

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 3 - 52. ÅRGANG

5. FEBRUAR 1952



Indhold:

Er der gæring?	25
Nordisk nyt — Sverige — Norge	26
Trafikproblemet	27
Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne	29
Ved I. P. Niensens død	34
Oplysningsarbejdet	34
Fra medlemskredsen	34
»Vor Stand« i ny skikkelse	35
Under DLF	35
Nye adresser	35
Personalialia	36
Byttelejligheder	36



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
Aage Hansen.

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Er der gæring?

I det gamle års sidste måneder var tanken om industriforbund påny fremme til debat. Anledningen var denne gang et interview i »Dansk Teknisk Tidsskrift« med forbundsformand Hans Rasmussen, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, der er foregangsmand her i landet for at gennemføre denne samling af organisationerne. Allerede for længere tid tilbage fremsatte Hans Rasmussen ideen om industriforbund i Danmark, og han har siden med mellemrum udtalt sig, dels gennem forbundets fagorgan, dels til dagspressen. Hans sidste betragtninger i det nævnte interview fremkaldte imidlertid ikke alene stor opmærksomhed og en mere omfattende debat om emnet end hidtil, idet bl. a. formanden for Dansk Arbejdsmandsforbund, Chr. Larsen, tog til orde og klar afstand fra oprettelsen af industriforbund, men smedene besluttede tillige, at de ønsker problemet til behandling og eventuel fremtidig løsning på De samvirkende Fagforbunds generalforsamling i maj måned i år.

Emnet har naturligvis også interesse i kredse udenfor DsF. Der er vel dem, der mener, det kan være ganske ligegyldigt hvorledes man reorganiserer i andre lejre, når ens eget telt ikke findes deri. Men dette er selvfølgelig en fejlvurdering af situationen, hvilket de fleste da også er klar over. Udvikling og modernisering hører til dagens krav fra den enkelte, og han eller hun sætter alle sejl til, for at der netop på det område, hvor deres tilværelse føres — det være sig hjemme eller på arbejdspladsen — kan gennemføres så store fremskridt i takt med tiden som vel muligt.

Det er derfor ikke unaturligt, når der en dag kommer tilsvarende krav til den organisation, de samme mennesker tilhører.

Der kan være, og er vel også tradition for alt, men det traditionsbundne må her — som i andre tilfælde — være forberedt på en gang at skulle lide den skæbne at se noget nyt og mere tidssvarende, der nødvendigvis må springe båndene, for at det kommende arbejde kan føres videre, og den opnåede stilling bevares for enkelt person eller sammenslutning.

Industriforbund er jo ikke ukendt i Norden eller i Europa i det hele taget, og med den frie stilling hver enkelt organisation har indenfor DsF her i landet, er der alle muligheder for en gennemførelse af tanken. Den største modstand vil antageligt opstå af egoistiske grunde, enten fordi man endnu ikke har gjort sig det klart, at noget der er grundlagt for mere end en menneskealder siden nødvendigvis må moderniseres og forenkles, eller fordi man indtager en position, hvis styrke alene bygger på et flertal.

Det bliver et stort forum, forslaget om industriforbund nu skal behandles af, og hvad enten man går mere eller mindre dybt i sine betragtninger om fagbevægelsen og organisationernes struktur, vil enhver organiseret følge denne sags behandling og forløb med stor interesse, når den i det kommende forår skal under fornyet debat.

Sverige

Lösbladesystemet i køreplanen.

Järnvägsmannaförbundet har ifjor rettet en henvendelse til jernbanestyrelsen om, at lösbladesystemet burde indføres for tjenestekøreplanen, en forholdsregel for at hindre, at køreplanen læses fejl, når to planer er trykt tæt ved hinanden på samme side.

Billet- og blanketkontoret har undersøgt sagen og har nu for jernbanestyrelsen fremlagt et sådant forslag. Jernbanestyrelsen har også godkendt forslaget og besluttet, at lösbladesystemet skal anvendes fra køreplansskiftet den 15. juni 1952.

Billet- og blanketkontoret skal anskaffe de fornødne bind med ringmekanisme og i samarbejde med det maskintekniske kontor udarbejde og anskaffe et omslag til brug for førerpersonalet til opbevaring af løse blade til planen og en afskærmningsplade til anvendelse i tilfælde af opslag foran vedkommende. Endvidere skal anskaffes et gennemsigtigt skydefutteral i lommeformat for konduktørpersonalets opbevaring af løse blade til planen. Sluttelig skal også anskaffes de fornødne køreplansholdere for forskellige køretøjstyper og elektrisk belysning af køreplanen på ældre elektriske lokomotiver.

(Signalen).

Norge.

Lønningsbestemmelserne for de norske statstjenestemænd ventes taget op til revision omkring 1. februar. Kravet herom blev allerede fremført af Statstjenestemanns-kartellet i efteråret 1950, og der er nu, under hensyn til den stigning, der har fundet sted for lønningerne i det private erhverv, udsigt til, at det skal blive imødekommet. Kartellet har tillige fremsat krav om, at forhandlingerne skal være afsluttet inden 1. april, og de nye lønsatser skal have tilbagevirkende kraft til den 1. januar i år.

(Lokomotivmands Tidende).

En anden — men iøvrigt ikke mindre bemærkelsesværdig — tanke blev fremsat på de samvirkendes sidste generalforsamling for et lille årstid siden, hvor formanden, Eiler Jensen, gav udtryk for, at forbundet var interesseret i en sammenslutning af en del tjenestemænd, som uden netop at høre hjemme i DsF så dog havde fordel af et intimt samarbejde med dette. På samme tid og i løbet af den resterende del af året har forskellige stats- og kommunale tjenestemandorganisationer i samråd med nogle funktionærorganisationer fra det private erhverv arbejdet med denne idé og umiddelbart efter nytårsskiftet stiftet en organisation med titlen: »Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionærorganisationer«. Som medlemmer heraf står: Centralorganisation II, Statsebedsmændenes Samråd, Danmarks Lærerforening, Københavns, Frederiksbergs, Gentoftes og Søllerøds Kommunalforeninger, Foreningen af kommunale Embedsmænd, Centralforeningen for danske Funktionærforeninger, Den almindelige danske Skibsførerforening og Styrmandsforening.

Hvor meget eller hvor lidt forbindelse den nye sammenslutnings program har med de betragtninger, der blev fremsat af Eiler Jensen, er os ubekendt, men en vis lighed synes at være til stede.

Skal kontakten mellem de to organisationer imidlertid oprettes, og der gennem et sådan eventuelt fællesskab skal opnås resultater ved gensidig stabilisering i det kommende arbejde, vil det formentlig være afhængig af, hvilke organisationer det nye fællesråd er sammensat af. Et modsætningsforhold på dette område kan meget let skabe forviklinger. Har fællesrådet tænkt at optage tjenestemænd og funktionærer i almindelighed, finder vi, at »den nyfødte« allerede tegner til at blive et »problem-barn«. Det er vanskeligt at fastslå hvilken linie der fra stifternes side er fulgt, da sammenslutningen grundlagdes, thi er der tale om en toporganisation eller »en tredie stand«, som den har været benævnt, fremkalder den — med de allerede tilsluttede foreninger og forbund — uvilkårligt spørgsmålet om en omorganisering af tjenestemand- og funktionærorganisationerne.

Det tilsvarende fællesråd, der så dagens lys i 1917 under den første verdenskrig, var mere vidtfavnende og dækkede derfor mere begrebet den tredie stand.

Skal tjenestemænd og funktionærer i det hele taget dække dette begreb, må det formodentlig være dem alle og ikke blot en gruppe af dem.

Har tanken været en toporganisation, d. v. s. en samling af de højere tjenestemænd f. eks. efter tjenestemandslovens opdeling, hvor der skelnes mellem embedsklasse og funktionærklasse, er linien i det nye fællesråd også vanskelig at finde, thi man har jo allerede ved oprettelsen optaget organisationer fra begge lejre, uden at der har været tale om henvendelse til alle de organisationer, der er ligestillet med de allerede tilsluttede.

Medens industriforbundstanken endnu er til behandling, er tjenestemandenes fællesråd en realitet. Hver for sig giver de stof til eftertanke, og fremkalder spørgsmålet: er der gæring indenfor dansk organisationsliv?

Trafikproblemet

Næsten alle de trafikministre, vi har haft, siden motoriseringen holdt sit indtog i landet, har talt om, at vi burde have en trafikordning, men hidtil er det blevet ved ordene, og landets trafikvæsen befinder sig i en konkurrence, der koster skatteborgerne mange penge.

