

## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 52. ÅRGANG

20. MARTS 1952



### Indhold:

Tilrettelægning af fridage .....	61
Nordisk nyt — Norge .....	62
Ulykker og ulykkesfugle .....	63
En opfordring .....	64
Meddelelse fra Landsoplysnings- udvalget .....	64
Forhøjelse af honorar .....	64
Brunkul som muligt drivstof for statsbanerne .....	65
Fra medlemskredsen .....	69
Turistsektionen .....	70
Oplysningsarbejdet .....	70
Notitser .....	71
Rhodesia Jernbaner søger loko- motivfyrbøderaspiranter .....	71
Statsbanepersonalets Sygekasse .	71
Under DLF .....	72
Tak .....	72
Fællesmøder i afdelingerne .....	72
•Lanternen• .....	72
Københavnske afdelinger .....	72
Nye adresser .....	72
Personalia .....	72
•Olsen og Jensen• .....	72



### 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.

## Tilrettelægning af fridage

Med finansåret 1952/53 skal de nye fridagsbestemmelser træde ikraft for samtlige lokomotivmænd; dvs. at reglerne fra den 1. april skal være indarbejdet i kørselsfordelingerne ved alle maskindepoter og tilpasset efter reservepersonalets tjeneste med gennemsnitlig fridag hver sjette dag.

Egentlig skulle yderligere kommentarer og vejledning til nyordningen være overflødig. Hovedprincippet har været at opnå en jævn fordeling af det årlige antal fridage over årets måneder. Indenfor det lille udvalg, der af generaldirektøren var nedsat til at udarbejde de nærmere enkeltheder, var der da også enighed om, at denne grundregel skal være den gældende. I udvalget havde såvel administrationen som organisationen 2 repræsentanter.

Der synes imidlertid, efter hvad vi har erfaret gennem henvendelser ude fra og på de fællesmøder, der indtil nu har været afholdt i en del af afdelingerne, allerede at herske en tendens til misfortolkning også af disse regler, i lighed med, hvad tilfældet var med de tidligere fridagsregler. Vi føler os derfor foranlediget til på nuværende tidspunkt, hvor overgangen til de nye regler finder sted, og forinden alt for store urimeligheder overfor personalet er blevet praktiseret, at tilføje nogle yderligere kommentarer til det allerede oplyste i DLT nr. 1 af 5. januar d. å.

Ud fra de bitre erfaringer, som er indhøstet på regler, der indeholder underbestemmelser, hvis formål ene og alene er at tilvejebringe smidighed og elasticitet, så begge parter kan hjælpes i en nødsituation, men ikke er indført med henblik på, at de skal anvendes dagligt og fremkalde en nødsituation, var organisationens repræsentanter i fridags-udvalget interesseret i, at undtagelsesbestemmelserne blev så få som vel muligt. Helt at undgå dem var de naturligvis klar over, der ikke kunne blive tale om, fordi der nu en gang må tages hensyn til de mange forskelligartede forhold, som gør sig gældende ved de enkelte maskindepoter.

Når der i det første af reglernes fire punkter står anført: at der må forekomme mere end fem tjenstedage mellem to fridage, når tjenstlige eller tekniske grunde som maskinløb, personalestyrke etc. gør det hensigtsmæssigt, men dog højst otte tjenstedage mellem to fridage, er det naturligvis ikke et udtryk for, at man på grund af personalemangel kan bringe denne bestemmelse i anvendelse. Den margin, der ligger mellem de fem og otte dage, er tiltrådt af hensyn til de maskindepoter, hvor kørselsfordelingerne ikke kan opstilles med fem tjenstedage mellem fridagene på grund af maskinernes antal og den til depotet normeret personalestyrke. Hovedprincippet er fridag hver sjette dag, hvorfor det selvsagt heller ikke er meningen at personalet i reserven alene skal underkastes undtagelsesreglen. For dette personale må det iøvrigt være gørligt at tilrettelægge tjenesten efter hovedreglen under næsten alle forhold. Og den forenkling af administrationen, de nye regler må kunne fremkalde, vil ikke mindst gøre sig gældende her.

## Norge

Repræsentantskabet i Statstjenestemandskartellet, som omfatter 46 000 statstjenestemænd, tilsluttet Arbejdernes faglige Landsorganisation, har haft møde den 21. februar 1952 og taget standpunkt til de lønkrav, som skal fremmes under de forestående forhandlinger med staten.

Det lønregulativ, som statens tjenestemænd fik fra 1. januar 1948, grundlagdes på en sammenligning med lønningerne i det private arbejdsliv i 1946.

Siden 1948 har tjenestemændene stort set fået det samme kronetillæg som kompensation for prisstigningen, som arbejdere og funktionærer i det private arbejdsliv har fået. Imidlertid er der foregået en lønøgning i det private arbejdsliv udover det aftalemæssige indextillæg. Statens tjenestemænd har derimod i 4 år stået på det samme niveau. Der er derfor opstået en synlig skævhed mellem lønningerne i staten og det private arbejdsliv.

Statstjenestemandskartellet vil derfor nu kræve fuld ligestilling med lønmodtagerne i det private arbejdsliv. En underbetaling af statens tjenestemænd i forhold til lønmodtagerne i det private arbejdsliv vil være en ødelæggende linie for hele statsadministrationen og kan kun føre til, at dygtige tjenestemænd søger bort fra statens tjeneste og rekrutteringen til stillingerne stagnerer eller bliver i bedste fald utilfredsstillende løst. Dette forhold gælder for alle stillingsgrupper.

Under dette lønopgør vil det også være stærkt påkrævet at tage hensyn til de stillinger, hvortil der kræves faguddannelse eller anden videre uddannelse og som pålægges større ansvar, således at de bliver vurderet med sigte på at nå frem til en lige stilling med tilsvarende stillinger i det private arbejdsliv. Staten har stærkt behov for veluddannede og interesserede tjenestemænd, og statens lønpolitik må bestemmes ud fra dette hensyn. Statstjenestemandskartellet vil, så langt det er gørligt, tage sigte på et lønopgør, som giver en rimelig løsning for alle tjenestemænd i staten. (Jernbanemanden).

Bestemmelsen i punkt to om sammenlagte fridage kan formentlig ikke misforstås, thi her er det så tydeligt fastslået, at sammenlægning af fridage skal søges undgået og derfor kun må finde sted rent undtagelsesvis.

Den opfattelse, der har gjort sig gældende hos nogle, at man ved anvendelse af punkterne eet og to som en hovedregel kan tildele personalet mere end fem tjenstedage mellem to fridage i den overvejende del af måneden eller kvartalet og som en slutspurt give sammenlagte fridage eller een, to eller tre tjenstedage mellem fridagene for at indhente det forsømte, har heller aldrig været meningen.

Til det minimumsantal af fridage pr. måned og pr. kvartal på henholdsvis fire og tretten, der står opført i punkt tre, har vi modtaget en del forespørgsler. Disse går hovedsagelig ud på, hvorvidt der med disse tal er ment, at der f. eks. i årets tre første kvartaler kun behøver at falde tretten fridage pr. kvartal, således at der i de sidste tre måneder af finansåret skal tildeles 21 eller 22 fridage. Svaret må blive et afgjort nej. Vi må stadig vende tilbage til hovedprincippet — *en jævn fordeling af fridagene over alle årets måneder*. I de tilfælde, hvor fridagsantallet rent undtagelsesvis er nede på fire i en måned eller tretten i et kvartal, må udligningen snarest finde sted og senest i de efterfølgende to måneder.

Den hidtil gældende regel om, at fridage så vidt gørligt skal tildeles på søn- og helligdage, er ikke ophævet med de nye fridagsbestemmelser.

Det månedlige timeantal på 208 og 216 i måneder på henholdsvis 30 og 31 dage skal reduceres med 8 timer for hver fridag udover 4. Er f. eks. fridagstildelingen fordelt regelmæssigt med fem tjenstedage mellem to fridage, altså fem fridage pr. måned, må det månedlige tjenestetimeantal ikke overskride 200 henholdsvis 208 for strækningskørsel og for rangertjeneste på eenmandsbetjente dampmaskiner 187½ henholdsvis 195 timer.

Som vi tidligere har givet udtryk for, kan der i overgangsperioden opstå visse vanskeligheder, og der kan vel ikke helt ses bort fra, at tvivlsspørgsmål kan opstå. Men lægges der en ærlig vilje for dagen fra alles side, og der stræbes efter det, der har været det bærende under hele arbejdet med at få fridagsproblemet for lokomotivpersonalet afklaret, nemlig en retfærdig behandling af personalet med fuld hensyntagen til de vanskeligheder, der altid er forbundet med at oprette regler, som skal kunne dække, enten man er tjenstgørende ved et stort eller lille maskindepot, vil reglerne blive tilfredsstillende for alle parter.

