



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 9 - 53. ÅRGANG

5. MAJ 1953



### Indhold:

Kongressen .....	105
Notitser .....	106
Bemanning af trækkende køretøjer .....	107
Fremtidens jernbaner .....	109
Fritids-præstation .....	112
Fra medlemskredsen .....	113
Om at få mere ud af sommerferien .....	113
Samarbejdsudvalgene .....	114
Kongressen .....	114, 115
Sekretariatsmøde i NJU .....	115
Personalialia .....	115
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	115
Feriehjemsansøgning .....	116



### 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.

## Kongressen

Kongresperioden nærmer sig sin afslutning. Med afholdelse af kongres fra 19.—21. maj afsluttes perioden, og kongresrepræsentanter fra alle kanter af landet samles for at tage stilling til det forbigangne og det fremtidige arbejde — retningslinjerne, hvorefter hovedbestyrelsen skal arbejde, afstikkes.

Perioden kendetegnes ved løn- og ferieforhandlingerne.

De opnåede resultater ved lønforhandlingerne fraviger på afgørende måde fra de hidtidige siden lønningslovens af 1946 ikrafttræden. Den indgåede overenskomst gælder for 2 år, 3 procents beregningen er uddybet stærkt, lønkvelleringen er tildels fjernet, samgiftes og ugiftes lønmæssige stilling forbedret.

Ferieloven lykkedes det efter mange og trange forhandlinger at få frelst i havn og med et for statens tjenestemænd gunstigt resultat, idet finansminister Thorkil Kristensen nødsagedes til at give efter for organisationernes krav, der i lønningsrådet fik de socialdemokratiske repræsentanters tilslutning, hvorved der skabtes flertal for 4 ugers ferie til tjenestemændene efter en bestemt levealder — af organisationerne krævet ved 50 år, men hvor det endegyldige resultat som bekendt blev 53 år.

I tilslutning hertil er det værd at notere sig den ændring, der er sket ved fridagstildelingen for lokomotivpersonalet, hvorefter der generelt gives 60—61 fridage med gennemsnitlig 5 arbejdsdage mellem 2 fridage. Samtidig er de skæve helligdage leveret. Denne ændring var rationel, thi efterhånden var det blevet helt uholdbart at administrere fridagstildelingen og specielt erstatningen for mistede fridage, som hvilede på overenskomsten af 1944 og som Generaldirektoratet til sidst slet ikke ville godkende. Nu synes der at være en stabil linie i hele spørgsmålet, og foreningen har ikke mere alle de fridagssager, som under 44-overenskomsten ustandselig pressede på.

Omkring normeringslovsforhandlingerne er der tre forhold, som må noteres med tilfredshed, nemlig lokomotivinstruktørernes adgang til 6. lønningsklasse, bemanning af rangertraktorer med lokomotivpersonale og elektroførernes oprykning til 11. lønningsklasse. Derimod har det ikke til trods for hårdnakkede bestræbelser, været muligt at ændre lokomotivførernes og lokomotivfyrbødernes lønmæssige placering, som af administrationen med de finansministerielle cirkulærer i ryggen er henvist til en lønningslovsrevision.

Statsbanerne er i gang med at rationalisere rangerdriften og har indkøbt nogle traktorer, der er væsentlig kraftigere end de hidtidige i drift værende. De anbringes på steder, hvor de kan erstatte dampbrangermaskiner, og dette betyder nedgang i lokomotivførerstillingerne. Man forstod meget vel, at der ikke lå nogen egentlig begrundelse eller nogen betingelse for at bemande disse traktorer med lokomotivførere, og opgaven for foreningen var derfor at sikre sig, at bemanningen skete ved lokomotivpersonale. Dette lykkedes fuldtud ved, at Generaldirektoratet — modsat sin opfattelse ved begyndelsen af forhandlingerne — gik ind på at bemande traktorerne med lokomotivfyrbødere.

## NOTITSER

### 3000 ulykker årlig ved jernbaneoverskæringer.

*Europæisk komite vil finde nye metoder til sikring af trafikken.*

I den uhyggelige statistik over færdselsulykker på de europæiske landeveje falder årlig 3000 ulykker på rubrikken: jernbaneoverskæringer og vejkryds. Det er et højt tal, og de skulle kunne bringes ned bl. a. gennem ensartede sikkerhedsforanstaltninger overalt på det europæiske vejnet. I øjeblikket er det således, at ikke blot faresignalerne ved jernbaneoverskæringerne varierer fra land til land — der er tillige international uenighed om de forskellige systemers effektivitet.

En trafikkomité indenfor FN's økonomiske Europakommission (ECE) har i nogen tid arbejdet henimod internationale retningslinier for den europæiske færdselssikkerhed, og i spørgsmålet om sikringen af jernbaneoverskæringerne er man nået til enighed om visse fælles foranstaltninger, som senere skal forelægges de forskellige lande.

Man ønsker således alle overskæringer markeret med 2 røde blinklys, der vil være ensbetydende med fuldt stop for landevejstrafikken.

Fra amerikansk side foreligger der forslag om kombineret af de automatiske blinklys med bomme, der kun dækker den halve vejbane. Dette system er almindeligt anvendt i De forenede Stater og har bl. a. den fordel, at en bil, der skulle være så uheldig at blive »fanget» mellem bommene, vil være i stand til at klemme sig uden om bomspærringen og komme væk fra sporene i tide. Amerikanske tal viser en betydelig nedgang i antallet af ulykker ved jernbaneoverskæringer, efter at dette sikkerhedssystem er blevet almindeligt.

