



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7 - 52. ÅRGANG

5. APRIL 1952



### Indhold:

Pristallet og lønningerne .....	85
Nordisk nyt — Norge .....	86
Pinselørdag åbner Ferie- og Re- kreationshjemmet .....	87
God standardförbättring för Sve- riges järnvägs Männ .....	88
Rhodesia .....	88
Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne .....	89
Samarbejdsudvalgsmøde i 1. Di- strikt .....	93
Forhøjelse af funktionsvederlag Under DLF .....	94
Tak .....	95
»Lanternen« .....	95
Personalialia .....	95
Nye adresser .....	95
Medlemslisten .....	95
Ansøgningskema til feriehjems- ophold .....	96



### 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.

## Pristallet og lønningerne

Med departementschef Einar Cohn som formand nedsatte finansminister Thorkil Kristensen den 12. maj 1951, efter regeringens beslutning, et udvalg til at undersøge de virkninger, den automatiske pristalsregulering af overenskomstlønninger og tjenestemandslønninger havde for landets økonomi.

Beslutningen om dette udvalgs nedsættelse kom ret overraskende for de fleste. Kun kort tid forinden havde pristalsnævnet afsluttet sit arbejde med en modernisering af husholdningsbudgettet og foreslået et nyt til afløsning af det gamle fra 1914 og det midlertidige fra 1942. Da det nye budget var trådt ud i livet, var det den almindelige opfattelse, at den megen uro og diskussion om pristalsreguleringen ville ophøre. Angrebet fra finansministerens side måtte derfor fremkalde nogen forundring, og den skepsis, udvalget vedrørende lønregulering efter pristallet blev mødt med, styrkedes yderligere, da man fra finansministerens side ikke tog hensyn til, at den største centralorganisation (CO I) ikke blev repræsenteret i udvalget.

Pristalsudvalgets arbejde i de ni måneder (det afgav betænkning den 15. februar i år) har været ret omfangsrigt. Det fik til opgave med hensyntagen til landets almindelige økonomi at undersøge virkningerne af pristalsreguleringen som del af lønpolitiken, set såvel fra produktionens som lønmodtagernes side samt fra stats og kommuners og disses tjenestemænd side. I denne sammenhæng skulle udvalget optage spørgsmålet om beregning af et særligt detailpristal, i hvilket der skulle ses bort fra prisstigning på varer af mindre nødvendig karakter og eventuelt fra skatteforhøjelser, der fastsattes som led i pengepolitiske foranstaltninger.

Til nærmere belysning af disse spørgsmål ønskede regeringen en nærmere redegørelse for de faktorer af udenlandsk og indenlandsk oprindelse, der har forårsaget prisstigningen siden devalueringen og som mere generelt påvirkede prisudviklingen. Yderligere skulle udvalget tilvejebringe oplysninger om lønpolitik m. v. i efterkrigsårene fra lande, hvis økonomiske struktur i det væsentlige ligner Danmarks.

I betænkningen oplyser udvalget, at det i første række fandt det som sin opgave at behandle den automatiske pristalsreguleringens virkninger på grund af den interesse, der i den aktuelle økonomiske og politiske situation knytter sig til dette spørgsmål. Under hensyn til den begrænsede tid, udvalget havde til rådighed, har det ikke tilstræbt en historisk redegørelse for den automatiske pristalsregulering igennem tiden, men har i det væsentlige holdt sig til efterkrigsårene, og har heller ikke som helhed kunnet tage stilling til en række økonomisk-teoretiske problemer vedrørende arbejderlønns betydning i samfundsøkonomien. Udvalgsbetænkningen omfatter følgende:

### I. Lønregulering i andre lande.

II. Redegørelse for, i hvilket omfang den stigning i arbejdslønnen, der har fundet sted igennem de sidste år siden devalueringen og navnlig efter Koreakrigen, er fremkommet, dels som følge af den automatiske pristalsregulering, dels under fornyelsen af overenskomsterne eller mellem disse.

## Norge

At fjerne sne og is fra spor og sporskifter kræver hver vinter megen tid og meget arbejde på stationerne i de mest snerige distrikter i vort land. Man har forsøgt at finde frem til metoder for at lette dette arbejde. Specielt har der været foretaget omfattende forsøg med at få is og sne til at smelte i sporvejen. Det er særlig USA, som er kommet langt på dette område. Af apparater, som er taget i brug, kan nævnes fastmonterede varmerør, som opvarmes elektrisk, med damp eller gas, brændere, varmtvandsrør og forskellige kemikalier. For en del år siden — i 1927 — blev der også gjort forsøg med elektriske varmelegemer på Narvik station, men bl. a. på grund af stort kraftforbrug blev snesmeltningen efter dette system uforholdsmæssig dyr, og forsøgene blev efter en vinters drift opgivet og varmelegemerne fjernet. En væsentlig ulempe ved disse snesmeltningssystemer, er, at der kræves en meget god bortledning af vandet for at hindre isdannelse.

På Narvik station har man nu i en række år blæst sporskifterne rene for sne med trykluft- og blæserør. Denne metode blev først taget i brug vinteren 1937/38 af Loussavaara-Kiirunavaara A/B med et meget tilfredsstillende resultat, og vinteren 1942/43 gik NSB over til samme metode ved Narvik station. Luft til blæsningen skaffes i dag af en stationær 2-cylindret enkeltvirkende dobbeltkompressor og med tryk af 7 atm.

Luftblæsning, sammenlignet med andre rengøringsmetoder, byder på mange fordele. Den vigtigste er, at arbejdet kan udføres så meget raske, at der bruges et minimum af mandskab til arbejdet. Blæsemetoden er meget effektiv, selv med hård sne og is i sporskifterne. En mindre ulempe ved metoden er, at der kræves et bedre tilsyn med og en oftere smøring af glidestolene i sporskifterne, fordi olien har en tendens til at blæse bort sammen med sneen.

Som man vil forstå, er luftblæsning en effektiv og arbejdsbesparende metode, og den burde med fordel kunne bruges ved de fleste af vore største stationer. *Vårt Yrke.*

III. Redegørelse for virkningerne af bevægelserne i arbejds-løn og udlandspriser på det indenlandske prisniveau igennem en opløsning af pristalsbudgettet på dets enkelte komponenter.

IV. Den hidtidige pristalsregulerings udjævnende virkning på højede og lavere lønnede og akkord- og timelønnede arbejdere samt for højere og lavere lønnede tjenestemænd; endvidere de økonomiske, prismæssige og beskæftigelsesmæssige forhold, som denne udjævning kan indebære under skiftende vilkår.

V. Spørgsmålet om at korrigere pristallet således, at der, når dette anvendes ved lønregulering, bortses fra mindre nødvendige varer eller helt eller delvis fra skatter og subventioner. Endvidere spørgsmålet om ved lønreguleringen at tage hensyn til forskydninger i samfundets almindelige økonomiske tilstand.

## VI. Konklusion.

Under punkt IV oplyses vedrørende tjenestemændene:

»For tjenestemændenes vedkommende er vist, at den automatiske lønregulering (reguleringsportioner à 120—192 for hver 6 points pristallet stiger) i tiden april 1946—oktober 1951 kun for de lavere lønninger har givet dækning for pristalsstigningen. Dækningsgraden ved nedadgående, således at de lavest lønnede (pensionsgivende løn 2640 kr.) i henhold til tjenestemandsløven af 6. juni 1946 fik 28 pct. »automatisk« stigning, tjenestemænd med en pensionsgivende løn på 3000 kr. 27 pct. aftagende til 12 pct. for tjenestemænd med en pensionsgivende løn over 15.000 kr. Da pristalsstigningen i den omhandlede periode udgjorde 27 pct., dækkede reguleringstillæggene for de højere tjenestemænd ca. 45 pct. af pristalsstigningen, således at den automatiske regulering har virket udjævnende mellem de forskellige grupper.