Ingen kan være interesseret i de stadige gnidninger med efterfølgende utilfredshed, opstået fordi den ene eller anden søger at finde den største fidus i retningslinier, der bygger på et reelt grundlag og en sund indstilling overfor at skabe de bedst mulige forhold mellem dem, der dagligt skal stå hinanden bi i bestræbelserne for at afvikle trafikken og skabe arbejds glæde og gensidig respekt.

Hovedbestyrelsen står selvfølgelig til disposition med råd og vejledning for medlemmerne, og anmoder dem om gennem afdelingsformændene at indsende eventuelle tvivlsspørgsmål til foreningens kontor.

# Ulykker og ulykkesfugle

»Hvis et menneske, en familie, en gruppe eller en hel samfundsklasse skal løftes og højnes socialt eller økonomisk, kan dette ikke ske alene ved hjælp udefra; der kræves også anstrengelser fra den pågældendes egen side. Og den bedste hjælp, man kan give dem, er hjælp til selvhjælp; det gælder om at animere og stimulere deres egen kraft. Dette er opdragelsens høje mål, som allerede fremhævet af pædagogen Pestalozzi.

I dette øjemed har fagforeningerne og kooperationen virket på fremragende vis. For rigtigt at kunne vurdere denne mission, må man selv have oplevet, hvorledes jævne arbejdere *uden videre kendskab til organisation og administration har udviklet uanede kræfter og evner.*

Men også for dem, der ikke har haft evne til at være deres kammeraters førere og ledere, *er den organiserede selvhjælp en nyttig skole*, thi den beforder deres forståelse af økonomisk opbygning og struktur og hjælper derved med til at opdrage dem til statsborgere, hvilket er tvingende nødvendigt for den demokratiske stat«.

*Hvorledes undgås ulykker på arbejdspladsen?  
Afskærmning eller advarselsskilte.*

Man har hidtil ment, at der ikke var nogen andre måder at bekæmpe ulykkerne på arbejdspladserne på, end ved enten at afskærme maskinerne eller — hvor dette var umuligt af tekniske grunde — ved at ophænge manende og advarende plakater og skilte.

Der er ingen tvivl om, at de tekniske foranstaltninger kan bidrage meget til at begrænse ulykkernes antal. Men da der faktisk alligevel indtræffer et altfor stort antal ulykker på arbejdspladserne, er det naturligt, at man har henvendt sin opmærksomhed mere på den rent menneskelige faktor. Uden at der foreligger nogen egentlig skyld i juridisk forstand, er enhver ulykke til en vis grad betinget af svigtende opmærksomhed eller nogen uforsigtighed hos arbejderen selv. Man har derfor mange steder forsøgt at holde arbejderens sans for ulykkesrisikoen levende ved hjælp af henstillinger og »gruppeopdragelse« eller -påvirkning. Men hvorledes virker nu dette?

## *Mærkelige erfaringer.*

Verdensfirmaet General Electric forsøgte for nogle år siden at nedsætte antallet af ulykker ved hjælp af en sådan oplysningskampagne. Men de resultater, man nåede frem til, var højst mærkelige. *Antallet af anmeldte ulykker sank ikke, men steg betydeligt*, nemlig fra 115 til 160 pr. 100.000 arbejdstimer. — Et kontroleksperiment med en anden gruppe gav til resultat, at kun 61,5 pct. af samtlige ulykker og beskadigelser *før kampagnen* var blevet anmeldt. Oplysningskampagnen medførte altså, at langt flere ulykker blev anmeldt, nemlig 94 pct. Alligevel forklarede dette tal ikke, at kampagnen så at sige havde været virkningsløs, thi man kunne faktisk ikke fastslå nogen nedgang i antallet af indtrådte ulykker.

## *Nye metoder.*

Nedslået af disse negative resultater forsøgte man at finde frem til nye metoder. Man kom til den slutning, at *generel* propaganda ikke er tilstrækkelig. Man må have fat i hver enkelt arbejder og mane ham til at overholde beskyttelsesreglementet. Værkførerne fik derfor ordre til at undersøge sagen nærmere. Først opdelte man arbejdsprocessen i et antal trin. Indenfor hvert trin mærkede man sig, hvor stor ulykkesfaren var, og de farlige afsnit af arbejdsprocessen blev dernæst holdt under særlig kontrol, ligesom værkføreren skulle foreslå passende sikkerhedsforanstaltninger i disse trin. Så foretog man to eksperimenter, hvis forløb her skal skildres.

## *Det første eksperiment.*

Indenfor et tidsrum af 6 uger fik værkføreren ordre til i hver af forsøgsgrupperne kun at beskæftige sig med undervisning i anvendelsen af sikkerhedsforanstaltningerne samt kontrol med disses gennemførelse. De skulle altså f. eks. ikke nøjes med at pålægge en arbejder at bruge beskyttelsesbriller, men skulle til stadighed kontrollere, om han også brugte disse briller. Alene til undervisning og indprentning af disse ting brugte værkførerne en hel uge. Efter ca. 6 ugers forløb måtte forsøget afbrydes på grund af overvældende travlhed i virksomheden.

Der viste sig straks gode resultater. I det ene arbejds hold sank ulykkeshyppigheden i forsøgsperioden fra 79 til 20 ulykker pr. 100.000 arbejdstimer. I den anden gruppe, som før eksperimentet havde haft særlig mange ulykker at opvise, var tallet endnu mere talende, idet ulykkeshyppigheden faldt fra 160 til 17 pr. 100.000 arbejdstimer.

Efter det første forsøgs afbrydelse gik der kun en kort overgangstid, før ulykkernes antal steg stærkt på ny. I den første gruppe steg ulykkeshyppigheden i den følgende måned fra 13 til 75, og indenfor det første kvartal fra 13 til 93, derefter til 108 i løbet af det første halvår. I den anden gruppe steg tallet fra 17 til 149 pr. 100.000 arbejdstimer indenfor et halvt år.

Det var hermed bevist, at den personlige instruktion og kontrol var af overvældende stor betydning.

## *Det andet eksperiment.*

Man begrænsede nu værkførernes instruktions- og kontrolvirksomhed betydeligt, da man ikke kunne lade dem anvende så megen tid hertil som før. I anden gruppe kunne dog straks konstateres et godt resultat, men antallet af ulykker sank langsommere end første gang. I løbet af 24 måneder sank tallet jævnt, men nåede dog ikke så langt ned som første gang.

Resultatet i første gruppe var i begyndelsen en skuffelse, idet ulykkestallene steg jævnt igennem flere måneder. Så først begyndte de at falde, og efter 2 års forløb var de nede på samme niveau som i første gruppe, nemlig 40—50 ulykker pr. 100.000 timer.

Årsagen til det forskellige resultat har man søgt at forklare ved, at værkførerne i den første gruppe gennemgående var ældre end i den anden gruppe og arbejdede mere rutinemæssigt end de yngre værkførere i den anden gruppe, der stadig holdt deres folk til ilden. I hvert fald viste forsøgene, at opsynets indsats er af allerstørste betydning.

#### *Ulykkesfuglene.*

Andre amerikanske undersøgelser har vist, at en forholdsvis lille del af personalet er skyld i flertallet af ulykkerne og de kortere sygefraværelser. I en bestemt virksomhed var det f. eks. igennem en kortere årrække kun 30 pct. af personalet, der foranledigede 80—85 pct. af behandlingerne på fabrikkens klinik. Og ca. 60—70 pct. af kortere sygefraværelser faldt på 20 pct. af personalet. — Da man eftersporede årsagerne hertil, viste det sig, at der i næsten halvdelen af tilfældene kunne påvises en legemlig grund til de hyppige ulykkes- og sygetilfælde. De fleste af disse personer led under depression eller stadige personlige bekymringer og var af den grund ikke i stand til at koncentrere sig om deres arbejde, ligesom de reagerede oversensibelt ved pludseligt opdukkende farer. Dog synes det, som om man ved stadig kontrol kan påvirke denne gruppe af ulykkesfugle i heldig retning.

### **En opfordring**

Det er en kendt sag, at børneværnene blandt sine mange opgaver også drager omsorg for et betydeligt antal børn og unge, der enten har mistet deres forældre eller hvis forældre på grund af svigtende forsørgerevne har ladet det offentlige træde i deres sted.

Mange af disse børn, der både er sunde, normale og uden karaktervanskeligheder, har før konfirmationen ophold i børnehjem landet over, hvor de fører en betrygget og sorgløs tilværelse, indtil pligterne ved 14—15 års alderen for alvor kalder på dem. Børneværnets omsorg fortsættes, og ligesom forældre ville, søger man at give de unge en grundig uddannelse i håndværk eller handel eller ved fortsat skolegang for derved at give dem de bedste muligheder for at skabe sig en betrygget fremtid.