Forfatteren til denne artikel, Tage Kühl, fremsætter her et forslag til løsning af problemet. Kühl har skrevet artiklen, som om han befandt sig på folketingets talerstol.

Den gamle Henry Ford skal have udtalt, at verdens problem var et transportproblem. Hans forslag til løsning af dette problem var, at hvert individ skulle have sit eget motorkøretøj — og vel helst en Ford.

Det lyder forjættende, at alle skulle være selvejere, men alligevel håber jeg ikke, jeg får lov til at opleve den tid, hvor dette går i opfyldelse. Den tid komme sent.

U. S. A. er vel det land, hvor man er nået nærmest hr. Fords idealer, og staterne er da også ved automobilulykker år for år blevet tappet for lige så mange mennesker, som der faldt soldater i den anden verdenskrig.

En helt anden ting er, at hr. Fords tanke vel næppe kan gennemføres i vort valutasvage land. *Heller ikke under normale forhold!* I dag kører der for to og en halv milliard kroner i biler i Danmark. Benzinforsbruget er også steget foruroligende. Det er nu oppe på 525 millioner liter om året mod 408 millioner liter før krigen. Man behøver ikke at være uddannet finansøkonom for at se, at vi ikke har råd til at lade denne udvikling få frit spillerum.

Hvis det var en udvikling, der ubetinget var til gavn for landet, kunne det ikke falde mig ind at komme med forslag, der skulle prøve at holde denne udvikling inden for fornuftige rammer. Jeg synes, at jeg har lov til at sige, at der er mange ting ved motoriseringen, der ikke er tiltalende.

De ved det også selv. Når De vil gå Dem en tur en stille aften, suser det ene motorkøretøj forbi Dem efter det andet. Der er en personbil med alt for mange passagerer i. Der er ingen tvivl om, at både bremsevænen og førerens manøvrerfrihed er nedsat betydeligt. At det betyder en alvorlig fare for fredelige fodgængere, tør man vel næppe antyde i denne motoriseringsvanvidheds tidsalder. Bagefter kommer en motorcykle med fri udblæsning. Cyklisten elsker det spektakel, men det er han også temmelig ene om. Hastigheden er vanvittig. Det er ganske vist forbudt med fri udblæsning, men det er næppe sandsynligt, der bliver skredet ind, for så ville der ikke være så mange, der turde køre med det. Nu kommer en »Knallert« — disse små bæster er blevet så almindelige. De larmer værst af alle. En modbydelig gennemtrængende lyd, der kan høres længe, både før og efter den passerer een.

En stor lastbil kommer nu. Den har en slingrende påhængsvogn efter sig. Den er ved at ramme en cyklist. Der står en sod ud af udblæsningsrøret lige i hovedet på gående og cyklende. Det er diesellastbilernes velsignelse. Disse lastbiler er iøvrigt oftest overlæssede. Deres bremsevæne er betydeligt nedsat. Det er sket, at de er braset ind i et hus ved vejkanten og har revet en mur ned.

Det er aldeles meningsløst, at sådanne tog skal have lov til at køre i gaderne. Dertil kommer, at chaufførerne ofte er overanstrengte af at have kørt i adskillige timer. Disse vogne skal jo konkurrere med banerne og kører derfor over lange afstande, men der bliver sandelig ikke taget et sådant hensyn til personalet som på banerne, hvilket som sagt medfører, at chaufførerne ofte er overanstrengte. Dette har naturligvis de forfærdeligste ulykker til følge.

Jeg har i mit forslag ønsket, at lastbilernes størrelse bliver begrænset, og at de ikke må køre med påhængsvogn.

Disse store lastbiler medfører jo en ulempe til, idet de ofte skaber hel kaos i byernes gader, fordi de er så store, at de vanskeligt kan manøvrere. Selv motororganisationerne har indrømmet, at disse biler generer den øvrige færdsel, da de på landevejene holder sig midt på vejbanen og overhovedet ikke flytter sig, når nogen ønsker at overhale. Grunden dertil kan være, at motorerne er så store og larmer sådan, at føreren overhovedet ikke kan høre andre biler bruge hornet.

Konklusionen heraf må være, at tog må bort fra landevejene og hen på skinnerne.

Vor tidligere trafikminister Carl Petersen udtalte da også, at vi måtte søge at dirigere mere transport over på skinnerne. Vor nuværende trafikminister har udtalt, at Danmark er et overtrafikeret land.

Da det således er erkendt fra flere sider, at det ikke kan blive ved at gå, som det går nu, skal jeg tillade mig at stille:

Forslag til lov om ordning af trafikforholdene i kongeriget Danmark.

A.: Om trafikfond m. m.

§ 1. Der oprettes et trafikfond. Samtidig ophæves det såkaldte benzinfond. Sidstnævnte fonds midler overføres til trafikfonden.

§ 2. Trafikfonden får sine midler fra:

- Den del af benzinafgiften, som det offentlige mener bør gå til trafikformål (med denne formulering mener forslagsstilleren, at det offentlige naturligvis kan bruge benzinen til skatteopjekt til et hvilket som helst formål).
- Vognafgiften (vognafgiften skal erstatte eller supplere den nuværende vægtafgift). Alle motorkøretøjer på gummihjul skal betale vognafgift. Køretøjer, der kun bruger ringe brændstof, skal betale større vognafgift. (På den måde rammes »Knallerter«).
- Turistbiler betaler $\frac{1}{10}$ af deres bruttoindtægter.
- Der betales en omsætningsafgift på 100 pct. af køretøjets bruttoværdi. Denne afgift betales for

- alle motorkøretøjer ved ethvert ejerskifte, altså også for brugte køretøjer.
- e. Ved erhvervelse og fornyelse af kørekort betales 100 kr. til fondet.
 - f. Indenlandske skibsruter regulerer deres takster efter banernes både for passagerer og gods. Differencen mellem deres nuværende takster og de nye takster tilfalder trafikfonden, så længe denne lov er gældende.
- § 3. Trafikfonden bruger sine midler til:
- a. Bygning og vedligeholdelse af veje, cyklestier og fortove, således at disse altid befinder sig i mønsterværdig orden, og således at grundejere o. a. ikke får nogen udgift deraf. Alle udgifter desangående hæfter på fonden.
 - b. Al offentlig belysning. Alle hidtidige afgifter for offentlig belysning falder væk.
 - c. Dækning af evt. underskud ved landets baner og til evt. modernisering af disse. Underskud dækkes kun, og modernisering foretages kun, hvis banen skønnes at være forsvarlig drevet. Den hidtidige form for statens og kommunernes tilskud falder herved væk. (Der har hidtil bestået en stor uretfærdighed i, at beboerne i de dele af landet, der befærdes af privatbaner, har været med til at betale disses underskud gennem kommuneskatten, og gennem deres statskatter har de samtidig været med til at betale DSB's underskud. Denne dobbeltbeskatning har beboerne i de dele af landet, der befærdes af DSB, ikke haft. Denne uretfærdighed vil ophøre ved forslaget gennemførelse).
 - d. Overtagelse af udgifterne i forbindelse med krydsning vej/bane f. eks. lønning og pensionering af ledvogtere, bygning af viadukter osv.

§ 4. Evt. overskud i fonden kan overføres til følgende års regnskab.

§ 5. Hvis alle trafikfondens opgaver kan siges at være forsvarligt løst, og der forefindes et betydeligt overskud, kan dette — eller en del deraf — overføres til andre statsopgaver, der ikke behøver at have med trafikken at gøre.

B.: Om koncessioner m. m.

§ 1. Ingen kan drive fragt- eller rutebilkørsel uden koncession.

§ 2. Nuværende koncessioner udløber med deres gyldighed, og fornyelse kan kun ske efter de nye regler.

§ 3. Landsnævnet ophæves.

§ 4. Koncessioner gives normalt efter følgende retningslinier:

- a. Koncession gives normalt ikke mellem byer, der kan betjenes af jernbanelinier.
- b. Skønnes det, at der alligevel bør gives en sådan, f. eks. fordi banen kører en stor omvej, bør denne koncession gives til det eller de jernbanefirma(er), som koncessionen kan påføre konkurrence.
- c. Gives koncessionen til en anden, må denne søge at få en ordning med de pågældende jernbaneselskaber. (Praktisk eks.: DSB betaler årlig 4 pct. af bruttooverskuddet for rutebilen København—Præstø (Stege) til N. P. M. J. uden at banen har nogen risiko ved et evt. underskud).

