: Søndergade 9

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 1033-10015 Tlf. 6250 (3 Linier) Tlf. 8166

Indskudskapital ca. 40 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Rymsgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør
til DSB



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Sig det med Blomster

✕ Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædskan »REFFO«

Telefon 145

DANSK FANE-INDUSTRI.



leverer alt i Forenings Fane og
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

Indhent Tilbud.

SILKEBORG
866

Mette Andersen

Vestergade 26, Silkeborg

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

Møbler fra

E. Borggaard

Tlf. Brande 62

Vort Speciale er kunstige Tænder,
der ser ud som naturlige

Prøv den lette Plasticgane

H. Mønster . Tandtekniker
Telf. 94 . Stationsvej 5 . Brande

ESBJERG