Nu skal systemet prøves i Europa, og hvis det svarer til forventningerne, vil det blive indført mange steder.

Arbejdskomitéen, der netop har holdt møde i Genève, tæller blandt sine medlemmer bl. a. Danmark, Norge og Sverige. Desuden er repræsentanter for de internationale jernbane- og bilorganisationer med i drøftelserne.

(FN Nytt).

Elektroførerne er efter langstrakte forhandlinger givet adgang til oprykning i 11. lønningsklasse, således at de fremtidig begynder i 13. og oprykkes efter 10 års anciennitet i denne lønningsklasse dog ikke tidligere end det tidspunkt, hvor de kunne være blevet lokomotivførere, hvis de var blevet i lokomotivfyrbøderstillingen. Som helhed må resultatet hilses med tilfredshed.

Mindre tilfredsstillende er lokomotivfyrbødernes stadige anvendelse som afløsere på rangermaskinerne uden at have den praktiske lokomotivførerprøve og efter at have bestået et års rangerprøven. Denne midlertidige og for lokomotivførerstillingen uheldige ordning har snart prædikatet permanent, men er endnu nogen tid uomgængelig nødvendig. Det har været tilstræbt at få ordningen afviklet ved en nedsættelse af tidsrummet for opnåelse af den praktiske lokomotivførerprøve, men dette kunne ikke gennemføres, fordi forudsætningerne herfor ikke var ens i begge distrikter.

Dette er nogle af hovedpunkterne i perioden; mange flere og vigtige spørgsmål har været behandlet, og kongresrepræsentanterne skal nu anlægge linien for fremtidens arbejde, og på kongressens bord vil der ligge mange vidtrækkende forslag.

Forrige kongres i 1951 behandlede foreningens økonomiske struktur, der var hårdt presset af de voldsomme prisstigninger, og hovedbestyrelsen havde derfor måttet stille forslag om kontingentforhøjelse samt i tilslutning dertil forslag om sådanne ændringer i foreningens love, at der tilvebragtes en stabilisering i og rationalisering af den økonomiske struktur.

Kongressen forstod udmærket vanskelighederne og vedtog kontingentforhøjelsen. Derimod kunne den ikke umiddelbart godtage og vedtage de foreslåede ændringer til lovene. Man ønskede dem til en nøjere prøvelse, og der nedsattes et lovudvalg, som skulle behandle disse spørgsmål og forelægge dem for dette års kongres. Lovudvalget har siden sidste kongres foretaget en omfattende og dybtgående undersøgelse af ændringerne og har drøftet problemer, der knytter sig dertil. En rapport over dette arbejde og forslagene er allerede tilstillet medlemmerne.

De mest fremtrædende punkter og dem, som vækker størst interesse, er vel nok kongresperiodens længde, kongresrepræsentanternes antal, fordelingen af mandaterne mellem lokomotivførere og -fyrbødere samt hovedbestyrelsens sammensætning.

Forslaget med så omfattende ændringer af lovene og de fra afdelingerne indkomne forslag vil betyde et kæmpearbejde for kongressen, og meningerne vil komme til at brydes; men den saglige linie, som sædvanligvis præger vore kongresser, vil tilsikre forslagene den behandling, som borger for et godt resultat.

Enhver skal frit kunne komme frem med, hvad han har på hjerte, men enighed gør stærk, og når det gælder, vil solidaritetsfølelsen hos lokomotivmændene skabe det rigtige grundlag til løsning af problemerne på denne kongres og på en sådan måde, at der frembringes et vel funderet økonomisk rygstød og dermed en bevarelse og højnelse af foreningens standard i betydning udtil såvel nationalt som internationalt.

I håbet og ønsket om et frugtbringende arbejde på kongressen til gavn for vor stand bydes kongresrepræsentanterne velkommen til arbejdet.

# Bemanding af trækkende køretøjer

Vi fortsætter her uddrag af rapporten fra den studierejse, en svensk delegation sammensat af organisations- og administrationsrepræsentanter, har foretaget i det sydlige udland. Efter denne følger en sidste og afsluttende behandlende tjenestetidsbestemmelser.

## Tyskland.

### *El-lokomotiver.*

Samtlige persontog med maksimalhastighed 90 km pr. time og som standser på alle stationer, må fremføres med eenmandsbetjente lokomotiver.

Ved gennemkørende tog med maksimalhastighed 90 km pr. time — dog ikke D- og E-tog — skal togføreren tage plads på lokomotivet på de strækninger, hvor toget ikke gør ophold.

### *El-motorvogne.*

Disse skal bemandes på samme måde som foran nævnt, dog kan forreste førerhus i motor- eller manøvrevogn eenmandsbetjenes ved passerende tog, her skal dog findes en forbindelse til førerhuset ved maksimalhastighed 120 km pr. time. Ved højere hastighed end 120 km pr. time, og når motorvognen fremfører D- eller E-tog, skal der være 2 mandsbetjening (fører + assistent).

### *Rangerlokomotiver.*

Rangerlokomotiver eenmandsbetjenes undtagen på München Bahnhof.

### *Enligt kørende el-lokomotiver.*

Under forudsætning af, at sikkerhedsgrebet fungerer må enligt kørende el-lokomotiv fremføres som eenmandsbetjente tog, når:

- 1) maksimalhastigheden er 90 km pr. time,
- 2) lokomotivet stopper på visse angivne kontrolpladser (beliggende med ca. 30 km indbyrdes afstand),
- 3) udkørselssignalet stilles til »kør«, efter at lokomotivet er stoppet.