- d. Hvis en rute for at betjene oplandet er nødt til at køre mellem en banestation, er det kun tilladt at transportere oplandsrejsende, ikke gennemgående rejsende (de samme regler gælder for godsforsendelser.) (Undtag dog §§ 4 b og 4 c). Eks.: Rutebilen Klampenborg—Helsingør: Det er ikke tilladt at køre med fra Klampenborg til et sted, hvor man lige så godt kan køre med tog, f. eks. Rungsted eller Helsingør. Rutebilen er for de mellem stationerne boende folk. En sådan koncession bør, trods de her givne regler, gives til den bane, som ruten kører langs med.

- e. Hovedprincippet for enhver koncessionsgivning, både for fragt- og rutebilruter, er: *De skal køre fra oplandet til stationerne.*

§ 5. Koncessionsgivning anbefales af de lokale myndigheder. Endelig afgørelse af trafikministeren.

§ 6. Koncession er gyldig i 5 år.

§ 7. Koncessioner er ikke arvelige.

(Når jeg påpeger, at koncessioner ikke er arvelige, skyldes det, at man har et sørgeligt eksempel fra det praktiske liv. En koncessionsindehaver afgik ved døden. Den ledige bevilling blev søgt af sønnen og af en privatbane, som ruterne havde generet. Banen havde ellers en sund økonomi og betjente dels et andet opland end ruterne forbilledligt. Der blev truffet den udmærkede ordning, at banen og sønnen skulle have den ledige bevilling i fællesskab. Men sønnen har siden følt sig som den forurettede part og har åbent saboteret samarbejdet, ivrigt støttet af den borgerlige presse på stedet. Jeg synes, at dette viser, at han slet ikke egner sig til at være koncessionsindehaver. Banen burde under disse omstændigheder have tildelt koncessionen uden en sådan partner).

C.: Om begrænsning i motorkøretøjers størrelse og benyttelse.

§ 1. Kørsel med påhængsvogne er forbudt.

§ 2. Kørsel med diesel på gaderne er forbudt, efterhånden som de nuværende dieselkøretøjer bliver slidt op.

§ 3. Lastautomobiler må ikke være større end 2 t e. v.

§ 4. Alle personautomobiler, også private, skal påmales, hvor mange passagerer de kan rumme. Det skal meget nøje overholdes, at dette tal ikke overskrides.

§ 5. Hastighedsreglerne må meget nøje overholdes. Evt. bør motorerne på de i landet kørende motorkøretøjer plomberes således, at overtrædelser ikke kan finde sted. Hastighedsgrænsen bør under ingen omstændigheder forhøjes.

De vil have bemærket, at forslaget i høj grad begunstiger landets jernbaner. Dette skyldes, at jeg ønsker, at disse skal være ryggraden i landets transportvæsen, fordi der næppe findes et transportmiddel, der kræver så få beskæftigede pr. transporteret enhed som netop jernbanerne, når der transporteres store mængder. Derimod er det et dyrt transportmiddel, når der kun transporteres mindre mængder, idet antallet af beskæftigede, hvad enten der transporteres lidt eller meget, praktisk taget er ens.

(Fortsættes side 33.)

Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Omkring 1931 havde også Southern Railway i England under indtryk af de vellykkede tyske forsøg med brunkulsstøvfyring forsøgt at fyre med stenkulsstøv. Resultatet var uventet dårligt, idet man slet ikke opnåede at få kulstøvet forbrændt.

Ved stenkulsstøvfyring opnår man som regel kun at få forbrændt kulenes flygtige bestanddele. Dersom støvet males ekstra fint, kan man dog opnå noget bedre resultater.

Brunkulsstøv er for så vidt væsentlig bedre end stenkulsstøv. Det kan forbrændes så godt, at der ikke frekommer kullite i røgen.

Men brunkulsstøv forbrænder ikke hurtigt nok i en almindelig lokomotivkedel.

Dette medfører en anden uheldig virkning, nemlig den, at askebestanddelene er meget hede, når de passerer ildrørene. De er tilbøjelige til i halvsmeltet dejagtig tilstand at slå sig på rørvægene som kager, der snart nedsætter kedlens virkningsgrad.

Disse vanskeligheder kan dog overvindes, når man nøjes med et ringe undertryk i fyrrummet og understyrer det med skærmlignende anordninger, der tvinger støvluftblandingen til at hvirvle rundt og opholde sig ret længe i bagkedlen. Man opnår da ikke blot at få en fuldstændig forbrænding, men får tillige afkølet askeprodukterne så meget, at de passerer ildrørene som støvkorn, der blæses ud gennem skorstenen.

I sidste halvdel af 1920-erne foretog de ungarske statsbaner en række forsøg med brunkulsstøvfyring. Man ombyggede to IC1-lokomotiver af type 324 til brunkulsstøvfyring, først efter det svenske, senere efter et tysk system. Resultaterne var først meget slette. Det skyldtes i nogen grad, at de ungarske brunkul indeholdt ikke mindre end 18 pct. aske, d. v. s. dobbelt så meget som de tyske brunkul. Trods alt

nåede men efterhånden meget fine resultater. De ombyggede lokomotiver viste sig m. h. t. varmeeffekt og arbejdsevne at være bedre end de uombyggede stenkulsfyrede lokomotiver af samme type.

De fyringssystemer, der gav gode resultater, var imidlertid temmelig dyre. Med lave brændstofpriser eller små forskelle mellem priserne for stenkul og brunkul kunne støvfyringen ikke konkurrere.

Efter krigen har de østtyske statsbaner genoptaget forsøgene med at fyre med kulstøv. Man har for et par år siden ombygget et 2C-koblet eksprestoglokomotiv af den preussiske type S 10 = rigsbanetype 17 til brunkulsstøvfyring.

Desuden har man bygget et 1E1-koblet speciallokomotiv, på grundlag af rigsbanetype 45 til støvfyring, således som omtalt i DLT 1951, nr. 18, side 211, teknisk side 59.

Da Østtyskland er rigt på brunkul og ret fattigt på stenkul, tillægger man brunkulsstøvfyringen den allerstørste betydning og gør meget for at fremme den tekniske udvikling på dette område.

Der er forøvrigt også leveret et brunkulsstøvfyrer godstogslokomotiv fra Østtyskland til Bulgarien i 1949.

Endelig kan nævnes, at Henschel-Fabriken i Vesttyskland skal have leveret et brunkulsstøvfyrer lokomotiv til Australien i nyere tid.

Brunkulsstøvfyning i Danmark.

Ville det være muligt at udnytte de danske brunkul i finmalet form som brændstof i DSB damplokomotiver? Og ville det være statsbaneøkonomisk og nationaløkonomisk forsvarligt?

Disse spørgsmål kan naturligvis ikke besvares uden videre.

Men hvis det er muligt at udnytte brunkullene på denne måde i stedet for først at transportere dem vidt omkring og dernæst brænde dem i små og uegnede og dårligt betjente

anlæg, og hvis man kunne opnå en blot nogenlunde tilfredsstillende lokomotivdrift med brunkulsstøvfyring, så ville meget være vundet. Det kunne blive af meget stor betydning, om ikke ligefrem for Statsbanerne, så i hvert fald for Staten.

Problemet synes at være så vigtigt, at det fortjener en nærmere undersøgelse, måske også direkte forsøg. Disse ville jo kun koste lidt i forhold til den $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$ mill. kr., brunkultransporterne koster daglig. Og statstilskudene til brunkulproduktionen burde hellere gives til Statsbanerne, med den klausul, at en del af pengene skal bruges til teoretiske økonomiske undersøgelser og praktiske eksperimenter.

Man kunne eksempelvis lade Henschel-Fabriken i Vesttyskland, der er erfaren fra gammel tid m. h. t. brunkulsstøvfyning, udruste et af DSB's nyerhvervede lokomotiver af rigsbanetype 50 til brunkulsstøvfyning. Falder driftsforsøgene heldigt ud, kan man indrette alle 12 lokomotiver af denne type til brunkulsstøvfyning.

Da de kun har 15 t akseltryk, kan de køre på alle betydende jyske statsbanestrækninger, bl. a. Fredericia—Herning-linien, der har store stigninger og stor godstogstrafik, tilmed brunkultransporter.

Allerede derved vil man kunne spare millionbeløb for kul fra udlandet, naturligvis forudsat at forsøgene falder heldigt ud.

