



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE  
NR. 5 - 52. ÅRGANG  
5. MARTS 1952



*Indhold:*

Spørgsmål og svar .....	49
Nordisk nyt — Sverige .....	50
Mit arbejde — en flyvevært- inde fortæller .....	51
Brunkul som mulig drivstof for Statsbanerne .....	53
Fra medlemskredsen .....	58
Nordisk AOF-stipendier .....	60
Stigning i detailpristallet .....	60
Under DLF .....	60
Tak .....	60
Personalialia .....	60
Nye adresser .....	60



*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.

## Spørgsmål og svar!

I så godt som alle blade, uanset deres karakter eller formål, findes der en rubrik, hvorunder læserne kan stille spørgsmål til redaktøren eller en bestemt medarbejder. Såvel spørgsmål som svar gengives i de fleste tilfælde i bladet, og kommer således til alles underretning, og det bliver ikke eneren og dermed spørgeren, som alene får problemet belyst.

Vi har ofte beundret lederne af disse rubrikker, og ikke mindst de, der må klare henvendelser, hvori spørgerens sjælelige nød er det alt overskyggende, fordi f. eks. forholdene i hjemmet er så ulykkelige, og det hele tegner sig sort og håbløst. Redaktøren, der får disse levnedsløb forelagt, må være i besiddelse af stor menneskekundskab, for med evnen til at vurdere alle situationer, kan han forme sit svar med psykologisk præg.

Den spørgende skal jo hjælpes, og meget ofte ret kraftigt, fordi han eller hun har mistet troen på livet og derfor må have humøret og tilliden tilbage. Hvor stor virkning de korte eller længere svar i det ene eller andet blad har, ved naturligvis kun den enkelte, der har søgt hjælp ad denne vej, men skal man dømme ud fra de mange og stadig tilbagevendende spørgerubrikker, der findes, synes det at være en almindelig anvendt praksis at finde hjælpen her.

Den dybere årsag hertil er temmelig sikkert redaktørernes svar. De må efterhånden have skabt respekt og popularitet i læserkredsen. Naturligvis forekommer der også tåbelige spørgsmål med ringe tilknytning til fornuft og i mange tilfælde uegnet til optagelse. Når denne alligevel finder sted, sker det formentlig for at afskrække, så gentagelser undgås, eller for at tilfredsstille læsere med samme indstilling som spørgeren. Der hører som bekendt kolorit til al ting, og der er mange måder at fremskaffe den på. Blot skal man tage sig i agt for, at man ikke farver med den forkerte pensel og dermed fremkalder så skrigende kulører, at der skabes ufred og fremkaldes det modsatte af, hvad der var hensigten fra spørgerens side.

Også Statsbanernes officielle organ »Vingehjulet« modtager spørgsmål til besvarelse. Alsidigheden i dette blads spørgerubrik er lige så stor som i andre blades, men de problemer, der ønskes belyst, er naturligvis af teknisk art. De mange forskelligartede tjenestegrene med tilhørende ordrer og bestemmelser samt reglementer, fremkalder tid efter anden tvivlsspørgsmål hos nogle tjenestemænd, og når de ikke anvender deres eget fagblad, er det rimeligt, at de søger opklaringen gennem administrationens blad.

En lokomotivfører har valgt denne vej ved i »Vingehjulet« nr. 9 af 10. februar d. å. bl. a. at fremsætte et spørgsmål om en togførers bemyndigelse til indrangering af tog, der af ukendt årsag holder for signal »Stop«. Dette spørgsmål ville for os være overflødig og det samme ville være tilfældet for lokomotivføreren, hvis ikke en højere embedsmand, der gør tjeneste ude i driften, under et af ham holdt foredrag havde fremsat nogle retningslinier for personalets stilling i det anførte tilfælde. Retningslinier, som overhovedet ingen steder hører hjemme og som er i strid med praksis i dagliglivet under togfremførelse.

## Sverige

### *Jernbaneskole i Sverige.*

En ny stor bygning er vokset op mellem centralbanegården og Klara søen. Det er et nyt ilgodspakhus. Dette skal også være rammen om SJ's kursuslokaler.

SJ's kursuslokaler i Stockholm har hidtil være forlagt til forskellige ejendomme og flere af dem har desværre været mindre egnede til formålet. Nu får vi nye lokaler, og disse samles i een bygning. De nye lokaler udgør en skole eller en undervisningsanstalt, som døbes Jernbaneskolen. Dette er altså et nyt begreb i den svenske jernbaneterminologi.

5. etage omfatter to sale og et elevværelse samt ekspeditionslokaler for uddannelsesafdelingerne. En trappe højere — dvs. øverst oppe i bygningen — findes fire kursuslokaler, af hvilke de to kan slås sammen til en stor sal, tre laboratorier, et elevværelse og et lærerværelse. Desuden indrettes et kursuslokale i 1. etage.

Kursuslokalerne og elevværelserne bliver lyse og hyggelige. De er alle beliggende mod vest, og man har en dejlig udsigt over Klara søen og Kungsholmen. På øverste etage findes en stor altan, dér bør kursusedtagere kunne få tilstrækkeligt meget motion og frisk luft. Lokalerne bliver forsynet med nye og moderne møbler og med undervisningsmateriel af forskellig slags. Alt dette bør indvirke fordelagtigt på kursusedtagernes og lærernes velbefindende og på undervisningens resultater.

Der kommer til at gå et stykke tid, inden lokalerne bliver fuldt udrustede, men kurserne flyttes fra og med foråret til den nye Jernbaneskole.

(Signalen).

Hvad baggrunden har været for denne embedsmands ejendommelige stillingtagen til dette meget alvorlige problem, er os ubekendt, og vi står lige så uforstående overfor svaret til lokomotivføreren fra »Vingehjulet«s redaktør. Med mindre dette skal opfattes således, at den afgørelse, togføreren træffer, og som han finder rigtigst, altid må være en drøftelse med lokomotivføreren og følge, hvad denne, der har oversigt over terrænet og kendskab til stationernes sporområde samt ansvar for toges fremførelse, finder forsvarligt i den givne situation.

Således er nemlig hverdagslivet, og en togfører hverken kan eller vil fremtvinge en indrangering, såfremt lokomotivføreren finder det uforsvarligt eller omvendt. Hvorimod togføreren altid søger kontakt med lokomotivføreren. De 2 kategorier kender så udmærket hver for sig, hvilke beføjelser og bemyndigelser, de har, og hvad bedre er, de kender samarbejdets betydning, når sikkerheden skal værnes under deres tjenestes udførelse. Men når der smides en »brok« ud af en chef på et fællesmøde, hvori alle tjenestekategorier er deltagere, sås der splid, og når denne søges afklaret på et endnu højere sted, havde det været opmuntrende til styrkelse af den gode ånd blandt personalet med et mere psykologisk præget svar, end det, »Vingehjulet« præsenterede.

Det er ikke alt, der kan fastsættes ganske bestemte regler for. Vel kan der opstilles love og reglementer, men teori er nu engang et og praksis noget andet. Sund fornuft må råde overalt, og konduiten tages i behold, når situationen kræver det. Fornuftige dispositioner er aldrig blevet bebrejdet nogen og har langt mindre medført disciplinær straf. Det kan ganske vist diskuteres, hvad der er fornuftigt eller ufornuftigt, men skulle der findes en bestemt regel for alle de mange episoder, der forekommer mellem år og dag indenfor en virksomhed som Danske Statsbaner, ville ordresamlingen og reglementerne blive uhyre omfangsrige og umulige at komme igennem, rent bortset fra, at de måske slet ikke ville indeholde den fornuftige vejledning.

Ligeså vel som vi efterhånden er kommet til erkendelse af, at skulle jernbanedrift drives efter lovens bogstav og alle følge reglementernes enkelte paragraffer, gik virksomheden sin undergang i møde, må vi vel være kommet til det resultat, at den ene ikke skal stille den anden i gabestokken. Det være sig ved fremsættelse af spørgsmål og ved besvarelse af disse.