### *Forudsætning for eenmandsbetjening.*

Forudsætningen for eenmandsbetjening er et funktionsdygtigt sikkerhedsgreb. Den relative betjening af el-lokomotiver er ca. 25 pct.

### *Lokomotorer.*

Køretøjet benævnes Koef (Kleinlok- oel- flüsigkeits getrieb) med en effekt på ca. 150 hk bemandes af ta-personale. De anvendes udelukkende i rangertjeneste og er stadigt eenmandsbetjente.

### *Motorlokomotiver.*

Ved DB findes for tiden 2 typer V 36 samt V 80 med 360 henholdsvis 800 hk. Diesel-hydraulisk. Intet sikkerhedsgreb. Togtjeneste. Tomandsbetjening (lokomotivfører + assistent). Rangertjeneste: 1. Let rangering, god sigtbarhed: eenmandsbetjening. 2. Rangering, dårlig sigtbarhed: tomandsbetjening. Nogen klassificering af rangeringstyperne.

### *Skinnebusser*

bemandes af specialuddannet lokomotivpersonale.

### *Dieselmotorvogne. Eenmandsbetjening.*

## Østrig.

### *El-lokomotiver.*

Hurtig- og persontog samt fjerngodstog kan eenmandsbetjenes efter forskrifterne, men er ikke gennemført til 100 pct. Visse el-lokomotivtyper fremføres tomandsbetjente. På Alpbergbanen med op til 40 ‰ stigning — tomandsbetjening. Lokalgodstog er tomandsbetjente ved svære sigtbarhedsforhold. Eenmandsbetjening er uafhængig af strækningens længde samt af køretiden.

### *El-motorvogne.*

Altid eenmandsbetjente. Har konduktøren ikke andet arbejde i vognen, skal han opholde sig i førerhuset.

### *Rangerlokomotiver.*

Almindeligvis eenmandsbetjente. Ved svære sigtbarhedsforhold tomandsbetjente.

### *Enligt kørende el-lokomotiver.*

Eenmandsbetjening, når sikkerhedsanordning findes, og største hastighed 60 km pr. time. Ophold på visse pladser med maksimalafstand pr. 40 km. Mellem kl. 0 og 4 tomandsbetjening, hvis køretiden er større end 90 minutter og føreren har mere end 4 timers tjeneste, før tiltrædelsen af el-lokomotivturen.

### *Forudsætning for eenmandsbetjening.*

Sikkerhedsgreb (fodpedal + 3 trykknapper) i funktion. Forvarsel efter 75 m. Efter yderligere 75 m afbrydes manøvrestrømmen og bremsning indtræder. Relativ eenmandsbetjening ca. 62 pct.

### *Lokomotorer.*

Ved en maksimal effekt på 200 hk bemandes de i rangertjenesten af ta-personale i togtjenesten af ma-personale. Eenmandsbetjening.

### *Motorlokomotiver.*

Motorlokomotiver beregnet for tog- og ranger-tjeneste er under bygning. I samtlige tjenester regnes de med eenmandsbetjening.

### *Skinnebusser.*

Bemandes af lokomotivførere med specialuddannelse.

### *Dieselmotorvogne.*

Eenmandsbetjening uanset køretøjernes antal. Konduktøren skal være i førerhuset, når andre opgaver i vognen ikke kræver hans nærværelse.

## Italien.

### *El-lokomotiver.*

Tomandsbetjening er gennemført på samtlige linier undtagen Milano—Varese. Også i rangertjenesten er der tomandsbetjening (der foregår dog kun ubetydelig rangering med el-lokomotiver).

### *El-motorvogne.*

Vognsættene består af 3 sammenkoblede vogne og eet sæt bemandedes af en fører + assistent, to af en fører + assistent og 3 af en fører + assistent i forreste vogn samt en fører i bageste vogn. Den relative eenmandsbetjening i Italien er ca. 2 pct.

### *Lokomotorer*

bemandedes af personale fra ta. Eenmandsbetjente.

Ved FS findes et antal amerikanske krigslokomotiver på ca. 400 hk. Bemandedes af lokomotivfører samt assistent. Dieselmotorvogne bemandedes som el-motorvogne.

### **Schweiz.**

#### *El-lokomotiver og el-motorvogne.*

Hvert tog, som er udrustet med sikkerheds pedal, kan fremføres med eenmandsbetjente lokomotiver. Dog må lokomotivet tomandsbetjenes:

- a) når toget (også enligt kørende lokomotiver) fremføres mere end 40 km uden planmæssigt stop,
- b) mellem kl. 00 til 6,00. Når toget ankommer til slutstationen efter kl. 1,00 eller afgår fra befyndelsesstationen før kl. 4,00 (undtagelse: efter en pause på mindst 30 minutter mellem kl. 4,00 og 6,00 må toget eenmandsbetjenes).

Det Schweiziske Jernbaneforbunds bestræbelser går ud på at fjerne denne undtagelsesbestemmelse. Jernbaneforvaltningen ønsker dog at øge den under pkt. a) anførte strækning til 50 km.

- c) fra kl. 23,00 i direktegående godstog i slutningen af et skift, som omfatter mere end 8 timer og toget ankommer efter 0,00.

Rangertjenesten er eenmandsbetjent.

Enligt kørende el-lokomotiver eenmandsbetjenes under forudsætning af, at sikkerhedsgrebet er i funktion.