Viser dette sig at ske fyldest, kan man så ombygge andre lokomotiver til brunkulsstøvfyning, f. eks. PR-lokomotiverne, der ligeledes udmærker sig ved at kunne køre på de midtjyske og vestjyske banestrækninger — samt eventuelt også R-maskinerne.

En anden mulighed er at bestille nye lokomotiver, som konstrueres direkte med henblik på kulstøvfyring. — Man kunne således bestille et par lokomotiver, der i det væsentlige er mage til, dog noget lavere end de Vesttyske Forbundsbaners nye standardlokomotiver af typerne 23 og 20, d. v. s. IC1- og ID1-koblede universal-lokomotiver med 175 cm drivhjulsdiameter. Det kan måske indvendes mod den sid-

ste af disse to typer, at den er for lang til DSB's drejeskiver. Men de nye tyske lokomotiver kan køre lige godt i begge retninger, fordi førerhuset er helt lukket, og fordi de har en styrende løbeaksel i begge ender. Da akselbelastningsfordelingen er variabel, kan de køre på alle de jyske hovedbaner, til trods for deres store vægt. — Viser de sig at svare til ønskerne, især m. h. t. brunkulsstøvfyringen, kan de licensbygges i større antal.

Hvis man senere skulle finde grund til at omstille f. eks. halvdele af DSB's dampogstrafik til brunkulsstøvfyring, så kan kulimporten fra udlandet reduceres fra ca. 40 til 20 mill. kr. årligt.

Opretholder man kulimporten i fuldt omfang og bruger de tiloversblevne kul på steder, hvor man nu bruger brunkul og udnytter dem slet, så kan man spare brunkul i et omfang, der langt overstiger Statsbanernes forbrug. Der vil ikke blive tæret så stærkt på ressourserne, og samfundet kan spare en væsentlig del af de store arbejdsydelser og pengebeløb, der nu ofres på brunkulsgravningen og brunkulstransporterne. — Statstilskudet på mange millioner kroner årligt til brunkulsproduktionen kan endvidere spares. Ganske vist må en del overgå til Statsbanerne. Men Statsbanerne vil rimeligvis være tilfredse med et tilskud på et par mill. kr. årligt til brunkulsstøvfyringen.

Forædling af brunkullene.

I det foregående har vi omtalt lokomotivfyring med brunkul i den tilstand, hvori de forekommer i naturen. Men brunkullene kan også forædles. Det kan endda gøres på mange måder; og forædlingsprodukterne er højst forskellige og kan udnyttes på meget varierende måder.

Forædlingsmetoderne kan teoretisk deles i fire grupper, nemlig 1) konsistensforandringer af brunkullene, 2) adskillelse af de i brunkullene forekommende naturstoffer i deres vigtigste bestanddele, især faste, flydende og luftformige, 3) kemiske omdannelser af brunkullene eller deres bestandelfraktioner, 4) total forgasning i generatoranlæg eller under

jorden og eventuelt påfølgende fraktionering og kemiske omdannelser til stoffer, der egner sig til transport.

I praksis er det dog ikke muligt at holde disse fire grupper adskilt, fordi de fleste omdannelsesprocesser kan henføres til mindst to af grupperne. Men for overskuelighedens skyld skal vi i det følgende søge at henføre de vigtigste til den skitse-rede gruppering og beskrive dem i den angivne rækkefølge.

Allerede brunkulsstøvfyringen, som er omtalt ovenfor, forudsætter bl. a. finmaling af brunkullene og dermed konsistensforandring, altså en forædling. Men omdannelsen af brunkullene kan i dette tilfælde ske på selve lokomotiverne. Disse må da udrustes med særlige formalingsapparater, anbragt i tenderen. Da tørret brunkul og især brunkulsstøv er besværligt at lagre og omlaste, bl. a. på grund af tilbøjelighed til at iltes og ophe-des, ja, eventuelt selvantændes, er det ofte mest bekvemt og tillige billigst at installere formalingsmaskinerne på lokomotiverne, skønt disse derved bliver bebyrdet med nye maskinelementer og kommer til at koste mere.

Råmateriale, der skal bringes i støvform, må under alle omstændigheder være temmelig tørt, Vandindholdet, der gerne er 45—55 pct. for brunkullene i naturen, må nedbringes til 16—18 pct.

Tørringen kan foretages på selve lokomotiverne, men kan dog lettere foretages før påfyldningen, eventuelt i større anlæg, selv om man derved kan blive besværet af at skulle have større lagre liggende af de lugtende og støvende brunkul. Hvis også formalingen foretages i fabriksanlæg, besværes man af fare for brand og eksplosioner. Men der er til gengæld andre fordele ved at koncentrere behandlingen til stationære anlæg.

Man kan da tale om virkelig brændstofforædling før brugen.

Ved tørringen opnår man ikke blot at bringe brunkullene i en sådan tilstandsform, at de kan finmales. Man får også fjernet de overflødige vægtmængder af vand. Desuden får man brunkullenes brandværdi forøget, og det endda meget betydeligt. Dels reduceres vægten jo til mindre end to

trediedele af den oprindelige vægt, hvorved kalorieindholdet pr. vægtenhed umiddelbart forøges med over 50 pct. Dels bliver restmaterialeets brandværdi forøget stærkt ved, at man undgår at skulle omdanne vandmængden til vanddamp. Dels forøges forbrændingsgassernes temperatur, så kedelvirkningsgraden stiger. Endelig kan man formindske mængden af forbrændingsluft i forhold til brændstofmængden, eller rettere sagt i forholdt til kaloriemængden, hvorfor forbrændingstemperaturen stiger og kedelvirkningsgraden forøges yderligere. — Alt dette er velkendt og indlysende. Men man er tilbøjelig til at overse, hvor meget fugtighedsgraden virkelig betyder for brunkullenes kalorieværdi og især for deres effektive bændværdi. Det vil i de allerfleste tilfælde være muligt at fordoble den og undertiden også at tredoble den.

Fugtigheden af brunkullene i naturen varierer naturligvis en del. Iøvrigt kan man i nogen grad tørre dem i luften uden alt for store foranstaltninger. Men en effektiv tørring kræver ophedning. Tørringsanlægene er yderst forskellige. I nogle af dem opheder man brunkullene med damp, i andre tilfælde med røggas fra forbrændingsanlæg, som umiddelbart tjener andre formål; i atter andre tilfælde tørrer man ligefrem ved ild. Damp, røggas og ild virker indirekte på brunkullene, eksempelvis ved, at disse passerer mellem to roterende koncentriske cylindre, hvoraf den inderste gennemstrømmes af ophedningsmediet eller ved, at brunkullene passerer gennem »cylindre«, bestående af en gruppe damprør.

Det er naturligvis muligt at fjerne omtrent hele vandindholdet. På den anden side er det ved enkle og billige tørringsanlæg yderst vanskelig at komme ned under 13—10 pct. vand, fordi den sidste rest er bundet til overflader og små hulrum i brunkullene. Skal dette vand fjernes, må man bruge andre processer, hvorom senere.

Blandt andre konsistensforbedringer må nævnes omdannelse af de naturlige brunkul til briketter. Briketter kan let fremstilles af våde ud-

gangsmaterialer. Men de kan også fremstilles af tørre materialer og navnlig af brunkulsstøv, idet man da presser dem i forme ved overordentlig høje tryk.

Brunkulsvining.

Endnu bedre produkter får man ved at adskille brunkullene helt i deres faste, flydende og luftformige bestanddele og samtidig at fjerne vandet næsten fuldstændig.

Dette gør man i andre lande på et utal af måder, der med et fælles navn kaldes svining (tysk Schwehlung). De mest enkle sviningsprocesser baseres på en stærk ophedning af brunkullene udefra. Andre baseres på en partiel forbrænding af en del af brunkullene i selve svieovnene. Processen minder da stærkt om den, der sker i gasgeneratorerne, som man brugte til bilerne under krigen. Men formålet er et ganske andet. Desuden er arbejdstemperaturen i det store og hele lavere, fordi man ikke ønsker at forgasse mere af brunkullene end strengt nødvendigt og ikke vil nedbryde de tunge molekyler eller omdanne de faste stoffer til kulilte. — I andre tilfælde bruger man komplekse processer, hvor man f. eks. lader en gasgenerator producere varm luft til et egentligt tørringsanlæg, hvorefter den pågældende luft ledes til en brænder, der opheder et egentligt sviningsanlæg osv., — det hele eventuelt sammenbygget til et kontinueret arbejdende brunkulsforædlingsanlæg.

