

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 8 - 52. ÅRGANG

20. APRIL 1952



Indhold:

Der ventes!	97
Nordisk nyt — Norge	98
Romantik på lokomotivet	99
Feriehjemmets økonoma fylder 65 år	100
Notitser — Nigeria	100
Den engelske jernbanedronning besøger Danmark	100
Større diesellokomotiver til Dan- ske Statsbaner	101
Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne	102
N-maskinerne før og nu	104
Fra medlemskredsen	105
Samarbejdsudvalg, 2. Distrikts- udvalg	105
Sommerferie i udlandet	107
•Otte dage på højskole•	107
Turistsektionen meddeler	107
Under DLF	107
Opmærksomhed frabedes	107
Aarhus afdelinger	107
Personalia	107
Medlemslisten	107
Ansøgningsskema til Ferie- og Rekreativshjemmet	108
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	108
Frihed den 1. maj	108
•Olsen og Jensen•	108



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.

Der ventes!

Indenfor tjenestemændenes rækker hersker der for tiden en ikke ubegrundet spænding. Efterhånden som månederne går og afgørelsen i lønningsspørgsmålet lader vente på sig, tales der mand og mand imellem, om der i det hele taget kan ventes noget resultat af den megen diskussion om deres lønninger. Men fra den første gang problemet var fremme og til nu, har situationen ændret sig, og det hele synes at blive vanskeligere, end det var forudset.

Hidtil har interessen alene været samlet om det såkaldte nivelleringsudvalg, der gennem et års tid har beskæftiget sig med den indbyrdes afstand mellem tjenestemændenes lønninger. Efter den 2. april, hvor arbejdere og arbejdsgivere sluttede en ny toårig overenskomstperiode på grundlag af en forøgelse af lønningerne og en forlænget ferie til arbejderne, er det imidlertid ikke alene nivelleringen, der trænger sig på for tjenestemændene, men også deklasseringen er på ny trådt frem i rampe-lyset — endog i udpræget grad.

Naturligvis var det ventet, at der ville finde nogen forbedring sted for lønningerne i privatindustrien. Men det var også ventet, at nivelleringsudvalget kunne have afsluttet sit arbejde, inden overenskomsten mellem De samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen var en realitet, således at det ene problem kunne have været ude af verden, inden det andet kom til.

Denne udvikling havde unægtelig været ønskelig; men nivelleringsudvalget må åbenbart have store vanskeligheder med at komme igennem det foreliggende materiale og med at opnå enighed om et forslag til regeringen. Måske skal årsagen til udvalgets tavshed søges i manglende arbejdsro eller i, at de politiske repræsentanter i udvalget ikke har den samme interesse for sagen, som de repræsentanter, organisationerne har valgt. Det virker i hvert fald ejendommeligt, at pristalsudvalget, der nedsattes på samme tid som nivelleringsudvalget, allerede har kunnet afgive sin betænkning, alt imedens det sidstnævnte udvalg endnu tumler med problemerne.

*

Men om alting er, har udviklingen i mellemtiden draget deklasseringsproblemet frem, og den bestående aftale om det midlertidige løntillæg, der oprindelig udløb med udgangen af finansåret 1951/52, men som finansministeren har forlænget indtil videre, har centralorganisationerne nu måtte anmode ministeren om må blive genstand for forhandling, så den udligning, der er påkrævet, af tjenestemandslønningerne i forhold til den sidste stigning af lønningerne i privatindustrien, kan finde sted.

Nogen uoverensstemmelse vedrørende dette spørgsmål og de krav, der nu fremsættes, bliver der antagelig heller ikke. Hidtil har der kunnet opnås enighed herom mellem organisationerne, ligesom der er opnået enighed mellem organisationerne og finansministeriet. Uanset hvilken centralorganisation den enkelte tjenestemand tilhører, afventer han resultatet af overenskomstforhandlingerne og bruger dette som grundlag for sine fordringer til det midlertidige løntillægs størrelse.

Norge

Personaleproblemer ved NSB.

Fra »Jernbanemanden« gengiver vi følgende uddrag af et foredrag, holdt af en norsk overinspektør:

»Før tjenestemandsløven kom, eksisterede der praktisk talt ikke personaleproblemer. De, som styrede og arbejdede med disse ting, havde en næsten ubegrænset bevægelsesfrihed, men tjenestemandsløven satte delvis en stopper for dette, og da man senere fik loven om forhandlingsret, blev bevægelsesfriheden yderligere bremset.

Som tingene står i dag, er der en mængde problemer, når det gælder personalet, antal, tilgang, afgang, normering, eliminering af krisestillinger, advancement og standard. Det er i alles interesse, at personalet ikke er større, end vi har brug for. Under krigen steg personaleantallet kraftigt på grund af øget sygdomsfravær, mørkelægningen og dens vanskeligheder, åbning af nye banestrækninger og øget trafik. 26 pct. af statsbanernes udgifter er til personalet. Denne kunstige tilgang søger man at fjerne eftervirkningerne af, og der er for tiden forhandlinger med hovedstyret om arbejdsstudier. Vi håber, at arbejdsstudierne skal klarlægge en masse af de nævnte forhold.

Når det gælder advancement i almindelighed, må vi ikke bare tænke på nutiden, men også på tiden fremover. Personalepolitikken i trediverne førte til en skrigende mangel få år senere. Behovet var størst i 1941. Da måtte vi, for at kunne holde jernbanen gående, antage kvindelig betjening. Vor rekrutteringsplan er præget af den langvarige uddannelse, de antagne må gå igennem. Jernbaneskolen må have den jævnest mulige belægning, og aldersdelingen må være jævn. I dag er det således, at vi må begrænse tilgangen, men foreløbig vil jernbaneskolen på grund af megen militærtjeneste tage samme antal som hidtil. Forøvrigt er det nødvendigt med en jævn rekruttering, selv om vi har for meget personale.

Indenfor lokomotivtjenesten har der faktisk været vanskeligheder med at skaffe folk.«

Endnu vides det ikke hvor meget eller hvor lidt, der denne gang kan eller skal bevilges i penge til tjenestemændene. Men uden hensyn til beløbets størrelse er der kun mulighed for at opnå kompensation for den uretfærdighed, der har fundet sted ved at forøge allerede eksisterende tillæg. Om fordelingen bliver så retfærdig, som den burde, er noget helt andet, det er derimod givet, at tjenestemændene, uanset hvilken kategori de tilhører, ikke kan hamle op med de nugældende arbejderlønninger, såfremt der kun tildeles dem en godtgørelse efter den lønstigning, den sidste overenskomst giver udtryk for. Det fremgår af forskelligt statistisk materiale, og så sent af den statistik, der findes i den redegørelse »Udvalget vedrørende Lønregulering efter Pristallet« har afgivet, den 15. februar i år, at såvel den ufaglærte, som den faglærte arbejder siden 1946 har opnået en procentvis højere stigning end de tilsvarende tjenestemandsgupper.

Af den her omtalte redegørelse, ses det endog tydeligt, at de tjenestemænd, der er udgået fra de faglærtes rækker, ikke alene har fået den procentvise laveste stigning i forhold til den faglærte arbejder, men også i forhold til de tjenestemænd, som henregnes under de ufaglærte. Også dette bør tages i betragtning ved de forestående lønforhandlinger, og når talen er om retfærdig behandling af de enkelte kategorier. Ikke blot af hensyn til de pågældende mennesker, men også ud fra den kendsgerning, at den stadige forringelse af lønningerne til dette personale, i forhold til de indtægter, der oppebæres for tilsvarende stillinger i privatindustrien, standser for den nødvendige tilgang til tjenestemandstillingerne.