Som opholdssteder i den tid uddannelsen varer, benyttes — foruden nogle lærningehjem — gode hjem hos private folk, der imod et rimeligt vederlag giver en af disse unge ophold hos sig. Anbringelsen hos private er den mest naturlige, fordi forholdene hos disse bedst svarer til det normale liv. Når den rigtige indstilling er til stede, træder mand og hustru i fars og mors sted og giver ud fra egen god erfaring en værdifuld vejledning og støtte til den unge. I mange tilfælde er der mellem parterne knyttet forbindelse, som har strakt sig ud i fremtiden.

Men tidens vanskeligheder har meldt sig her. Der mangler hjem, gode arbejder- og funktionærhjem, særlig til drengene, som går og venter eller helt opgiver uddannelsen, fordi der ikke er steder nok til at modtage dem. Dette gælder i særdeleshed i København, men også i de større provinsbyer.

Københavns børneværn ønsker gerne at komme i forbindelse med ægtepar, som vil yde en indsats ved at optage en af disse unge (særlig drenge) i deres hjem. For opholdet betales kr. 170—180 pr. måned. Herfor skal gives kost, logi, vask og reparation af beklædningen. Børneværnet yder dertil fuld beklædning, fodtøj og fodtøjsreparation samt lommepege til de unge.

Personlige, skriftlige eller telefoniske henvendelser om tilbud besvares gerne. Adresse: Københavns børneværn, Stormgade 18, København V. Central 16.800, lokal 28.

### **Meddelelse fra landsoplysningsudvalget**

Hovedbestyrelsen har besluttet, at der igen i år arrangeres en fælles studierejse for foreningens medlemmer med damer, og tilrettelægningsen er overdraget Landsoplysningsudvalget.

Rejsens mål er denne gang Paris, hvor vi vil opholde os 4 à 5 dage og herunder få lejlighed til at se, hvad »byernes by« indeholder både af historisk og nutidig interesse. På tilbagerisjen er det tanken at stoppe op i Sydtyskland for bl. a. at foretage en sejltur på Rhinen og en bustur rundt i det skønne Schwartzwald. Et nærmere detaljeret program vil senere blive udarbejdet og tilsendt eventuelle deltagere.

Afrejsedagen er fastsat til den 19. august med hjemkomst den 29. muligvis den 30. s. m.

For deltagere fra 1. Distrikt foregår udrejsen over Gedser—Grossenbrode—Hamburg, hvor de mødes med deltagerne fra 2. Distrikt, der rejser over Padborg til Hamburg.

Prisen for medlemmer, som er fripasberettigede på udenlandske baner, er fastsat til 375 kr., og for damerne, hvis billetpris i udlandet kommer til, bliver prisen 550 kr. Beløbet er beregnet at dække hotel, måltider uden drikkevarer, busture, sejlture på Rhinen samt drikkepenge, dog ikke sovevogn; ønskes en sådan, bliver prisen tilsvarende forhøjet. Billetprisen på jernbanerne for damernes vedkommende dækker 3. klasse. Vi undlader ikke at gøre opmærksom på, at de nævnte priser er fastsat med de nuværende forhold for øje. Der kan ske ændringer, hvorfor prisen er med forbehold.

Rejsens afholdelse er betinget af et vist antal deltagere, ligesom der er fastsat et maksimumstal på 50.

Anmodning om deltagelse tilsendes foreningens kontor inden den 15. april med tydelig navn og adresse og om det er med eller uden dame.

For eventuelle deltageres vedkommende henleder vi opmærksomheden på at se efter, om passet stadig er gyldigt. Er dette ikke tilfældet, se da at få det fornyet, inden det skal indsendes for visering. P. u. v.

S. Suneson.

### **Forhøjelse af honorarer**

Honoraret for hvervet som instruktør eller kørelærer ved uddannelse af elektroførere fra 1. april 1950 at regne forhøjet fra 3,00 kr. pr. dag til 3,95 kr. pr. dag, og vil herefter blive reguleret i takt med ændringen i procenttillægget til finanslovhonorarerne.

# Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

I sidste nummer af DLT\*) omtales mulighederne for at bruge brunkullene umiddelbart, omend i finpulveriseret form, som brændstof for gasturbinelokomotiver.

Der er imidlertid også muligheder for at udnytte brunkullene ved hjælp af gasturbinelokomotiver på en række andre måder. De er mere indirekte og kræver mere komplicerede konstruktioner og eventuelt accessoriske anlæg, men er til gengæld ikke så besværet af askevanskelighederne.

Man kan naturligvis svie brunkullene i stationære anlæg og bruge sviekoksene i pulveriseret tilstand som brændstof, selv om det kræver store anlæg. Fordelen er, at brunkulskoksene og støvet af dem er mere behageligt at lagre og transportere end råbrunkullene og støvet deraf. — Principielt er denne udnyttelsesmåde dog ikke væsentlig forskellig fra dem, der tidligere er omtalt, idet man stadig brænder faste stoffer.

En anden mulighed består i at svie brunkullene på selve lokomotiverne og bruge de flygtige svieningsprodukter som brændstof for gasturbinerne. Man kan da spare formalingsapparaterne, således at helhedskonstruktionen næppe bliver synderlig meget mere kompliceret. — Den til svieningsprocessen fornødne varme har man frit til rådighed i spildgasserne fra gasturbinerne. — Ved svieningen får man jo frigjort en mængde brændbare luftarter, der umiddelbart kan ledes til gasturbinen. Desuden uddrives der en masse i og for sig flydende stoffer, såsom letolier, tjæreprodukter, paraffin osv., der ved den høje temperatur er luftformige. Også de kan brændes umiddelbart i

gasturbinen. — Koksresterne kan derimod ikke let udnyttes i dette tilfælde, fordi det måtte kræve en yderst kompliceret konstruktion. — Skulle det endelig efterstræbes, måtte man helst bruge to forskellige gasturbiner i samme lokomotiv eller to forskellige slags gasturbinelokomotiver, brændende henholdsvis de flygtige og de faste bestanddele af brunkullene.

(Som en interessant teoretisk mulighed kan man fremdeles tænke sig et kombineret gasturbine- og damplokomotiv, hvor sviekoksene brændes i det sidste, og hvor de hede gasturbinespildgasser, der stadig indeholder store mængder ilt, bruges som forbrændingsluft for lokomotivet. Man kunne da opnå en meget høj virkningsgrad. Men konstruktionshelheden ville blive lige så kompliceret som to lokomotiver tilsammen, det ene et damplokomotiv, det andet et gasturbinelokomotiv. Til store stationære anlæg er en sådan kompleks kraftmaskine derimod ikke utopisk).

En tredje fundamental måde, hvorved man kan udnytte brunkullene på i gasturbinelokomotiver, beror på at forgasse dem i en gasgenerator, altså anlæg, der principielt ligner dem, der brugtes under krigen til biler og stationære motorer og i enkelte tilfælde til større motorskibe.

Også i dette tilfælde 'fodres' gasturbinerne med luftarter. Gasturbinerne er jo ikke nær så kræsne som de små bilbenzinmotorer, så man behøver ikke i samme grad at rense gassen og frigøre den for tjærestofferne, der også kan gå med over og endda udnyttes som brændstoffer. — Da generatorforgasningen både er en fysisk og kemisk proces, i modsætning til svieningsforgasningen, som i det væsentlige kun er en fysisk proces, kan man teoretisk set omdanne næsten hele brunkulsmassen til gas og følgelig udnytte råmateriale fuldtud på denne måde.

Man kan også forgasse brunkullene på andre måder, f. eks. ved at

omdanne kul + vand til vandgas, hvilket forøvrigt allerede sker i nogen grad i en gasgenerator.

Eftersom vandgasdannelsen kræver vand eller vanddamp, er brunkullenes store vandindhold ikke til synderlig gæne i dette tilfælde.

Endelig kan man forgasse under tryk.\*) Det er langt mere effektivt og nødvendiggør ikke så voluminøse anlæg. Men for at opnå trykket kræves der jo arbejde. Nu er det imidlertid så heldigt, at netop gasturbinerne kan genvinde trykløftenergien, blot man arbejder med et passende stort forgasningsstryk. Derfor åbner der sig specielle muligheder ved at kombinere et trykforgasningsanlæg med gasturbiner. — Det er dog vist tvivlsomt, om sådanne anlæg kan udformes så enkle, at de egner sig for lokomotiver.

Vi har altså betragtet en række højst forskellige metoder, hvorefter brunkullene kan udnyttes i støvformig tilstand, og andre metoder, hvorefter de kan udnyttes i luftformig tilstand, som brændstof for gasturbiner, deriblandt lokomotivgasturbiner. — Ganske vist gælder det om dem alle, at de i bedste fald tilhører fremtiden, idet de er meget langt fra at være teknisk og økonomisk modne på nuværende tidspunkt.