Hertil kommer, at tjenestemændene ikke på samme måde som arbejderne har ret til regelmæssigt gennem overenskomstforhandlinger og ved individuelle aftaler at søge opnået sådanne forbedringer, som for arbejderne vedkommende har andraget mindst lige så meget som den automatiske stigning. I et vist omfang for de højere tjenestemænd temmelig begrænset, omfang har man i den forløbne periode søgt at modvirke dette forhold ved midlertidige tillæg, forhøjelse af stedtillægget o. l. Den progression, der er for de midlertidige tillæg, ophører imidlertid på et sådant løntrin, at de ikke har rådet bod på udjævningen. Inclusive disse tillæg ligger lønstigningen på de laveste løntrin på 40—45 pct., faldende til ca. 20 pct. for de højeste lønklasser mod pristalsstigningen på 27 pct. Når hertil kommer, at arbejderne lønstigning i alt er henimod dobbelt så stor som pristalsstigningen, vil det ses, at udjævningen for samtlige pristalsregulerede lønmodtagere under eet er meget betydelig.

Der skal i denne forbindelse henvises til, at stigningen i selvstændige erhvervsvirksomheders indkomst i de seneste år er forøget betydeligt mere end arbejderes og tjenestemænds.

Anvendelse af »Velstandstal« kan udvalget ikke tilråde og gør i denne forbindelse opmærksom på, at beregningen af »Velstandstal« er behæftet med stor usikkerhed.

Efter denne betænkning må det formodes, at yderligere diskussion om pristalsreguleringen af lønningerne undgås. Resultatet fra udvalgets arbejde er blevet en sejr for organisationerne.

# Pinse-lørdag åbner Ferie- og Rekreatiøns hjemmet

Skønt sneen endnu ligger på markerne, og søjlen i barometret viser minus grader, er foråret trods alt på vej og tiden inde til at forberede den kommende sommerferie og træffe beslutning om, hvor den skal tilbringes.

Om en måned fjernes vinduesskodderne på foreningens Ferie- og Rekreatiøns hjem, og økonoma, frk. Petersen, tager med sit personale fat på det forberedende arbejde, så alt kan være klart til åbningsdagen, der i år er fastsat til *pinse-lørdag den 31. maj*. Efter opfordring har ferie-hjemsudvalget med tilslutning fra hovedbestyrelsen besluttet at forlænge sæsonen med en uge mere end de tidligere år, hvorfor ferieopholdene først slutter *fredag den 5. september*. I den efterfølgende uge afholdes der tillidsmandskursus.

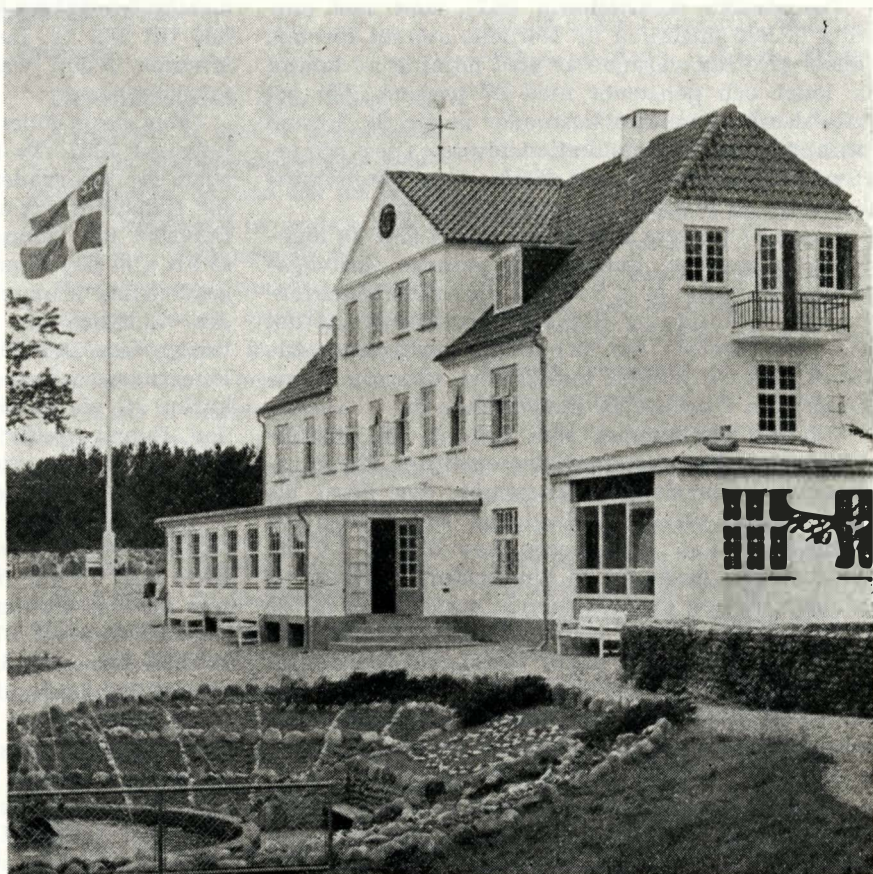
I lighed med tidligere år må vi, af hensyn til administrationen af de mange ansøgninger, henstille, at der til anmeldelse af ophold kun anvendes den formular, der sammen med prislisten findes her i bladet side 84 og som iøvrigt vil blive optrykt i det følgende nummer den 20. april. Ansøgninger skal indsendes under adressen: *Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup*. Kuverten bedes mærket: »Feriehjemmet«. Det henstilles, at denne adressering overholdes, og breve med ansøgninger ikke sendes til enkeltpersoner på kontoret, da man herved udsætter sig for ikke at få sin ansøgning imødekommet, fordi vedkommende, brevet er stilet til, ikke er på kontoret i det tidsrum, brevet er kommet frem.

Da vi igen i år må regne med stor søgning, og da vi gerne vil imødekomme så mange som mulig, vil der almindeligvis kun kunne bevilges ophold i indtil 14 dage — ankomst — og afrejsedagen indbefattet.

Ankomst og afrejse kan ikke finde sted på søndage.

Også i år appellerer vi til pensionister og enker om så vidt gørligt at søge ophold udenfor skolernes ferieperiode, det betyder en stor hjælp i bestræbelserne for at yde de flest mulige et ferieophold.

Af hensyn til nye medlemmer og de, der ikke tidligere har besøgt hjemmet, skal vi til orientering oplyse, at Ferie- og Rekreatiøns hjemmet ligger ved Røsnæs ved Kalundborg fjord ca. 6 km fra Kalundborg station, hvorfra befordring kan ske med taxa, der har holdeplads på stationspladsen. Prisen herfor er ca. 8 kr. Fra og med i år kører tillige



rutebilen helt ud til ferie-hjemmet fra stationspladsen. Afgangstiderne fra stationen: 11,35, 15,10 og 16,35. Fra ferie-hjemmet kl. 12,30, 15,35 og 17,00.

På given foranledning henledes opmærksomheden på, at kun foreningens kontor modtager ansøgninger om ophold. Hjemmets økonoma er således ikke i stand til at imødekomme eventuelle henvendelser. Belægningsplanen udarbejdes på kontoret, hvorfra bekræftelser på ophold m. m. udsendes, ligesom alle oplysninger, hjemmet vedrørende, fås her.

## Legat til Rekreatiønsophold

I forbindelse med meddelelse om Ferie- og Rekreatiøns hjemmets åbning henledes opmærksomheden på det oprettede legat, hvis formål er at yde lokomotivmænd, disses hustruer eller enker efter lokomotivmænd, som trænger til rekreatiø, et ophold enten helt uden betaling eller til nedsat betaling.

Kun medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, hustruer til — henholdsvis enker efter medlemmer kan komme i betragtning ved uddelelse af legatet.

Ansøgninger om legatet tilstilles Dansk Lokomotivmands Forening's hovedbestyrelse.

# God standardförbättring för Sveriges järnvägsmän

De svenska statsbanorna (SJ), som med omkring 75.000 anställda är Nordens största företag, räknar före innevarande år med höjning av kontot för löner och pensioner med 27 procent. För att tecka dessa och andra kostnader begär SJ, liksom andra statliga kommunikationsföretag (post och telefon), hos regeringen att företa vissa taxehöjningar, bl. a. 10 procent på personbiljetterna.

Dessa 27 procent motsvarar i stort sett de löneförbättringar, som kommit de svenska järnvägsmännen til godo i år. I Svenska Järnvägsmannaförbundets veckotidning Signalen kostateras, att det måste ifrågasättas, om förbundets medlemmar någonsin tidigare kunnat inregistrera så stora framgångar som i början av innevarande år.