Ønsket om en adskillelse af nivelleringen og deklasseringen kan efter den foreliggende udvikling antagelig næppe ventes imødekommet. Men skal der finde en afgørelse sted, er det vel også rimeligt, at den kommer til at omfatte begge spørgsmål. Tidspunktet er ret fremskredent, hvorfor der bør handles, uanset hvilken udvej, man så vælger. Det er lang tid, der allerede er hengået, siden de fire centralorganisationer blev enige om at lade sig repræsentere i nivelleringsudvalget og således gav udtryk for, at de ønskede problemet afklaret. Medlemmerne ude omkring venter utålmodigt på at høre nyt og ikke mindst på et resultat af den megen snakken lønninger fra den ene og den anden side.

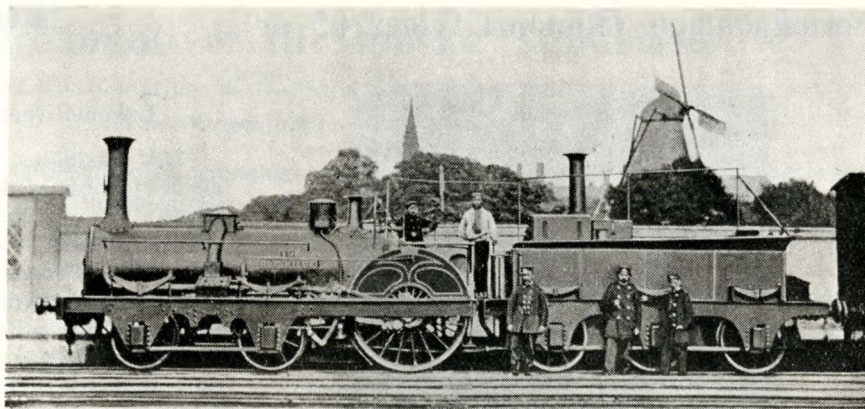
*

Tanken om at få nedsat en lønningskommission kan vel endnu en gang blive aktuel. Der er trods alt meget der taler for nødvendigheden af at få den nuværende lov moderniseret.

Med arbejderens vedtagelse af forligsmandsforslaget, hvorefter deres nuværende ferie blev forlænget med en uge at regne fra 1953, er der et tredje udvalg, som tjenestemændene venter atter vil træde i funktion, nemlig det i 1937 nedsatte ferieudvalg, som så brat fik standset sit arbejde ved regeringsskiftet i 1950. Omend det materiale, udvalget dengang arbejdede med, ikke er tidssvarende mere, er der nu et grundlag for, at udvalget træder sammen for at udarbejde et forslag, der giver samme forlængelse af tjenestemændenes nuværende ferie, som den, arbejderne har fået.

Romantik på lokomotivet

Af en
gammel lokomotivførers
erindringer.



Hver morgen kl. 5^{1/2} i hele august måned for snart 40 år siden kørte et arbejdstog, på hvilket jeg var lokomotivfører, ud fra Odense, med 10 åbne godsvogne samt en gammel personvogn, med Marslev grusgrav som mål.

Inden afgang fra Odense kom ca. 30 mand, løse arbejdere, såkaldte »jernbanebørster«, — et eget folkefærd, som vist ikke var mere stiltfærdige og udholdende slidere — men ellers nogle hårde halse. De medførte hver en skovl og desuden i fællesskab et anker brændevin.

Efter ankomsten til grusgraven blev godsvognene rangeret på plads til læsning af grus eller sten til ballast, og så begyndte »børsterne« at skovle stødt og uafbrudt, indtil alle vognene i løbet af en timestid var fyldte.

Denne time benyttede togføreren, lokomotivfyrbøderen og jeg til dels at passe fyret og dels at drikke vor flaskekaffe, som nu var bleven varm på lokomotivets kedel, og så til lidt passiar og en pibe tobak.

Der var en egen stemning over sådan en tidlig morgenstund ude i den fri natur. Luften var så klar og ren, solen skinnede på en skyfri himmel og fik dugdråberne på græsstråene til at funkke og stråle som diamanter, fuglene kvidrede og sang, og blomsterne duftede og tog sig ud. Om det så var et lille kildevæld, så manglede det heller ikke, men rislede og klukkede helt melodisk.

Den tredje dags morgen blev togføreren, som havde en køn lille tenor, og jeg enige om, inspireret af den vidunderlige sommermorgens fortryllende stemning, at ville synge en morgensang, og det blev da »Nu titte til hinanden de fagre blomster små«.

Vi sang oppe fra fyrpladsen, nærmest for vor egen fornøjelse, et par vers af denne lille stem-

ningsfulde sang, tostemmigt på den kendte og yndefulde melodi af Weyse, og vi syntes selv, at det lød ret kønt. Det var der nok også andre, der havde syntes, thi medens vi sang, havde vi lagt mærke til, at de 30 skovle een efter een var holdt op med at bevæge sig, og inden sangen var sluttet, var arbejdet helt standset, og der var næsten en andagtsfuld stilhed over grusgraven.

Næste dag tænkte vi ikke på at gentage sangen, men da vi havde fået piberne tændt, og arbejderne deraf havde forstået, at der ingen sang kom den dag, sendte de baneformanden (manden, som ledede arbejdet) hen til os for at spørge, om vi ikke nok ville synge »den fra igår«, for arbejderne ville gerne ha' den. Vi sang den så, mens alt arbejdet hvilte, og så snart den sidste tone var døet hen, gik skovlene igang igen.

Næste morgen kunne togføreren ikke synge. Ru i halsen, sagde han, og så blev piberne tændt. Baneformanden kom da atter hen og bad os om at synge igen, men fik den besked, at i dag blev der ingen sang, da togføreren havde dårlig hals. Lidt efter kom baneformanden igen: »Om vi dog ikke ville gøre det så godt, som vi kunne, da folkene meget gerne ville have sangen og iøvrigt *pure nægtede at arbejde*, før de havde fået deres morgensang«.

Så måtte vi da til det igen, og alt var tyst og stille, indtil sangen var endt.

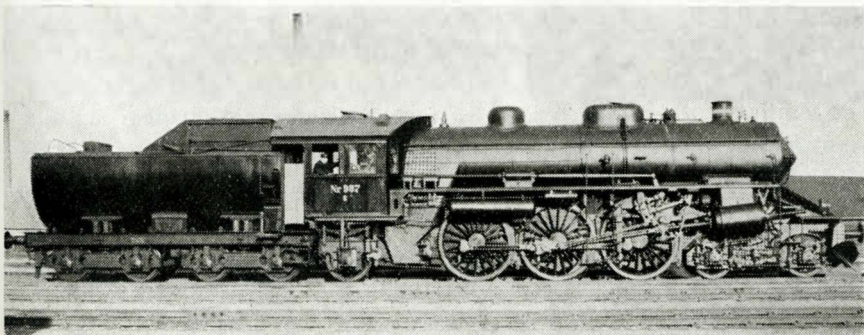
Der er endnu et at tilføje: at vi herefter måtte synge »Nu titte til hinanden —« hver eneste morgen (søndag undtagen) 3 uger i træk.

Jeg har tænkt på, hvad det mon kunne være, der fik disse mennesker til at reagere sådan ved at høre denne lille, enkle sang foredraget af et par ganske almindelige uskoledede stemmer uden akkompagnement eller andre dikkedarer?

Skulle der mon være et halvglemmt minde, der blev levende, et minde om det for evigt tabte barndoms paradys, eller mon det var den gnist af det evige, der ligger dybt på bunden af ethvert menneskes sind, som her var kommet til at gløde?

Måske begge dele tilsammen.

C. Thygesen,
pens. lokomotivfører.





Tirsdag d. 29. april kan Ferie- og Rekreationshjemmets økonoma, frk. J. Petersen, Fredensgade 13, Aarup, Fyn, fejre sin 65 årige fødselsdag.

Siden den 1. maj 1934 har vort feriehemms daglige ledelse været overdraget frk. Petersen.