Lad gå, at et dagblad el. lign. tyer til et muntert eller letkøbt svar på et ganske betydningsløst spørgsmål. Men når vi indenfor Statsbanerne skal skabe det helt rigtige forhold, alle instanser imellem, så må sandheden siges lige ud uden omsvøb, og man skal ikke i et svar fra ledelsen lægge betragtninger, der sætter to kategorier op mod hinanden. De tilfælde, spørgsmålet omfatter, kan kun løses ved samarbejde og gensidig respekt, det burde også spørgeren være klar over. Et gammelt ord siger: *Folk, som føler evner og har tro på sig selv, er ikke misundelige.*

Såvel lokomotivføreren som togføreren ved, at sikkerheden kommer frem for alt, og at denne sikres bedst ved godt samarbejde, hvorfor »Vingehjulet«s svar ikke burde have været af en beskaffenhed, der henfører det til devisen:

*»Hellere ramme ved siden af, end slet ikke ramme«.*

## Mit arbejde. En flyveværtinde fortæller

★

*I denne artikel redegør en schweizisk flyveværtinde for sit arbejde, som er hårdt og i en vis forstand overreklameret, men undertiden også stimulerende. Det fysiske og psykisk belastede arbejde i luften med stadige klimaændringer og uregelmæssige arbejds-skift kræver modstandskraft og energi. Kontakten med de meget kræsne passagerer forudsætter foruden beherskelse også menneskekundskab og karakterstyrke. Fortælleren giver en del praktiske råd og anvisninger af interesse for de faglige organisationer, som interesserer sig for civilflyvepersonalets arbejdsproblemer, arbejdsvilkår og sociale behov.*

I. T. F.



Alle ved, at flyveværtindens arbejde er både morsomt og interessant, selv om dette indebærer en sandhed med visse modifikationer. Alene selve flyverejserne kan være nok så fascinerende, med stadig vekslende naturscenerier set fra verdenstarets første parket — det grandiose udsyn fra flyverejserne kan være nok så facinerende, med bejdsmæssige kontakt mellem stewardpersonalet og en vekslende strøm af mennesker både sædvanlige rejsende og berømte folk. Man får set mange af jordens seværdigheder på rejser på forskellige himmelstrøg over endeløse oceaner og fremmede kontinenter. Under sådanne kosmopolitiske arbejdsforhold skabes et specielt kammeratskab blandt flyvemaskinens besætningsmedlemmer, som tilbringer en del af den fælles fritid på udflugter og strejftog i fællesskab til fjernere beliggende byer.

Men virkeligheden er betydeligt mere indviklet, end dette romantiske billede vidner om. Selv om flyveværtindens arbejde er både interessant og

fortryllende, så må man slå fast, at det også er yderst trættende, kræver et engleligt tålmod samt har alvorlige ulemper. Gennem nogle praktiske eksempler redegøres for »medaljens bagside«, og jeg kan derfor give en udenforstående læser en mere virkelighedsbetonet opfattelse af, hvorledes mit arbejde egentlig er set indefra.

### *Sædvanlige passagerer og berømmtheder.*

Hvad en flyveværtinde først af alt bør komme ihu er det faktum, at hver passager er et individ for sig og regner med at behandles som sådan. Herved spiller flyveværtindens private sympatier og antipatier ingen rolle. Det er hendes pligt at vise venlighed og hensyn til enhver blandt den brogede gruppe af passagerer, hvad enten rejsen varer 2 timer eller 20. Det hænder ofte, at folk — som måske aldrig før har siddet i en flyvemaskine og nu er barnagtig henrevet over det store eventyr — er betydeligt morsommere at have med at gøre, end blaserte og erfarne berømmtheder, som allerede

har set det meste og er hurtige til kritik. Her gælder det om ikke med miner og ord at forråde, hvad man tænker, eller favorisere nogen af passagererne på andres bekostning. Sagen er ikke altid så let, og ingen kvinde kan vel blive helt uberørt ved omgang med personer, som lader omgivelserne lide for sit eget dårlige humør.

En flyvefærd er ikke nogen lystrejse.

Som en illustration til dette skal jeg beskrive en flyvetur mellem Zürich og London i trykkende sommerhede med tordenskyer omkring i horisonten.

Før starten har flyvemaskinen allerede stået og stegt i solen nogle timer. Når vi en halv time før afgang går ombord for at kontrollere, at alt er i orden, er luften ombord allerede tung og trykkende. Køleanordningen sættes til, men luften er trods dette ulidelig varm og fugtig, når skaren af hastende flyvepassagerer begiver sig ombord. De 38 passagerer afleverer deres pakker, pelse og bagage, får deres siddepladser anvist, hvorpå rejse-litteratur, tidsskrifter og amerikansk tyggegummi deles ud til hver enkelt. Fra alle sider spørger man utålmodigt, hvorfor luftkonditioneringen ikke bliver sat i gang, hvilket desværre ikke kan ske, før end flyvemaskinens motorer begynder at køre og leverer elektricitet til ventilatorerne.

Sluttelig starter piloten motorerne, og maskinen ruller ud på startbanen, men der går endnu 10 minutter, inden vi får startsignal fra kontrol-tårnet. Der er nu ulideligt varmt ombord, og passagererne begynder at blive synligt utålmodige.

Umiddelbart efter starten serveres kolde drikke. De fleste beder om mere, men der findes desværre ikke tilstrækkeligt til endnu et glas. Derefter deler vi aviser og tidsskrifter ud samt diverse formularer, som må udfyldes. Samtlige passagerer forstår kun lidt eller intet engelsk, og vi hjælper dem med at udfylde de forskellige oplysninger samtidig med, at vi tålmodig lytter til diverse beske kommentarer til alt dette unødvendige papirskriveri. Næste opgave bliver at assistere en ung frue, medens hun skifter ble på sin baby. Et flertal af passagererne klager allerede over hovedpine på grund af heden og beder om tabletter. Det ser ud til at blive en ujævn rejse. Den ene flyveværtinde begynder at ordne lette forfriskninger, medens hendes kammerat redegør for de forskellige punkter i den første flyvebulletin, som første-piloten lige har sendt ud.

Derefter går vi over til at servere forfriskninger, hvor passagererne kan vælge mellem kaffe og the. En gammel dame vælter sin kaffekop, og medens den ene flyveværtinde går ud for at gøre en ny bakke i stand, hjælper hendes kammerat til at få pletterne bort fra klæderne. Salget af øl og cigaretter er allerede i fuld gang, og for hver flaske eller pakke, som sælges, må der skrives en regning ud, hvorpå kontant betaling sker i alle mulige slags valutaer, hvilket kræver en hel del hurtig hovedudregning.

*Besværlige rejsende.*

Nogle jødiske passagerer spiser ikke kød, og vi må derfor lave en særskilt æg- eller osteret for deres regning. Herefter serverer vi påny kolde læskedrikke og giver os sluttelig til at made små-

børn i alle aldre. Det er nu på tide at uddele næste flyvebulletin samt give nærmere forklaring til de forskellige punkter i denne.

Så snart denne sag er overstået, samler vi hurtigt lunchbakkerne og gør rent. De mere utålmodige af passagererne har allerede sat deres bakker i gangen eller under lænestolene, men det skal jo være godt for helbredet med knæbøjninger. Flyvemaskinen er nu kommet ind i et mærkbart luft-hul, 2 passagerer begynder at blive ilde og beder om at få tabletter mod luftsyge. For at kunne passe arbejdet upåklageligt ombord, må vi have begge hænderne fri, og det gælder derfor om at spænde hver muskel i kroppen i beredskab med flyvemaskinens kassen og pludselige dykninger. Man klarer sig ikke altid uden hudafskrabninger og blå mærker i disse balancekunster.

En del af passagererne gør nu flittigt brug af deres papirposer. Vi burde være ved Northolt nu, men flyvemaskinen er stadigvæk midt inde i en uigennemtrængelig tågebanke. En signallampe giver besked om, at samtlige sikkerhedsbælter skal spændes fast, medens flyvemaskinen fortsætter med at kredse rundt i udkanten af landingsstedet. Vi benytter forsinkelsen til hurtigt at samle papirposerne samt berolige en eller anden nervøs passager, kontrollerer, at sikkerhedsbælterne sidder ordentligt fastspændt, samt påny uddele tyggegummi. I sidste minut beder nogle passagerer om sodavand og cognac. Flyvemaskinen svinger hid og did i tågen, og det lønner sig ikke allerede nu at forsøge at uddele overfrakker, kapper og håndbagage.

Egentlig burde vi også selv spænde vore sikkerhedsbælter på, men jeg undres over, hvorledes den sag skal ordnes? Vi har jo ikke lov til at sidde blandt passagererne, og kun den ene af os har adgang til et klapsæde i nærheden af pantryet. Selv der findes der ikke et håndtag til at holde fast i, når sikkerhedsbæltet spændes til. I dårligt flyvevejr er der kun den udvej at sætte sig på gulvet og stemme fødderne mod flyvemaskinens væg. Endelig tager maskinen marken, og vi skynder os at uddele pelse, frakker, tasker og håndtasker samt 38 gange i træk le venligt til farvel efter vore passagerer.