Det vil være klart, at sviningsanlægene både kan være yderst enkle og yderst komplicerede. Anlægene kan være ganske små eller meget store. Det er specielt de store, der er komplicerede. — De store og komplicerede anlæg er mere effektive end de små og enkle. Men man er ingenlunde nødt til at bruge de store komplicerede og moderne dyre anlæg, fordi de i det lange løb byder på lidt bedre økonomi end de anlæg, man nøjedes med for ca. 25 år siden.

Det bør fremhæves, at selv de store komplicerede sviningsanlæg er langt billigere end de anlæg, der tjener kemiske omdannelser af brændstofferne. De sidste byder under visse forudsætninger på endnu bedre

resultater og er derfor blevet foretrukket i Tyskland under krigen. Men vi skal i denne forbindelse holde os til de forholdsvis billige sviningsanlæg, der kan bygges hurtigt og bruges ved mindre brunkulslejer.

Sviningsprocessen er en art destillation, der består i, at man opheder brunkullene til så høj temperatur, at alle flygtige bestanddele damper bort og fortættes igen efter tur. Derved får man det naturlige brunkulsmateriale opdelt i bestanddelene: 1) egentlige luftarter, hvoraf en del er brændbare, 2) svievand, der indeholder en mængde opløste stoffer, 3) vædskeformige lette kulbrinter og andre letflygtige vædsker og opløste stoffer, 4) råtvære, ved lavtemperatursvining kaldet urtvære, samt 5) de faste rester, der kaldes brunkulskoks (tysk grudekoks).

Det er naturligvis kun en grov og teoretisk inddeling af produkterne. Selve processen og temperaturen influerer stærkt på forholdet mellem hovedbestanddelene, bl. a. fordi en del af stofferne undergår kemiske omdannelser, især ved generatorsvining, hvorved materialet udsættes for meget forskellige temperaturer i de forskellige dele af anlægene.

Ved generatorsvining tilfører man som sagt luft, så brunkullene selv begynder at brænde, men kun i en del af ovnen og kun partielt. Den hede flygtige del af forandringsprodukterne trænger gennem den øvrige del og opheder dem, svier dem. Visse bestanddele iltes af kultveiltten og omdannes til alkoholer, organiske syrer, kulilte, kultveilte og vand. Selv vand sønderdeles i nogen grad under påvirkning af kulilte, så der dannes brint.

Også forbrændingsluften kan reagere med kulbrinter og brint ved høje temperaturer, så der dannes ammoniak, hvortil kommer, at brunkullenes organisk bundne kvælstof i nogen grad frigøres ved ammoniak.

Produkterne er altså anderledes fordelt end ved svining uden lufttilførsel. Generatorsviningens produktudbytte præges især af, at sviningen foregår ved forskellige temperaturer i de forskellige dele af anlæget, delvis ved meget høje temperaturer, delvis ved meget lave tem-

peraturer, med mindre anlæget da arbejder kontinuert. I hovedsagen får man dog de samme produkter.

I de store komplekse anlæg kan man bedre regulere de enkelte dele af processerne og kan derfor påvirke fraktioneringen af brunkullene sådan, at man opnår en bedre fordeling på de ønskede fem primærfunktioner, der er nævnt ovenfor. Desuden bliver fraktioneringen mere fuldstændig. De enkelte stoffer bliver dog under ingen omstændigheder adskilt i fuldt omfang til de fraktioner, hvortil de rettelig henhører.

Det er naturligt at bruge de således vundne fraktioner umiddelbart til forbrænding eller på andre måder. Men som regel vil man foretrække at opdele dem yderligere, dels fordi man da kan få endnu bedre brændstoffer frem, men især dog for at renvinde specielle stoffer, som er altfor værdifulde til at brændes bort.

Med nutidens høje priser på kemikalier må man være særlig tilskyn-det til ikke at brænde brunkullene eller primærfraktionerne uden videre, især når man skal indføre stoffer fra udlandet, som let kan udvindes herhjemme.

Man kan derfor opdele hver af de nævnte primærfraktioner i specialprodukter, deriblandt rene kemiske forbindelser, og kan eventuelt omdanne dem kemisk, enten før eller efter renfremstillingen.

Man får da produkter af mangfoldig art, bl. a. næsten alle dem, de organiske kemiske industrier har brug for.

En omtale heraf vil føre for vidt og hører desuden ikke hjemme på dette sted, fordi det ikke har direkte interesse i forbindelse med energistofproblemerne og specielt jernbanelokomotivproblemerne. Kun har det interesse, at der fremkommer en mængde biprodukter, hvis værdi må tages i betragtning ved økonomiberegningerne.

Sviegasen består væsentlig af brændbare luftarter, især brint og svovlbrinte. Den kan sendes gennem rør til byforsyningsanlægene eller brændes på stedet og bruges til ophedning, bl. a. af tørringsanlægene, eller som energistof for kraftmaskinerne.

Svieluftens svovl kan forholdsvis

let renvindes, idet man kan få det isoleret ved forbrænding. Man kan også lade forbrændingen gå så vidt, at man får produceret svovldioksyd og svovltrioksyd og dermed svovlsyre. Danmark må til svovlsyrefabrikation og kunstgødningsproduktion m. m. indføre svovl og svovlholdige stoffer fra udlandet, og det endda i anseelige mængder. Størstedelen af det svovl, der produceres verden over, kommer fra USA. I nyeste tid har man også iværksat en betydelige svovludvinding i mange af de store olieaffinaderier, hvor man fjerner svovlet fra de flygtige spildgasser. Men verdensproduktionen er trods alt ikke nær tilstrækkelig til at dække det stærkt stigende behov. Derfor er der grund til at undersøge om det ikke ville være overkommeligt at udvinde svovlet af brunkullene i forbindelse med forædlingen. — Der er, i det mindste teoretisk set, mulighed for at vinde meget betydelige mængder svovl her, både af svieluften og forøvrigt også af oliefraktionerne. De 2½ mill. t brunkul, der med øjeblikkets produktionstempo opgraves på et enkelt år, indeholder formodentlig mellem 50 000 og 100 000 t svovl. — Det renfremstillede svovl og svovldioksyder kan transporteres i tankvogne.

Sviegasen indeholder også ret betydelige mængder af kulbrinterne Propan og Butan. De er lette at fortætte og kan bruges til flaskegas. Der kan derfor være grund til at fjerne disse luftarter fra sviegasen og bruge dem f. eks. som drivstoffer for rutebiler eller sælge dem til private gasforbrugere, der ikke har mulighed for at få gas fra byernes gasværker. — Danmark importerer allerede nu flaskegas for omkring en million kr. pr. måned; og forbruget er endda stærkt stigende. Så der vil altid være et umætteligt aftagermarked for dette eventuelle biprodukt fra brunkulsforædlingen. — Flaskegasen lader sig bekvemt transportere ad banerne i specialbyggede tankvogne.

Svievandet indeholder en lang række kemiske forbindelser. Det koster imidlertid en hel del at indvinde dem hver for sig. Derfor vil det formodentlig være mere lønnende at

sælge selve svievandet til brug som kunstgødning, hvortil den er velegnet på grund af de indeholdte store mængder af ammoniumsalte og nitrater. — Det kan transporteres omkring i tankvogne. — Måske vil det være fordelagtigt at inddampe gødningsvandet i nogen grad for at lette transporten. Da en del af dampene er brændbare, kan de eventuelt bruges som brændstof for inddampningsprocessen.

Gødningsvandet må befries for visse giftige stoffer, bl. a. en række alkoholer, og ikke mindst fenoler, der forekommer i stor mængde. Fenolblandingen, der kaldes kreosot, kan bl. a. bruges til imprægnering af sveller, hegnspæle og ledningsmaster.

De lettere svieolier kan fraktioneres til benzin, tilmed højoktanbenzin, petroleum, dieselolie, smøreolie og en mængde andre stoffer, deriblandt en mængde rene kemikalier. Deres anvendelighed og værdi behøver ikke nærmere kommentarer.

Den tungere svieolie, den egentlige tjære, består af mange vidt forskellige stoffer. Ved distillation af rå-tjæren kan man bl. a. renvinde dieselolie, smøreolie, brændselolie, smørefedt, paraffinolie, paraffin, asfalt, beg og harpikser. En typisk rå-tjærefraktionering giver 8 pct. benzin, 44 pct. dieselolie, 8 pct. smøreolie, 15 pct. brændselolie, 12 pct. paraffin og 9 pct. beg. Af det sidste kan man bl. a. fremstille isolationsmaterialer og elektrokul.