Enhver af frk. Petersens handlinger understreger, hvad det betyder at ofre sig for sin gerning og finde arbejdsglæde alene ved sit arbejde. Det er ikke de store armbevægelser eller de mange og store ord, der har gjort hende så afholdt, som hun er, blandt gæsterne og personalet. Med sin stilfærdige, rolige, men myndige fremtræden har hun en særlig indvirken på alle, uanset om man er gæst på hjemmet, eller man er ansat i personalets rækker. Hendes kærlighed overfor alle og til alt indenfor feriehemmet og ude i naturen, hvor ikke mindst dyr, planter og blomster er hendes kælebørn, er så velgørende, når man i et kortere eller længere tidsrum har søgt til Røsnæs for at feriere. Stor er frk. Petersens opofrelse, og skønt hun sjældent færdes blandt gæsterne, er hun den altid tilstedeværende ved gennem sine handlinger og dispositioner at tilrettelægge det hele til de manges tilfredshed. Altid til tjeneste uanset på hvilket tidspunkt af døgnet og altid med et venligt smil; ingen går forgæves til hjemmets økonoma, der rummer adskillige gode menneskelige egenskaber og tager det mindst mulige hensyn til sig selv.

Vi ønsker frk. Petersen hjertelig til lykke med fødselsdagen, og tilføjer alle gode ønsker for hende i tiden fremover.

NOTITSER

NIGERIA

Lokomotivpersonalet gør passiv modstand

Det meddeles, at lokomotivpersonalet ved Nigerias jernbaner den 10. december begyndte at arbejde »i overensstemmelse med forskrifterne« (Work to rule — dvs. man mindsker arbejdskraften ved at følge alle givne forskrifter). Denne aktion blev beordret af det afrikanske lokomotivførerforbund, efter at forhandlingerne mellem jernbanestyrelsen og forbundet brød sammen. Forbundet havde krævet, at de nuværende lønninger for lokomotivpersonale af 1. grad skulle forhøjes med 50 pct. Jernbanestyrelsen mente imidlertid ikke, at forbundet havde tilstrækkeligt grundlag for sine krav.

Nigerias jernbanestyrelse har meddelt, at alt lokomotivpersonale, som deltager i denne »go-slow« aktion, risikerer at blive afskediget.

ITF.

Den engelske jernbanedronning besøger Danmark



Den af de engelske jernbanemænd kårede jernbanedronning, den 14-årige miss Eluned Jones, har fremsat ønske om at få lov til at besøge Danmark i begyndelsen af maj måned i år.

Jernbanedronningen er datter af en arbejder på lokomotivværkstedet i Crewe, og kåringen af hende fandt sted sidst i september 1951 af mr. J. G. Baty, generalsekretær for det engelske Lokomotivmands Forbund.

De nærmere enkeltheder ved jernbanedronningens besøg vil blive drøftet indenfor de 4 jernbaneorganisationer.

Større diesellokomotiver til Danske Statsbaner

Af maskiningeniør E. Riisbjerg Thomsen

(Fra »Vingehjulet«).

Som det er fremgået af meddelelser i dagspressen, har Statsbanerne gennem længere tid forhandlet om indkøb af diesel-elektriske lokomotiver af en ny type, hvor de vigtigste dele skal leveres fra USA i amerikansk standardudførelse, og hvor hele lokomotivets konstruktion er baseret på de meget omfattende erfaringer med diesellokomotiver, som er opnået i USA i de senere år.

Der er nu afsluttet endelig overenskomst om køb af fire sådanne diesellokomotiver, hver med en hestekraft på 1500 HK, og da leveringstiden er ca. 2 år, kan man altså, såfremt intet uforudset indtræffer, forvente at se disse lokomotiver på Statsbanernes strækninger engang i 1954.

Da nøjagtig samme lokomotivtype ikke tidligere er bygget, er det ikke muligt nu at bringe et fotografi af et sådant lokomotiv, men hosstående illustration viser det nye køretøj set i en tegners fantasi, idet billedet er

fremstillet på grundlag af de konstruktionstegninger, som allerede foreligger.

Som det vil ses af billedet, får lokomotivet det karakteristiske forparti, som er velkendt fra de amerikanske diesellokomotiver, og iøvrigt et lignende strømlinieformet udseende.

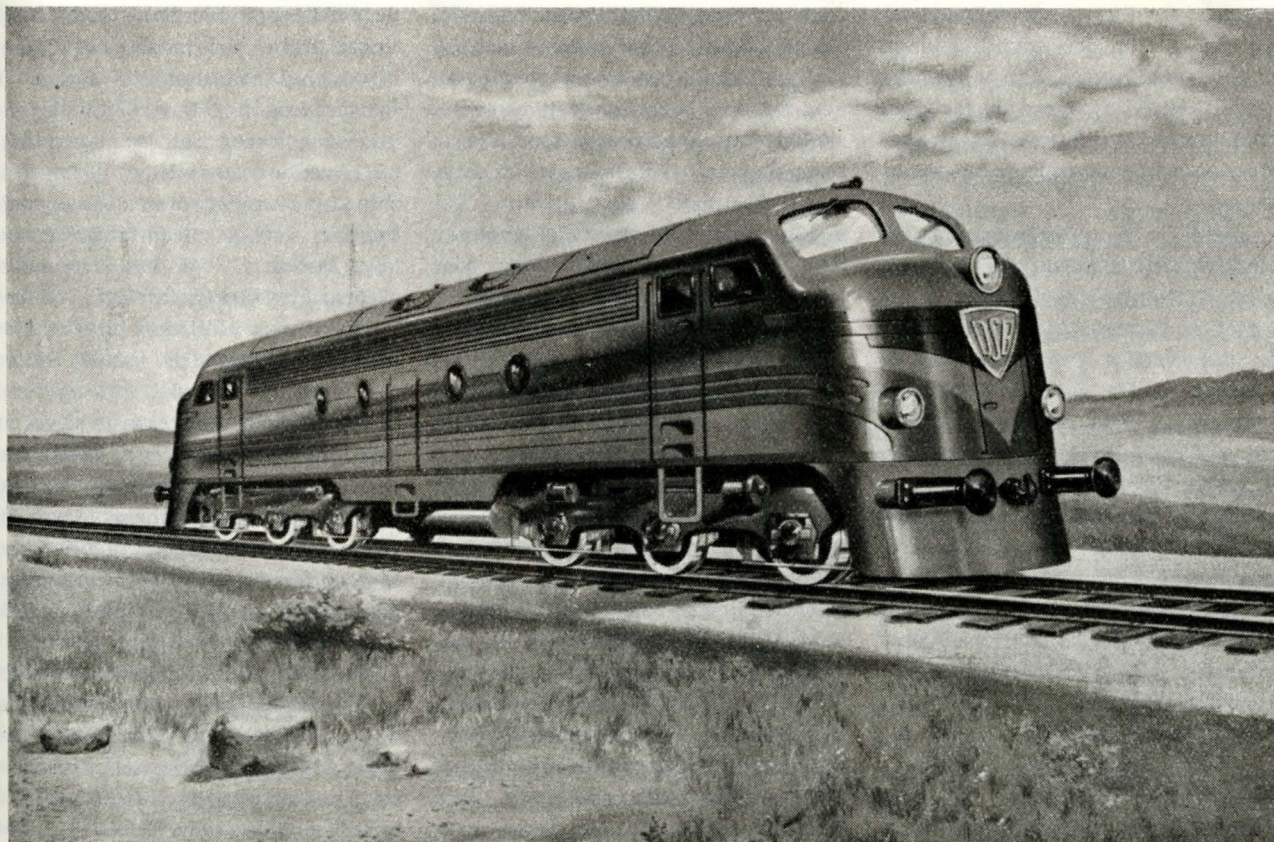
De forandringer, som har måttet indføres for at tilpasse lokomotivtypen, så at den kan anvendes under vore forhold, består for det første i, at der må anvendes puffere samt trækkrog og kobling, som anvendes overalt i Vesteuropa, i stedet for den i USA anvendte cetralkobling, hvilket igen medfører, at hele lokomotivets bærende konstruktion må være anderledes.