Vid SJ förekommer som bekant två anställningsformer. Dels har man den egentliga järnvägspersonalen, som är *statstjänstemän*, dvs. deras löner fastställs ytterst av riksdagen. Det statliga avlöningsreglementet, som berör huvuddelen av de statsanställda består av 40 lönegrader. Naturligtvis befinner sig den överväldigande majoriteten av de statsanställda på den nedre halvan. På den övre fins minoriteten, dvs. högre tjänstemän och cheftjänstemän. Dels är en del av järnvägens folk anställda på *kollektivavtal*, nämligen banarbetarna, verkstadsarbetarna, bilpersonalen och några smärre grupper, i allt omkring 20.000 man.

Om vi börjar med de sistnämnda grupperna har Järnvägsmannaförbundet slutit avtal för dem, som i vissa fall innebär lönehöjningar med cirka 20 procent. Den siffran nåddes för SJ:s cirka 10.000 banarbetare. SJ driver en omfattande busstrafik, som ständigt växer, och utgör ett komplement till järnvägen. F. n. är SJ:s billinjer nästan dubbelt så långa som de cirka 16.000 km. järnväg, som SJ trafikerar. Enligt i Sverige gällande fackliga organisationsprinciper är all lägre vid järnvägen anställd personal organiserad i Järnvägsmannaförbundet, så också järnvägens bilpersonal till ett antal av omkring 4.000 man. Denna personal har fått en lönehöjning av ungefär 15 procent. Och verkstadspersonalen, ca. 5.100 man, fick 15½ procent.

Den egentliga järnvägspersonalen, dvs. den löneplansanställda, har också fått 15 procent löneökning mot 19 procent i fjor. Men härvid har man försökt bedriva en solidarisk lönepolitik. De 15 procenten utgår från 14:de löneklassen och uppåt. Men tjänstemännen i lägre löneklasser än den 14:de får samma antal kronor i löneförhöjning per månad, som 15 procent gör i 14:de löneklassen. Ett konkret exempel belyser detta. Om en lokeldare i Stockholm får 15 procents förhöjning på 14:de löneklassen betyder detta en ökning av månadslönen med 105 kr. eller från 702 til 807 kr. i månaden. Men stationskarlen i 9:de löneklassen får också en löneförhöjning av 105 kr. i månaden eller från 555 til 658 kr., dvs. 19 procent osv.

Här ytterligare några exempel på hur löneförhöjningarna ser ut — alle exempel hämtade från Stockholm. En stationskarl, som nått slutlönen, får denna höjd från 645 til 750 kr. i månaden, en kon-

duktör från 731 til 841 kr. och en lokförare från 860 til 989 kr. Detta är de fasta lönerna. Härtill kommer sedan vissa tilläg, t. ex. för lokföraren luktjänstpengar.

Men dessa löner kommer att gälla endast första halvåret 1952. Ty från den 1. juli inträder en ny skala för lönegraderna i kraft. I Sverige kallas den för tjänsteförteckningen. På yrkande av organisationerna har denna tjänsteförteckning reviderats, så att alla järnvägsmän flyttats upp minst en lönegrad. Vissa grupper har flyttats upp två lönegrader. Tidigare var 9:de lönegraden rekryteringslönegraden. Den försvinner nu och ersätts med 10 lönegraden och dessutom kommer 5.300 stationskarlar att via 10 lönegraden placeras i 11 lönegraden. Denna uppflyttning i nya och högra lönegrader innebär en ytterligare löneförbättring från 1. juli med 6—8 procent.

Hur revisionen av tjänsteförteckningen verkar framgår om vi använder de nyssnämnda siffrorna. Efter den 1. juli får en stationskarl i Stockholm, som innehar slutlön, månadslönen höjd til 779 kr., konduktören til 874 kr. och lokföraren til 1.035 kr. Och som sagt 5.300 stationskarlar kommer upp til 807 kr. i månaden.

Slutligen har i samband med lönefrågan lösts även frågan om ersättning för tjänstgöring på s. k. obekvämt arbetstid, innebärande att sådan tid i huvudsak kompenseras med ett lönetillägg av 40 öre extra per timme. Den genomsnittliga ersättningen härför har beräknats til cirka 350 kr. om året.

Tillfredsställelsen bland Järnvägsmannaförbundets medlemmar är också f. n. påtagligt stor. Det finns nämligen en garanti för att reallönen skall kunna väsentligen bevaras. En central uppgörelse har nämligen träffats mellan Landsorganisationen och Arbetsgivareföreningen, att om och när levnadskostnadsindex stiger til talet 216 (vid årsskiftet var det 204), skall arbetarparten ha rätt att kräva kompensation för den levnadskostnadsstegring, som överstiger talet 210.

Henry Kjellvard.

## Rhodesia

Et nyt lønreglement, som gælder for ca. 7000 europæere, der en ansat ved de rhodesianske jernbaner, trådte i kraft den 1. januar.

Den nye aftale indeholder en forøgelse af grundlønningerne på 10 pct., tillæg til det foranderlige leveomkostningstillæg samt familiebidrag. Også de afrikanske jernbanearbejderes løn er nylig hævet, men nogle detaljer herom har ikke kunnet fås.

De rhodesianske jernbaner har for tiden stor mangel på både europæisk og afrikansk personale, og man håber, at de nye lønbestemmelser skal have en gunstig virkning på nyrekrutteringen af jernbanepersonalet.

ITF.

# Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

En række tidligere artikler har omhandlet mulighederne for at udnytte de danske brunkul på rationel måde som drivstof for Statsbanerne, med henblik på at formindske brunkulsforbruget eller for at spare brændstofimporten fra udlandet. — Problemet blev taget op i anledning af den aktuelle debat om, hvorvidt Statsbanernes hovedlinier eventuelt burde elektrificeres, og det væsentlig for at spare udgifter og valuta på langt sigt.

De foregående artikler drejede sig om brunkullenes anvendelighed i uforarbejdet eller omdannet tilstand som brændstoffer for damplokomotiver, gasturbinelokomotiver og diesellokomotiver, samt gasturbine- og diesel- og benzinmotorvogne. Her synes der at være muligheder, som kan være nærmere overvejelse værd. Problemet kan endda løses på mange forskellige måder.

Men dermed er mulighederne ingentlunde udtømte. Der kan også være tale om at udnytte brunkullene i stationære anlæg, elektriske kraftstationer, idet togene da må drives ved elektrisk kraft af elektriske lokomotiver og motorvogne. — Selv om man i og for sig kunne klare sig med accumulator- og elektrogyrotog, må man nok regne med, at det forudsætter elektrificering af banelinierne. Dette kræver ekstra anlæg. Men til gengæld kan man da nøjes med en enkelt kraftkilde og kan tilmed undgå at skulle slæbe kraftmaskinerne med togene. Desuden kan man få anlæg, der kan udnytte brændstofferne særlig godt. — Endelig spares transporten af brændstofferne fra brunkulslejerne til lokomotivernes påfyldningsstationer. Denne transport koster jo ellers mere, end selve brunkullene koster i lejet.

Brunkulsproduktionen beløb sig i kalenderåret 1951 til ca. 1,3 mill. tons. Men forbruget var større, idet der solgtes en mængde fra Statens lagre, således at totalforbruget kan sættes til omkring 1,7 mill. tons.

Storproduktionen satte rigtigt ind i slutningen af året. I begyndelsen af 1952 er brunkulsudnyttelsen yderligere tiltaget; og man må nu regne med et årsforbrug på mellem 2 og 3 mill. tons i indeværende år.

Herved spares import af henved 1 mill. tons stenkul, altså for henimod 100 mill. kroner, ganske vist ikke udelukkende i fremmed valuta, idet en del går til danske redere.

Men udgifterne til brunkullene er store. Og det gælder jo om brunkullene som om stenkullene, at størstedelen af udgifterne, regnet på forbrugstedet, skyldes transportomkostningerne. Da halvdelen af brunkullenes vægt er vand, er der særlig grund til at fæstne sig ved det betydelige transportarbejde.