En tolder går ombord for at kontrollere vore forråd i pantryet. Cigaretter, vin- og spiritusflasker pakkes ned i kasser og forsegles. Alle kasser og rum låses. Tidsskrifter og anden rejselektur, som efterlades i lænestolene, samles, og de indbyggede askebægre tømmes for deres indhold. En mekaniker kommer ombord, og vi forklarer, at der er opstået en fejl på opvarmningssystemet i pantryet. Først nu kan vi endelig få en smule frisk luft, og vi føler os fuldstændig udmattede efter det fysisk anstrengende arbejde i den tørre flyvemakineatmosfære. Vibrationerne og det uafbrudte drøn fra motorerne har også bidraget til, at vi føler os udmattede. Men ikke endnu er vi sikre på ro og afslapning. Det er ikke ofte, at vi bliver tildelt et stille og hyggeligt hotelværelse, uden at vi som regel bliver indlogeret 2 og 2 i et rum til gaden, og der må vi ofte forsøge at sove midt på dagen, medens gadetrafiken er allerværst.

*Fortsættes side 57*

# Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

I et par tidligere artikler har vi omtalt mulighederne for at bruge brunkul i forskellige forædlede former som brændstof for damplokomotiver.

Formålet hermed skulle være enten at formindske importudgifterne for brændstoffer fra udlandet eller at formindske forbruget af hjemmeproducerede brændstoffer og dermed den voldsomme tæring på vore sparsomme ressourcer.

Et par læsere — eller rettere sagt ikke-læsere — har indvendt, at man burde spare på vore hjemlige brændstoffer. Dette er i fuld overensstemmelse med det, forfatteren ønsker. Men da brunkullene nu brydes i større omfang end nogensinde og i stedse tiltagende tempo, fremmet ved statsstøtte m. m., må man vist opgive ethvert håb om, at de kan blive liggende. Man må da nøjes med at håbe, at de kan blive udnyttet på mere rationel måde end hidtil, så man kan få større udbytte pr. t og derfor reducere produktionen, eller, hvis det selv herefter er udlukket,

reducere importen af stenkul, kulstøv, koks, olie m. m.

Vi har set, at der virkelig er muligheder for at fyre damplokomotiverne om ikke ligefrem med brunkul, så dog på brunkulsbasis.

Men brunkullene kan også udnyttes på andre måder som drivstof for jernbanetogene. — Vi vil i dag se lidt på mulighederne for at bruge brunkul eller brunkulsprodukter som drivstof for gasturbinelokomotiver.

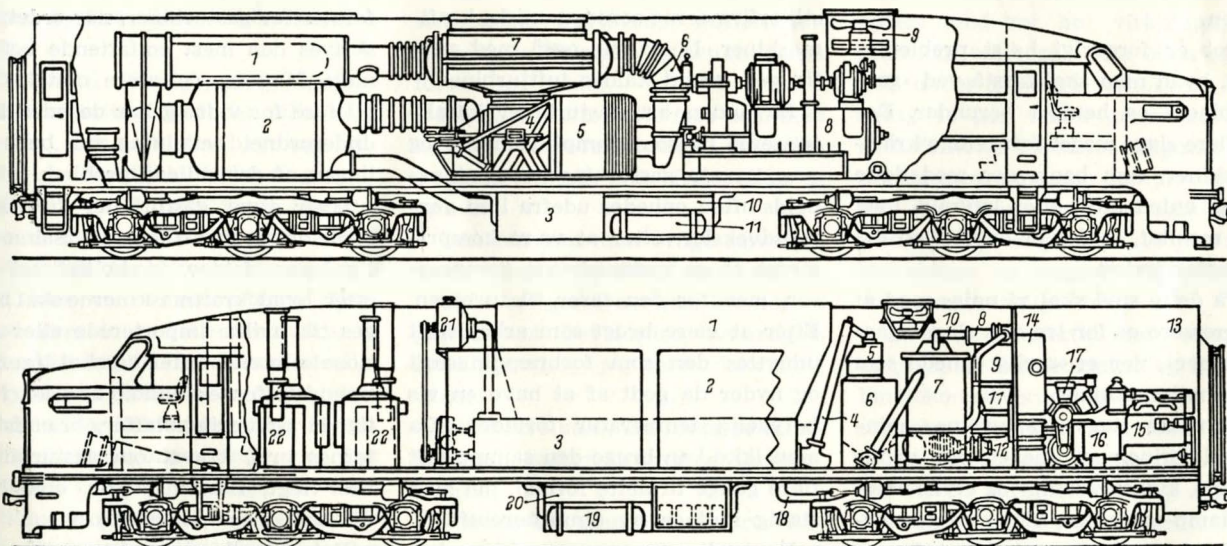
Hvis man brænder brunkullene i gasturbinelokomotiver, kan man få endnu større nyttevirkning af dem end ved at brænde dem i damplokomotiver. Men kun i teorien. For gasturbinelokomotiverne har kun et dusin år bag sig og er stadig befængt med mange børnesygdomme. Der er imidlertid grund til at tro, at disse kan overvindes med tiden. For øjeblikket gøres der en vældig indsats for at udvikle gasturbinelokomotiverne, så de kan begynde at tage konkurrencen op med de andre arter lokomotiver. Under specielle forhold kan de måske ret snart tage tæten,

ikke mindst, når brændstoffet skal være brunkul eller tørv.

Gasturbinerne og gasturbinelokomotiverne har formodentlig ikke tidligere været omtalt her i landet, bortset fra smånoter, bl. a. af forf. i 1941 og derefter. Det var tanken at bringe en oversigtsartikel om gasturbinelokomotivernes grundprincipper og konstruktionsudformninger, deres historie, deres fremtidsudsigter i almindelighed m. m. Den burde egentlig være skrevet forlængst som baggrund for nærværende artikel. Men det må være til senere. Da gasturbinelokomotiverne her blot betragtes som et af mange midler til udnyttelse af de brændstoffer, der kan produceres inden for landets grænser, skal der i denne forbindelse kun anføres enkelte bemærkninger.

Selve ordet gasturbine er meget uheldigt, ja, direkte misvisende. Gasturbinerne drives nemlig ikke ved gas, som regel da, men brænder derimod olie eller støv. Når man kalder dem gasturbiner, skyldes det, at navnet er oversat — eller ikke oversat — fra fremmede sprog, hvor ordet »gas« bruges i en tvetydig betydning, som regel i en ganske anden betydning end på dansk.

Gas er simpelthen en betegnelse

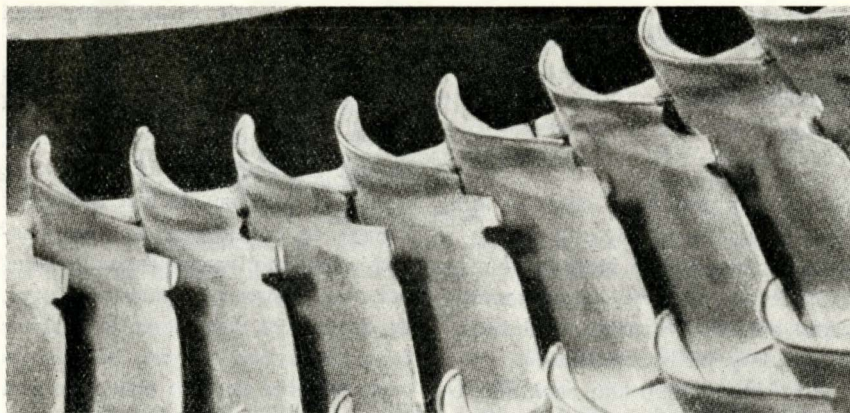


Skitse af et amerikansk gasturbinelokomotiv med kulstøvfyring og kulmalingstender.

Tallene på lokomotivdelen betyder: 1) forbrændingskammer, 2) flyveaskerenser, 3) flyveaskebeholder, 4) turbine, 5) turbokompressor, 6) ledning for forbrændingsluft, 7) varme-

udveksler, 8) dynamo, 9) ventilator for smøreoliekøler, 10) brændstofbeholder, 11) trykluftbeholder, — samt på tenderdelen: 1) kulbeholder, 2) vandbeholder, 3) tørre- og transportapparater, 4) elevator, 5) kulknuser, 6) beholder for knust kul, 7) støvmølle, 8) udskiller, 9) opsamlerbe-

holder, 10) luftledning, 11) støvtildeler, 12) kulstøvpumpe, 13) maskinerum, 14) omskifterkasse, 15) dieselmotor, 16) dynamo, 17) kompressorer, 18) varmtvandsledning, 19) trykluftbeholder, 20) brændstofbeholder, 21) sugeventilator for trykluft, 22) dampkedel.