Forudsætning for eenmandsbetjening er sikkerhedsgreb, automatisk togkontrol, registrerende hastighedsmålere samt stående kørestilling. Er sikkerhedsgrebet ude af funktion, skal en assistent medfølge lokomotivet, og han kan være ta-mand eller ba-mand. Den relative eenmandsbetjening er ca. 80 pct.

#### *Lokomotorer.*

Disse er eenmandsbetjente med ta- eller ba-personale, såvel i tog som rangertjeneste. Disse køretøjer, som har benzinmotorer på ca. 80 hk, fremfører sjældent tog. Højst på kortere strækninger f. eks. mellem to stationer. Elektrotraktorer findes i 3 størrelser: 120, 250 og 350 hk. Bemandedes af ta-personale. Eenmandsbetjening. 3 stk. af den større type er udrustet med trykluffbremse. De regnes som lokomotiver og bemandedes af lokomotivpersonale.

Der findes to dieselmotorvogne og samme bestemmelser gælder for dem som for lokomotiver.

### **Frankrig.**

Eenmandsbetjening af lokomotiver er ikke tilladt. — Sikkerhedsgreb savnes. Bemandedes af førere som ene er ansvarlig for togets fremførsel. Som andenmand kan en ma-mand eller en ta-mand gøre

tjeneste. Det er hans opgave at kontrollere, at føreren er ved sans eller såfremt føreren skulle blive ude af stand til at fremføre toget, da at standse dette og udløse hovedstrømsafbryderen. Hvis assistenten er en ma-mand, deler han ansvaret med føreren.

El-motorvogne i forstadstog er eenmandsbetjente, idet disse køretøjer er forsynet med sikkerhedsgreb.

I rangertjenesten er der almindeligvis eenmandsbetjening. (Også damprangerlokomotiver eenmandsbetjenes. Kun i tilfælde af, at fyringen kræver megen tid og arbejde medgives en fyrbøder). Der findes kun et fåtal af el-rangerlokomotiver. Oftest udrangerede strækningslokomotiver. Lokale forhold bestemmer, om der skal være eenmands- eller tomandsbetjening. Hvis rangeringen sker udenfor faste signaler, er der tomandsbetjening.

Enligt kørende el-lokomotiver eenmandsbetjenes ikke.

Eenmandsbetjening forekommer kun på motorvogne udrustede med sikkerhedsgreb. Ren ma-bemanning ca. 50 pct.

#### *Lokomotorer.*

Disse har ikke sikkerhedsgreb og forekommer i følgende typer: benzinmotorer, 50—80 hk, dieselmotorer, 150—300 hk. Bemandedes med ta-personale i rangertjenesten. Eenmandsbetjening. De større typer fremføres også i togtjenesten af ta-mænd ved største hastighed 50 km pr. time. Tomandsbetjening.

#### *Motorlokomotiver.*

Strækningslokomotiver: 2 dobbeltlokomotiver, 2 × 2000 hk. Tomandsbetjening ved lokomotivpersonale. Rangerlokomotiver: 600 hk. Eenmandsbetjening i rangertjenesten. Bemandedes i stræknings-tjeneste med en fører samt assistent, som kan være ta-mand.

#### *Skinnebusser.*

Eenmandsbetjente med ma-personale, og togføreren skal opholde sig i nærheden af førerhuset.

Dieselmotorvogne bemandedes som øvrige motorvogne, hvis sikkerhedsgreb findes.

### **Holland.**

Eenmandsbetjening gennemført på alle lokomotiver og motorvogne uafhængig af togart.

Togføreren eller konduktøren skal opholde sig i nærheden af førerhuset.

I rangertjenesten er der eenmandsbetjening.

Forudsætning for eenmandsbetjening er sikkerhedsgreb. Er dette ude af funktion, skal der være en assistent, som ikke behøver at tilhøre maskinafdelingen. Relativ eenmandsbetjening 100 pct.

En type lokomotorer på ca. 70 hk findes og den er eenmandsbetjent ved ta-personale. Motorlokomotiver mindste effekt 250 hk af 5 typer: udelukkende til rangering 250, 355 og 400 hk samt på stræknings- og rangertjeneste 600 og 700 hk. Samtlige er eenmandsbetjente.

Dieselmotorvogne bemandedes som lokomotiver.

# Fremtidens jernbaner

Samtale med C. E. Andersen.

Hvilken drivkraft tror De på for fremtidens tog: Damplokomotivet, diesellokomotivet eller det elektriske lokomotiv?

Det bestemmes vist mere af politiske end tekniske forhold. — Hvis Danmark således kunne importere billig elektrisk strøm fra Norge i stort omfang og derved spare de dyre kul og olien, som mest skal betales med hård valuta, så ville det være nærliggende at omstille alle DSB's hovedlinier til elektrisk drift. Men efter at forhandlingerne med nordmændene er gået på det nærmeste i stå, må vi vel opgive det håb. — På den anden side synes der nu at være muligheder for, at Danmark kan komme til at indføre elektrisk energi i stor stil fra Sverige, fordi man er i færd med at bygge en kraftledning fra det kolossale elektricitetsværk ved Harsprånget-vandfaldet i Nord-sverige til Gøteborg og videre til Helsingborg, en strømledning for ikke mindre end 380 000 volt og i stand til at overføre mellem  $\frac{1}{2}$  og 1 million hestes kraft med mindre end 10 pct. tab undervejs, skønt afstanden er omkring 1500 km. — Dersom vi kunne få leveret en væsentlig del af denne kraft regelmæssigt, varigt og billigt, så burde vi rimeligvis søge at afvikle en stor del af jernbanetrafikken, i det mindste på alle Københavns by- og omegnsbaner, ved elektrisk trækraft — kort sagt, lade vandene i de nordsvenske elve trække de tog, vi til daglig kører med — ganske som i Skaane.