Hvis man skønner, at brunkullene koster gennemsnitlig 25 kr. pr. t i graven og 40 kr. pr. ton i transportudgifter, så kommer man op på ca. 200 mill. kroner for 3 mill. t. Måske bliver forbruget noget mindre. Men på den anden side er transportudgifterne stigende.

Hvis man brænder brunkullene i elektricitetsværker, kan man spare næsten hele transportarbejdet.

Men dette forudsætter, at elektricitetsværket eller -værkerne lægges på et sted eller steder, hvortil brunkullene kan transporteres let og billigt, eller simpelthen i umiddelbar nærhed af brunkulslejerne. Hvis brunkullene først skal transporteres til f. eks. København, Kyndby eller Masnedø, opnår man nok at udnytte deres varmeevne ret godt; men transportarbejdet bliver stort, hvorfor den effektive pris bliver høj.

Det siges, at der nu er to skibe i fast »brunkulsfast« alene mellem Jylland og Masnedø. Med den praksis opnår man ikke at løse problemet. Brunkulelektricitetsproduktionen må foregå i Jylland.

Man kan da tillade sig at udka- ste måneplaner om at bygge et eller flere store brunkulelektricitetsværker midt inde i Jylland, tilmed i en tid, hvor det er småt med penge-

rigeligheden. Og kan man gøre det lige efter, at der er bygget en række nye vældige elektricitetsværker og udvidet andre i Aabenraa, Skærbæk, Aarhus, Aalborg, Odense, Esbjerg osv.?

Ja, situationen er jo den, at man planlægger at udvide kraftstationsanlægene de pågældende steder, så kapaciteten bliver gennemgående fordoblet en gang til i løbet af de nærmeste år. Eksempelvis er Esbjerg stationen ved at blive udvidet fra 25.000 til 61.000 kW, og skal snart udvides yderligere til 121.000 kW, hvilket vil koste 42 mill. kroner ekstra. Alle de andre nævnte værker skal i løbet af 1950erne udbygges til endnu større effekt. I Aabenraa må man af pladshensyn gøre det ved at bygge en ganske ny kraftstation på den anden side af fjorden.

Desuden skal der bygges ledningsanlæg med meget høje spændinger og meget store kraftoverføringskapaciteter, så alle de nævnte store kraftstationer og talrige mindre forbindes til et samlet system.

Men hvorfor så ikke bruge en del af pengene til en ny station inde midt i Jylland, hvortil man nu transporterer kul fra kysten og sender elektriciteten langt borte fra, og hvorfra man sender brunkul i store mængder til elektricitetsværkerne på Sjælland-Masnedø.

En sådan kraftstation kan let indordnes i helheden af hovedkraftledninger og hovedkraftstationer. Den kan lægges midt i systemet; og den kan blive ideal som topbelastningsstation. Eventuelt kan man nøjes med at bruge den som topbelastningsreserve under normale driftsforhold. I en nødsituation kan den eventuelt blive til større nytte end nogen anden station.

Spørgsmålet om, hvorvidt vi har råd eller ikke til at bygge en jydsk centralstation, kan da besvares med, at hovedledningerne skal bygges alligevel, og at kraftstationernes samlede kapacitet skal forøges, delvis ved helt nye anlæg, ifølge de foreliggende presserende planer.

Iøvrigt ofres der jo kæmpebeløb på transport af kul og brunkul og tørv omkring i Danmark. Det bliver i løbet af få år til milliardbeløb ale-

ne for brunkullenes vedkommende. Brunkulstransporten koster på et enkelt år mere, end det ville koste at bygge et stort brunkulsfyret elektricitetsværk.

Selve brunkulsgravningen er allerede sat igang i stor stil, så hertil kræves ingen nyinvestering.

Næste kardinalspørgsmål må dreje sig om, hvorvidt der er brunkul i tilstrækkelige mængder til, at de kan motivere bygningen af et kraftværk.

Hertil må allerførst forklares, at den dermed følgende besparing af transportarbejdet er en vigtigere motivering end elektricitetsværkets mulige levetid som lokalforsynede brunkulsværker.

Lad os allerførst tænke os en station med 2 kedler og 2 turbinegeneratorsæt på tilsammen 120.000 kW, altså ca. 165.000 hk. Normalt tænkes kun dog det ene sæt benyttet, fordi værket sædvanligvis kun bruges som topbelastningsreserve. Det daglige brændstofforbrug vil da blive ca. 2000 t brunkul af middelkvalitet, altså omkring 0,7 mill. t pr. år.

Før sidste krig kendte man ikke til synderlig store brunkulsforekomster i Jylland. Men de af Danmarks Geologiske Undersøgelse iværksatte eftersøgninger førte til, at man fandt omkring et halvt hundrede mill. t i ringe dybde — indtil det ikke længere var aktuelt at fortsætte eftersøgningen.

I Søby-området er der omkring 25 mill t tilbage. I de omliggende distrikter er der en del mindre forekomster. Medregnes små forekomster samt tynde lag og dybtliggende lag og tillige de forekomster, der har brændværdier under 2000 kilokalorier pr. kg, bliver mængden naturligvis større.

Dertil kommer alle de forekomster, man ikke hidtil har fundet. Man har forøvrigt aldrig udført eftersøgningsboringer, gående ret dybt ned. Hvis DGU eventuelt ville begynde at søge efter brunkul igen og nu på større dybde, kunne der sikkert findes nye brunkulsforekomster, muligvis endda tykke lag.

Det er derfor højst problematisk, hvor store brunkulsmængder man kan gøre regning på at få til rådighed for et brunkulselectricitetsværk

i Jylland. Men det synes i alle tilfælde at være sikkert, at der er brunkul nok til at drive et elektricitetsværk med mange gange Tangeværkets kapacitet igennem mere end en menneskealder. — Iøvrigt kunne det jo også drives delvis ved tørvestøv eller stenkulaffald, om det skulle blive nødvendigt.

Men er det da teknisk muligt at drive et elektricitetsværk med brunkul?

Elektricitetslederne herhjemme er jo ikke glade for brunkullene. Men det skyldes, at de eksisterende kedelanlæg ikke er indrettet til brunkulsfyring. Ikke desto mindre har man fyret med brunkul i vid udstrækning i de senere år. I 1949/50, det sidste år, hvorfra statistik foreligger, var elektricitetsværkernes totale forbrug 45.700 t brunkul, mod 743.000 t stenkul, 16.000 t tørv, 48.000 t brændselolie og 65.000 t dieselolie.

Iøvrigt kan der her blot nævnes, at det største kraftværk på den sydlige halvkugle drives ved brunkul. Det er Yallourn-værket i Australien, som snart vil være udbygget til godt 500.000 kW, og som forsyner Melbourne og et vidtstrakt elektrificeret jernbanenet med energi.

I Tyskland findes der talrige store brunkulsfyrede elektricitetsværker, ikke mindst ved Berlin og Leipzig og Magdeburg. Ved Køl n findes der også en gruppe, der for tiden udbygges så meget, at den samlede kapacitet snart overstiger 2 mill. kW. Et af dem, Goldenberg-værket, der byggedes lige efter første verdenskrig, bliver nu moderniseret ved tilføjelse af nye højtrykskedler og højtryksturbiner, hvorved kapaciteten bliver 750.000 kW, altså godt 1 mill. hk.

Dette værk bruger brunkul med en brændværdi af kun 1800 til 1850 kilokalorier pr. kg. Tilmed drejer det sig om den i konsistensmæssig henseende dårligste del af brunkullene, som ikke egner sig til brikettering eller transport, og som anvendes i værket uden forudgående forædling.

Det pågældende kæmpeværk, der daglig brænder 35.000 t brunkul med ca. 50 pct. fugtighed, viser, at det er teknisk muligt at udnytte selv de

brunkul, vi ikke tilskriver nogen værdi herhjemme. Desuden må de fortsatte tyske brunkulskraftværksbyggerier vidne om, at det er økonomisk muligt og forsvarligt at udnytte brunkullene. Det må endda være velmotiveret i økonomisk henseende. Thi i den pågældende egn har man jo stenkul i overflod, endda billige stenkul og desuden store mængder kulaffald, som er velegnet til forbrænding i kraftværker, og som ikke har synderlig stor salgsværdi på produktionsstedet.