*Både de støv- og olie-fyrede gasturbiners turbineblade skades ofte, ja, ødelægges undertiden fuldstændigt af flyveasken, der kan fremkalde udhulninger, ja, endog huller i bladene.*

fra ordet luft. Det er det i det mindste i det foreliggende tilfælde.

Når man så bruger vendingen gasturbine = luftturbine, beror det på ønsket om at karakterisere dem ved deres arbejdsstof og pointere, at de er forskellige fra dampturbiner og vandturbiner.

Sprogbetegnelsen er imidlertid underordnet, blot man gør sig klart, at en gasturbine er en arbejdsmaskine, hvor man bruger luft som arbejdsstof. Man bruger i nogle tilfælde luften, omtrent som man bruger vand og vanddamp i en dampmaskine. Eventuelt bruges den samme luft som forbrændingsluft, enten før eller efter, at den har passeret turbinen.

Det er forøvrigt højst problematisk, hvad man skal forstå ved »gasturbiner« og henført herunder. Der er flere slags meget forskellige kraftmaskiner, som benævnes med dette navn, enten altid eller jævnlig, med det resultat, at der er opstået en del sprogforvirring.

På dette sted skal vi nøjes med at interessere os for tre-fire slags »gasturbiner«, der er særlig egnede som lokomotivmaskiner.

Den ene slags »gasturbine« minder i princippet meget om vanddamp-, kviksølv damp- og etylenchloriddamp-maskiner, blot med den forskel, at der bruges et drivstof, som altid er luftformigt ved almindelig temperatur. Det kan f. eks. være atmosfæreluft eller en speciel luftart som helium, som regel under betydeligt tryk, og da altid i lukket kredsløb. Luften må før ophedning

komprimeres af en kompressor, der drives af turbinen; jfr. fødevandspumpen. Ophedningen foregår i en varmeudveksler, der kan jævnføres med dampkedlen. »Gasturbinen« »turbine« kan sidestilles med dampkraftanlæggets »turbine«. Luften går fra turbinen til en køler, der kan sammenlignes med dampkondensatoren, hvor man arbejder med en begrænset vandmængde i lukket kredsløb. — Forbrændingsluften må tilføres forbrændingsrummet i stor mængde og derfor helst bibringes en vis hastighed eller et tryk forinden; men det er også tilfældet for visse dampkraftmaskiner. — Sådanne kraftmaskiner kaldes af et af fremstillersfirmaerne aerodynamiske kraftmaskiner. De kunne også med særlig god grund kaldes luftturbiner.

En anden art gasturbiner karakteriseres ligesom dampturbinerne og ovennævnte gasturbiner ved, at arbejdsluften ophedes udefra i en varmeudveksler, efter at være komprimeret af en turbinedrevet kompressor, men før den farer til turbinen. Efter at være brugt som arbejdsluft udnyttes den som forbrændingsluft og nyder da godt af at have en vis betydelig temperatur forinden. Da man ikke kan bruge den samme luft flere gange til dette formål, må man stadig indtage ny atmosfæreluft.

En tredje gruppe gasturbiner karakteriseres i modsætning til de ovennævnte ved, at luften ophedes direkte ved en forbrændingsproces, der foregår i et forbrændingsrum mellem kompressoren og turbinen. I princippet svarer det nærmest til

det, der sker i en forbrændingsmotors cylindre. Blot foregår forbrændingsprocessen kontinuert og — næsten altid — ved konstant tryk; desuden savner turbinemaskinen naturligtvis frem- og tilbagegående maskindele.

I mange konstruktioner udnytter man i nogen grad den varme, spildgasserne besidder efter at have forladt turbinen, idet de passerer en varmeudveksler, hvori de afgiver varme til luften mellem kompressoren og forbrændingsrummet. Derved kommer systemet til at minde om system nummer to og bør placeres efter dette i en naturlig rækkefølge.

Der kan også tænkes mange andre komplekse udformninger.

Eventuelt kompliceres maskinerne af compound-systemer, efterbrænder mellem turbinerne, og mellemkøler mellem kompressorerne. Kompressorerne kan trækkes af turbinerne eller af andre kraftmaskiner. De kan være turbinekompressorer med aksel eller radikal luftbevægelse eller begge dele. De kan også være fortrængningsluftpumper. — Eventuelt kan de erstattes af de selvdrivende fristempelkompressorer, der efter en af pionererne ofte kaldes pescarakompressorer.

Der kunne nævnes mange andre former for gasturbiner, når ordet tilskrives den mest omfattende betydning. Men en nærmere omtale her vil føre for vidt og har desuden kun underordnet betydning for behandlingen af det stillede problem.

Hver type gasturbiner har sine fordele og sine ulemper. Sammenligningen falder forskelligt ud alt efter, hvad kraftmaskinerne skal bruges til, hvilke importerede eller nationale brændstoffer de skal brænde, brændstoffernes indhold af aske, fugtighed og tæringsstoffer, brændstoffernes pris, kravet om gasturbinernes vægt, rumfang, pris, enkelhed, driftssikkerhed, levetid osv.

Det aktuelle er jo deres anvendelighed som kraftmaskiner i lokomotiver, med elektrisk eller anden kraftoverføring, og konstrueret til at brænde brunkul, eventuelt tørv eller deraf producerede forædlede brændstoffer.

Om de tre forskellige hovedtyper kan som en fingerregel siges, at de første er mere komplicerede og tunge og fyldige end de sidste, men at de til gengæld har længere levetid, bedre virkningsgrad og er mindre kræsne m. h. t. brændstof.

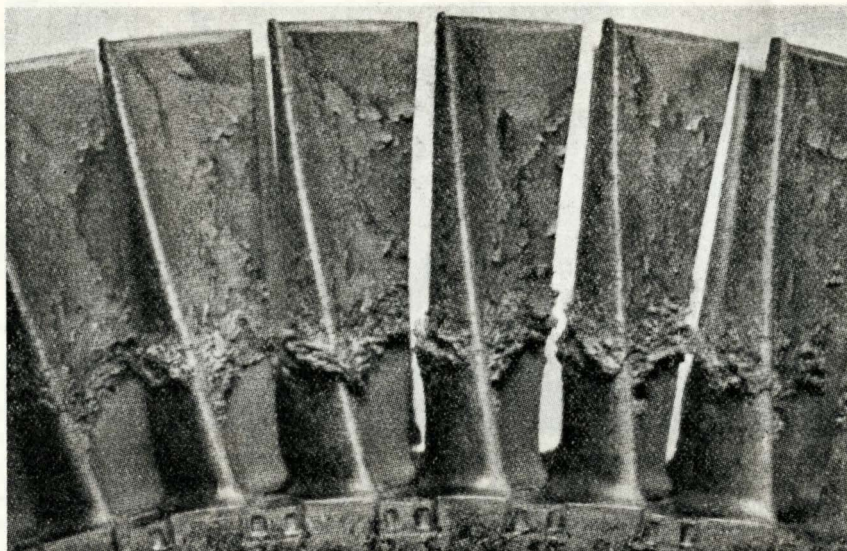
De første hævder sig derfor stærkt, hvor der er tale om store anlæg. Ønsket om enkelthed, lethed og ringe rumfang vejer imidlertid særlig tungt, når der er tale om at konstruere gasturbinelokomotiver, og især hvis man vil konstruere gasturbinevogne. Skønt der nu bygges gasturbiner og lignende maskiner for milliarder kr. hvert år, er der hidtil kun færdigbygget 5 gasturbinelokomotiver, nemlig 1 i Schweiz og 1 delvis i Schweiz og delvis i England, 1 i England og 2 i USA. De har alle sammen direkte ophedning af arbejdsluften og tilhører altså de enkleste typer.

Der er for tiden omkring 20 gasturbinelokomotiver under bygning. To af disse har indirekte ophedning af arbejdsluften, men bruger denne som forbrændingsluft, efter at den er passeret turbinen. Derimod bygges der endnu ingen gasturbinelokomotiver, der tilhører den første type, dem med arbejdsluft i lukket kredsløb og indirekte ophedning. — Til elektricitetsværkerne og andre større anlæg bygges disse imidlertid rask væk.

De hidtil færdigbyggede gasturbinelokomotiver brænder alle olie. Af dem, der er under bygning, indrettes de fire til kulstøvfyring.