Men man kan naturligvis også omdanne brunkullene til vædsker, eksempelvis rå tjærestoffer eller disse delt i mere homogene produkter. Dette kræver imidlertid så store og komplicerede anlæg, at man ikke kan have dem på selve lokomotiverne. Til gengæld kan lokomotiverne konstrueres ret enkle, når de fyres med de mest egnede vædskestoffer. Man kan endvidere undgå de endnu ikke overvundne vanskeligheder for gasturbinerne, som fremkaldes af de faste brændstoffers askeindhold. Og man kan bruge de gængse konstruktioner. — En enkelt af de amerikanske gasturbinelokomotivtyper er endda ganske godt gennemprøvet. Den bliver allerede seriebygget, og den kan rimeligvis forsynes med reservedele uden ventetider, og

\*) Artiklen viste sig at mangle slutningen, nemlig en henvisning til en enkelt af de mange artikler, der er skrevet i den senere tid, om kulstøvfyrening af gasturbinerne: K. Pierson: Die Braunkohle als Wegbereiter der Gasturbinenlokomotive, i Braunkohle Wärme und Energie, bd. 3, h 7/8, s. 115—123. (April 1951).

\*) F. Danulat: Die Druckvergasung fester Brennstoffe, i BWK = Brennstoffe Wärme und Kraft, bd. 4, h. 1, s. 2—6. (Januar 1952).

den kan sikkert købes billigt — antagelig billigere end tilsvarende kraftige amerikanske diesellokomotiver.

Selv vanadiumvanskelighederne kan måske overvindes, hvis man fremstiller vædskeformige brændstoffer på brunkulsbasis. Brunkullenes vanadiumindhold varierer formodentlig meget fra sted til sted, ikke blot fordi de oprindelige jordbundsforhold har været forskellige, men også fordi brunkullene er rester af meget forskellige planter med ulige stor tilbøjelighed til at optage og fastholde vanadiumsaltene.

Hvis man vil omdanne de faste brændstoffer til flydende, så kommer forøvrigt ikke blot brunkullene,

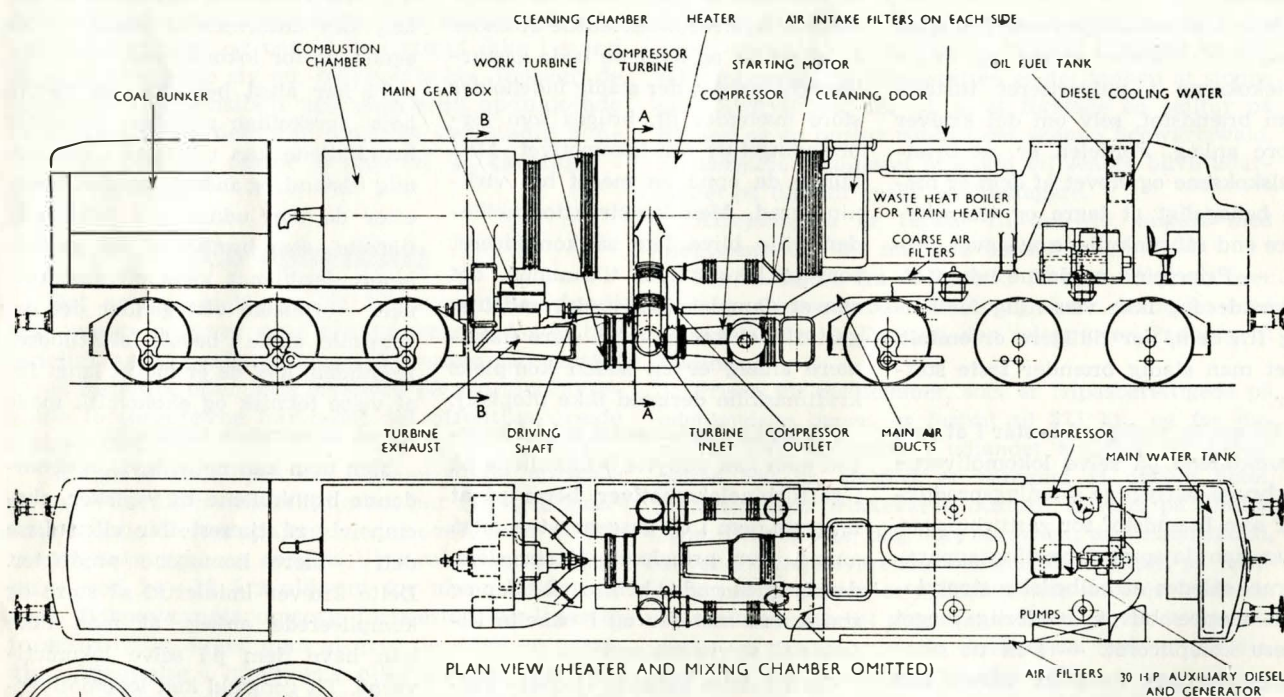
men også tørvene i betragtning. — Danmark er jo verdens største tørvproducent, når man lige ser bort fra Sovjetunionen. Dette er ret bemærkelsesværdigt på baggrund af vort lands ringe størrelse og dets fattigdom på stenkul, olie og vandkraft. — Derfor kan der være grund til også at interessere sig for tørvene i denne forbindelse.

Tørv er imidlertid et meget broget begreb. Tørvene har vidt forskellig konsistens og kemisk sammensætning. De er dannet på meget forskellige måder og af højst forskellige planterester og plantearter. — Højmosetørvene har måske særlig gode egenskaber, når problemet drejer sig

om at udnytte indenlandske brændstoffer til gasturbiner.

Måske bør man interessere sig for mulighederne for at udnytte selve højmosernes lidet omdannede, ja, delvis friske tørvemos (sfagnum) rester. Det er jo slet ikke utænkeligt, at de kan byde på fortrinlige brændstoffer for gasturbinerne, — enten i forstøvet, forgasset eller fluidiseret form.

Vi har tidligere omtalt svieningsprocesserne. Dette er jo fysiske, specielt termiske processer, ved hvilke man opdeler de faste brændstoffer i deres egentlige faste og flydende bestanddele, de sidste opdelt i forskellige fraktioner, — men altså uden væsentlige kemiske omdannelser.



desuden har en »kold« varmedveksler, hvori spildgassen opheder forbrændingsluften, før den går til brændrummet.

I Canada bygges der et kulstøvfyrede gasturbinelokomotiv af den type, hvor turbinedrivluften passerer turbinen i støvfri tilstand, for derefter at fortsætte til forbrændingsrummet og en »varm« varmedveksler, og desuden en efterfølgende »kold« varmedveksler af hensyn til god virkningsgrad.

I England er der lige bestilt et kulstøvfyrede gasturbinelokomotiv af sidstnævnte type, dog af noget enklere konstruktion, bl. a. uden den »kolde« varmedveksler, men i stedet en spildgasophedet kedel til togopvarmning. Lokomotivet ventes dog at kunne få en virkningsgrad på 19 pct. regnet på turbineakslen. — Gasturbinen udvikler 1800 hk, hvortil

svarer ca. 1600 hk, målt på drivhjulene. — Kraftoverføringen hertil sker ad mekanisk vej. Der er forøvrigt to gear, så lokomotivet kan bruges både som godstogslokomotiv og eksprestogslokomotiv. — Maksimaltrækraften er henholdsvis godt 20 000 og 13 500 kg, og maksimalhastigheden henholdsvis 80 og 120 km i timen. — Kulforbruget ventes at ville blive omkring det halve af, hvad et tilsvarende kraftigt damplokomotiv bruger. Kulbeholdningen er 6 t, nok til 800 km kørsel. Lokomotivet vejer i køreklar tilstand 119 t og har knap 20 t akseltryk. Hele vægten er adhæsiionsvægt. Den er fordelt på to bogier. — Lokomotivets længde er 20,85 m, og bredden er 2,64 m. — Til trods for den ringe bredde vil man kunne gå gennem lokomotivet ved den ene side af forbrændingsrummet og varmedveksleren.

I sidste nummer var der gengivet en skitse af et af de kulstøvfyrede gasturbinelokomotiver, som har været under udvikling og bygning i USA i nogle år, og som nu er ved at blive færdige til prøvekørsel. — De tilhører det næstenkleste af de fire tidligere omtalte hovedtyper, idet de har direkte ophedning af arbejdsluften ved forbrænding af kulstøvet mellem kompressor og turbine, og

Ved generatorforgasning opnår man det samme ved en indre ophedning, fremkaldt ved en partiel forbrænding. Men forbrændingen og forbrændingsprodukterne fremkalder desuden visse kemiske ændringer.