Tjærerprodukterne udgør en meget væsentlig del af brunkullenes vægt, excl. vandindholdet.

Hovedparten af stofmassen bliver som sagt til en koksagtig masse, brunkulskoksene, grudekoksene.

Dette produkt fås som regel som en grusagtig masse. Den kan bruges til mange ting, lige fra farvestoffer til filtre, men må naturligvis mest bruges som brændstof.

Askeindholdet er gerne 15—25 pct. Vandindholdet andrager 5—10 pct. for tørslukkede brunkulskoks. I de fleste tilfælde afkøles brunkulskoksene dog med vand, hvorefter vandindholdet er 15—25 pct. — Brændværdien er som regel omkring 6000 gramcalorier pr. g, men varierer naturligvis en del.

Brunkulskoksene kan eventuelt presses til briketter. Disse udmærker sig ved at forbrænde jævnt, uden flamme og synlig røgudvikling. De er ideelle til husholdningsovne, der ikke engang behøver rist.

Damplokomotivfyring med forædlede brunkulsprodukter.

Det må herefter være åbenbart, at der er et reelt grundlag for at fyre Damplokomotiverne med brændstoffer, der kan produceres inden for landets grænser.

Brunkulskoksene kan næppe fås i så store stykker, at de egner sig umiddelbart som lokomotivbrændstof. Derimod kan man presse dem til briketter og brænde dem i den form. Det kan ikke siges, om briketterne kan bringes i en sådan tilstand, at de er gode til lokomotivbrug. De bruges meget til stationære kedelanlæg, men dertil stilles der andre krav.

Måske kan man indvende, at brunkulskoksbruket er så gode i visse henseender, at man hellere bør bruge dem til specielle krævende opvarmningsanlæg, f. eks. centralvarmekokssovne i private huse, i stedet for at brænde dem i de ikke særlig kræsne lokomotiver. Eller rettere sagt, man bør måske foretrække at sælge dem til forbrugere, der er villige til at betale høje priser for dem. — Men det ændrer ikke den kendsgerning, at det principielt er muligt at forædle en stor del af brunkulsmaterialet til et brændstof, som damplokomotiverne kan bruge. Set fra jernbanesynspunkt er det naturligvis ikke heldigt, om andre forbrugere eventuelt er villige til at betale mere for de forædlede brunkulsprodukter, end jernbanerne vurderer dem til i sammenligning med andre brændstoffer — NB. Hvis Statsbanerne selv tager initiativet til at producere, er situationen dog anderledes. — Men set fra nationaløkonomisk synspunkt vil det kun være en yderligere fordel, om visse forbrugere vurderer produktet meget højt. — Det afgørende er, at brunkulskoksens brugsværdi er væsentlig større end brunkullenes, og at leveringsprisen på forbrugsstederne er væsentlig lavere.

(Fortsættes.)

En væsentlig del af landets jernbaner har kørt med betydelige underskud i de senere år, fordi konkurrencen fra motorkørslen har frataget dem dele af deres transportere. Oven i købet ofte dele, som der er særlig god fortjeneste på at transportere, idet banernes takster jo er en del af landets socialpolitik, fordi de transporterer *livsvigtige varer særlig billigt* og »almindelige varer« til en noget højere takst.

Det er disse »almindelige varer«, motorkørslen har frataget banerne og ladet dem beholde de livsvigtige varer. Men de livsvigtige varer kan banerne ikke leve af uden at have de andre med. Derfor giver de underskud. Jeg ved nok, at der også er andre grunde til underskuddet, men disse er langt de væsentligste.

Jeg kan ikke se noget som helst urimeligt i at begunstige jernbanerne i konkurrencen, for derved vil skatteyderne spare millioner af kroner (de millioner, som underskuddene udgør + evt. overskud). *Disse penge går jo nu i realiteten i vognmændenes lommer* for en kørsel, som for en stor del endnu bedre kan besørges af jernbanerne. Med andre ord: Skatteyderne betaler gennem dækning af jernbanernes underskud *indirekte vognmændenes unødvendige kørsel*. (Unødvendig set fra et samfundssynspunkt). Det private initiativ bliver opretholdt *indirekte* ved samfundstilskud.

Dette sidste fremhæver jeg, fordi mange utvivlsomt vil kalde mit forslag for socialisme. Jeg kan ikke se, at det er det. Det er en sund ordening af landets trafikvæsen, der udelukkende bygger på hensyn til helheden (intet hensyn til autofirmaer og vognmænds annoncer osv.).

Jernbanernes økonomi vil også blive lettet ved, at lønning af ledvogtere, bygning af viadukter osv. bliver overtaget af trafikfonden. Det har altid forekommet mig som en urimelighed, at disse betydelige udgifter påhvilede jernbanerne. Interessen i, at vejenes krydsning med jernbanerne er overordentlig bevogtede eller bragt ud af niveau, må da være størst fra motorkørsels side (det er altid den, det går mest ud over uheld). Derfor burde disse udgifter fra tidlig tid have ligget på benzinfonden. At det er betydelige udgifter, kan man se deraf, at det alene for en lille privatbane som Ø. S. J. S. koster 60.000 kroner om året..

At jeg har ret m. h. t. min påstand om, at jernbanerne, hvis de bliver fritaget for den værste konkurrence, vil give overskud, kan man se på Frederiksværkbanen. De bilruter, der evt. kunne genere den, har Frederiksborg amt koncessioneret den. Banen møder da også med et væsentligt overskud hvert år.

Det er da heller ikke mange år siden, at DSB langerede følgende slogan:

Vil mindre skat De se,
gør større brug af DSB.

Når jeg har været ret hård ved turistbilerne, skyldes det, at de ofte bruges som rutebiler. F. eks. er det almindeligt, at de kører folk til teatre i andre byer langs med jernbanerne, at de kører som hjemstavnsbusser, og ved juletid og til andre tider, når der er mange rejsende, arrangerer de ture fra provins til hovedstad og omvendt for en krone

eller så mindre, end det koster at køre med jernbanen. De mange hverdage, hvor der kun er få rejsende, og hvor driften naturligvis må give underskud, overlader de galant valgpladsen til DSB uden at tænke på, at DSB kan trænge til en god sum penge i kassen for at bøde på den ringe hverdagstrafik. Det er svært at komme dette til livs, men beskatningen vil i hvert tilfælde hindre, at de kan køre billigere end banerne, og pengene vil gå til almene trafikformål. Igen lukrerer det private initiativ på skatteborgerne. Kan det ikke klare sig på anden måde, giver jeg ikke meget for det.

Den voldsomme konkurrence fra indenlandske skibsruter tvinger staten til at gøre eet af to:

1. Nationalisere ruterne.
2. Følge forslaget og beskutte dem.

Den lange vej over Storebælt/Fyen—Jylland er et handicap for banerne.

Jeg er sikker på, at en eller anden vil udbryde: »Jamen må vi da ikke længere blive transporteret billigt?«

Jeg må svare: »Jo, men jeg er sikker på, at De vil spare mere, hvis forslaget bliver vedtaget, end De gør nu ved at benytte enkelte billige konkurrerende transportmidler«.

Må jeg have lov til at pege på, at såfremt forslaget vedtages, vil samfundet spare:

1. Udenlandsk valuta til benzin og automobiler, der benyttes til unødvendig kørsel.
2. Der vil ikke gå stort mere brændstof til banerne til trods for den forøgede kørsel, da de nuværende tog kan transportere væsentlig mere, end de gør.
3. Betydelige beløb ved ikke at skulle dække store underskud ved jernbanerne (evt. indtægter ved overskud!!!).
4. Betydelige beløb ved ikke at skulle tage penge til nyanlæg og vedligeholdelse af landeveje og gader af de løbende skatter.
5. Betydelige beløb ved ikke at skulle tage penge til offentlig belysning af de almindelige indtægter.
6. Forslaget vil utvivlsomt bevirke, at der vil blive noget mindre motortrafik end nu, hvilket igen vil bevirke, at der vil blive besparelser ved, at man kan spare enkelte nyanlæg og udvidelser, der ellers ville have været påkrævede.

Alle disse ting i forening vil spare stat og kommuner for et par hundrede millioner kroner om året, som det vil være rimeligt at nedsætte skatterne med. Det vil betyde en ikke uvæsentlig nedsættelse.