Blandt de kulstøvfyrede gasturbinelokomotiver hører netop de 2 med indirekte luftophedning. Dette kan ikke være overraskende. Derimod kan det måske overraske, at man ikke har fundet det nødvendigt at ty til det lukkede kredsløb, altså de egentlige luftturbiner, for at udnytte de faste brændstoffer. — Det bør dog tilføjes, at mager til visse stationære gasturbineanlæg, der fyres med faste brændstoffer, har valgt det lukkede system, i et enkelt tilfælde efter først at have forsøgt sig med det åbne system.

Gasturbinerne er i visse henseender yderst fordringsfulde med hensyn til brændstofferne. I andre hen-



Både de støv- og olie-fyrede gasturbiners turbineblade belægges ofte med urenheder, ja, undertiden kager, af kul-asse-masser, der kan nedsætte virkningsgraden, så maskinen bliver økonomisk uanvendelig, indtil bladene bliver rensed.

sender er de derimod forbløffende lidt kræsne. Man kan »fyre« gasturbinerne med næsten hver art brændstoffer, lige fra pulveriseret tørv, som endda kan have stort vandindhold, til ventilatorluften fra kulminer, som gerne indeholder et par procent kulbrinter, især metan (sumpgas). For den sags skyld kunne man også drive dem med gærringsluften fra staldgødning.

Da gasturbinerne kan brænde både luftformige, vædskeformige og faste, omend forstøvede, stoffer, kan de udnytte brunkul, og det endda på forskellige måder.

Man kan naturligvis fyre dem med de lette eller tunge olier, der, som tidligere omtalt, kan fremstilles af brunkul.

Desuden kan man bruge selve rå tjæren som gasturbinebrændstof.

Også sviegasserne kan brændes i gasturbiner. Det fordrer naturligvis sveningsanlæg på selve lokomotiverne.

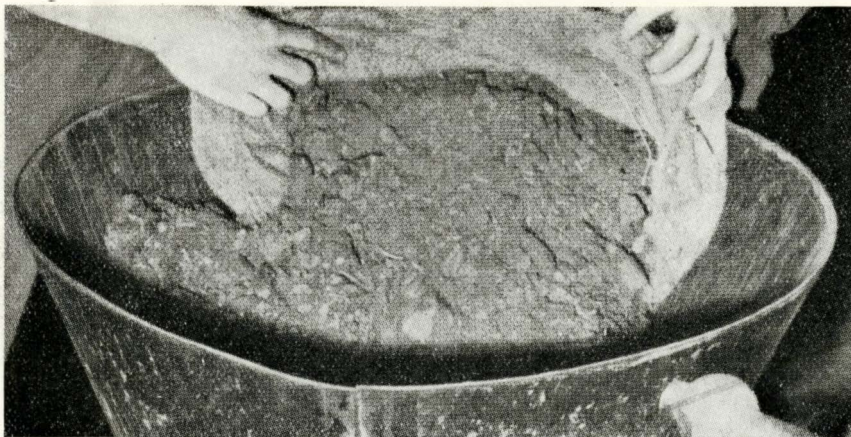
Endvidere kan man forgasse brunkullene i gasgeneratorer på lokomotiverne.

Endelig kan man brænde brunkullene direkte i gasturbinerne. De må ganske vist pulveriseres og helst tørreres først. Men selv tørrings- og formalingsanlægene kan placeres på lokomotiverne. Da tørrede brunkul og brunkulsstøv er meget besværlige materialer at lagre og omlaste, og da

gasturbinelokomotiverne afgiver hed spildluft i store mængder, kan meget tale for at placere de accessoriske anlæg til tørring og maling på selve lokomotiverne, skønt disse derved kompliceres.

Der synes at være mulighed for at udnytte brunkul i gasturbinelokomotiver. Herved bliver der chance for at bruge dette ringeagtede og ligefrem ildsete brændstof på tilfredsstillende måde. Ved hjælp af gasturbine kan brunkullene endda udnyttes med ret høj virkningsgrad. Man kan vel regne med omkring 15 pct. under gunstige forhold og omkring 10 pct. under gennemsnitlige driftsforhold. Til sammenligning byder de mest moderne damplokomotiver ved fyring med de allerbedste stenkul ikke engang på 10 pct. som maksimum og næppe 5 pct. i den varierende daglige drift.

Nu er et imidlertid teori, et andet er praksis. Gasturbinerne og gasturbinelokomotiverne har jo også deres mangler. Her skal dog især peges på, at de er meget ømfindtlige overfor støv i turbineluften, og det vil især sige aske. De uforbrændte faste partikler kan således sætte sig fast på turbinebladene, så disses effektive form og overfladeglathed lider, med det resultat, at virkningsgraden formindskes voldsomt. De faste partikler kan også ridse turbinebladene, ja, endog slibe huller i dem.



Gasturbinerne kan principielt brænde både luftformige, flydende og faste, omend forstøvede brændstoffer, endog brændstoffer, hvis kvalitet regnes for at være ringe, af dårlig kvalitet, når de skal bruges til de klassiske kraftmaskiner. Billedet viser en meget fugtig tørvemasse, som efter at være hakket i stykker i en maskindel over tragten befordres videre til tørrings- og formalingsmaskinen. Apparatet udgør en del af et

stationært gasturbineanlæg, som fornylig er færdigbygget i England, og som skal bruges til eksperimenter med henblik på en bedre udnyttelse af tørvene i de skotske moser. Tørvemassen indeholder 55 pct. vand, hvoraf en væsentlig del fjernes ved tørring med selve spildluften fra gasturbinen, så vandindholdet reduceres til omkring 30 pct. i det materiale, der føres til brændkamret og turbinen.

Disse ulemper kan imødegås på flere måder, bl. a. ved at man fjerner støvet, det kan ganske vist ikke fjernes fuldstændigt, men dog for størstedelens vedkommende i hovedsagen, så turbinebladene ikke får skader.

Hvor man bruger indirekte ophedning, undgår turbinerne helt støvplagen. Til gengæld får man da besværligheder med varmeudveksleren, der sodes til. Disse vanskeligheder lader sig dog lettere overvinde.

Også de flydende brændstoffer kan give anledning til, at turbineblade og varmeudvekslere sodes til med kager af kulpartikler og aske.

En anden alvorlig gene består i, at turbineblade og varmeudvekslere tæres af de i brændstofferne forekommende mængder af vanadiumpentaoksyd, især når der også er natrium til stede. Denne tæringsvirksomhed er af kemisk natur. Den kan ofte være katastrofal, i hvert fald for de gasturbiner, hvor arbejdsluften ophedes direkte af brændstofferne.

Der er principielt tre måder at klare disse vanskeligheder på. Man kan bruge brændstoffer, — luftformige, flydende eller faste, — der ikke indeholder videre vanadiumpentaoksyd. Man kan fjerne vanadiumpentaoksydet, før brændstofferne bruges. Man kan tilsætte forskellige stof-

fer, som omdanner eller forflygtiger vanadiumpentaoksydet, så dets tæringsvirkninger formindskes eller ophører.

Men om alle disse midler gælder det, at de, hvis de virkelig er effektive, som regel koster penge, oftest endda så meget, at brændstoføkonomien helt forskydes ved det, så gasturbinerne ikke kan konkurrere med andre slags kraftmaskiner.

Når problemet drejer sig om at udnytte brunkullene, hævder gasturbinerne sig forholdsvis godt. Set fra gasturbinesynspunkt er brunkul nemlig ikke et fjerdeklases brændstof, — tværtimod.

Ganske vist indeholder brunkullene meget aske. Men askevanskelighederne synes nu at kunne overvindes, endda på forskellige måder. I nogle tilfælde behandler man og omdanner brunkullene før forbrændingen; i andre tilfælde brændes de umiddelbart. Forbrændingen kan om fornødent ske uden for turbinen, men kan nu også finde sted i maskiner, hvor selve forbrændingsprodukterne bagefter passerer turbinen.

Brunkullenes store vandindhold er ikke til overvældende gene for gasturbinerne. Af hensyn til turbinematerialerne må man nemlig holde arbejdstemperaturen på et niveau, der er langt under, hvad man

måtte ønske. Derfor tilfører man luft i overskud som et kølemiddel og må tilmed komprimere denne for forbrændingsprocessen unødvendig store luftmængde uden at kunne genvinde kompressionsenergien fuldt ud i turbinen. — Fordampningen af brunkullenes vandindhold medfører iøvrigt en vis accessorisk dampmaskineffekt, hvis fordampningen sker mellem kompressoren og turbinen.