I Jylland kunne man med store fordele indføre elektrisk togdrift under udnyttelse af brunkullene i et lokalt elektricitetsværk nær lejerne i stedet for som nu at indføre masser af stenkul bl. a. til fremdrivning af de damplokomotiver, der trækker godstogene med de store mængder af våde brunkul vidt omkring i landet.

Men selv om dette måske ikke er gennemførligt, så er det ingenlunde nogen selvfølge, at vi vedblivende kommer til at køre med dampkraft eller dieselkraft. — Dampmaskinerne, dampturbinerne og stempelmoto-

terne er nu ved at få en række konkurrenter, hvoraf nogle er ved at vinde indpas på skinnerne.

Blandt disse må først og fremmest nævnes gasturbinerne i mangfoldige og højst forskellige udformninger. — Egentlig burde vi kalde dem luftturbiner eller varmluftturbiner eller ildturbiner, men det er et sidespor at komme ind på. Det interessante er, at der allerede kører omkring et dusin gasturbinelokomotiver på forskellige jernbaner i Europa og Amerika, og at der er ca. dobbelt så mange under bygning.

Desuden arbejder man i flere lande på at udvikle forskellige komplekse kraftmaskiner, såsom højkomprimerede dieselmotorer med partiel ekspansion af forbrændingsprodukterne, som derefter driver turbiner. I Sverige konstruerer man et lokomotiv med en sådan kraftmaskine.

Endelig må nævnes Pescara-maskinen, en yderst sindrig og interessant kraftmaskine, der er udviklet i Frankrig i løbet af de senere år. — Den er velegnet til jernbanebrug; og man har allerede færdigbygget det første pescara-lokomotiv, som for tiden prøves grundigt under driftsmæssige forhold i Frankrig. — Også i U. S. A. er man i færd med at konstruere et Pescara-lokomotiv, der imidlertid bliver højst afvigende fra det franske. — Det vil føre for vidt at omtale deres arbejdsmåde her, selv skitsemæssigt. Der henvises til Dansk Lokomotiv Tidende 1952, hefte 19, 20 og 23, side 237—240, 249—251 og 285—287 = teknisk side 65—68, 69—71 og 77—79.

De nævnte maskiner bør blot betragtes som eksempler på den udvikling, der nu foregår. Fremtiden vil nu utvivlsomt bringe mange flere slags kraftmaskiner og lokomotivarter end dem, vi nu er blevet vant til at betragte som de selvfølgeligste og de eneste.

Tænk blot på, at vi en skønne dag skal til at køre ved atomkraft — eller rettere sagt, atomkernekraft; for det, vi hidtil har brugt i dampmaskiner og motorer var jo netop

atomkraft — eller skal vi sige atomenergi, for at udtrykke os helt korrekt; men lad os ikke komme ind på sprogbrugs-diskussioner.

Tror De da, at vi en skønne dag kommer til at køre med atomkraftlokomotiver, altså atomkernekraftlokomotiver?

Nej, absolut ikke. — Hvis vi skal til at køre ved atomkraft på jernbanerne, så må vi utvivlsomt gøre det ved at frigøre og omforme atomenergien i store kraftcentraler, altså elektricitetsværker, der puster elektrisk strøm ud i distriktsforsyningsnettene og ledninger over jernbanerne, så togene kan trækkes af elektromotorer i forbindelse med hjulene i motorvogne og lokomotiver.

Men De tror altså på, at man kan komme til at bruge atomkraften til jernbanerne?

Ja, selvfølgelig. — Men som sagt ikke sådan, at atomkraftmaskinerne slæbes med rundt på skinnerne. På jernbanerne vil man ikke se noget egentlig nyt. Togene vil blive trukket af elektriske lokomotiver, altså de kedeligste og mindst karakteristiske af alle slags lokomotiver.

Tror De på, at nogen nulevende vil komme til at opleve at køre med atomkraftdrevne elektriske tog?

Ja, det har jeg da selv gjort allerede for 16 år siden, altså før krigen. Og jeg er ingenlunde den første. Millioner af mennesker har gjort det før mig. — Måske De selv?

Ja, men det kan man da ikke endnu?

Jo, det kan man rigtignok. Man kan ganske vist ikke gøre det endnu i Danmark.

Men rejs til Italien. Sæt Dem i et af de flotte elektriske lyntog. De vil da snart blive fremført ved atomkraft, idet toget indirekte accellereres og drives af atomkerneekspløisionsbrudstykker, der udslynges med fantastiske hastigheder. De mærker ikke noget til den primære kraft og er måske ikke tilbøjelig til at filosofere over, hvor den kommer fra. Men toget drives øjensynligt fra en næsten udtømmelig kraftkilde. — De aller-nyeste italienske elektrolyntog er antagelig verdens hurtigste tog. Alle-rede førkrigstypen præsterede hastigheder på op over 200 km i timen.

I en periode gennemkørtes den 210 km lange jernbanestrækning mellem Rom og Neapel på 1½ times køreplanstid, altså med en rejsehastighed af 140 km i timen, men det blev dog snart opgivet.

Får de italienske jernbaner da ikke deres elektriske strøm fra vandkraftværker?