De egentlige kemiske omdannelsesprocesser har vi derimod ikke omtalt. — Der kan her være tale om en mangfoldighed af vidt forskellige processer, delvis i sammenspil med hinanden. Desværre vil det føre alt for vidt at komme rigtigt ind på dem her. Men de vigtigste metoder skal dog lige nævnes.

Man kan jo omdanne selv rent kulstof til vandgas ved at lade ilt og vand virke på det. Kulstoffet tager ved den høje temperatur ilt fra vandet under dannelse af kulilte, i ringere grad kulveilte. Derved frigøres vandets brint. Processen kræver varmetilførsel; og varmen får

man ved, at iltten omdanner en del af kulstoffet til kulilte, i ringere grad kulveilte. — Det er ikke brændbare vædsker, man får på denne måde. Men de pågældende luftarter kan bruges til fremstilling af brændbare vædsker, specielt kulbrinter.

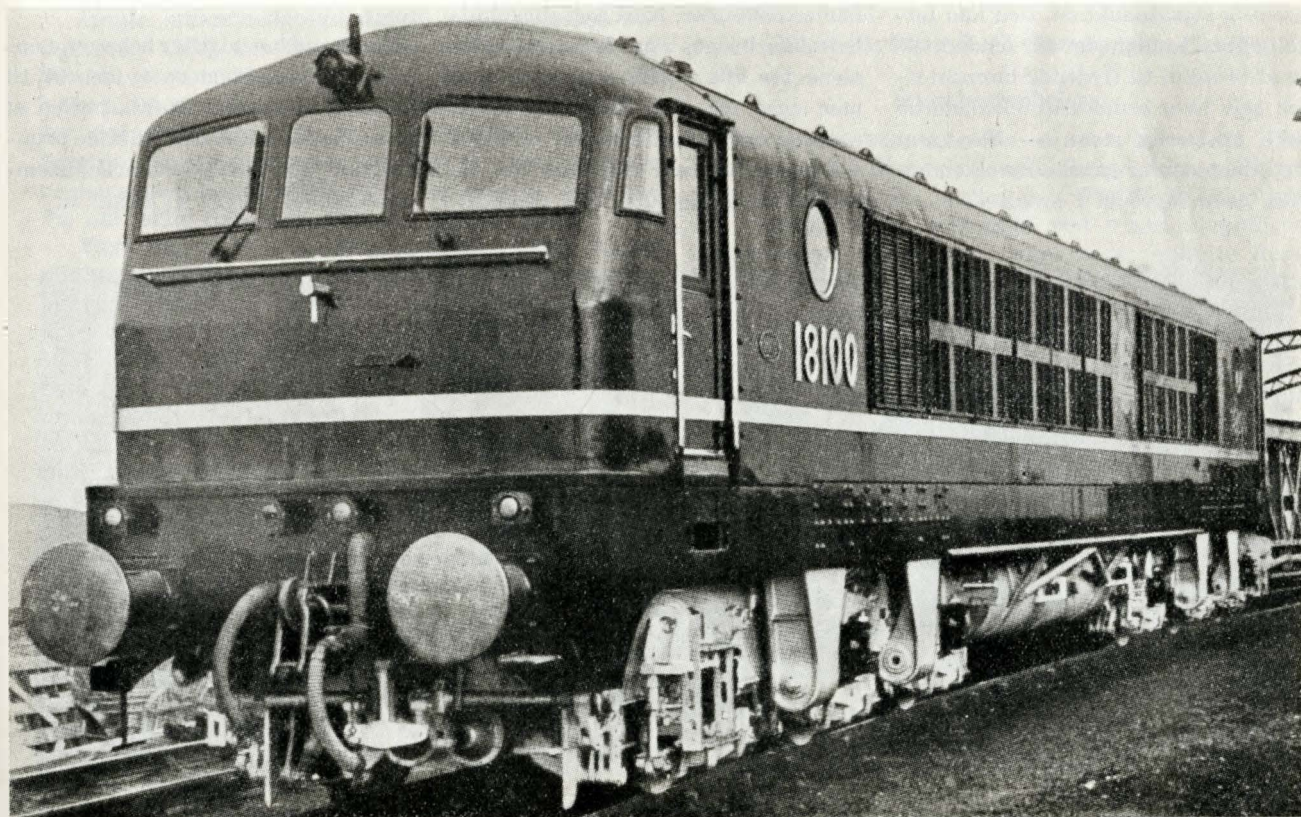
Kulhydreringen består i, at man lader kulstof reagere med brint ved høj temperatur og højt tryk. Herved får man dannet kulbrinter af forskellig art, ikke mindst de luftformige metan og ætan, samt de let fortættelige propan og butan, endvidere de flydende pentan, heksan osv., for ikke at tale om de tungtflydende og faste, både mættede og umættede kulbrinter, alkoholer m. m. — Dette er den klassiske kulbrintesyntesemotode, Bergius-metoden, der bl. a. bruges i de mægtige Leuna-værker i nærheden af Leipzig.

Den egentlige kulbrintesynteseme-

tode er derimod baseret på udgangstofferne kulilte og brint, der forenes under dannelse af kulbrinter, vand, alkoholer m. m. Den er fordelagtig ved, at man kan nøjes med at arbejde ved ganske lave tryk og temmelig lave temperaturer; men til gengæld må man fjerne svovlet meget grundigt fra mellemprodukterne. — Dette er den velkendte Fischer-Tropsch-metode.

I nyere tid er den udviklet meget og har i den form, der kaldes Ruhrchemie-Lurgi-processen, fået meget stor betydning i Tyskland under krigen.

For tiden bygges der i Sydafrika et mægtigt Lurgi-anlæg, hvis effektivitet langt overstiger alt, hvad man hidtil har kendt. — Det skal især omdanne stenkul til benzin. — I Australien bygges der et andet højmoderne Lurgi-anlæg til omdannelse af



I England er der fornylig færdigbygget et oliebrændende gasturbine-lokomotiv med en efter europæiske forhold ret bemærkelsesværdig ydeevne. — Det tilhører den enkleste type, den med direkte ophedning af forbrændingsluften mellem kompressoren og turbinen, og manglende den »kolde« varmeudveksler. — Virkningsgraden er trods alt ca. 19 pct. på turbineaksel og godt 15 pct. på drivhjulene, efter energitabet ved

kraftoverføringen og energiforbrug til hjælpemaskiner. Brændstofforbruget er ca. 400 g pr. effektiv hk. Ved halv belastning er forbruget dog ikke mindre end 600 g pr. hk, og ved mindre belastning endnu større. — Gasturbinen er konstrueret for en ydeevne på 3 500 hk. Men da der ikke er behov for så meget, er de påsatte turbineblade udformet for kun 3 100—3 200 hk, for at man kan opnå en højere virkningsgrad ved almin-

delig belastning. — Gasturbinen driver en dynamo, der leverer elektrisk strøm til 6 banemotorer i de to treaklede bogier. — Lokomotivet vejer 132 t. Det er 20,35 m langt og 2,74 m bredt. — Det kan fremføre eksprestog på henved 800 t vognvægt på kuperede og kurvede strækninger med en maksimal servicehastighed af 145 km i timen.

brunkul. Men det producerer gas, der sendes 150 km gennem rørledninger til Melbourne.

I slutningen af 1951 er der fremkommet meddelelse om en ny kulbrintesynteseproces, Kölbel-Engelhardt-processen, som har vakt stor opsigt, og som er ret sensationel, hvis den holder, hvad man venter. Ved denne bruges der kulilte og vanddamp som udgangsstoffer, og hele processen foregår faktisk i et enkelt trin, i modsætning til Fischer-Tropsch-processen. Fremstillingsomkostningerne for kulbrinteprodukterne skal kunne reduceres til en lille del af fremstillingsomkostningerne selv ved Lurgi-processen. Især kan anlægene, altså engangsudgifterne, gøres mindre. Og de kan bygges til en produktion af ret ringe omfang, uden at økonomien derved bliver urimelig. Metoden skal derfor være praktisk anvendelig uden at nødvendiggøre egentlig storproduktion. Den kan følgelig åbne muligheder for omdannelse af brunkul til flydende brændstoffer, selv hvor brunkulsforekomsterne ikke er særlig store. — Men som sagt, metoden er ganske ny og endnu ikke gennemprøvet i praksis.

Trods alle usikkerhedsmomenter synes der at være muligheder for at forædle brunkullene til flydende brændstoffer, og det endda på en række forskellige måder, hver med sine specielle fordele.

De syntetiserede flydende kulbrinter kan da brændes i gasturbinelokomotiverne, — endda samtlige forskellige slags gasturbinetyper.

Men de kan naturligvis også brændes i dieselmotorer.