Brunkullenes store indhold af svovl og svovlbrinter kunne måske ventes at ville genere meget. Men svovlet brænder til luftarterne svovldioksyd og svovltrioksyd, der får så høj temperatur i gasturbinen, at det ikke forenes med vanddampene under dannelse af svovlsyrling og svovlsyre, som ellers medfører skader de fleste andre steder, hvor man brænder brunkul, det være sig til kraftproduktion eller husopvarmning eller andet formål.

Der synes altså at være muligheder for på kvalitativt og kvantitativt tilfredsstillende måde at udnytte brunkul, og for den sags skyld også tørv og lidet omdannede sfagnumrester, måske halm m. m. som energistoffer, omend de eventuelt bør omdannes forinden.

Dermed være dog ikke sagt, at man allerede i dag kan gøre det i praksis og gøre det med fordel.

Men der foreligger et problem, ja, en opgave.

Desværre kan vi ikke se hen til noget direkte forbillede i andre lande, fordi der ikke hidtil er konstrueret gasturbinelokomotiver eller blot gasturbiner direkte med henblik på at brænde brunkul eller brunkulsprodukter. — Grunden hertil er imidlertid blot den, at de fleste andre lande har rige energikilder i form af stenkul, olie, naturgas, vandkraft o. s. v., der egner sig bedre til udnyttelse på de traditionelle måder, og gerne savner brunkul, hvis de savner de øvrige energikilder. Brunkulsproblemet foreligger kun i enkelte lande.

Hvis brunkullene og gasturbinerne virkelig kan koordineres, så kan det eventuelt få meget stor betydning for samfundshusholdningen i vort lille land. — Det må derfor håbes, at sagen kan blive undersøgt.



### *Farlige situationer.*

En flyverejse savner ikke risikofyldte momenter, og da gælder det for flyveværtinden at vise prøve på mod og snarrådighed. Jeg mindes frem for alt en rejse fra Istanbul via Athen, Rom og Zürich i en DC-4 med 45 passagerer. I Istanbul fik vi en ung pige ombord, som led af epileptiske anfald. Så snart flyvemaskinen befandt sig i luften, gik hun på toilettet, og hver gang måtte vi være på vagt, så at hun ikke låste sig inde i tilfælde af, at hun fik et anfald.

I Athen kom en anden kvinde ombord, og vi fik den lakoniske besked, at damen var sindssyg. Vi ordnede det med en plads længst tilbage i flyvemaskinen i et nødtørftigt forsøg på at isolere hende fra de øvrige passagerer. Kvinden havde fået en beroligende injektion før starten, men dennes virkninger fortog sig snart. Hun blev mere og mere ophidset og truede med at hoppe ud af maskinen, hvorfor en af os hele tiden måtte stå vagt ved kabinedøren for det tilfælde, at hun skulle forsøge at iværksætte sin trusel.

Som om vi ikke havde nok med disse to farlige rejsende — rent bortset fra vore 42 normalt skabte passagerer — havde Røde Kors sendt en græsk dreng med på 12 år med svær psykopatisk tilstand. Efter at have siddet roligt og stille nogen tid, stillede han pludselig an med en stor scene, begyndte at sparke til højre og venstre og trak de kvindelige pasagerer i håret. Jeg forsøgte at give ham et beroligende middel, stoppet ind i et stykke appelsin, men drengen vægrede sig ved at smage på det, til trods for, at vi havde fået besked om, at appelsiner var hans livret. Værst af alt var, at vi ikke forstod et ord græsk, hvorfor det var umuligt at gisne sig til, hvad drengen ville. Trods dette fattede han en sådan godhed for os flyveværtinder, at man måtte slide ham fra os med vold på flyvepladsen i Geneve.

### *Erhvervs sygdomme — et uforskyldt kapitel.*

Jeg vil ikke påstå, at flyvningen direkte er skadelig, det være sig for ens almindelige helbredstilstand eller kroppens forskellige organer, selv om jeg tror at kunne spore en vis skadelig indvirkning på tænderne. Den yderst tørre luft — ikke mindst i schweiziske flyvemaskiner — har desuden en lidet gunstig indvirkning på slimhinderne. Jeg har endvidere fået det indtryk, at lufttrykket aktiverer forskellige infektioner. Personale med anlæg for øre- og næsesygdomme, migræne etc. har uden tvivl svært ved at tilpasse sig trykluftkabiner.

Ved en nærmere uddybning af flyvebesætningernes helbredsproblem bør man bl. a. notere følgende faktorer: Vekslingerne i atmosfærens tryk og klima; flyvemaskinens vibrationer og det stadige motordrøn; den unaturlig tørre luft, de uregelmæssige arbejdstider (til eksempel natflyvning med vækning kl. 3,00 eller aftenture med start kl. 16,00 o. s. v.), samt det stadige jag med uordentlige måltider, indtaget på stående fod på alle døgnets timer. Til dette kommer den uafbrudte fysiske anstrengelse under arbejdets gang, som kræver stadig balance og sikkerhed i bevægelserne, også

under ujævnt flyvevejr eller ved højdeflyvning. Ved flyvning over alperne — hvilket som regel sker i DC-4 — sidder samtlige passagerer og medlemmer af flyvebesætningen bekvemt tilbagelænet, medens flyveværtinderne tvinges til at være i uafbrudt bevægelse, endda helt op til 5000 meters højde. Ved stratosfæreflyvning må vi ofte uddele iltmasker og også give passagererne instruktioner om anvendelsen. Alt dette indebærer en svær belastning for en flyveværtindes konstitution.

### *Fysisk og psykisk belastende arbejde.*

Ofte resulterer en sådan færd i fuldstændig udmattelse, og under de tilfældige nede-perioder bliver man let offer for infektionssygdomme. Af samme årsag mener jeg, at ingen flyveværtinde bør tvinges til at gøre tjeneste under menstruationsperioden. En flyveværtinde kan jo ikke så godt sige med en undskyldende leende mine 1 time efter starten: »Nu får I klare jer selv, for jeg er ikke rigtig vel«, samt stige af . . .

Arbejdet selv er psykisk belastende. En flyveværtinde må kunne tilpasse sig de mest forskelligartede og overraskende situationer og stadig udstråle ro, tilforlidelighed og venlighed. Derved kommer man i hu, at kvinderacen er mere temperamentsbetonet. Det er bl. a. svært for en flyveværtinde at skjule sine følelser og bibeholde et uudgrundeligt pokeransigt. Hendes sentensive psyke kræver et ekstra mål af selvbeherskelse, som bidrager noget til, at en flyveværtinde bliver mere udkørt end sine mandlige kolleger. Jævnfør med dem har hun som regel også mere begrænsede muligheder for at udnytte fritiden, som i en vis udstrækning går med klatvask, strømpestopning og strygning.

### *Konstruktiv kritik og forslag.*

Jeg er sikker på, at flyveværtindens lod skulle kunne forbedres på adskillige måder. Visse mindre indrømmelser i selve arbejdet er allerede gjort. Det seneste indebærer, at vi nu slipper for at flyve frem og tilbage mellem Abadan i Persien og Zürich i 2 døgn uden nogen afløsning på vejen. Til trods for, at det har drejet sig om natflyvning, har vi tidligere hverken haft mulighed for at sidde ned eller endnu mindre at få nogle timers søvn på turen. Nu følger en afløser med så langt som til Cairo. Som regel findes dog ingen som helst garanti for at sidde — eller at sovepladser anordnes stewardpersonalet under lange flyvninger.

Et andet krav går ud på, at transport til og fra flyvepladsen altid bør ordnes for flyvepersonalet før og efter natflyvninger, samt transoceanske ture.

Et absolut elementært krav er, at tjenesten i luften begrænses til et bestemt antal flyvetimer pr. måned og kvartal. Endvidere bør man begrænse antallet af aktive flyvetjenestedøgn mellem hver hvileperiode. Dette sker bedst gennem et ordentligt gennemført rutesystem. Forøvrigt ser ønskelisten ud som her:

a) Alt flyvepersonale bør tilhøre en fælles personaleforening.

b) Rimelige hensyn bør tages til antal tjenestear, for at modvirke det nuværende favoritsystem

og påse, at alt stewardpersonale får lige forfremmelsesmuligheder.

c) En jævnere fordeling af arbejdet med tjeneste på varierende flyveruter — selv her bør antal tjenesteår tages i betragtning.

d) Garanteret minimumsløn — en faktor af største betydning, f. eks. under en stille periode eller ved sygdom og ulykkestilfælde.

e) Ved mellemlandning på regulære flyveruter bør ved overnatning kun anvises enkelt værelse for samtlige medlemmer af flyvebesætningen.