Ligesom brunkullene kan udnyttes i lokomotiver på mange forskellige måder, kan de også udnyttes i elektricitetsværker med kedler og turbiner, altså værker af samme art som ovennævnte, hvori brunkullene forbrændes uden anden behandling end knusning og tørring ved hjælp af spildvarmen. — Denne løsning er den mest nærliggende.

Men kan også omdanne brunkullene til briketter eller finmale dem til støv. Det kræver særlige anlæg, hvorfor engangsomkostningerne bliver større; men til gengæld opnår man at kunne udnytte brunkullene bedre.

Man kan endvidere forædle brunkullene ved sviening, så man får sviekoks. Disse kan brændes umiddelbart eller presses til briketter eller finmales til støv før forbrændingen.

Man kan naturligvis også brænde tjæreprodukterne eller i det mindste de lidet værdifulde dele heraf. Også sviegasserne kan brændes og udnyttes i kedler. — Men det vil antagelig være mere økonomisk at bruge tjæreprodukterne og sviegasserne på anden måde, fordi mange af de deri forekommende kemiske forbindelser er meget værdifulde.

Endelig kan man omdanne brunkullene helt til gas, enten i generatoranlæg eller trykforgasningsanlæg, navnlig Lurgi-anlæg. Gassen kan da bruges som kedelbrændstof.

Brunkullene kan desuden udnyttes i gasturbine-electricitetsværker. Her kan enhver art af gasturbiner komme i betragtning, men navnlig de mere komplicerede, dem med indirekte ophedning af drivluften og eventuelt med lukket kredsløb for

drivluften. Disse gasturbiner koster forholdsvis meget. Men deres virkningsgrad er særlig høj. 30—35 pct. på drivakslen kan let opnås.

I gasturbinerne må brunkullene nødvendigvis brændes som støv. De kan også udnytte brunkullene som sviekoks i forstøvet tilstand. Endvidere kan svietjæren eller dens dårligste bestanddele bruges som brændstof for gasturbinerne. Endelig kan man bruge sviegas, generatorgas, Lurgigas og på andre måder fremstillet gas som drivstof for gasturbinerne.

Elektricitetsværkerne kan fremdeles drives på brunkulsbasis med dieselmotorer som kraftmaskiner. Disse kan brænde tjærens dieseloliefraktion og eventuelt tungere olier, samt lettere olier, hvis de ikke regnes for at være for værdifulde. Også synteseolier kan udnyttes ved hjælp af forbrændingsmotorer. Endelig kan man bruge sviegas, generatorgas, Lurgigas og forskellige slags syntesegasser som drivstof for dieselmotorerne og derved udnytte brunkullene.

Ved Lurgiforgasning og ved synteseprocesser kan man principielt udnytte hele brunkulsmængden i dieselmotorer, ved sviening derimod kun en mindre del, selv om både gassen og en del af tjærestofferne kan bruges som dieselmotorbrændstof.

Det kan naturligvis ikke siges på forhånd, hvilken metode der er den mest hensigtsmæssige. — De forskellige slags kraftmaskiner koster ulige meget, men har også ulige store virkningsgrader.

Idealet er antagelig et anlæg, som omfatter både dampmaskiner og gasturbiner og dieselmotorer, hvor f. eks. dampmaskinerne brænder sviekoksene, dieselmotorerne de tungere svieolier og gasturbinerne sviegasserne, og hvor gasturbinerne virker som forvarmere for dampkedelluften. Men det vil til gengæld blive for kompliceret og dyrt for et anlæg af moderat omfang.

Som en ret billig og dog rationel løsning skal der henvises til et stort amerikansk brunkulselectricitetsværk, der for øjeblikket bygges i Texas. Det repræsenterer en ameri-

kansk videreudvikling af tysk brunkulsteknik. Det kan rimeligvis blive et godt forbillede for et eventuelt dansk brunkulselectricitetsværk.

Det pågældende kraftværk, der opføres i løbet af utrolig kort tid, til trods for at være meget forskelligt fra de sædvanlige amerikanske dampkraftværker, skal i første omgang udnytte brunkullene umiddelbart, blot efter nogen tørring ved hjælp af værkets spildvarme. Men så snart det er muligt, vil man gå over til at svie brunkullene og nøjes med at brænde sviekoksene, der er et særdeles godt brændstof — og sælge de meget værdifulde tjærestoffer til andre virksomheder, der vil raffinere og omdanne dem. Værket bygges ved en brunkulsforekomst, der regnes at rumme omkring 100 mill. t, altså adskilligt mere end der regnes at være i Søby-området, men dog en mængde af samme størrelsesorden.

Det pågældende værk bygges udelukkende af hensyn til aluminiumsproduktionen, idet der bygges et mægtigt elektrolyseanlæg i nærheden. Produktionen bliver 85.000 (short?) t aluminium pr. år. Dette tal tyder på, at selve kraftværket skal producere omkring 1.800 mill. kWt pr. år, d. v. s. nogenlunde lige så meget som alle de danske offentlige elektricitetsværker producerede tilsammen i 1949/50.

Aluminiums-udfældningen og -raffineringen kræver jo en kolossal mængde elektrisk energi, og vel at mærke billig energi. — Det er derfor højst bemærkelsesværdigt, at man tyer til brunkullene som energiråstof.

Det er i særlig grad bemærkelsesværdigt i betragtning af, at der i USA er mægtige og delvis uudnyttede ressourcer af vandkraft, stenkul, olieskifer, olie og naturgas.

Aluminiumværket bygges endda i Texas, altså den del af USA, der er rigest forsynet med olie og naturgas. Hidtil har man endog ladet store mængder af naturgas fra olie-kilderne og gasagtige produkter fra olie-raffinaderierne gå tabt. — Det nye brunkulskraftværk bliver altså placeret netop i den egn, hvor man i forvejen havde energiråstoffer i den

største mængde, af bedste art og for den billigste pris. Det må være et tungtvejende vidnesbyrd om, at brunkulskraftstationer har eksistensberettigelse, selv hvor der stilles store krav til driftsøkonomien og konkurrencedygtigheden. I Jylland kunne de sikkert hævde sig endnu bedre end i Texas.

Det er forøvrigt ganske interessant at tænke på, at det er Alcoa, verdens største aluminiumsproducent, der har besluttet sig til at producere aluminium ved brunkulskraft.

Dette selskab og tillige de to andre store amerikanske aluminiumselskaber er ved at bygge eller har lige bygget andre aluminiumproduktionsanlæg i samme del i USA, men baseret på naturgas. Det er ikke dampkraftværker, men dieselmotorer. Alcoa's dieselmotorer er udstyret med ikke mindre end 120 dieselmotorer, hver på 1650—1850 hk. Dets produktionskapacitet er af nogenlunde samme størrelse som dampkraftværkets. Fremstillingsprisen for aluminium, eller rettere sagt elektricitet, ventes at blive nogenlunde lige stor i de to værker.

Dette kunne måske tyde på, at et jydsk brunkulskraftværk kunne konkurrere med et eventuelt olie-naturgasværk, selv om man skulle opleve det held at finde uudtømmelige mængder olie i samme egn af Jylland. — Måske ville det være lige så økonomisk at drive et dieselværk med Lurgigas, fremstillet af brunkul, som med naturgas, fremkommende ved olieboringerne og olie-raffineringen.

Texas-værkets daglige forbrug bliver 7000 (short?) t brunkul med 35 pct. fugtighed. Ved svieningen får man heraf 3.200 (short?) t sviekoks og 330 m<sup>3</sup> tjæreprodukter, samt sviegas. Koksene vejer kun 45 pct. af, hvad råbrunkullene vejer, men indebærer 75 pct. af brændværdien. Tjæreprodukterne indeholder en mængde af kemiske forbindelser, hvis værdier forbedrer værkets økonomi betydeligt.

Svieningsovnene er af ny konstruktion. Principielt er de forskellige fra de klassiske svieovne ved, at ophejningen sker, i det mindste delvis, ved partiel indre forbrænding,

idet der tilføres luft. De repræsenterer altså en overgangsform til generatorerne.

Svieningsanlægget består af 12 ovneheder, hver med en daglig kapacitet på 575 (short?) t. Det koster 9 mill. \$, dvs.  $\frac{3}{4}$  mill. \$ pr. enhed.