Man kan altså udnytte brunkullene som energistoffer for både damplokomotiver, gasturbinelokomotiver, gasturbinelyntog, diesellokomotiver, diesellyntog og dieselmotorvogne. — Brunkullene åbner således mange og vide perspektiver.

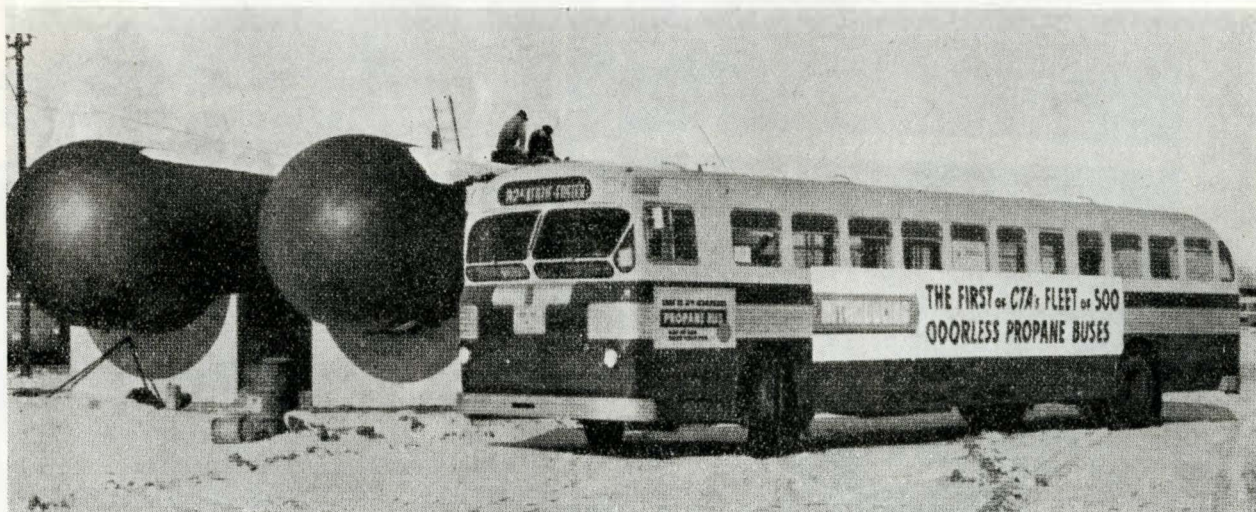
Hvis brunkullene omdannes til en række flydende brændstoffer, så kan man naturligvis også drive bilerne på brunkulsbasis, endda både de biler, der har dieselmotor, og dem, der har benzinmotor. Kort sagt, brunkullene kan bruges som brændstof ikke alene for alle DSB's tog og færger, men også for alle DSB's busser og naturligvis for andre busser og biler.

For at vise, hvor vidt man kan nå, hvis brunkullene udnyttes rationelt,

— for at sætte prikken over i'et, — skal det sluttelig nævnes, at man kan isolere butan-propan-blandingen og bruge den som brændstof for jernbanemotorvogne, rutebiler, lastbiler, personbiler og motorcykler, ja, køkkengasbrændere. — Flaskegassen, som man gerne kalder denne kulbrinte-blanding, er på mange måder et idealt brændstof. Den indføres nu fra udlandet for beløb, der snart kan blive halvt så store som hele statsbanernes brændstofregning. Og den kan som sagt fås af brunkullene som et af de mange biprodukter, der fremkommer ved brunkullenes omdannelse til brugbare og effektive egentlige jernbandedrivstoffer.

Brunkullene kan forædles på mange måder og blive til de mest ideale brændstoffer, man kender. De kan bruges som energistoffer for alle statsbanernes kraftmaskintyper og lokomotiver og øvrige køretøjer og fartøjer.

De fornødne udgifter behøver næppe at blive ret store i forhold til dem, der nu medgår til transporten af de mængder af lidet værdifulde brunkul, der med øjeblikkets arbejdstempo opgraves i løbet af nogle år.



Vi har betragtet en lang række eksempler på brugen af brunkullene i umiddelbar og i forskellige forædlede former og til brug for mange vidt forskellige slags kraftmaskiner, lige fra det klassiske damplokomotiv til det højmoderne gasturbinelokomotiv, samt dieselmotorlokomotiver og benzinmotorvogne. — Det fineste brændstofprodukt, man kan udvinde af brunkullene, er vel nok de luftformede kulbrinter, der let lader sig fortætte til flaskegas, som kan bru-

ges til næsten enhver art kraftmaskine, stor eller lille, ja, selv til indendørsbrændere. — Propan-butan-flaskegassen finder stedse flere og flere anvendelser. Det giver sig bl. a. udslag i, at Danmark indførte 22 000 t i 1951, og i, at USA's årsforbrug nu er mellem 10 og 20 mill. t. — Billedet viser en moderne flaskegasrutebil, holdende, ikke ved benzintanken, men ved gasbeholderen. — Allerede nu er udviklingen nået så vidt, at en meget væsentlig del af de rutebiler

og omnibusser, der bygges i USA, drives med sådan flaskegas. Alene Chicago's »sporveje« anskaffer i denne tid en serie på 500 nye store flaskegasbusser, udrustet med driftsøkonomiske, rolige, lugtfri, lydlose flaskegasmotorer på godt 200 hk. — Hvis vi her i landet ville interessere os lidt mere for den naturrigdomskilde, som brunkullene i virkeligheden er, så ville vi vurdere dem som et potentielt drivmiddel for alle vore ønsketransportmidler.



### Kommentar til „Vingehjulet“s redaktør.

I »Vingehjulet« af 10 februar 1952 forespørger en lokomotivfører:

I hvilket tilfælde kan en togfører indrangere et tog, der af ukendt årsag holder for signalet »stop«, uden at han (togføreren) har været i forbindelse med stationen.

Svar: Der kan ikke gives præcist svar, men mon der ikke er tale om et tilfælde, hvor togets chef, togføreren, må træffe den afgørelse, som han finder rigtigst.

Apropos, »chef« dækker over begreber som: førstemand, fornemst, vigtigst, højst, øverst, anfører, overhoved osv.

Hvilken af disse begreber redaktøren har tænkt sig kan passe på stillingsbetegnelsen »togfører«, bliver naturligvis individuelt.

I tjenestemandsløven forekommer betegnelsen »foresatte«, der udledes af: overmand, højere, øverst osv., inden for tjenestegrenen, og lønningsklasserne dækker i videre forstand begrebet: over- og underordnede.

Ifølge sikkerhedsreglementet § 3, udleder redaktøren altså den konklusion, at en mand i en lavere lønningsklasse og uden konstitution i en højere lønningsklasse, der svarer til den højeste for det personale, der er tjenstgørende ved togfremførelse, er desuagtet samtlig de tjenstgørende underordnet ham »togføreren«, og han er fortrinnsvis ansvarlig for togets førelse og sikkerhed.

Psykologen vil uvilkårlig spørge: »Hvori ligger da lokomotivførerens ansvar«, når togføreren har ansvaret både for togets førelse og sikkerhed, og er underordnet togføreren.

En vis form for forklaring får han i næste afsnit, der tildeler lokomotivføreren den rolle, at han er ansvarlig for lokomotivets førelse og sikkerhed.

På baggrund af nævnte § 3 i S. R., har denne højt klingende betegnelse »chef« åbenbart fundet en naturlig udløsning for »Vingehjulet«s redaktør.

Men — kan redaktøren sætte sig ind i den situation, når et tog farer over strækningen med indtil 120 km's fart, hvem har da det egentlige ansvar for såvel lokomotiv, som de værdier, der er tilkøbt lokomotivet i form af vognmateriel med indhold, det være sig personer som gods.

Mon ikke togførerens »chefstilling« da bliver noget problematisk — i praksis — hvad angår hans fornemste opgave, at have ansvaret for togets førelse og sikkerhed.

Hvorledes er det så med togførerens stillingsbetegnelse?

Jeg får just aftenavisen ind ad døren; den siger noget om dette emne, jeg bliver opmærksom på følgende nyhed.

»Togattentat« mod iltoget København—Gedser. Et par skolebørn i alderen 10—12 år morer sig med fra en viadukt at kaste isklumper mod det frembrusende tog, og en af klumperne rammer en rude i lokomotivet, så splinterne herfra sårede »togfører« L. Andersen så slemt, at han måtte standse

toget for at blive forbundet. Det drejer sig imidlertid om »lokomotivfører« L. Andersen, Gedser.

Nu er nævnte fejltagelse ikke noget enestående, men en foreteelse, der så godt som gentager sig i alle de bladanmeldelser, der omtaler toguheld.

Typisk er det for nævnte meddelelser, at begrebet »togfører« opfattes at være en stilling, hvis person har sin plads i lokomotivets førerhus.