Endvidere bør det være en uskrevet lov, at kun stewardpersonale med mangeårig arbejdsanciennitet eller overordnede udtages til kontrollører. Samtlige selskaber sender nu kontrollører med, som ofte savner mere indgående arbejds erfaring. Ukvalificeret personale bør ikke betros opgaven at skrive rapporter om, hvorledes vi udfører vort arbejde ombord. Selskabet burde forøvrigt afstå fra at benytte sig af et sådant rapportsystem. Endvidere burde det være selvfølgelig, at unge og relativt uerfarne flyveværtinder ikke ansættes i overordnede stillinger (senior stewardess). Sådanne stillinger bør helst betros udenforstående personer, som har opnået alder og modenhed og har medicinsk uddannelse. En chefstewardess bør besidde et stort mål af takt og diskretion, have gennemgået et flyveværtindekursus, samt helst også have personlig erfaring med arbejdet i luften, eftersom det er nødvendigt at have en på praktisk erfaring grundet forståelse for arbejdet som sådan. En flyveværtinde i chefstilling bør allerede fra begyndelsen gøre sig det ansvar klart, hendes stilling medfører, samt afstå fra at være på alt for familiær fod med de enkelte flyveværtinder under hendes kommando. Kun på denne måde kan hun vinde autoritet og samtlige flyveværtinders tillid. Jeg anser det for absolut uegnet at vælge flyveværtinder i aktiv tjeneste til dette chefarbejde.

#### *Erfaringen taler et tydeligt sprog.*

Jeg skulle tro, at det er ganske få arbejdsområder, hvor man har så svært ved at finde virkelig egnede kandidater som i vort. En af årsagerne til dette er sikkert, at de kvalifikationer, som kræves, ikke står i noget rimeligt forhold til den løn, som gives. Det er visse sandt, at arbejdet byder på muligheder for at se sig om i verden, samt giver en følelse af frihed og uafhængighed ved arbejdsudøvningen, som sikkert kan eftertrages af f. eks. den, som før har arbejdet på kontor. Vort arbejde begynder dog at blive mere og mere standardiseret og synes nu frem for alt at bestå i at gøre tilværelsen for de rige og forkælede om muligt endnu mere komfortabel og ugidelig end før. En moderne og fremadstræbende ung kvinde kan derfor i længden ikke finde nogen større tilfredshed i denne arbejdsrolle. Tværtimod — som populært antages — er det temmelig sjældent, at vi flyveværtinder får tid til og mulighed for at gå på teater og koncerter, tage på udflugter, fornøjelsesrejser etc.

Til slut vil jeg sige følgende: I overensstemmelse med mine erfaringer har alle mennesker en stærk følelse af, hvad der er ret og uret — alder og erfaring spiller i den henseende ikke så stor

rolle. Det er sandt, at vort arbejde indbyder til større fristelser end måske noget andet. Men det er dog her nærmest spørgsmålet om en gradsfor-skel, og de, som er villige til at lade sig lokke på afveje, finder sikkert gode muligheder til dette, selv inden for de fleste andre arbejdsområder.

## *Fra* **MEDLEMSKREDSSEN**

### **Det kan næppe være »Vingehjulet«s mening**

Foranlediget af svaret i »Vingehjulet« af 10. februar 1952 på en lokomotivførers forespørgsel angående sikkerhedsreglementets bestemmelser for indrangering af et tog forbi stopsignal foran en station, skal af hensyn til læsernes bedømmelse af »Vingehjulet«s svar først oplyses, at spørgsmålet blev rejst en foredragsaften, hvor trafikinspektør Plan, Fredericia, holdt foredrag om »Plan i sikkerheden«; i den efterfølgende diskussion forelagde en lokomotivfører ovennævnte spørgsmål til foredragsholderen, der svarede, at togføreren, som øverste myndighed i toget, indrangerede dette uden forudgående orientering eller indhentet til-ladelse under henvisning til, at toget skulle frem.

Det må vist kaldes en grov fortolkning af sikkerhedsbestemmelserne og særlig grel på baggrund af, at trafikinspektøren i sit foredrag fastslog, at med hensyn til sikkerhedsreglementet gjaldt ingen fortolkning.

Af ovenstående vil man kunne forstå, at tjenestemænd, der var til dette foredrag, med god grund kan drage den slutning af »Vingehjulet«s svar, at en togfører i det omtalte tilfælde med generaldirektørens billigelse kan tilsidesætte sikkerhedsreglementets bestemmelser og umyndiggøre lokomotivføreren ved at stå op på trinbrættet og meddele, at toget indrangeres.

Hvordan en ansvarsbevidst lokomotivfører vil reagere i sådan et tilfælde, er der ingen tvivl om.

Af svarets udformning kan udredes, at d'hr. i Generaldirektoratet, hvem spørgsmålet har været forelagt, ikke har været enige. Svaret giver iøvrigt ikke togføreren nogen bemyndigelse udover de af sikkerhedsreglementet afstukne rammer.

Det har sikkert heller ikke været lokomotivføreren formål med sin forespørgsel at få Generaldirektoratets velsignelse til den konduitehandling, der i sådanne tilfælde til tider praktiseres, nemlig den, at lokomotivføreren, efter samråd med togføreren, kører ind på stationen med forsigtighed vel vidende, at man overskrider sikkerhedsbestemmelserne og i givet tilfælde må tage det fulde ansvar herfor. Ansvarret må selvfølgelig lægges på dem, der fremfører toget. Nej, det er mere sandsynligt, at lokomotivføreren har været ude for en togfører, der i en sådan situation er stået op på trinbrættet og i sin iver for at få toget igennem har meldt »ret til indrangering«.

En sådan form for sikkerhed kan man ikke tænke sig svaret i »Vingehjulet« skal give udtryk for — tænk blot hvilke konsekvenser det kan have, hvis en ansvarlig stationsbestyrer i en given situation ikke kan disponere med 100 pct. sikkerhed

for, at hans stopsignal bliver respekteret — flere tog — og lokomotivførere vil kunne berette om tilfælde, hvor de har foretaget denne konduite-handling og forceret en stations stopsignal for dernæst på stationen af stationsbestyreren at blive spurgt om, hvad man vil her.

Hvad kan det ikke føre med sig, hvis nogle nu har den opfattelse, at en sådan handling er lovlig?

Det er derfor meget påkrævet, at »Vingehjulet« endnu en gang beskæftiger sig med spørgsmålet, så enhver misforståelse angående sikkerheden fjernes, hvilket i dette tilfælde vil sige, at togføreren må sende en mand ind på stationen for at orientere sig om forholdene. En sådan mand vil af lokomotivføreren kunne betragtes som en af stationen udsendt mand, der ifølge sikkerhedsreglementet kan indrangere toget.

Det er ligeledes nødvendigt at få dette spørgsmål afklaret af hensyn til opretholdelsen af det gode samarbejde, der stort set findes personalet imellem, og som er så nødvendigt for en gnidningsløs afvikling af trafikken. Dette er kun muligt, såfremt personalet indbyrdes respekterer hinandens arbejde uden hensyn til, hvor højt eller lavt man er placeret; og da omtalte foredrag, der var arrangeret i samarbejde med repræsentanter fra samtlige jernbaneorganisationer, netop havde det formål at fremme forståelse og respekt personalet imellem, må vi også have fjernet den ufredens sæd, som trafikinspektør Plan hin foredragsaften, forhåbentlig ubevidst, har sæt blandt personalet.

Lokomotivpersonalet er sig sit ansvar bevidst og vil under ingen omstændigheder underkende togføreren medansvar, men vi er i forenden og får med afgangssignalet overdraget ansvaret for togets førelse. Det er ligeledes lokomotivføreren pålagt at indhente telefonisk tilladelse til indrangering, og det er ham, der er kendt med sporets udfletning på stationen. Derfor kan trafikinspektør Plan's stilling til dette spørgsmål ikke være rigtig, og med den erfaring, lokomotivmændene har til auditørsager, betvivler vi rigtigheden af trafikinspektørens påstand om, at der ikke vil blive krummet et hår på hovedet af en lokomotivfører, der kører forbi et stopsignal efter en togførers ordre. Der findes lokomotivmænd, der har fået alvorlig irettesættelse for mindre sikkerhedsmæssige forseelser, hvilket ikke kan være anderledes, da auditøren jo bedømmer sagen efter sikkerhedsreglementets bestemmelser.