Endvidere er bl. a. tværsnitprofilen tilpasset og akseltrykket formindsket, idet der anvendes bogier med 3 aksler i stedet for de i USA til tilsvarende lokomotivtype anvendte 2-akslede bogier. Dette er nødvendigt,

da man ikke her kan tillade så stort akseltryk som i USA. Vægten af lokomotivet i tjenstfærdig stand bliver godt 100 tons.

Med hensyn til selve den anvendte dieselmotor og den elektriske transmission, ved hjælp af hvilken motorkraften overføres til hjulene, kommer Statsbanernes nye lokomotiver nøje til at svare til de allernyeste amerikanske diesellokomotiver, idet den komplette dieselmotor, den til motoren koblede hoveddynamo med tilbehør, banemotorerne, som trækker hjulene, og hele den elektriske styring m. v. leveres fra det amerikanske firma General Motors Electromotive Division, La Grange, Illinois, i firmaets standardudførelse, som den i øjeblikket udføres i massefabrikation. Dieselmotoren arbejder efter 2-takts princippet og er 16-cylindret og v-formet.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at den af General Motors i USA byggede lokomotivtype, hvor-



til samme dieselmotor og elektriske transmission anvendes, er den type af de i USA byggede toglokomotiver, der i de sidste år har været bygget i størst antal, og typen er således fuldstændig gennemprøvet.

I USA anvendes disse lokomotivenheder oftest tre eller fire sammenkoblede til fremførelse af de meget lange og tunge godstog eller de store, meget hurtige eksprestog, som der er brug for under de fra vore forhold meget afvigende betingelser. Ved anvendelsen her i Danmark, hvor der ikke er brug for de meget lange godstog, som stationerne heller ikke har plads til, vil der ikke blive tale om at køre med mange lokomotivenheder sammenkoblede.

Lokomotiverne til DSB vil dog blive indrettet således, at to kan sammenkobles, og betjening af begge kan ske fra forreste førerplads. Maksimalhastigheden bliver 120 km/tm, og anvendelsesområdet bliver således, at lokomotivet lige godt vil kunne anvendes til hurtige persontog med op til 500 t togvægt (14 personvogne) og til godstog med 1000 t togvægt (ca. 60 vogne i godstog med sædvanlig sammensætning af læssede og tomme vogne).

Denne alsidige anvendelighed er opnået i kraft af den udvikling inden for elektroindustrien, der har fundet sted i USA i de senere år, og man opnår herved muligheden for en mere økonomisk udnyttelse af lokomotiverne.

Arbejdet med udformningen af lokomotivkonstruktionen, så at den passer til europæiske forhold, er foretaget af General Motors licenshaver, det svenske firma Nydqvist & Holm Aktiebolag, Trollhättan, i samarbejde med det amerikanske firma Nydqvist & Holm Aktiebolag vil også komme til at foretage færdigmonteringen af alle fire lokomotiver, medens de mekaniske dele som bogier, vognkassedele m. m. for tre af lokomotivernes vedkommende vil blive udført af A/S Frichs, Aarhus. Lokomotiverne vil blive udstyret med automatisk virkende oliefyret dampkedel til togopvarmning, leveret fra det amerikanske firma Vapor Heating Corporation, Chicago, og trykluftbremsen vil blive af typen Hilde-

brand-Knorr Hiks som iøvrigt på Statsbanernes nyeste materiel.

Den nu afgivne ordre på en ny type af diesellokomotiver må ses som et led i den udvikling i retning af mere og mere udvidet motorisering af Statsbanernes drift, der er foregået navnlig siden begyndelsen af trediverne og kun har været afbrudt af en påtvungen stilstandsperiode under krigen. De sidste års ganske abnormt høje kulpriser har i særlig grad sat fart i denne udvikling, og den i Vingehjulets nr. 7 i 1951 beskrevne ordre på ialt 40 motorvogne litra MO (500 HK) fra A/S Frichs er i øjeblikket under levering, idet leveringen først vil blive afsluttet engang i 1953. Yderligere 20 motorvogne litra MO er netop givet i or-

dre, og leveringen af disse vil antagelig påbegyndes i de første måneder af 1954.

Den nævnte danskbyggede motorvognstype, der anvendes til standsende tog på sidebanerne og mindre, men hurtige tog på hovedbanerne, har vist sig godt egnet til sit formål, og når alle de nye motorvogne er sat i drift, vil Statsbanernes driftsform være ændret væsentligt.

Når den nye alsidige type diesellokomotiver sættes i drift, får man her i landet lejlighed til at arbejde med i den betydelige udvikling, der uden for Europa er sket med hensyn til moderne motormateriel, og det må forventes, at hele motordriftens udvikling vil kunne gavnligt påvirkes heraf.

Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

Sidste artikel sluttede tilfældigt på grund af en pladsbestemt afbrydelse. — De allersidste linier drejede sig om vanskelighederne ved 50 p/s motorenes kommutatorer, der i bedste fald var meget stort dimensionerede. En af følgerne heraf, ganske vist ikke den værste, er, at motorerne inden for den begrænsede plads vanskeligt kan konstrueres med meget stor ydeevne. — I Danmark er dette dog ikke nogen stor ulempe. Thi eventuelle danske elektrolokomotiver bør formodentlig konstrueres som bogielokomotiver med ialt 4 aksler og kun 16 t akseltryk, så de kan køre på alle betydende statsbanelinier. Sådanne lokomotivers adhæsiionsvægt kan udnyttes fuldt ud allerede af de 50 p/s lokomotiver, man bygger i dag.

En anden mulighed er at bygge ensretter-jævnstrømslokomotiver til 50 p/s-strækningerne. Et sådant system ville være særligt tiltalende for et elektrificeret banesystem på Sjælland, fordi lokomotiverne da let kan indrettes således, at de kan køre både på vekselstrøms elektrificerede fjernlinier og jævnstrøms elektrificerede lokallinier i hovedstadsområdet.

Ensretterne kan eventuelt være Westinghouse-ignitroner. Disse prø-

ves nu af Pennsylvania Railroad både til motorvogne og lokomotiver. Dette eksperiment tiltrækker sig stor interesse i USA, fordi man har planer om at elektrificere hovedlinierne over Alleghanybjergene med 60 p/s vekselstrøm (og meget høj spænding), hvis resultaterne svarer til forventningerne. I forvejen bruges der 25 p/s (og ret lav spænding) på hovedlinierne i New York—Washington-området. Men dette system kræver særlige strømforsyningsanlæg. Derfor vil det koste så meget at fortsætte elektrificeringen på den måde, at man hidtil har nøjedes med at indføre dieseldrift på de linier, der fører ind i landet.

Westinghouse-ensretterne bliver nu også prøvet i Frankrig. — For os har de ekstraordinært interesse ved, at vi måske kan få dem som Marshallhjælp til jernbaneelektrificering, der tjener udnyttelsen af vore egne energiresourcer. — Måske kunne vi endog få lokomotiverne på den konto.

Men selv om dette ikke er muligt, så må det dog være mere tillokken- det at importere dem komplette fra udlandet, hvis vi ikke kan lave dem selv, end at importere for 6 mill. kr. knapper og for andre 5 mill. kr. nåle,

strikkepinde og hårspænder eller for 19 mill. kr. parfumer o. l. (1951), for ikke at tale om de 11 mill. kr. for rå tjærekemikalier, der lige så godt kunne være udvundet af brunkul som sveningsbiprodukter.

Jyllands brunkulsforekomster er imidlertid ikke udtømmelige, selv om ingen på nuværende tidspunkt ved, hvor rige de er. Man må derfor ved enhver art projektering på langt sigt tage hensyn til, at brunkullene en gang kan slippe op.