Jeg forsøgte mig for år tilbage at få optaget en artikel i »Vingehjulet«, der omhandlede nævnte emne, ikke som noget anslag mod »togføreren«, men ud fra den indstilling at få forebygget, at nævnte to stillinger bliver forvekslet af såvel kommunale institutioner som offentligheden i al almindelighed. Nævnte artikel blev tilbagesendt med påtegningen »findes ikke egnet for optagelse«.

Nu spørger jeg redaktøren af »Vingehjulet«, er Deres indstilling overfor det af mig rejste spørgsmål af samme negative karakter som Deres forgængere, eller vil De gå ind for en positiv løsning, der bryder med gamle fordomme, og placere lokomotivførerens autoritet alene ud fra ansvarets arbejdsmæssige karakter, og dernæst befrier lokomotivføreren for dobbeltgængertilværelsen.

Redaktøren af »Vingehjulet« har med sin boldgivning rejst et spørgsmål, der må have krav på en »àjourføring«.

Lokomotivfører P. C. Christensen, Korsør.

### Sparebestræbelser.

Er sparebestræbelserne drevet for vidt? Der tænkes her på disp.-personale for sygdom, nedbrud med motormateriel, særtog osv. For få år siden var der døgnnet rundt personale ved maskindepoterne til rådighed, det er der ikke mere; enkelte dage kan der være opstillet eet sæt eller een lokomotivfører eller slet ingen. — Hvorledes klarer depoterne sig så ved en pludselig opstået mangel på en lokomotivfører eller lokomotivfyrbøder? For lokomotivførernes vedkommende bytter man om på den bestående tjeneste for det disp.-mandskab, der er til rådighed, eller inddrager en tildelt fridag. For lokomotivfyrbøderens vedkommende går det meget lettere; er det indenfor depotets personales normale arbejdstid, tager man blot en køredygtig remisearbejder, uanset om han allerede har haft 6 à 7 timers tjeneste i remisen, eller man tager, hvor de forefindes, en lokomotivfyrbøderaspirant, der har gjort eller gør værkstedstjeneste. Dette medfører, at såfremt f. eks. et motortog skal videføres med damp, kan lokomotivføreren til medhjælp få en mand, der allerede har arbejdet 6 à 7 timer og måske nu skal fortsætte som lokomotivfyrbøder 6 à 7 timer til. — Er dette forhold rimeligt? Nej! Hverken af hensyn til manden, der bliver udnyttet, eller af sikkerhedsmæssige grunde indenfor driften (en trætmænd er ikke 100 pct. agtpågivende) bør dette forhold fortsætte.

Depoterne må have så meget personale, at døgnnets timer kan dækkes med rådigheds-personale, selv om det i vor papir- og statistikglade tid skulle vise sig, at de ikke blev benyttede til 100 pct. effektivt arbejde.

S. A. Rasmussen,  
lokf., Esbjerg.

## Turistsektionen

### Forårsturene.

Vi har nu endelige programmer for følgende tre ture i foråret:

*Frankrig* med besøg i Paris og Nice og på *Korsika*. Efter programmet tegner opholdet på Korsika til at blive en meget stor oplevelse. De vil dér opleve en ganske egenartet natur på flere dejlige busture rundt på øen.

Afrejse 16/4, hjemkomst 29/4. Pris ca. 470 kr.

*Italien* med besøg ved de smukke norditalienske søer Como, Lago Maggiore, ture gennem Dolomitterbjergene, der netop på denne årstid præsenterer sig bedst, endvidere længere ophold i Milano og Venezia, som begge gennemkøres pr. bus.

Afrejse 4/5, hjemkomst 15/5. Pris ca. 425 kr.

*Holland* netop i den tid, hvor tulipanerne, hyacinterne og alle de andre blomster på de store blomstermarker står i deres skønneste flor.

Besøg i Haag, Haarlem, Amsterdam, Rotterdam og flere hyggelige, typisk hollandske byer og egne. En nem lille tur på 8 dage.

Afrejse 27/4, hjemkomst 3/5. Pris ca. 200 kr.

Ved hurtig anmeldelse kan De endnu nå at komme med på en af disse ture, der alle gennemføres, hvis der melder sig deltagere nok.

Iøvrigt meddeles, at nærmere om sommerturene snart følger her i bladet. Foruden de tidligere nævnte, arbejder vi på følgende:

En forholdsvis billig tur til *Paris* på 8 dage i slutningen af september. Turen kommer kun til at omfatte Paris og omegn.

En tur til *Norge* til samme sted, hvor vi har været på skituren. Turen bliver i højsommeren og er særligt beregnet for dem, der ynder at dase og bade i skønne omgivelser.

Endelig har vore svenske kolleger inviteret os til at deltage i deres ture indenfor Sveriges grænser. Har De derfor lyst til et billigt besøg i Sverige i sommerens løb, så send et par ord om, hvornår De kunne tænke Dem at rejse, hvorefter vi sender program.

Ligeledes beder vi interesserede i de andre ture sende os et par ord, hvorefter program følger, når turene er endeligt fastlagt.

Til slut minder vi Dem om, at De hos os kan leje hytter ved Rättvik i Dalarna og møblerede værelser forskellige steder i Frankrig til billig pris.

### Læsekredsen meddeler:

Vi har fået et nyt blad i læsekredsen, nemlig *Deutsche Bundesbahn Mitteilungen*, et friskt og velskrevet blad, der i populær form behandler jernbaneforhold i Tyskland og andre steder.

Har De lyst til at få dette blad tilsendt regelmæssigt til gennemsyn, så send os et par ord herom. Det koster ikke så meget at være med i læsekredsen.

Endvidere er der kommet flere eksemplarer i cirkulation af flere af de andre blade, så nye læsere er velkomne.

Har De derfor lyst at være orienteret om jernbaneforhold i andre lande ved at læse disse landes jernbaneblade, så send os et par ord, og De vil få tilsendt en fortegnelse over, hvilke blade der er i læsekredsen, og hvor meget det koster pr. år at få bladene.

Det bemærkes, at De naturligvis ikke behøver at tegne Dem for alle de forskellige blade, men kan vælge dem ud, der nu har Deres interesse.

Vi har norske, svenske, tyske, franske, engelske, amerikanske og hollandske blade i cirkulation, og vi udvider fra tid til anden.

Iøvrigt fås alle oplysninger hos Turistsektionen, Sølvgade 40, K. Henvendelse helst skriftligt.

Niels Sloth.

## Landsorkesterstævne

I dagene d. 7.—8. juni d. å. er Varde (»porten til eventyrets land«) midtpunkt for et stort orkesterstævne med deltagelse af samtlige jernbaneorkestre i Danmark, København, Aarhus H, Aarhus Cvk., Struer, Esbjerg og Varde, ialt 150 mand.

Stævnet begynder lørdag d. 7. juni med indledende prøver i »Arnbjergshallen« for fællesorkesteret, hvorefter de forskellige orkestre med musik marcherer til »Haandværkerforeningen«, hvor der er fællesspisning, underholdning og bal for stævnedeltagerne og fællesafdelingen.

Søndagen indledes med prøver om formiddagen; kl. ca. 15 starter de forskellige orkestre med musik fra byens udkanter gennem byen til friluftsteatret, som danner rammen om koncerten, der begynder kl. 16, og hvor de enkelte orkestre hvert spiller et par numre, der til slut kulminerer med et program spillet af fællesorkesteret.

Stævnets formål er at vække interessen for musikken blandt jernbanefolk, hvorfor der også forventes besøg af dem, der går med planer om oprettelse af et jernbaneorkester i andre danske stationsbyer.

Samtlige jernbaneorkestres håb er, at DSB vil påskønne det arbejde, der bliver lagt i musikken af etatsens folk, og håber på forståelse og støtte fra DSB samt fra stationernes øverste ledelse.

P. b. v.

lokof. N. Sørensen, Varde.

## Oplysningsarbejdet

Sæsonen for oplysningsarbejdet ude i afdelingerne nærmer sig sin afslutning, og igen i år sender landsoplysningsudvalget en tak til alle, der har deltaget, samt udtaler håbet om, at det må have været til gavn og glæde for de pågældende.

En særlig tak til de medlemmer, der har påtaget sig arbejdet med arrangementen og ofret tid og kræfter herpå.

De afdelinger, der har ønsket om tilskud til bestridelse af de med oplysningsarbejdet forbundne udgifter, bedes indsende anmodning herom til landsoplysningsudvalget inden d. 15. april d. å.

Et specificeret regnskab bedes vedlagt anmodningen samt en redegørelse for det oplysningsarbejde afdelingen har drevet i vinterens løb med angivelse af deltagerantal m. v.