Transport med motorkøretøjer vil blive noget dyrere; dette vil igen give sig udslag i varefordyrelse. Til gengæld kan jernbanerne sikkert transportere noget billigere, når de ikke har nævneværdig konkurrence. Dette i forbindelse med den påtænkte skattenedsættelse vil utvivlsomt mere end opveje en evt. fordyrelse af motortransporten.

For samfundet som helhed og for den jævne borger vil forslagets vedtagelse og gennemførelse være til stor gavn.

Med disse ord tillader jeg mig at anbefale forslaget til vedtagelse.

Ved I. P. Niensens død

Lørdag den 19. januar afgik den tidligere formand for Fællesorganisationen DSB, I. P. Nielsen, ved døden.

Lige fra sine unge dage havde Nielsen deltaget i arbejdet indenfor fagbevægelsen og havde gennem årene beklædt forskellige tillidsposter såvel indenfor sin organisation, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, som indenfor den kooperative bevægelse. Under sit virke i Fællesorganisationen og de kooperative sammenslutninger havde han megen kontakt med Dansk Lokomotivmands Forening, og vi lærte ham at kende som en god og humorfyldt kammerat, der satte sine idealer højt og søgte at skaffe de bedst mulige resultater hjem til dem, han arbejdede for. I. P. Nielsen var trofast i samarbejdet og svigtede aldrig, når nogen søgte hjælp hos ham. Indenfor vor organisation vil vi i dyb taknemlighed bevare mindet om ham.

Oplysningsarbejdet

I begyndelsen af året 1890 udsatte et stort dagblad i Paris en belønning af betydelig størrelse til den ingeniør, som var i stand til at konstruere et brugbart automobil; et køretøj der kunne bevæge sig på landevejen, således at det var uafhængig af skinner og ikke skulle trækkes ved hjælp af heste eller andre trækdyr.

De bedste hjerner blev lagt i blød for at løse opgaven, men et tilfredsstillende resultat blev først opnået, da det lykkedes at forsyne køretøjet med en eksplosionsmotor som drivkraft.

Nogle — i vore øjne — mærkelige køretøjer var de første automobiler. Ildelugtende og støjende og driftssikkerheden var yderst ringe.

En enorm udvikling er sket siden da. Fra at være et løjerligt monstrum er automobilen blevet uundværlig for nutidens befolkning, og som samfærdselsmiddel har det gjort tilværelsen lettere for mange mennesker.

Et af de store verdensfirmaer, som har været med til at præge udviklingen med hensyn til forbedring af automobilen konstruktion, er General Motors International, som også har en fabrik her i København.

Landsoplysningsudvalget har fundet, at det må være af interesse for vore medlemmer at se denne virksomhed i arbejde, og ved elskværdig velvilje fra fabrikens side er det lykkedes at arrangere et besøg onsdag den 5. marts kl. 13,00.

Deltagerne møder uden for fabrikens port, der ligger Aldersrogade 20, København N., kl. 12,45. Sporvognsforbindelse dertil er linie 10 eller en af de linier, som kører ad Jagtvejen. Fra Lyngbyvejens S-station er ca. 15 minutters gang.

Omvisning inklusive fremvisning af film vil vare ca. 2 timer.

Bemærk tegningslisterne i afdelingerne.

p. u. v.

S. Suneson.

Frisk regnekunsten op

Pristallet er de senere år steget med adskillige procent. Er din løn steget mere eller mindre end pristallet? En opgave af den art har mange faglige tillidsmænd måttet løse i de senere år, hvor kravet om lønstigning har indtaget en central plads i de faglige forhandlinger.

Hvor mange »menige« medlemmer i vore organisationer kan klare den opgave. Det er i hvert fald ikke alle, der kan. Derimod kan alle lære det, og er du blandt dem, der ikke kan løse en sådan opgave, kan du nå at indhente det. Kan du finde en lønstigning i procent? Hvordan finder man gennemsnitstimefortjenesten? Hvad er indekstallet? Hvad er reallønindekset? Kan du finde tyngdepunktet i en grøft?

AOF indbyder til et kort brevkursus i regning, specielt tilrettelagt for fagforeningsmedlemmer. I seks breve gennemgås foruden de elementære regningsregler, brøker, decimalbrøker, procentregning og rentesregning, forholds- og delingsregning, fremgangsmåden ved udregning af indekstal, nominal- og realløn, fastsættelse af nye akkordpriser, udregning af resultatet af forskellige slags valg og afstemninger m. v. Prisen for hele kursuset, incl. materialet, er kr. 15,00. Indmeldelse kan ske til AOF, Nr. Farimagsgade 11, K., telf. Byen 8778.

Foreningens landsoplysningsudvalg yder tilskud til disse brevkursus.

Fra

MEDLEMSKREDSSEN

Overanstrengelse!

Som supplement til H. K. Petersen's artikel i DLT d. 20. januar 1952 kunne jeg tænke mig at tilføje følgende til de anførte oplysninger:

Det er blevet mig oplyst, at tjenestetiden for personalet i distrikterne og Generaldirektoratet kun er 7 timer daglig, dog med den klausul, at der ikke kan gøres krav på vederlag for tilfældig nødvendigt overarbejde. — Var det ikke noget for vor organisation at få en 7 timers norm indført, mod at vi ikke gør krav på vederlag for forøget tjeneste, foranlediget ved forsinkelse i toggangen?

Som Petersen så rigtigt omtaler, er lokopersonalets arbejde af en sådan karakter, at en 7½ times norm er rigelig på eenmandsbetjente motorvogne.

Jeg vil ikke undlade at omtale varmekedlerne, disse vogne nu er forsynet med. Pasningen af disse kedler er også pålagt lokoførerne, hvilket er naturligt, da de kræver en vis teknisk indsigt for betjening og pasning. — Helt bortset fra de store begyndervanskeligheder vi har, kan en sådan kedel naturligvis ikke arbejde uden tilsyn. Dette medfører, at på stationer, hvor der eventuelt kunne blive et par minutters afslapning, går turen nu til varmekedlen.

Til slut vil jeg udtale håbet om, at de rette vedkommende, der har indflydelse på lokopersonalets arbejdsvilkår, vil bedømme og tilrettelægge disse med mere forståelse, end det er sket til dato.

R. V. Dorner, lokofører, Es.

Dronning Dagmar's pris!

Nedenstående tvivlsomme hyldest til de gamle Mr-vogne, der åbenbart kan volde lokomotivpersonalet nogle kvaler, har vi modtaget fra lokomotivfører H. K. Petersen, Esbjerg.

Kære Dagmar, rend og hoppe,
du er ikke til at stoppe,
men går du endelig istå,
kan ingen magt igang dig få.
Dit lette løb er for os et under,
navnlig fra Christianshede til Funder,
der er du så kåd som nogen plag;
at tæmme dig det er en vanskelig sag;
men desværre er livet ej lutter leg,
vi skal jo også den anden vej,
da er vi straks lidt mere nervøse,
du har jo luner, gamle tøs.
Ofte ild og røg du spy'r,
som var du forsynet med oliefyrr,
intet virker på os så trist,
som når du fattes fornøden »gnist«;
hvad hjælper al vor frøys og stamp,
hvis pludselig du får lyst til damp,
din kæreste, jo, lad bare vær':
en »damper« i Btande har du kær;
ingen af os mer' dig kender,
når du dig luner bag hans tender
og lader, som har du denne gang
sunget for os den sidste sang;
var du blot af samme slags
som Randers' piger og ditto laks.
Af skønne farver du ej er spættet,
hva' med fingrene på toilettet;
din skønhed nok får det sidste stød
den dag, man maler dit træværk rød;
dog, Dagmar, du føler dig ej generet,
du har jo aldrig været staferet.
Af hele dit udseende man ej kan se,
er du mon tegnet af Schädler eller Storm P.
Fra vort hjerte der falder en mægtig sten
den dag, du hviler blandt klude og ben;
indtil da, skån os for stop,
kære Dagmar, rend og hop.

»Vor Stand« i ny skikkelse

Med nytårsskiftet har Jernbaneforeningens medlemsblad, »Vor Stand«, ændret skikkelse. Hovedet på titelbladet, der siden 1901 har været prydet af 2 delvis nøgne »engle«, er nu fuldstændigt ændret, idet ikke alene englene har fået orlov på ubestemt tid — som det hedder i redaktørens præsentation af det nye blad — men man har helt forladt den gamle tegning og er gået over til et hoved, der bærer en tegning af foreningens emblem. Tillige har man indført indholdsfortegnelse for hvert nummer samt en bedre kvalitet af papiret. Det grønne omslag er bibeholdt, men kan man læse mellem linierne i bladets ledende artikel, tyder alt på, at redaktionen har til hensigt i løbet af det kommende år at foretage yderligere modernisering, og måske betyder dette også en ændring af bladets om-

slag. Også andre tekniske forbedringer er gennemført, bl. a. i bladets opstilling og ombrydning, og alt i alt må det siges, at redaktionen med heldig hånd har skabt et yderst nobelt og læseværdigt medlemsblad, som foreningens medlemmer og de øvrige læsere utvivlsomt vil hilse med tilfredshed.