Det vil dog vare mange år, før brunkullene er opbrugt, såfremt de udnyttes effektivt. — Iøvrigt kan man udstrække periodens varighed, hvis man delvis går over til at bruge tørv i stedet. Tørv kan jo også udnyttes effektivt i elektricitetsværker, blot disse bygges direkte med henblik på tørvefyring. I Irland er der således et stort tørvefyret kraftværk under bygning ved Portarlinton..

Netop i Jyllands brunkulsegne er der tilfældigvis meget store tørvemosearealer, hvor der i sommertiden beskæftiges flere mennesker, end Statsbanerne beskæftiger. I Vildmoserne er der stadig store og tilmed samlede mosearealer i behold, trods al rovudnyttelse og opdyrkning. Udnyttes de rationelt i energiproduktionens tjeneste, kan vi få meget mere ud af dem, end det hidtil er sket.

Det turde iøvrigt være meget problematisk, om den opreklamerede og lovpriste moseopdyrkning er hensigtsmæssig for samfundshusholdningen. Men vi er jo nu engang landbrugsminded her i landet, men derimod ikke energiminded. — Så længe vi skal importere store mængder, ja, større og større mængder energiråstoffer for dyre penge og fremmed valuta, kan vi ikke uden videre gå ud fra, at et eventuelt forøget hektarudbytte eller arbejdstimeudbytte for moseejeren kan motivere, at moserne udnyttes til landproduktion i stedet for energiproduktion. Hvis vi ville svie tørvene og udnytte dem rationelt, f. eks. i specielt konstruerede elektricitetsværker, kunne vi få særligt meget ud af dem, både i form af kraft og varme kemikalier. Desuden kunne størstedelen af transportarbejdet spares; det bliver let til over 100 mill. kr. om året.

Både brunkullene og tørvene går imidlertid til en skønne dag, hvis vi fortsætter med at producere 5—6—7 mill. t om året, og stadig forøger produktionen i stedet for at udnytte dem fornuftigt.

Kraftforsyningen belaster handelsbalancen hårdt og vil endda komme til at gøre det i endnu højere grad i fremtiden.

Allerede i 1951 indførtes der for 1227 mill. kr. brændstoffer og elektrisk energi fra udlandet, deraf for 742 mill. kr. kul, koks brunkul og briketter, endvidere for 288 mill. kr. brændselolier og dieselolier samt for 194 mill. kr. petroleum, benzin, flaskegas og lignende, og endelig for 3 mill. kr. elektrisk strøm. Til sammenligning udførtes der kun for 1183 mill. kr. mejeriprodukter, nemlig for 851 mill. kr. smør og 193 mill. kr. ost samt 139 mill. kr. mælk o. l.

I løbet af en menneskealder kan situationen blive yderst alvorlig. Vi må da se os om efter alle de andre lyspunkter, der eventuelt kan dukke op, ikke blot vore egne brunkul og tørv, vort halm og vor olie.

Til den tid må man antagelig regne med atomkerneenergien som en praktisk realitet, ikke blot som et middel i krigsødelæggelsernes tjeneste, men også til den industrielle opbygning og produktivetsforøgelsen. Dog må man absolut ikke forvente, at atomkerneenergien vil muliggøre billigere elektricitetsproduktion end brunkullene. Thi de fornødne anlæg, de kræver i supplement til de almindelige varmeanlæg, bliver komplicerede og dyre. — Men drejer problemet sig om at formindske selve energistofimportregningen, så er forholdet ganske anderledes. — Derfor er det ikke helt udelukket, at vi bliver nødt til at interessere os for atomkerneenergien om en menneskealder eller senere.

Nu er det sådan, at atomkerneenergien ikke vil kunne udnyttes i lokomotiver, i hvert fald ikke økonomisk. En udnyttelse af denne i jernbanernes tjeneste nødvendiggør i praksis omstilling til elektrisk drift.

Men hvis man da allerede har bygget elektricitetsværket, fordelingsnettet, baneledninger og de elektriske tog, så vil overgangen til

at bruge atomkerneenergi kunne foregå ret let og behøver ikke andre nyinvesteringer end dem, atomkernekræfter kræver.

Disse består af et atomkernereaktionsanlæg, hvori der produceres varme, der overføres på et turbine drivstof, der overfører energien til turbiner. Derfor kunne det være logisk at bygge atomkerneanlægget i tilslutning til et bestående varmekraftværk, hvor man vil spare på brændstofferne. Og det kan da eventuelt være brunkulsværket.

Hvis man skal indrette sig på at omstille jernbanerne til elektrisk drift engang i den overskuelige fremtid, så må det være et medvirkende motiv for at gøre det allerede nu. Thi ledningsnettene, der er den dyreste del af elektrificeringsprojektet, har meget lang levetid og kan derfor gøre nytte indtil uranthor-energien kan træde i stedet for brunkul-tørve-energien.

Jernbaneelektrificeringen har betydning for vor brændstoføkonomi under alle omstændigheder, især når alle brændstoffer skal importeres. I forbindelse med brunkuls-udnyttelsen kan den få endnu større betydning. Som en forberedelse til uran-udnyttelsen kan den få yderligere betydning. Og i samspil med både brunkuls-udnyttelsen og uran-udnyttelsen kan den få stor betydning.

Omstilling til elektrisk drift på en del af jernbanenettet kan få særlig stor betydning for brændstoføkonomien, hvis man vælger de vestdanske hovedlinier, fordi de har mange og store stigninger. En elektrificering f. eks. af linierne Nyborg—Aarhus + Vejle—Struer + Skanderborg—Herning, dvs. knap 400 km, eller 15 pct. af DSB's banenet, vil ikke koste uoverkommelige summer, navnlig ikke ved en 50 p/s elektrificering. En sådan elektrificering, der er baseret på en målbevidst udnyttelse af brunkullene, kan ikke desto mindre få meget stor betydning.

Sluttelig skal det fremhæves, at udnyttelse af brunkullene i forbindelse med en jernbaneelektrificering kun er en enkelt af en lang række måder, hvorpå brunkullene kan komme til at gøre god nytte i DSB's og det danske samfunds tjeneste.

N-maskinerne før og nu

Når disse linier skrives, er Statsbanernes lokomotivpark blev forøget med nogle, efter danske forhold meget kraftige lokomotiver.

Der vil uden tvivl blive skrevet både i dette og flere andre blade om de »nye« maskiner, og det er derfor ikke min agt at trætte læserne med flere nøgterne betragtninger om disse maskiner, men blot fremkomme med nogle historiske oplysninger.

Bogstavet N har tidligere været benyttet ved listrering af Statsbanernes lokomotiver, men efterhånden er det vist kun de færreste jernbanemænd, der erindrer de gamle N-maskiner. Det kunne derfor være interessant at foretage en parallellisering mellem de 2 typer N-maskiner.

De oprindelige var af typen O-B-O, hvoraf de første 6, nemlig nr. 97—102 var bygget i 1877. I 1886 kom der yderligere 6 »store« (de vejede 18 tons mod 16 tons for de ældste). De sidste havde numrene 180—185. I 1897—98 fik Statsbanerne yderligere 3, nemlig numrene 186—188, som overtages fra Kalvehavebanen, hvor de vistnok var for små.

Så vidt vides, gør 186 tjeneste endnu på »Rangerstationen i Valby«, hvortil den solgtes af Statsbanerne. Numrene 99 og 100 blev iøvrigt allerede solgt til et mergelselskab i 1920—21. Nr. 99 er udrangeret, men

muligt kan en læser oplyse, om nr. 100 stadig gør tjeneste eller i hvert eksisterer.

Alle disse maskiner havde, til trods for at det drejede sig om meget små køretøjer, oprindeligt gjort tjeneste som togloko bl. a. på Assensbanen, og selv om de på denne bane uden al tvivl har slæbt betydeligt mere, end de nu der kørende MF-motorvogne, må det ikke have været nemt at være lokomotivpersonale på disse små maskiner med følgende data:

Drivhjulsdiameter 1232 mm.
Cylinderdiameter 2×305 mm.
Slaglængde 508 mm.
Kedeltryk 10 kg/cm².
Kul 0,35 tcns.
Vandbeholdning 1,4 tons.