P. u. v.

S. Suneson.

## NOTISER

### Frie jernbanemænds forbundsledere appellerer for-gæves beslutning om deres arrestation.

»Inter-American Labor Bulletin« meddeler, at de argentinske arbejdsledere, som først på året arresteredes i forbindelse med den landsomfattende arbejdsnedlæggelse ved jernbanerne i december 1950 og januar 1951 for nogen tid siden appellerede arrestationerne, og begærede at blive stillet for retten eller i hvert fald øjeblikkeligt sat på fri fod. I overensstemmelse med indgående rapporter er deres klageskrivelser taget til efterretning. Den person, som står bag beslutningen at tilbageholde fagforeningslederne i arrest, er identisk med den berygtede straffesagsdommer Miguel Vignola, som stadig handler i blind lydighed mod perônregimet og ufortøvet forfølger de demokratiske fagforeningsledere, som vægrer sig ved at underkaste sig præsidentens diktat.

Lederne for den argentinske fagforeningsbevægelses befrielseskomité, som lever i landflygtighed i Montevideo, har besluttet at sende en appel til Inter-American Regional Trade Union Organisation (ORIT) samt til frie fagforeningsinternationale (ICFTU) for at få en verdensomfattende protestkampagne i gang mod perônisterne. Hensigten er på denne måde at gennemtvinge frigivelse af ovennævnte forbundsledere, som nu holdes fængslede måned efter måned eller forfølges af perônpolitiet, trods det, at de ikke har gjort sig skyldige til at dømmes for noget strafbart.

### Regeringen starter en erhvervsskole for jernbanetjenestemænd.

Den indiske regering har besluttet at oprette en særskilt erhvervsskole i Baroda for uddannelse af tjenestemænd ved de indiske jernbaner. Dette institut er indrettet i et af maharajaen af Baroda's tidligere paladser og er nu taget i besiddelse, efter at jernbaneministeren d. 31. januar foretog den højtidelige indvielse. De første kursusedtagere består af 18 embedsmænd ved forskellige departementer i ministeriet.

Hvert kursus varer 2 måneder, og antallet af kursusedtagere udgør højst 20 ad gangen. Man regner så småt med at forhøje disse tal til 53—60, så snart eksisterende logis tilvejebringes.

### Krav om højere løn ved private jernbaner i Japan.

Den ITF tilsluttede personaleforening for privat-jernbanerne fremsatte for nogen tid siden krav om højere løn for organisationens 111.000 medlemmer. De hidtidige grundlønninger opgøres i gennemsnit til 9.875 yen, og man kræver nu en forhøjelse af månedslønnen til 14.500 yen, hvilket svarer til ca. 585 svenske kroner. En særlig konference vil blive indkaldt i begyndelsen af marts med det formål at udarbejde planerne for den kommende lønbevægelse.

### De britiske jernbanemænd sætter rekord ved kultransporterne.

Ifølge arbejderavisen »Daily Herald« har de britiske jernbanemænd gjort en umådelig indsats ved transporten og fordelingen af stenkul fra kulgrubedistrikterne mod nord. Jernbanemændene har sidste år noteret en række nye rekorder ved kultransporterne.

Ved ugeskiftet 16.—17. december lastedes ikke mindre end 46.456 godsvogne med stenkul fra gruber og kulfelter oven på jorden.

Antallet af vogne, som toges ud af trafikken for reparationer, var på samme tidspunkt det mindste siden 1939, nemlig 69.596 vogne af en samlet antal på 1.108.845. Dette er 6,28 pct. af det rullende materiel sammenlignet med de 13—14 pct., som var ude af trafikken før jernbanernes socialisering.

Jernbanestyrelsen meddeler, at disse og lignende rekordtal har kunnet opnås ved, at man holder rangerbanegårdene i gang maksimalt selv ved ugeskiftet. Jernbanemændenes beredvillige arbejdsindsats gennem overtid har også bidraget stort til de hurtige kultransporter.

### Jernbanemænd i Uruguay fordømmer diktaturene.

De ITF tilsluttede jernbaneorganisationer i Uruguay samledes d. 7.—9. december 1951 til deres 9-års kongres i Montevideo. Blandt de vigtigste spørgsmål på dagsordenen, som optoges til debat, var arbejdernes stilling i forskellige diktaturlande, både i Europa og Sydamerika. Denne debat førte til, at kongressen enstemmigt vedtog en resolution, hvor man kraftigt fordømte alle slags diktaturregimer i forskellige dele af verden.

### Rhodesia Jernbaner søger aspiranter til lokomotivfyrbødertjeneste på rangermaskiner

Gennem Statens Udvandringskontor er foreningen gjort bekendt med, at de syd-rhodesiske jernbanemyndigheder er interesseret i at ansætte danske statsborgere til rangertjeneste fra og med juni 1952. Nærmere oplysninger vedrørende betingelserne kan indhentes på foreningens kontor.

### Statsbanepersonalets Sygekasse

I den ved doktor Biering-Petersens død ledigblevne post som jernbanelæge i 2 D lægedistrikt i København er fra 1. april d. å. ansat doktor Arvid Schulze, Rosenørns Alle 4, tlf. Nora 8840. Konsultation kl. 13—14, mandag dog kl. 17—19 og lørdag kl. 9—10. Sygebesøg rekvireres mellem kl. 8—9 på tlf. Bella 5084.

Fra 1. april d. å. fratræder dr. Anna Margr. Nielsen efter eget ønske posten som jernbanelæge i 8 C. lægedistrikt i København.

Fra samme dato er ansat som jernbanelæge i distriktet dr. Else Sjøstrøm, Frederiksberg Alle 74, tlf. Vester 1410, konsultation kl. 15—16, onsdag dog kl. 16—18.



### Tak.

Hermed bringes Esbjerg lokomotivfører-afdeling min hjerteligste tak for den opmærksomhed, der fra lokomotivførernes side blev vist mig og min familie ved min kære hustrus begravelse fredag den 7. marts d. å. Jeg vil aldrig glemme denne opmærksomhed, så længe efter min afgang fra DSB. Jeg kan aldrig glemme det øjeblik, da den fane, som skyldes lokomotivpersonalets høje standard af i dag, sænkedes over min kære hustrus grav, det var det største øjeblik i mit liv, fordi den enighed, som denne fane symboliserede, også har banet vejen for mig og min kære afdøde hustrus økonomiske liv under min tjeneste ved DSB.

Hjertelig tak for al venlig deltagelse.

Pens. lokomotivfører J. K. Holm.

### Fællesmøder i afdelingerne.

Efter Københavnske afdelingers ønske er den oprindelige dato for fællesmødets afholdelse den 2. april ændret til 3. april.

Fællesmødet afholdes på Københavns Maskinskole, Jagtvej 163, kl. 19,30.

### „Lanternen“

afholder sin ordinære generalforsamling onsdag den 2. april 1952 kl. 15,00 i restaurant »Skandia«s selskabslokaler, Vesterbrogade 2 A. Dagsorden ifølge lovene. Efter generalforsamlingen kammeratligt samvær med spisning. Deltagerprisen for spisningen er 5,00 kr. Indtegningen, der slutter den 25. marts kl. 12,00, kan ske på de københavnske maskindepoter samt hos formanden B. A. Jensen, tlf. Su. 6495 ulla.

Bestyrelsen.

### Københavnske afdelingers

oplysningsudvalg indbyder medlemmer og pensionister med damer til filmsforevisning i DSB Kino søndag den 23. marts kl. 10,00. Der fremvises følgende film:

- Atomenergi.
- Et lokomotiv bygges.
- Kyndbyværket.
- Hvor korte skinner bliver lange.
- Professoren har ordet.
- Boring efter olie.

Der sluttet med en fornøjelig film.  
Gratis adgang for alle.

## NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling.

Padborg: Formandens navn og adresse rettes til:  
H. Ørnstrøm, Bajstrup pr. Tinglev.

Lokomotivfyrbøder-afdeling.

Nyborg: Formandens adresse rettes til: Søndergade 20, st.



Forfremmelse pr. 1-3-52.

Elektrofører til togfører:

H. A. Dyrving, Enghave, i København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-3-52.

Elektrofører:

P. G. M. Olsen, Enghave, til Helgoland.

Afsked.

Lokomotivførerne:

J. C. Jensen (Ferm), Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-52).

V. C. Høyer, Langaa, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-52).

Ordensdekoration.

Lokomotivfører:

C. C. V. Eland, Aarhus, Dbm. (12-2-52).

Rettelse.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-3-52.

Lokomotivførerne:

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

N. Martinsen, København Gb, til Helgoland.

og ikke som anført i DLT nr. 5, tildelt hvervet som lyntogsafløser ved Helgoland.

### Et billede på lokomotivmandens økonomiske situation:



— Der er ligesom noget forandret ved dig, Jensen —?  
— Ja, — min flip er til vask.