K. Olesen,  
Esbjerg.

### Der skal være plan i sikkerhedstjenesten

Som et led i studiekredsarbejdet afholdt de lokale afdelinger af DLF og DJF et møde i Esbjerg den 18. oktober 1951 med trafikinspektør Plan som taler. Emnet var: »Der skal være plan i sikkerhedstjenesten«.

Trafikinspektøren pointerede stærkt i sin tale, at »Sikkerhedsreglementet« skulle nøje overholdes, og at her var der ikke noget, der hed »at handle efter konduite«.

Efter foredraget stillede undertegnede det spørgsmål: »Kan en togfører indrangere et tog, der

holder for »Stop« af ukendt årsag, uden at han har været i forbindelse med stationen?»

Hertil svarede trafikinspektøren, at ifølge »Sikkerhedsreglementet«s § 3 var togføreren højeste myndighed i toget, og som sådan var han kompetent til at indrangere på eget ansvar«.

Jeg indvendte hertil, at ifølge § 30, stk. 2, i »Sikkerhedsreglementet« skal toget indrangeres af en fra stationen udsendt mand, og at jeg engang havde indladt mig på indrangering ved togføreren, men fik mundtlig påtale af en trafikinspektør herfor med påbud om at undgå gentagelser og at respektere § 30, stk. 2. Hertil svarede trafikinspektør Plan: »De kan roligt køre ind, der sker Dem intet«!

Jeg var selvfølgelig ikke tilfreds med dette svar, og den 26. oktober 1951 skrev jeg til »Vingehjulet« og bad om et klart svar på dette problem.

Den 26. december 1951 rykkede jeg for svar, og den 21. januar 1952 fik jeg en skrivelse fra »Vingehjulet«s redaktion, som gav udtryk for, at spørgsmålet ikke var så let, særlig når eksperterne heller ikke var enige; men når alle kompetente myndigheder var hørt, skulle jeg nok få svar.

I »Vingehjulet« for den 10. februar 1952 — ca. 3½ måned efter, at spørgsmålet var indsendt — kom svaret endelig. Et svar, som efter min mening aldeles ikke klarer begrebet — tværtimod! Og enhver kan let se, at det må være trafikinspektør Plan, der står bag dette svar.

Jeg tillader mig da at stille det spørgsmål til hovedbestyrelsen: Kan en lokomotivfører virkelig gøres fuldstændig ansvarsløs af en fra toget kommende mand? En mand, der absolut ikke kan vide mere om grunden til signal »Stop« end lokomotivføreren.

Da ovenstående formentlig har den største principielle betydning for alle lokomotivmænd, anmodes hovedbestyrelsen om en klaring af problemet, eventuelt ved at rejse spørgsmålet overfor Generaldirektoratet. K. S. Rasmussen, lkf., Es.

Vi henviser til bladets leder.

Red.

### Var du tilfreds med svaret?

En lokomotivfører har anmodet »Vingehjulet« den 10. februar 1952 om gode råd i 3 spørgsmål, herunder bl. a., hvordan han skal forholde sig, når et tog holder for »Stop«.

Til dette: »I hvilket tilfælde kan en togfører indrangere et tog, der af ukendt årsag holder for signal »Stop«, uden at han har været i forbindelse med stationen«, vil jeg gerne tilføje en lille bemærkning til lokomotivføreren.

Gode kollega! Jeg ved ikke, om svaret, du fik i »Vingehjulet« har tilfredsstillet dig, men jeg må gå ud fra, at din tillid til »Vingehjulet« er større end den tillid, du skulle have vist dit eget blad DLT.

Jeg håber, at du nu er tilfreds med svaret — dog tror jeg, at DLT ville have svaret dig mere klart — nu er du mere i vildrede end tidligere. F. eks. er du chefen — for at bruge »Vingehjulet«s benævnelse — når toget er på den frie bane.

Togføreren eller en anden må under alle forhold først gå ind på stationen — tilbage til toget foran signalet, hvor han meddeler lokomotivføreren årsagen til, at signalet er »Stop«, — og at han har fået tilladelse til at indrangere toget i spor 1, 2 osv.

Er der telefon ved signalet, går du efter passende tid til telefonen og underretter stationen om, at du holder for »Stop« — og efter den samtale, du har med den fungerende, disponerer du over togets indkørsel på stationen.

Jeg regner med, at du med dine spørgsmål i »Vingehjulet« gerne vil afklare ting, som du med andre har været i tvivl om, og at du gerne vil opføre dig så korrekt som muligt. Ja, det er let at fornærme en medansat, så din forespørgsel er forståelig.

Hvis min opfattelse er rigtig, da vil jeg anbefale dig — brug DLT — dermed kan du bidrage til at gøre bladet mere interessant og dermed mere fornøjeligt at læse, og det rigtige svar vil ikke alene styrke dig i din stilling som lokomotivfører, men alle dine kolleger, som er lidt i tvivl om, hvordan de under forskellige forhold skal opføre sig i deres gerning som lokomotivfører.

Når »Vingehjulet«s svar er meget morsomt, må du vel være klar over, at redaktionen's interesse for lokomotivmandens gerning er lille — eller at den tilhører en anden kategori ved DSB.

C. A. Jespersen, lkf., Ab.

## Nordiske AOF-stipendier

I lighed med tidligere år råder AOF i denne sommer over en række stipendier til de andre nordiske landes AOF-kursus. Sverige og Norge indbyder bl. a. til studieleder- og tillidsmandskursus med emner som Socialisme og demokrati, Fagforeningskundskab, Kommunalkundskab, Litteratur, Musik, Livsanskuelsesspørgsmål, Kontakt med kunsten, Produktionsudvalgenes virksomhed, Industrielt demokrati etc., medens Finland inviterer til svensksproget kursus for studieledere på Arbejderakademiet i Grankulla. Stipendierne, som dækker undervisning, kost og logi, men ikke rejseomkostninger, kan søges af alle aktive oplysningsfolk. Ansøgningerne skrives på særlige skemaer, der fås på AOF's kontorer i København, Odense og Aarhus, og de må indsendes senest den 15. marts.

## Stigning i detailpristallet

Detailpristallet, med priserne i juli 1914 som basis, er for januar 1952 beregnet til 372, og er herefter steget med 6 points i sammenligning med juli 1951.

Dette betyder, at reguleringstillægsportionernes antal pr. 1. april 1952 forhøjes fra 33 til 34 portioner.

For emolumenternes vedkommende sker der ingen forhøjelse, idet en sådan er betinget af 12 points stigning med pristalsbasis pr. 1. april 1946, således at en ændring i opadgående retning først vil ske ved en eventuel stigning af pristallet til 376.



### Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved min kære mands død og bisættelse.

A. S. Laugesen.



*Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-2-52.*

Lokomotivfyrbøder:

S. C. Christiansen, Brande, til Randers.

*Tildelt hvervet som lyntogsaflosere efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-3-52.*

Lokomotivførerne:

H. P. M. B. Hansen, København Gb, ved Helgoland.

N. Martinsen, København Gb, ved Helgoland.

E. K. Larsen, København Gb, ved Helgoland.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-3-52.*

Lokomotivfyrbøderne:

J. V. Hansen, Næstved, til Kalundborg.

C. V. Jensen, Gedser, til Næstved.

E. M. Lyhne, Brande, til Struer.

P. T. Christensen, Fredericia, til Esbjerg.

P. E. Nielsen, Fredericia, til Randers.

L. S. Andersen, København Gb, til Brande.

*Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-3-52.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

V. T. B. Dagø, Aarhus H., i Aarhus H.

L. Willumsgaard, Esbjerg, i Fredericia.

H. F. Sørensen, København Gb, i København Gb.

A. Asmussen, Fredericia, i Fredericia.

J. H. Olsson, Helsingør, i Roskilde.

L. E. Rasmussen, København Gb, i København Gb.

B. B. Christensen, Aarhus H, i Aarhus H.

P. R. Jensen, København Gb, i København Gb.

K. O. Jensen, Kalundborg, i Roskilde.

L. H. Petersen, Fredericia, i Fredericia.

K. Brodersen, Aarhus H, i Aarhus H.

M. B. Sørensen, Korsør, i Korsør.

E. B. Nielsen, Randers, i Fredericia.

C. H. Christensen, Struer, i Gedser.

A. H. Petersen, København Gb, i København Gb.

H. L. Lassen, Fredericia, i Fredericia.

P. M. Hansen, København Gb, i København Gb.

*Dødsfald blandt pensionister.*

Lokomotivfører P. A. Christensen, Gimsing pr. Struer (18-2-52).

## NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdelingen.

Sønderborg: Kassererens navn og adresse rettes til:

C. A. R. Kludt, Røjumvej 3, 2.