Tænk, at man har kørt strækninger på 30 km eller mere med så små maskiner og ofte med efter datidens forhold ret store tog. Det har været strenge tider. Efterhånden som Statsbanerne fik større loko, overgik de imidlertid til rangertjeneste, og de fleste tjenesteår er da også tilbragt i denne tjeneste. De var imidlertid ikke vellidt som rangermaskiner, på grund af de »høje« hjul, og muligt vil det give stof til eftertanke, særligt blandt personalet, der er kendt i Esbjerg, når jeg nævner, at disse maskiner afvekslende med en lige-

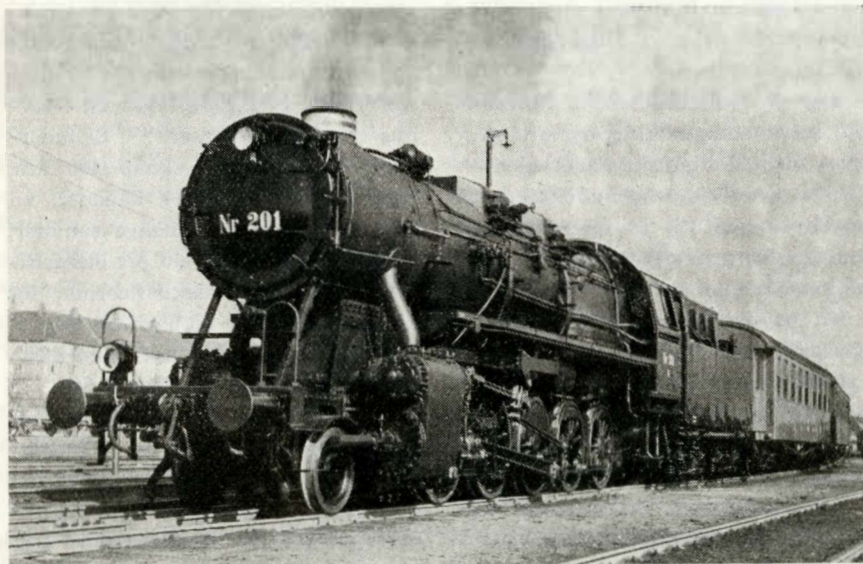
ledes afdanket togmaskine af typen Kj udførte al rangering i Esbjerg og fra og til Esbjerg havn lige op til århundredskiftet.

De gamle N-maskiner havde, som det naturligt hørte sig til den gang, et øgenavn. De kaldtes »Wienervognene« på grund af før omtalte høje hjul og en meget vuggende gang på dårligt spor.

Nu er alle disse gamle N- og for den sags skyld også Kj-maskiner for længst gået til Ryesbrigade i hvert fald i Statsbanernes tjeneste, og vi kan derfor kaste blikket fremad mod de nye N-maskiner, som vel har meget til fælles med de gamle af samme navn, men som dog på mange punkter adskiller sig væsentligt fra forgængerne. De nye maskiners data vil sikkert fremkomme andre steder, så det kan jeg vist hurtigt springe over, men næst at beklage, at skulle nøjes med noget brugt, når det drejer sig om damplokomotiver, skal det siges, at typen og konstruktionen ikke er »helt ved siden af«. Således har Tyske Rigsbaner i årene 1938—1945 bestilt 3300 af denne type, og såvel under som efter krigen har de gjort tjeneste over det meste af Europa. Det er altså i modsætning til de gamle E-maskiner ikke nogen sjælden eller speciel type, der er tale om. Efter forlydende vil de nye maskiner, som iøvrigt, selvom de er brugt, er betydeligt yngre end selv de nyeste typer af Statsbanernes lokomotiver, kunne komme til at køre på hovedbaner i modsætning til f. eks. i Tyskland, hvor typen er standardgodstogsmaskine til de lette baner, medens der findes helt andre giganter til hovedbanerne.

Muligt vil mangan lokomotivfører alligevel rynke på næsen, når han tænker på besættelsestidens kørsel med den tyske type 50 = N-maskinerne, men næppe alle 50erne var den gang i særlig god »foderstand«, så man kan ikke på forhånd drage nogen sammenligning.

Selvom N-maskinerne er det sidste skud på stammen, har man jo lov til at håbe, at der snart kommer et nyt skud i form af en virkelig kraftig hurtigtogsmaskine.



Litra N — nr. 201 — den første af denne type — på prøvetur.

G. A. Wienecke.

Slampotter og vandstandslygter

Det er med den største interesse, at lokomotivpersonalet følger med i forsøgene med de nye slampotter og (bollerne) »Nalcobriketterne«, der skulle modvirke kedelsten og uroligt kedelvand. Når nu personalet gør, hvad de kan for at hjælpe vore ingeniører med at få forsøgene til at falde heldigt ud, kunne der så ikke til gengæld tages hensyn til lokomotivfyrbøderen ved anbringelse af slampotterne. Som de sidder nu, kan vi ikke se kedelmanometret på mange af vore større maskiner, når vi står eller sidder ned i venstre side. Da vi mange gange tilbringer over 8 timer om dagen på maskinen, er det nu godt at sidde lidt på sædet, når der er stunder til det, og ikke være tvunget til at stå op under en afspærring for at kunne se kedelmanometret. Vi ved jo alle, at det er den største og vigtigste opgave at holde skarpt udkig fremefter under kørsel, men det er nu ikke så let længere, for nu kan vi ikke nøjes med at kaste blikket op på kedelmanometret, men må kaste kroppen ud til højre og så tilbage igen for at få et glimt af kedelmanometret.

Kedelmanometret er blevet mørkelagt på visse maskiner, efter at der er kommet nye vandstandslygter på. De har den egenskab, at de lyser på vandstandsglasset igennem en udfræsning, men tilsvarende er glemt til kedelmanometret. Så åbner man lygten, (for de er jo lavet så praktiske, at de kan åbnes i siden, for at vi kan skifte pære og tørre dem af indvendig), drejer lygten om, så den kan lyse ud af den åbning, vi har frembragt ved vor »opfindsomhed«, og får herved kedelmanometret belyst, men til gengæld har vi ikke længere vandstandsglasset belyst, men derimod lokomotivføren, som så ikke kan se vandstanden. Det er særlig på R-maskinerne, at disse forhold er til stede. Det er en fejl, som nemt kan rettes, men den kunne være undgået ved lidt omtanke før montagen. Angående slampotten skulle det da være ligegyldigt, om den sad et andet sted, når blot der var en rørforbindelse fra afspærringsshanen og ned til slampotterne. Et rør vil nu fylde mindre end de ikke helt små slampotter.

Lokomotivfyrbøder *B. J. Hansen*,
Svanedamsgade 1, Nyborg.

Ifølge indhentede oplysninger er der forsøg igang med at undvære slampotterne, efterhånden som kedlerne bliver rene (fri for sten). Hvis dette giver et godt resultat, falder spørgsmålet bort af sig selv. I modsat tilfælde vil distrikterne blive underrettet om at ændre ved anbringelsen.

Det vil blive undersøgt, om der skulle være tilfælde, hvor den venstre vandstandslygte ikke er indrettet til at belyse kedelmanometret. I så fald vil lygten blive bragt i orden.

Red.

Trafikkontrolør A. C. Gørner, der er indtrådt som Jernbaneforeningens repræsentant, blev budt velkommen til samarbejdet.

På dagsordenen var optaget 15 punkter, 10 fra administrationens repræsentanter, 4 fra organisationerne og eventuelt.