Forandring i hovedbestyrelsens sammensætning

Det meddeles herved, at lokomotivfyrbøderne K. V. Jensen, Aarhus, H. W. Jensen, Padborg, og K. B. K. Knudsen, Struer, der alle er forfremmet til lokomotivførere, er udtrådt af hovedbestyrelsen ifølge lovenes § 14. Sidstnævnte er af hovedbestyrelsen udpeget som foreningens sekretær.

Som nye medlemmer er indtrådt de på kongressen i maj 1951 valgte suppleanter, lokomotivfyrbøder J. A. D. Thillemann, København Gb., elektrofører B. A. Jensen, Enghave, og lokomotivfyrbøder V. A. Jensen, Aarhus.

Hermed er alle de valgte suppleanter for lokomotivfyrbødere medlemmer af hovedbestyrelsen, hvorfor K. T. H. Jakobsen, Fredericia, der ligeledes er forfremmet til lokomotivfører, bevarer sit mandat kongresperioden ud.

Lokomotivførernes sangforening

Ordinær generalforsamling afholdes tirsdag den 19. februar 1952 kl. 14,00 i C. O. selskabslokaler, Falkoner Alle 96.

Kl. 14,00 generalforsamling. Derefter præmiekeglespil og kammeratligt samvær. Damerne indbydes til middag kl. 18,00.

Der serveres:

Cannapé
Forloren skildpadde
Ostesnitter
Kaffe
Snaps og øl

Prisen er 10 kr. pr. kuvert for medlemmer, 18 kr. for ikke-medlemmer.

Indtegnelse til deltagelse i festen sker ved:
Kasserer Aage Hansen, tlf. Valby 5831, eller
formanden Stig Andersen, tlf. Damsø 2547.

Tegningen på de ophængte lister slutter den 14. februar 1952 kl. 12,00.

Bestyrelsen.

NYE ADRESSER

Hovedbestyrelsen.

Lokomotivfører K. B. Knudsen's adresse rettes til:
Obovej 42, Herlev.

Lokomotivfyrbøder J. A. D. Thillemann's adresse er:
Forchammersvej 7, 5., København V.

Elektrofører B. A. Jensen's adresse er: Syvens Alle 2,
København S.

Lokomotivfyrbøder V. A. Jensen's adresse er: Jordbrogvej 7, Aarhus.

Lokomotivførerafdelingen:

Randers: Formandens navn og adresse rettes til: H. W. Pedersen, P. Knudsensvej 14, 2.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Nyborg: Formandens navn og adresse rettes til: C. V. Rasmussen, Knudshovedvej 18, 1.

Frederikshavn: Kassererens navn og adresse rettes til: G. B. Andersen, Knudsensvej 76.

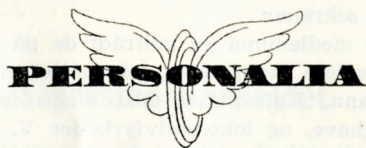
Fredericia: Formandens navn og adresse rettes til: J. B. Nielsen, Glentevej 25, 1.

Næstved: Formandens navn og adresse rettes til: M. J. Sørensen, Danavej 15 b.

Kassererens navn og adresse rettes til: L. R. P. Lyng, Skyttemarksvej 123, 1.

Aalborg: Formandens navn og adresse rettes til: I. J. Jensen, Ørstedesvej 19.

Aarhus: Formandens navn og adresse rettes til: H. Jürgensen, Rudolph Wulffgade 20.



Tildeling af hvervet som depotforstander efter ansøgning pr. 1-2-52 med station som hidtil.

Lokomotivfører H. K. Petersen, Kolding.

Forfremmelser pr. 1-2-52

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

H. W. Jensen, Padborg, i Padborg.

G. Voldum, Struer, i Struer.

J. H. M. Hansen, Gedser, i Nykøbing F.

N. E. Jensen, Aalborg, i Thisted.

G. S. Poulsen, Fredericia, i Fredericia.

S. A. P. Greffel, Aarhus H., i Vejle H.

S. O. Nielsen, Padborg, i Padborg.

E. H. Jakobsen, Fredericia, i Fredericia.

H. M. Nielsen, Korsør, i Korsør.

C. A. Lundberg, Aarhus H., i Brande.

H. S. Johansen, København Gb., i København Gb.

B. Larsen, Aarhus H., i Brande.

C. F. Kann, København Gb., i København Gb.

V. H. Rasmussen, Gedser, i Næstved.

E. C. Larsen, Nyborg, i Fredericia.

K. W. Thomsen, Nyborg, i Kolding.

C. H. Jensen, Kalundborg, i København Gb.

K. E. Lund-Jensen, Roskilde, i København Gb.

K. V. Jørgensen, Slagelse, i Kolding.

A. Pedersen, Randers, i Viborg.

C. C. F. Rasmussen, Roskilde, i Lunderskov.

E. G. Nyegaard, København Gb., i København Gb.

V. A. Larsen, Nyborg, i Tinglev.

N. P. Werge, Roskilde, i Tinglev.

K. A. Jensen (Juul), Aalborg, i Kolding.

K. B. K. Knudsen, Struer, i Tønder H.

V. P. Graversen, Aarhus H., i Varde.

K. T. H. Jakobsen, Fredericia, i Fredericia.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-2-52.

Lokomotivførerne:

J. R. Sørensen, Langaa, til Aarhus H.

G. O. J. Ørtoft, Viborg, til Aarhus H.

C. H. Hjorth, Skanderborg, til Aarhus H.

E. V. Hall, Horsens, til Aarhus H.

J. P. Mølgaard, Vejle H., til Aarhus H.

E. V. Sørensen, Fredericia, til Aarhus H.

P. E. Christensen, Kolding, til Fredericia.

Karl V. Jensen, Nykøbing F., til Fredericia.

A. K. Poulsen, Tønder H., til Esbjerg.

O. M. Ovesen, Varde, til Esbjerg.

C. A. Kristensen, Tinglev, til Struer.

E. Høyer, Thisted, til Struer.

H. Petersen, Ringkøbing, til Viborg.

B. A. Ljungdal, Brande, til København Gb.

T. V. Nellemose, Korsør, til København Gb.

P. F. O. Frederiksen, Padborg, til København Gb.

M. B. Larsen, Næstved, til København Gb.

E. Meng, Kolding, til Korsør.

S. A. Hansen, Esbjerg, til Gedser.

G. L. Jensen, Padborg, til Langaa.

H. L. Hansen, Lunderskov, til Esbjerg.

V. Kirkegaard, Tinglev, til Horsens.

G. C. Nielsen, Brande, til Aarhus H.

Tildelt hvervet som lyntogsafløser efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-2-52.

Lokomotivførerne:

P. Guldager, Helgoland, ved Helgoland.

B. O. K. Liljenkrans, Helgoland, ved Helgoland.

E. Nielsen, Esbjerg, ved Helgoland.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-2-52.

Lokomotivfyrbøder E. Christiansen, København Gb., til Helsingør.

Afsked.

Lokomotivførerne:

T. D. H. Frandsen, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-52).

Hans Nielsen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-52).

Dødsfald blandt pensionister (jan. 1952).

pens. lokomotivfører H. J. C. Mouritzen, Smedegade 73, Horsens.

Byttelejligheder

Moderne 2 vær. m. 2 kamre, mdl. leje 105 kr., i Nyborg, ønskes byttet med 2½ evt. 3 vær. i Roskilde.

V. O. Stoumann,
overtrafikassistent, D. S. B.,
Roskilde.

3 vær. lejlighed med kakkellov i Aalborg, husleje 50 kr. pr. måned, ønskes byttet med 2 vær. lejlighed i København.

Politibetjent *Lejf Nielsen*,
Politiskolen, Artillerivej 55, S.

2½ værelses lejlighed, moderne, i Nyborg, ønskes byttet med tilsvarende eller større i Aarhus eller forstæder.

Henvendelse

C. Horn,

Aldershvilevej 46, 1.,

Nyborg.