Et eventuelt dansk brunkulskraftværk af lignende art behøver næppe mere end 2—3—4 sådanne enkelte svieovne. Dets døgnforbrug ville da med 3 ovne i drift blive omkring 1800 t af vore lidt mere fugtige brunkul. Det bliver til omkring 0,6 mill. t om året.

Det ville endvidere producere 30.000 m<sup>3</sup> tjæreprodukter om året, samt store mængder sviegas og spildvarme.

Dets elektricitetsproduktion ville blive mellem 400 og 500 mill. kWt om året. — Dette er mere end det ti-dobbelte af D. S. B.'s nuværende forbrug til driften af de elektriske tog i København og omegn.

Hvis man ville beslutte sig til at bygge et sådant brunkulelektricitetsværk i Jylland, langt fra kulhavnene, men nær ved brunkulslejerne, så kunne man sikkert få Marshall-hjælp til det, ja, man kunne måske få hele værket frit. Men blot man kunne få de amerikanske erfaringer og maskinanlægene, der jo seriebygges i USA, så ville det være store ting. — Der er vel grund til at tro, at det kan være lige så let at opnå at få Marshall-hjælp til de seriebyggede amerikanske brunkulsvieningsanlæg som rede dollars i lignende omfang til modernisering af d'Angleterre og en række andre hoteller. Det ville tjene produktionsforøgelsen langt bedre.

Opgaven er imidlertid ikke løst med bygningen af kraftværket alene. Helhedsprojektet må også indbefatte elektrificeringen af banerne.

Men det er vel ikke usandsynligt, at der også kunne erholdes Marshall-hjælp til denne del af helhedsplanen. Norge får jo Marshall-hjælp både til bygning af nye jernbaner og til bygning af vandkraftværker, der bl. a. skal forsyne de norske baner med strøm.

Der er dog mere raison i at få midler til effektiv udnyttelse af de brunkul, vi graver op, end til at få

kul fra USA, transporteret lige så dyrt som brunkullene pr. kalorieværdienhed, og med amerikanske skibe. Omkostningerne til hele brunkulskraftværket og til strømfordelingsstyret, til jernbaneelektrificeringerne og til det nødvendige nye elektriske lokomotivmateriel er jo ikke synderlig store i forhold til, hvad kullene og kulfragterne koster.

Da brunkulsproblemet og jernbaneproblemet, importproblemet og hjælpeproblemet er nationale anliggender, og det samme gælder om elektricitetsværksbyggerierne og værkernes koordinering ved hjælp af de planlagte samkøringsskinner i Vestdanmark, og for den sags skyld også i Østdanmark, kunne der være grund til at søge det altsammen organiseret i en helhedsplan.

Det må da være mest logisk at lade brunkulsværket blive et element i den vestdanske strømforsyningsgruppe og lade det forsyne ikke blot jernbanerne, men også by- og landdistrikterne med elektrisk energi.

Derved vil man ekstraordinært opnå at få en jævnere belastning af kraftværket, endda ikke blot totalbelastningen, men også de enkelte fasers belastning. — På den anden side kan meget tale for, at brunkulsværket kun bør bruges som spidsbelastnings- og reserveværk, som et komplement til de øvrige værker, idet man da kan spare på brunkulene og have en væsentlig del i behold på et senere tidspunkt og parat til brug i en eventuel vanskelig valutaisituation og forsyningssituation.

Såfremt jernbaneelektrificeringen skal indgå som en del af en større helhedsplan, så må det principielt være mest ønskeligt at få banerne elektrificeret med samme strømart som den, de offentlige elektricitetsværker og fordelingsanlæg arbejder med, altså 50 perioders vekselstrøm.

Dette system er vel næppe endnu det mest ideelle, set fra rent jernbanesynspunkt. Måske kan de jernbanetekniske hensyn veje for stærkt imod. Men hvis man i det hele taget kan tænke alvorligt på at elektrificere jernbanerne med 50 p/s vekselstrøm i overskuelig fremtid, så må dette system have særlig interesse under de skitserede omstændigheder.

I samspil med den offentlige strømproduktion og strømdistribution er det meget billigere at elektrificere jernbanerne efter 50 p/s systemet end efter noget andet system.

Iøvrigt kræver dette strømsystem heller ikke synderlig dyre jernbaneanlæg. Der kræves ikke særlig store baneledningstværsprofiler, og afstandene mellem bæremasterne kan være ret store, hvis spændingen da er høj. Omformerstationerne kan være ret enkle og fåtallige.

50 p/s systemet er endnu ikke så fuldkomment som de andre strømsystemer til jernbanedrift. Det er enfasemotorernes kommutatorer, der volder vanskeligheder, når periodetallet bliver stort. Det er ikke muligt at konstruere disse motorer med så ringe vægt og volumen og med så stor effekt og så billigt som 16 $\frac{2}{3}$  p/s motorerne. De kan heller ikke blive så billige i vedligeholdelse. — Man kunne imidlertid afvente den fortsatte udvikling af enfasemotorerne og i første omgang begynde at elektrificere med den lave frekvens og konstruere nogle lokomotiver hertil, men på sådan måde, at de senere let og billigt kan ombygges til den højere frekvens. — Eller man kan ligefrem konstruere dem med 16 $\frac{2}{3}$  p/s transformatorer og 50 p/s motorer, så de kan køre ved begge frekvenser, først 16 $\frac{2}{3}$  p/s og senere 50 p/s. (Sådanne konstruktioner er foreslået adskillige andre steder, bl. a. Zeitschrift d. V. D. I., 21. marts 1952, s. 247). — Alt dette forudsætter imidlertid, at elektricitetsværket i den første tid kan levere lavfrekvent strøm fra et par dynamoer. Men disse kan på forhånd bygges således, at de senere let kan ændres til at give 50 p/s strøm jvfr. f. eks. de nye dynamoer i Toronto-R. L. Hearn-kraftværket, der nybygges for 25 p/s strømforsyning, men sådan at de senere hurtigt kan ombygges til at levere 60 p/s strøm. (omtalt bl. a. i The Engineer, 21. marts 1952, s. 353).

50 p/s lokomotivmotorerne kan allerede nu konstrueres til meget betydelig effekt, i hvert fald nok til vore forhold.



# Samarbejdsudvalgsmøde i 1. Distrikt

Den 12. februar 1952 afholdt 1. Distrikts nyvalgte samarbejdsudvalg møde med følgende dagsorden:

1) Valg af sekretær. — 2) Meddelelser fra formanden. — 3) Reparation af arbejdshandsker. — 4) Tjenesterejse i S-togene. — 5) Forslag til ændring af fodtrin på Q-vogne og en jernstige på Hd- og Ia-vogne. — 6) Sparsommelighed ved brugen af gas, lys o. lign. — 7) S-bane-abonnementskortenes udseende. — 8) Spørgetime.

Formanden, distriktschef W. Herschend, åbnede mødet med at byde velkommen til fortsat samarbejde. Beklagede at måtte meddele, at osigning. Grønbæk på grund af sygdom ikke kunne være til stede.

Det nyvalgte samarbejdsudvalg består af følgende:

Distriktschef W. Herschend, ovtinspekt. M. E. Jensen, ovbing. E. Thybo, ovmasking. Ejnar Hansen, oversignalinspekt. G. J. Grønbæk, ovtass. C. A. A. Larsen, Jbf., lokof. Aage Hansen, DLF, karetmager Gorm Pedersen, Fællesorg. DSB, afdelingsfm. Julius Nielsen, DAF, rgfmd. N. Meldgård Kristensen, DJF.

ad 1. Formanden udbad sig forslag fra personale-repræsentanterne til en sekretær. Hertil genvalgte Meldgård Kristensen.

ad 2. Formanden meddelte, at de på distriktsudvalgets sidste møde drøftede spørgsmål om reparation af statsbanernes rute- og lastbiler samt fremstilling af spillekort med reklame for DSB på kortenes bagside var fremsendt til og behandlet i hovedudvalget.

Formanden oplyste derpå, at han på opfordring af DJF havde indvilget i at holde et foredrag vedr. samarbejdsudvalg for personalet i Kø. og Kbh. Gav derpå en redegørelse for statsbanernes samlede indtægter og udgifter i perioden april—december 1951 sammenlignet med de tilsvarende måneder året forud.