Af den økonomiske oversigt fremgik i uddrag, at indtægterne sidste år var steget betydeligt, væsentligt som følge af takstforhøjelserne. Der kunne noteres en forbedring på 18,7 mill. kr. i driftsåret, i forhold til året forud. Udgifterne er stærkt stigende, bl. a. er udgifterne til forrentning og afskrivning i årets første 8 måneder steget med ikke mindre end 4,9 mill. kr. Den voldsomme stigning i prisniveauet må selvfølgelig blive særlig mærkbar på DSB's anlægsværdi, der fra 1. april 1946 til 1. april 1951 er steget med ca. 219 mill. kr. til ca. 640 mill. kr.

I en redegørelse for anskaffelse af trækraft oplystes bl. a.: Der er bestilt 40 nye MO-vogne med større godsrum og oliefyret kedel til togopvarmning, af disse er 12 leveret, og yderligere 8 leveres inden køreplansskiftet. De resterende 20 vil næppe blive færdigleveret før engang i 1953. Endelig afgørelse om fordelingen mellem distrikterne er endnu ikke truffet, men 2. Distrikt håber på at få 25, navnlig i betragtning af den store udsættelse af damploko, der har fundet sted i 2. Distrikt, i øjeblikket ikke mindre end 58 lokomotiver, deraf 48 ureparerede og 10 hensat i repareret stand.

Der er købt 12 fem-koblede godslokomotiver i Belgien. Efter endt eftersyn ved Centralværkstederne i København er det hensigten, at disse maskiner skal stationeres, når de alle er afleveret, i Aarhus og navnlig anvendes til kørsel af gennemgående godstog mellem Aarhus—
Padborg
Nyborg.

Det er hensigten at anskaffe 6 diesel-lokomotiver. Der er anskaffet 5 nye traktorer på 150 hk., 2. Distrikt får stationeret de 3 i hhv. Ar., Sd., og Rj., hvor de erstatter damp-rangermssk.

Personvognsparken bliver forøget med 10 Ac, 34 CC og 6 CD vogne, hvoraf 3 AC, 19 CC og 4 CD tilgår 2. Distrikt.

Der er bestilt 90 kølevogne til levering i løbet af sommeren 1953. Endelig skal nævnes, at man er gået videre med sandforsyningsanlæg, idet et sådant anlæg blev taget i brug i Fredericia maskindepot 23. januar 1952, og man agter at fortsætte med depoterne i Ng., Pa., Es. og Ab.

Til Aarhus fragtgodsekspedition er der anskaffet 3 »knallerter«, hvorved fragtbrevudbringningen kan lattes.

Til dette punkt blev af togfører Olsen fremsat kritik over konstruktionen af de nye MK og MO, hvor der ved vognens indretning tilsyneladende ikke har været tænkt på betjeningspersonalet. Der er ikke brugbare tjenesterum, og det er meget vanskeligt at benytte godsrumsdøren ved ind- og udstigning (hvad der er nødvendigt, når vognene anvendes i lokaltrafik). Toiletet i MO er upraktisk anbragt m. v. Det synes me-

get vanskeligt at komme frem til en brugbar standardtype, bl. a. også af personvogne. Der eksperimenteres fra den ene nybygning til den næste vogn af samme litera. De nye Ea og Dc er også upraktiske indrettede.

Distriktschefen var noget desorienteret i anledning af den fremsatte kritik over, at personalet ikke skulle have haft adgang til at se tegningerne, før nybygning fandt sted, men kritikken må henvises til hovedudvalget eller Generaldirektoratet.

Distriktschefen redegjorde for hovedudvalgets behandling af spørgsmålet: oprettelse af lokal-udvalg og meddelte, at der var taget standpunkt til, hvilke kategorier af tjenestemænd, der skulle være styrelsens repræsentanter i de kommende lokal-udvalg. Under samme punkt gav distriktschefen en udførlig definition af administrationens opfattelse af begrebet »samarbejde« på anledning af artiklen i Jernbane-Tidende af 1. december 1951 »Sparebestræbelser ved DSB«. Efter en meget udførlig redegørelse for enkelthederne i artiklen, slutter distriktschefen:

Distriktet ser gerne kritik over foretagne dispositioner, der efter personalets erfaringer i marken viser sig uhensigtsmæssige, men kritikken bør altid fremsættes snarest, så at de eventuelt fejlagtige dispositioner virker kortest muligt.

Hensigten med samarbejdsudvalgene er jo bl. a. også tilrettelægning af arbejdet, og det ville være prisværdigt, om vi i samarbejdsudvalget var blevet gjort opmærksom på nogle af de forhold i 2. Distrikt, som indsenderen nu fremdrager, efter at nogle af dem har været praktiseret i både år og dag.

Såfremt indsenderen ikke har villet ulejlige samarbejdsudvalget, burde han snarest muligt have gjort trafiksektionen eller distriktet opmærksom på de efter *hans mening* uheldige forhold, idet det vel ikke er ukendt blandt personalet, at dørene altid står åbne såvel i 4. Trafiksektion som i 2. Distrikt for enhver tjenestemand, der ved sine forslag virkelig ønsker at afhjælpe fejl eller mangler, som kan give anledning til berettiget kritik fra publikum eller være en hindring for tjenestens gode udførelse.

Overtrafikinspektøren redegør for trafikens udvikling i indeværende køreplansperiode, hvor det nye motormateriale Mk-Fk var sat ind i trafikken for at frigøre damp-loko til godstrafikken. Dels havde godstrafikken været enorm og dels havde såvel motor- som maskinløb ligget noget stramt, i forbindelse med visse tekniske vanskeligheder for vandforsyningen og den automatiske regulering af varmekedlen i Mk, givet nogen uregelmæssighed i toggangen. Håbede dog, man nu var over disse vanskeligheder. Der blev fremdraget eksempler på, at aggregaterne ikke var særligt godt egnede i løb, hvor der flere gange må rebrousseres. Pladserne kunne i sådanne tilfælde ikke udnyttes efter hensigten, ligesom aggregaternes anvendelse i mellemstationstog var mindre heldig. Distriktet var klar over disse forhold, men for indeværende var der i meget høj grad taget hensyn til kulbesparende trækraft. Man forventer til næste vinterkøreplan at indsætte de forhåndenværende aggregater f. eks. Ng.—Ab.

Overtrafikinspektøren fortsatte med nogle oplysninger om den fra 18. maj d. å. kommende køreplan, hvorefter der bl. a. etableres en ny forbindelse over Grenaa—Hundested som led i konkurrencen fra de pri-

vate rutebiler. Endvidere vil i langvejstrafikken igen findes togene 25/60.

Fra maj d. å. vil man videreføre lastbilkørselen til Thybanen, Herning—Skanderborg og Herning—Vejle H., hertil strækningen Svendborg—Faaborg, hvor et godstogspar bliver inddraget. De internationale tog i sommerkøreplanen er der nærmere redegjort for i »Vingehjulet« nr. 7. De er rent køreplansmæssigt et vanskeligt problem, og det kan desværre ikke undgås, at planen for visse lokaltog i Sønderjylland og på Fyn lider noget i tilrettelægning på grund af de mange dublinger af de internationale tog plus et helt nyt totpar.

Der er i sommerkøreplanen ikke foretaget stramninger for godstogene, man har i flere tilfælde måtte give godstogene mere køretid, dette gælder særligt Es.—Str.

For at søge udnyttet beredskabet også udenfor den egentlige ferietid foretages nu et fremstød for hvervning af persontrafik. Der redegøres nærmere for det i den anledning udarbejdede instruktionsmateriale, som er udsendt med anmodning til samtlige ansatte, om hver indenfor sit felt at yde en indsats.

Overmaskiningeniøren redegjorde for problemet røg og støj fra damplokomotiver, der holder på stationer. En maskines fyr kan ikke pludselig dæmpes eller gøres stærkere. Vi modtager adskillige klager over dette forhold og søger at bekæmpe det. Blandt de ting, der indvirker, kan være dårligt brændsel. Når en maskine er kørt ud til afgang, må den være køreklar med forventet afgangstid; kommer der forsinkelser, giver det vanskeligheder med fyret. Det er af meget stor betydning, at forestående forsinkelser, og det derefter antagelige tidspunkt for afgang, meddeles lokomotivpersonalet snarest gørligt.