Både ja og nej. — En stedse større del af kraftproduktionen hentes dybt i jorden fra uddøde eller vist snarere ufødte vulkaner. I Toscana, hvor der strømmer hede dampe frem af jorden under vældigt tryk, har de italienske Statsbaner bygget et kæmpe-mæssigt dampelektricitetsværk, der udnytter jordvarmen, eller skal vi sige vulkanvarmen.

Man kører altså ved vulkankraft! Det er jo helt eventyrligt!

Men De fortalte noget om, at man også kører ved atomkraft. Det må vel være helt overflødigt? Gør man da også det?

Ja, det gør man faktisk, for så vidt som det er atomkraften, der skaber og »driver« vulkanerne og dampkilderne. — Varmen i dybet fremkalder nemlig ved voldsomme atomkerneeksplosioner. En lille del af bjergarternes atomer, særlig tilhørende grundstofferne kalium, uran og thor, har nemlig ustabile atomkerner, hvorfor snart et snart et andet af dem eksploderer, forøvrigt

ganske uden hensyn til ydre påvirkninger. Det er kun en forsvindende lille del af dem, der sprænges i løbet af et sekund eller et år eller en million år, men til gengæld er eksplosionerne så voldsomme, at visse stumper slynges bort med hastigheder, der overstiger 20 000 km pr. sekund. — Derved opstår der en varmeudvikling, endda temmelig direkte, for varme er jo netop partikeluro. De hurtigste partiklers bevægelsesenergi svarer til en temperatur af 25—40 milliarder grader. De bremses dog hurtigt op, idet de deler energien med de atomer, de farer igennem eller forbi. Men derved spredes partikeluroen, og stenmassen bliver som helhed ophedet. — Skønt atomkerneeksplosionerne indtræffer yderst sjældent, kan de efterhånden medføre en temperaturstigning. I det lange løb kan den give anledning til smeltning af hele bjergmassen. I første instans sker der blot det, at grundvandet fordamper ved vældigt tryk og bliver tilbøjeligt til at sive frem mod jordoverfladen og fuse ud. Borer man huller i jorden, kan man eventuelt fremme denne dampudstrømning og få damp frem ved sådant tryk og temperatur, at den kan udnyttes til at drive turbiner med, indirekte eller direkte — og derved som sagt til at drive togene med.

Udnyttelsen af dampkilderne i

Toscana til kraftfremstilling begyndte allerede i 1903 eller 1904, altså for et halvt århundrede siden, ganske vist kun i ringe omfang og i primitive dampmaskiner, delvis stempelmaskiner. Den gang anede man ikke, at det var atomkraften, man havde taget i sin tjeneste — og de fleste ved det end ikke i dag. — Men det gik alligevel. — I dampmaskinernes barndom vidste man heller ikke, hvad varme er. Selv da Stephenson's »Rockett« førte jernbanerne til gennembrud, vidste ingen hvad varme var for noget, — måske lige med undtagelse af den franske lokomotivbygger Marc Séguin og den unge ingeniør Carnot, der ved den tid begyndte at filosofere over, hvad det gentlig var, der skete.

Men det gik jo strålende den gang for damplokomotivet. Og nu går det endnu bedre for det elektriske elektrolokomotiv og de elektriske lyntog, også når de går ved atomenergi.

Tror De, at vi nogensinde vil gøre det samme i Danmark.

Nej, her er naturbetingelserne anderledes. Man skal ned til urimelig store dybder, før temperaturen er tilstrækkelig høj. Så det må vi opgive.

Her i landet vil man utvivlsomt foretrække at udnytte atomkerneenergien på en ganske anden måde. Man vil ganske vist væsentlig udnytte de samme grundstoffer, uran og thor, men i koncentreret form og i atomkernereaktorer, »miler«, hvor man kan fremkalde endnu voldsommere atomkerneeksplosioner og tilmed kontrollere hyppigheden og dermed varmeudviklingen. Disse reaktorer eller miler kan så køles f. eks. ved vand og ophede vandet, så det kan drive dampturbiner. I praksis vil man ganske vist ikke bruge vandet fra milerne direkte, fordi det er radioaktivt og farligt; man vil lade det afgive sin varme til kedler med rent vand. Det gør man forøvrigt også i de omtalte italienske anlæg, omend her blot fordi det er urent. — Det væsentlige er imidlertid, at man i begge tilfælde fremkalder varmen ved atomkernespaltninger og indirekte udnytte denne varme i elektricitetsværker, som producerer strøm, der trækker togene.



Udnyttet studekraft og spildt vulkankraft ved Larderello i Italien.

Når man kan regulere varmeproduktionen i atomkernemilerne, kan man så ikke lave lokomotiver, der drives på en mere direkte måde?

Atomkraftanlæggene bør have stor effekt, fordi de omfatter kedler og turbiner, som regel også dynamoer, transformatorer osv., ligesom almindelige elektricitetsværker, og desuden atomkernemilerne, der leverer primærdamp til kedlerne. Milerne skal helst selv være meget store; og de skal endda pansres for den farlige stråling, der udgår fra deres indre. Iøvrigt må man sørge for omfattende sikkerhedsforanstaltninger og gennemført kontrol overalt, ikke mindst ventilationsanlæg. Endelig kræver de betjening af specialkyn-digt og for en stor del videnskabeligt uddannet personale.

Alt det kan man ikke have i et tog, endsiges samtlige tog.

Forøvrigt er en atomkernemile umådelig dyr, bl. a. fordi den skal indeholde energistof, »brændstof«, altså reaktionsstof i mange gange større mængder end dem, der går til i løbet af nogle års brug. Da man ikke kan få en mile til at reagere, uden at den har en vis kritisk størrelse, skal selv en »lille«, d. v. s. lidt varmeproducerende mile indeholde store mængder energistof. Følgelig bliver den urimelig kostbar.