Derefter kom formanden ind på nogle talmæssige oplysninger vedr. de driftsmæssige præstationer i 1. Distrikt i perioden april—november 1951, og bemærkede hertil, at antallet af læssede godsvogne viste en stigning i forhold til de tilsvarende måneder året forud på 4.208, men at vi i denne forbindelse ikke måtte glemme, at vi også havde haft 3 arbejdsdage mere i årets første 8 måneder, fremkaldt ved den tidlige påske i 1951.

Vedr. nogle talmæssige oplysninger om drifts- og trafikmæssige præstationer på overfarter tilgrænsende 1. Distrikt i samme periode udtalte formanden, at såvel Hg—Hbg som Kø—Ng overfarten stadig havde betydelig stigning i antal overførte biler, og at antallet af biler, der var overført på Ge—Grb-ruten havde udgjort ca. 6000. På sidstnævnte rute kunne der ikke ventes nogen større vognoverførsel, i hvert fald ikke før den nye tyske tresporede færge ville blive klar til indsætning omkring køreplansskiftet i maj 1953.

Til nogle talmæssige oplysninger til belysning af antal personale i 1. Distrikt bemærkede formanden, at selv om der kunne spores en ubetydelig fremgang i den enkeltes arbejdsydelse, var det dog afgjort, at der var et godt stykke vej, før vi nåede normerne, der var gældende før 1940.

I udlandstogene til og fra det sydlige udland via Pa. var der i perioden maj—januar 1951/52 en ikke ubetydelig stigning, set i forhold til samme periode i finansåret forud. Fra Kbh. udviste stigningen ca. 38.000 og i modsat retning ca. 46.000.

Ovbing. E. Thybo supplerede formandens redegørelse med nogle oplysninger om sporudfletningen ved Ig., bilagt diagrammer over spornettet før og nu. Omtalte arbejdet med S-banen til Gl., sporudfletningen ved Val., der nu var fuldført, modernisering af Val. st. med nye perronanlæg m. v. Omtalte planlagte og opførte lejeboliger, modernisering af stationer, udvidelse af sidseporanlæg i Val., Gl. m. fl. Meddelte, at den på sidste møde omtalte skinnelibemaskine var taget i brug, men at det havde vist sig nødvendigt at fremstille en særlig trolje med installeret elektrisk anlæg til at trække og drive slibeskinne. Oplyste sluttelig, at statsbanerne nu havde solgt banearealerne på den tidligere Sorø—Vedde strækning.

Ovmasking. Ejnar Hansen gav nogle oplysninger om de i Belgien indkøbte 12 godstogsloko, der kunne medføre 26 tons vand og 7 tons kul. Omtalte ligeledes 5 nye rangertraktorer, der hver vejede 28 tons og kunne udvikle ca. 167 hk. De 2 var blevet tildelt 1. Distrikt, hvor den ene tænkes anvendt på Gb., den anden i Kj. De første par år skulle de forsøgsvis betjenes af lokofyrbødere.

Ovtinspt. M. E. Jensen redegjorde for de påtænkte forbedringer af køreplanen for sommeren 1952, herunder hurtigruten Kbh—Hundested—Gr—Ab. Omtalte assistanceekspresserne for udlandstogene, ændringen af Skandiapilen, så der blev forbindelse samme aften fra Kh. til det sydlige udland via Fa., hvor der skiftedes tog. Omtalte ombygningen af færgerne »Dan« ved Hg-overfarten, så der blev plads til ca. 50 biler. For Grb-forbindelsen var der allerede indløbet et betydeligt antal bestillinger for busoverførsler til den kommende sommer.

Ved Storebælt ville der til sommer være en ny bilfærge »Broen« til rådighed, og man håbede da at kunne klare trafikken på nogenlunde tilfredsstillende måde, idet man med den nye færge taget i betragtning kunne udføre 15 dobbeltture i højsæsonen.

I sommeren 1952 ville man påny forsøge genoptaget de tidligere kendte udflugtstog til Skagen, Svendborg, Hellebæk m. fl., og der påregnedes her at yde deltagerne 33 pct. rabat på prisen for en dobbeltbillet.

Redegjorde for de mange og store forsinkelser med udlandstogene og årsagerne dertil. I januar 1952 havde forsinkelserne ialt udgjort 1313 min., hvoraf de 519 stammede fra 1. Distrikt, og disse forsinkelser måtte vi tilstræbe borteliminere. Ved den nu afsluttede roekampagne havde været anvendt 10.319 vogne til transport af 148.700 tons sukkerroer. Oplyste, at der på den nedlagte Sorø—Vedde-strækning var indsat en lastbilerute som erstatning. Omtalte sluttelig den fra januar 1952 udvidede kørsel på strækningen Nøl—Bav, der skal tilknyttes en hurtig sporvognsforbindelse fra Kbh. L til Byens centrum.

ad 3. Ovmasking. oplæste en skrivelse fra værkstedschefen, cvk., Kbh, hvor anførtes, at der ikke i sadel-

magervk. var plads til at fremstille de ca. 9.500 par arbejdshandsker, som DSB årlig anvendte.

Gorm Pedersen fremlagde her en kvalitetshandske med 2 tommelfingre, så handskens kunne slides på begge sider, og et sådant par kunne for tiden fremstilles billigere end det, statsbanerne måtte betale for en dårligere kvalitet. Gorm Pedersen bemærkede, at man i løbet af et par måneder ville have nye maskiner til fremstillingen, ligesom vk.pladsen også ville blive udvidet, hvorfor han gerne så en yderligere undersøgelse af sagen med ny behandling på næste møde, hvilket tiltrådtes.

ad 4. Ovmasking. oplyste, at man havde undersøgt sagen vedr. det antal gange, man kaldte lokopersonalet til tjeneste på fremmed station pr. telefon, og da det kunne forekomme, omend ikke særlig ofte, foreslog han, at pågældende lokomand købte en billet, som derefter snarest skulle refunderes. Det tiltrådtes at prøve denne form.

ad 5. Fra stationspersonalet på Gb. forelå klage over anbringelsen af et jernfodtrin på Q-vogne og udformningen af nederste trin på en jernstige op til bremsen på Hd- og Ia-vogne, da disse generede personalet, når de ved til- eller afkobling skulle ind eller ud mellem vognene.

Ovmasking. meddelte, at man havde undersøgt forholdet, og at det måtte erkendes, at den rejste kritik var berettiget, og han fremlagde forslag til en nyordning af forholdet.

Det tiltrådtes, at distiktet skulle tilskrive generaldirektoratet med anmodning om at foranledige ovmasking.s forslag realiseret på bedst mulig måde.

ad 6. Formanden redegjorde for et til hovedudvalget indsendt forslag om at rationalisere lysforbruget, bl. a. ved i en vis udstrækning at anbringe columbustryk i stedet for almindelige lyskontakter. Formanden

tilføjede, at distriktet jævnlig havde udsendt opfordring til stationerne m. v. om at udvise god økonomi ved brugen af gas, lys o. lign., men alligevel kunne man se lys brænde på perroner, stationspladser o. lign., hvor der ikke fandtes et menneske, og det skulle man gerne se at undgå, ikke mindst af hensyn til vanskelighederne ved at fremskaffe brændsel til fremstilling af gas og lys.

Udvalget enedes om, at distriktet påny skulle udsende opfordring til at vise rimeligt hensyn på nævnte område, ligesom organisationsrepræsentanterne lovede at henlede deres lokale tillidsmænds opmærksomhed på forholdet.

ad 7. Fra en ekstraarbejder i Van. forelå et forslag til ændring af månedskortenes udseende i den københavnske nærtrafik. Ovtinspt. oplyste, at distriktet under 13. september 1951 havde foreslået generaldirektoratet at forsyne bybanekortene med en lodret tydelig gul stribe, og at datostemplet blev noget større.

ad 8. På anledning oplyste ovmasking., at maskintjenesten ville foreslå generaldirektoratet at indrette en sandsilo ved Gb.s remise. Maskintjenesten påtænkte endvidere at indrette et tilsvarende anlæg i Kø., og dette sidste kunne måske udføres sidst på foråret.