Af debatten fremgik, at der her må samarbejdes for at opnå en begrænsning af plagen.

Til forespørgselen om de dårlige tørv, der f. t. anvendes, blev svaret, at ca. 1/3 af det samlede brændselsforbrug skulle dækkes af indenlandsk brændsel. Desværre gik ca. 300 tons formbrændsel — indkøbt i Auning — tabt for DSB på grund af vognmangel. Det viste sig senere ugørligt at skaffe andet indenlandsk brændsel end de nu så stærkt kritiserede ca. 200 tons tørv indkøbt i cementfabrikernes mosebrug.

Transportagenturet og dets personale, der sorterer direkte under regnskabs- og tarifafd., sættes hovedsagelig ind på erhvervelse af godstrafik. Det må påregnes, at de stadig løser de stillede opgaver.

Den påklagede vandmangel i Fredericia lokp. opholdsbygning er nu afhjulpen.

Lokf. Schmidt gav en redegørelse for de utålelige tilstande, der findes i Svendborg med hensyn til opholds- og hvileværelser for lok-personalet. Distriktet er klar over miséren og håber snart at kunne skaffe bedre forhold.

Under eventuelt fremdroges spørgsmålet om betaling for udført malerarbejde, som formentes betalt med alt for høj pris. Efter en diskussion om spørgsmålet vil dette blive nærmere undersøgt, både hvad angår kvalitet og pris.

N. J. Olsen.

Sommerferie i udlandet?

Ved De, at Statsbanernes rejsebureauer også sælger selskabsrejser?

Nej, det er vist de færreste, der har tænkt over dette. Men det gør vi ikke desto mindre, og vi har endda et stort udvalg af selskabsrejser til de skønneste egne i Europa. Rejserne er virkelige kvalitetsrejser til rimelige priser.

Vi har f. eks. rejser til:

Sicilien og Rom, 17 dage	1650	(1250)
17 dages autopullmanrejse Italien rundt Rom, Neapel, Capri, Firenze, Venedig, 14 dage	1535	(1275)
1350	(1031)	
Norditalien gennem 4 lande, 12 dage ..	635	(395)
Italienske Riviera, 12 dage	635	(358)
Paris og Versailles, 8 dage	530	(330)
Italien, Frankrig, Rivieraen, Paris, 14 dage	955	(645)
8 dages bilrejse til Hamburg og Harzen	382	—
8 dages bilrejse med Europabus til Rhi- nen og Heidelberg	452	—
10 dages rejse til Tyrol	440	(322)
Østrig og Dolomitterne, 12 dage	720	(540)

Priserne inkluderer hotelophold og 3 daglige måltider.

Beløbene i parentes angiver den cirka pris, der er gældende for fripasberettiget personale.

Har De eller Deres bekendte lyst til at se programmet, så ring til nærmeste bystation, eller sæt Dem i forbindelse med et af Statsbanernes Rejsebureauer.

Statsbanernes Rejsebureau, København.

»Otte dage på højskole«

Hold sommerferie på Roskilde højskole.

Tredie år i træk henvender Roskilde højskole og elevforeningerne fra Roskilde og Esbjerg sig til alle interesserede med tilbud om en sommerferie ud over det almindelige. I den tredie uge af juli — fra den 13. til den 19. — står højskolen åben for gamle venner og for alle andre, der kunne ønske at opleve otte dage på højskole sammen med familien. Kursuset er lagt således til rette, at der bliver rigelig tid til at slappe af. Der er foredrag formiddag og aften, og for at både mand og kone kan overvære foredragene, er der hver formiddag en legepladslærerinde, der tager sig af børnene.

Foredragsholderne bliver næstformand i DSF Einar Nielsen, fabriksinspektør fru Vibeke Krüger, forstander Otto Krabbe, sekretær i snedkerforbundet Viggo Svane, sekretær (tidl. højskolelærer) Ebbe Munk, kunstmaleren G. Sand Christiansen, højskolelærerne Viggo Molin og Ditlev Jensen. Arbejdernes Kunstforening har hele ugen en udstilling af malerier. Desuden er der udflugt til Køge, hvor Junckers Savværk beses, Vallø m. m. —

Prisen for opholdet — alt iberegnet — er 75 kr. pr. voksen person, børn efter aftale med skolen. Skriv snarest muligt til Roskilde højskole, Roskilde, efter nærmere oplysninger. Ved indmeldelse til kursus bedes 10 kr. indsat på skolens girokonto 35450.

Turistsektionen meddeler

Det er nu tid at melde sig til følgende to ture:

Schweiz.

Afrejse 8. juni. 11. dage med besøg i Basel, Zürich, gennem Gotthardtunnelen til det skønne Sydschweiz med Lugano, Montreux, Gstaad, Interlaken med Jungfrau, hvor De kommer op i 3600 meters højde. Måske den skønneste bjergtur, der findes. Pris ca. 400 kr.

Frankrig.

Afrejse 15. juni. 14 dage med besøg i Holland, Belgien, Paris, Nice, Monaco, med flere busture ved Rivieraen. En rigtig sol- og sommer-tur. Hjem over Paris. Pris ca. 450 kr. Billigere, hvis De først tiltræder i Paris. Ved hurtig henvendelse tilsendes udførligt program.

Olympiaden.

Der er endnu nogle pladser tilbage på holdet til Olympiaden. På turen vil De overvære bl. a. svømme-konkurrencerne. Nærmere program tilsendes.

Læsekrederen.

Vi har fået en fortegnelse over samtlige blade, der cirkulerer. Den tilsendes på forlangende.

For programmer og fortegnelse betales 50 øre i fri-mærker.

Niels Sloth.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed på min 40 års jubilæumsdag den 1. maj 1952 frabedes venligst.

Viggo Larsen, elektrofører, Av.

Aarhus afdelinger

Jubilæumsforeningen afholder afskedsfest for de i arets løb afgåede lokomotivførere på »Karavellen«, onsdag den 30. april kl. 12,00 med følgende menu:

Den store sildeanretning. Små varme retter: Saltmad. Ostepind. Øl, snaps, kaffe.

Prisen pr. deltager er 12 kr., hvortil jubilæumsforeningen giver et mindre tilskud.

Listen er fremlagt og slutter den 25. april.

Velkommen!

Bestyrelsen.



Dødsfald blandt pensionister.

Lokomotivfører A. Lenler, Nørrebrogade 22, 1., Esbjerg.

MEDLEMSLISTEN

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

Pens. lokomotivfører H. Nielsen, Rosenvangsgallé 27, Aarhus.

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 og børnebørn
(Hvad ikke ønskes overstreges)

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

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehomeet,
Hellerupvej 44, Hellerup.

..... den / 19

.....
Underskrift

Statsbanepersonalets Sygekasse

Sygekassens bestyrelse har vedtaget nedsættelse af medlemsbidraget fra 1. marts 1952 for timelønnede interessenter og fra 1. april 1952 for månedslønnede og pensionerede.

Den foretagne ændring — nedsættelsen af bidragsprocenten fra 1,6 til 1,5 for timelønnede og fra 1,7 til 1,6 for månedslønnede og for pensionerede medlemmers vedkommende med 50 øre månedlig — er beregnet at ville udgøre en samlet nedsættelse af medlemsbidraget på ca. 200.000 kr. årligt.

Frihed den 1. maj

På foranledning af en henvendelse fra centralorganisationen har statsministeriet den 5. ds. meddelt samtlige ministerier og styrelser, at tjenestemænd og arbejdere i statens tjeneste, der fremsender begæring om fritagelse for arbejdet den 1. maj, skal have adgang dertil i den udstrækning, tjenesten tillader.

I de høje hastigheder —



— Fy — Fy, Olsen —, sådan en gammel, erfaren fyrbøder som du skulle ikke behøve at spilde så mange kul på gulvet!