Men hvordan kan man så tale alvorligt om at bygge hangarskibe og undervandsbåde, ja, flyvemaskiner, der drives ved atomkraft? Det må da tyde på, at milerne og varmemaskinerne kan gøres så lette og små og billige, at de også kan indbygges i lokomotiver?

Ja, det er rigtigt nok, at de amerikanske militærmyndigheder har sluttet kontrakter med to flyvemaskinegasturbinefabrikker sorterende under General Electric og Pratt & Whitney, om at udvikle sådanne atomkraftmaskiner, og desuden med to flyvemaskinefabrikker, Convair og Boeing, om at konstruere flyvemaskiner, der egner sig for de pågældende atomkraftmaskiner.

Men de pågældende flyvemaskiner bliver tungere end noget dansk lokomotiv. Ja, allerede de nu seriebyggede flyvemaskiner fra de pågældende fabrikker vejer lige så meget

som de tungeste europæiske standardlokomotiver.

Iøvrigt er der den særlige grund til at bruge atomkraft til fremdrivning af flyvemaskiner, at man derved kan aflaste dem for de undertiden kolossale brændstofflaster, de må flyve omkring med og navnlig starte med. De skal jo flyve meget langt og meget hurtigt, navnlig krigsflyvemaskinerne. — Allerede nu har fjernbombeflyvemaskinerne fra de to fabriker installeret maskiner, der udvikler 35 000 til 150 000 hk, altså næsten lige så meget som alle Ørstedsværkets diesel- og dampmaskiner kan udvikle tilsammen. Brændstofforbruget er følgelig kolossalt, selv i løbet af ganske kort tid.

Hvis maskinerne flyver ved atomkraft, kan de ikke blot flyve ved fuld kraft hele tiden og derfor meget hurtigt, men kan også flyve praktisk taget ubegrænset længe og langt.

Endelig spiller fremstillingsomkostningerne ingen synderlig rolle, når der er tale om krigsmaskiner, navnlig når de tilmed er effektive ødelæggelsesmidler.

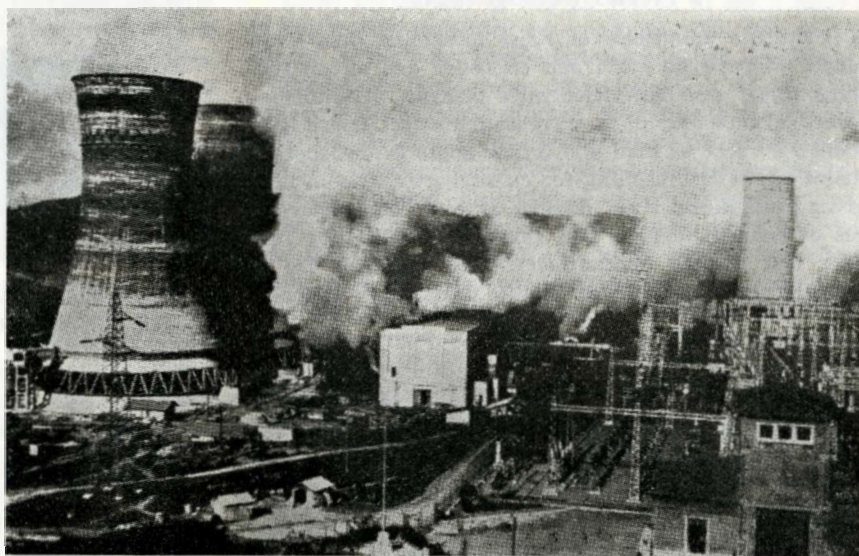
Når talen derimod drejer sig om lokomotiver, så melder der sig helt andre hensyn. De skal være så billigt som muligt i anskaffelse og drift. De skal være så enkle, at enhver lokomotivfører kan betjene dem, endda helst uden at have brug for en medhjælper. Lokomotivpersonalet skal endda kunne rette op-

mærksomheden næsten helt og holdent mod jernbanen, signalerne m. m. De må ikke være optaget af at kontrollere og regulere maskineriet, endsiges spekulere på de mekaniske, fysiske og kemiske processer, der foregår. Iøvrigt kan man heller ikke forlange, at lokomotivfolkene alle skal være »atomsagkyndige«.

Men bygger man en enkelt atomkraftcentral, der kan levere kraft til alle banesystemets mange tog, store og små, og bruger man elektriske tog, så får man tværtimod de allerenklestes driftsforhold, der kan tænkes. — Enkeltheden og driftsregelmæssigheden betyder langt mere end brændstofudgifterne, skønt disse kan være tyngende nok.

Hvor meget den maskinelle og driftsmæssige enkelthed betyder, illustreres måske allerbedst af det eksempel, at et typisk moderne damplokomotiv kun kan udnytte 8—10 pct. af brændstoffets energi selv ved olie-fyring, og det endda kun under de allergunstigste driftsforhold. Under de praktisk forekommende driftsforhold udnytter den samlede damplokomotivbestand ikke mere end 2—4 pct. af brændstoffernes energi. Der skal følgelig bruges urimelig store mængder af kul eller olie; og udgifterne hertil bliver meget store. — Følgelig er der meget vægtige grunde til at søge at forbedre virkningsgraden.