I forbindelse med mødet havde formanden foranlediget et besøg på Kvæsthusbroen, hvor udvalgets medlemmer fik lejlighed til at bese DFDS's moderne lade- og losserekskaber.

Besøget var meget interessant, da man her anvendte de mest moderne tekniske hjælpemidler ved indledning og udlosning af skibene.

Det blev bl. a. oplyst, at den tidligere lange ventetid for kunderne var blevet bortelimeret ved hjælp af moderne teknik.

Meldgård Kristensen.

## Forhøjelse af funktionsvederlag

Ved reguleringstillæggets stigning med 1 portion fra 1. april d. å. steg samtidig funktionsvederlag pr. dag efter 6 måneders uafbrudt funktion. De nye

satser findes nedenfor som rettelsesblad til lommebogen side 15.

Funktionsvederlag pr. dag  
i de første 6 måneder.

Funktionsvederlag pr. dag  
efter 6 måneders uafbrudt funktion.

Funktionen, udført af	Udført funktion som					Udført funktion som				
	Mtf. 13 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.	Lkm. 6 lk.	Mtf. 13 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.	Lkm. 6 lk.
Lfb. grundløn	73,973 ø.	106,849 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	410,959 ø.	147,945 ø.	220,603 ø.	259,397 ø.	603,945 ø.	1161,863 ø.
1 tillæg	53,425 >	86,301 >	102,740 >	201,370 >	390,411 >	106,849 >	179,507 >	218,301 >	645,041 >	1120,767 >
2 tillæg	32,877 >	65,753 >	82,192 >	140,822 >	369,863 >	65,753 >	133,411 >	177,205 >	686,137 >	1079,671 >
3 tillæg	12,329 >	45,205 >	61,644 >	160,274 >	349,315 >	41,096 >	97,315 >	136,110 >	727,233 >	1088,575 >
Mtf. grundløn	—	—	49,315 ø.	147,945 ø.	336,986 ø.	—	—	111,452 ø.	456,000 ø.	1013,918 ø.
1 tillæg	—	—	8,219 >	106,849 >	295,890 >	—	—	52,274 >	363,945 >	921,863 >
2 tillæg	—	—	41,096 >	82,192 >	271,233 >	—	—	208,767 >	305,753 >	863,671 >
Lkf. grundløn	—	—	—	98,630 ø.	287,671 ø.	—	—	—	344,548 ø.	902,466 ø.
1 tillæg	—	—	—	41,096 >	230,137 >	—	—	—	129,863 >	654,904 >
2 tillæg	—	—	—	49,315 >	156,164 >	—	—	—	132,822 >	480,329 >

51

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 74.



### Tak.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mands død og begravelse.

En særlig tak til foreningens formand, E. Greve Petersen, for de smukke mindeord ved begravelsen.

Karla Ørnberg.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor kære fader, pens. lokomotivfører S. I. Sørensen's død og begravelse.

Begravet i stilhed.

Fru Erna Lippert,

I. V. Sørensen.

### »Lanternen«.

»Lanternen« afholder fødselsdagsfest tirsdag den 29. april kl. 17,30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10, med følgende menu: Torsk i mayonnaise, hamburg-ryg med grønlankål og brunede kartofler, dertil øl. Dessert. Kaffe. Efter middagen bal til kl. 24,00, hvortil Gamby leverer tonerne.

Prisen er pr. deltager 12,00 kr. og indtegningen til festen, der sluttet mandag den 21. april kl. 12,00, finder sted på de københavnske maskindepoter samt hos B. A. Jensen, Su. 6495 u.

Vel mødt.

Bestyrelsen.



### Forfremmelser pr. 1-4-52.

Motorførere til lokomotivførere:

- O. G. K. Andersen, Odense, i Kolding.
- W. F. Sørensen, Odense, i Tinglev.
- R. F. Petersen, Odense, i Varde.

### Forflytninger efter ansøgning pr. 1-4-52.

Lokomotivførerne:

- N. P. Werge, Tinglev, til København Gb.
- C. C. F. Rasmussen, Lunderskov, til København Gb.
- J. I. G. Sørensen, Langaa, til Aarhus.
- J. Themsen, København Gb, til Langaa.
- K. V. Jørgensen, Kolding, til København Gb.
- P. Jensen, Horsens, til Aarhus.
- V. P. Graversen, Varde, til Horsens.

### Forflytninger efter ansøgning pr. 1-4-52.

Lokomotivfyrbøderne:

- B. J. Hansen, Fredericia, til Nyborg.
- H. R. P. Lau, Korsør, til Nyborg.
- E. B. Nielsen, Fredericia, til Randers.
- D. K. Christensen, Kalundborg, til Aalborg.
- O. M. Jørgensen, Brande, til Struer.

### Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-4-52.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- P. C. Weber, Padborg, i Padborg.
- K. L. Møller, Aalborg, i Fredericia.
- H. P. Buch, Korsør, i Korsør.
- F. F. Jensen, København Gb, i København Gb.
- H. Christensen, Struer, i Brande.
- K. J. P. Gotfredsen, København Gb, i København Gb.
- J. P. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.
- V. C. Gaarde, Fredericia, i Fredericia.
- R. K. Andersen, Nyborg, i Fredericia.
- J. S. Jørgensen, Gedser, i København Gb.
- H. Duelund, Korsør, i Korsør.
- N. S. G. Christensen, Randers, i Kalundborg.
- K. Ravn, København Gb, i København Gb.
- P. R. Andersen, Nyborg, i København Gb.

### Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 1-4-52.

Lokomotivførerne:

- V. B. D. Nielsen, Nykøbing F.
- V. H. Rasmussen, Næstved.

### Afsked.

Lokomotivførerne:

- P. K. Larsen, Viborg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-52).
- K. A. Kristensen, Slagelse, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-52).
- E. O. A. Thomsen afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-52).

Elektrofører:

- P. K. P. Stougaard, Enghave, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-52).

### Dødsfald.

Elektrofører E. H. Ørnberg, Enghave, død den 11-3-52.

## NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Padborg: Kassererens navn og adresse rettes til: H. W. Jensen, Villa »Lola«, Kollund Sdj.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Brande: Formandens navn og adresse rettes til: E. C. L. Christiansen, P. Sabroes Allé 14.

Kassererens navn og adresse rettes til: Aage Andersen, Herningvej 20, 1.

## MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-4-52.

Pens. lokomotivfører Th. D. H. Frandsen, Dannevirkegade 6, 2. th., København V.

### H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

# Dansk Lokomotivmands Forening

## Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Afslået
Værelse nr.
Udfyldes af kontoret

Ophold på feriehomeet ønskes:

fra den ..... ank. kl. .... til den ..... afr. kl. ....

Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.

.....

Stilling Navn Postadresse

for mig selv og ..... børn Alder: ..... år  
min hustru børnebørn

(Hvad ikke ønskes overstreges)

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,  
 feriehomeet,  
 Hellerupvej 44, Hellerup.

Underskrift

		Ophold pr. dag	Ophold på 3 dage og derunder pr. dag	Børn indtil 5 år pr. dag	Børn fra 5 til 10 år pr. dag	Børn fra 10 til 14 år pr. dag	1 måltid uden for døgnets		Besøgende til pensionærer	
		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Børn under 10 år	Andre	1 frokost	1 middag
1	Ordinære medlemmer, disses hustruer og børn 14-18 år .....						Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
	Ekstraordinære ikke-tjenstgørende medlemmer, hustru og børn 14-18 år .....	10,00	11,00	2,00	3,00	5,00	1,50	3,00	4,00	4,00
	Enker efter medlemmer og disses børn 14-18 år .....									
	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmer ...	10,00	11,00					3,00	4,00	4,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer og børn 14-18 år .....	12,00	13,00	3,00	4,00	6,00	2,00	3,50	4,00	4,00
	Andre tjenstemænd ved D. S. B., hustru og børn 14-18 år .....									
3	Andre voksne og børn over 14 år .....	14,00	15,00	4,00	5,00	7,00	2,50	4,50	4,00	4,00

Alle ovenstående priser tillægges 10% i betjeningsafgift.

p. u. v.  
 E. Greve Petersen