Nu er det virkelig muligt at kon-



Køletårne og transformatoranlæg ved en moderne kraftstation ved Larderello bygget af Italiens Statsbaner for udnyttelse af dampkilderne og dermed indirekte selve atomkerneenergien.

struere lokomotiver med væsentlig højere virkningsgrad og med mindre brændstofforbrug. Ja, det vil ligefrem være let i teknisk henseende. Der kan ikke herske tvivl om, at man i dag kan konstruere damplokomotiver, hvis driftsmæssige middelvirkningsgrad kommer op på 10—12 pct., og hvis maksimumsvirkningsgrad kommer op på 20 pct. Ja, det tør vel formodes, at man kan udvikle typer, der kan komme op på omkring 25 pct. som maksimum og omkring 20 pct. som driftsgennemsnit. Jævnfør de moderne dampelektricitetsværker, der gerne opviser 25—35 pct. på turbineakserne og endog over 40 pct. i de tilfælde, hvor man ser stort på anlægsudgifterne, fordi brændstofudgifterne er forholdsvist store. — Lokomotiver med de nævnte virkningsgrader vil imidlertid blive umådelig dyre i anskaffelse og desuden dyre og vanskelige at vedligeholde, desuden kortlivede og lidet driftssikre, samt vil kræve yderst specialkyndig betjening og meget betjeningsmandskab, der endda ikke kan få tid til at rette opmærksomheden mod kørslen, eller i det mindste kan distraheres, til skade for sikkerheden. — Derfor foretrækker man lokomotivformer, der er så enkle og driftssikre og lidet tilsyns-

krævende som muligt. Netop deri ligger den vigtigste af årsagerne til, at det moderne damplokomotiv ligner dem, man brugte for et århundrede eller længere siden. Ja, de ligner dem i forbløffende grad. Det har aldrig skortet på opfindsomhed hos ingeniørerne, der tværtimod stadig har frembragt nye typer, som var bedre, men ikke så simple, og som derfor ikke har kunnet klare sig i den økonomiske og driftsmæssige konkurrence.

Det vil da være indlysende, at eventuelle atomkraftdrevne lokomotiver slet ikke kan få chancer for at hævde sig.

Men tror De da, at man kunne konstruere atomkraftdrevne lokomotiver, hvis de omtalte konkurrencemæssige hensyn ikke spillede nogen rolle, og hvis man ikke havde opfundet elektrolokomotivet, kort sagt, hvis Ørsted ikke havde opfundet elektromagnetismen?

Uden kendskab til elektriciteten ville man aldrig have opdaget atomkernerne og de kræfter eller rettere sagt energier, der knytter sig til dem. Men vil man endelig have atomkraftlokomotiver, så kan man naturligvis nok det. Man er allerede nået så vidt, at der er god grund til at tro, at man kunne begynde at tegne dem omgå-

ende og få dem færdige i løbet af et par år, samtidig med de første atomkraftdrevne undervandsbåde. — Opgaven er i og for sig tillokkende nok; og vi har jo altid lov til at være idealister på papiret.

Et sådant lokomotiv behøver altså ikke at have nogen fyrbøder?

Nej, og heller ikke noget brændstof, i ordets vante betydning.

Det kunne altså køre meget langt uden standsning?

Ja, i hvert fald så mange gange rundt om jorden, eller rettere sagt, rundt om Sjælland, at hjulene bliver tyndslidte og opslidte.

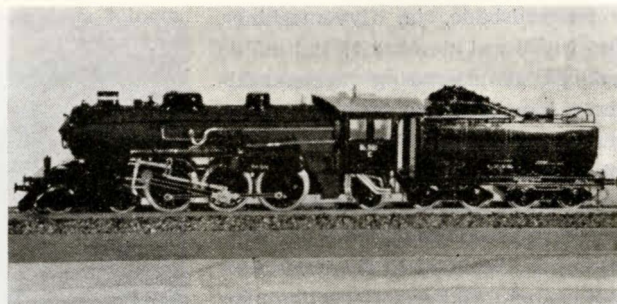
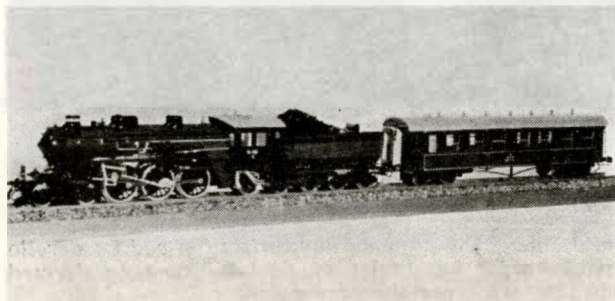
Og det kunne køre fantastisk hurtigt?

Nej, det kunne ikke køre hurtigere end andre tog. — For togenes største hastigheder bestemmes eller begrænses ikke af kraftmaskinernes art, men af det rullende materiels konstruktive udformning som køretøjer samt af selve baneanlæggenes bygning og vedligeholdelsestilstand. — Det allervigtigste er banernes og det kørende materiels principielle karakter. Vil man køre virkelig hurtigt, er der ingen anledning til at interessere sig for drivkraftens art. Man skal derimod indføre ganske nye former for jernbaner.

(Fortsættes).

## Fritids-præstation

Fritidens udnyttelse er højst forskellig, men hvad enten interesserne går i den ene eller den anden retning, ligger der bag viljen eller trangen til fritidsbeskæftigelse et middel til tilfredsstillelse, til større harmoni i en selv og med andre. For nogle er det spørgsmålet om at få udløsning for en skabertrang, som ikke gives muligheder i det daglige arbejde. Nedenstående ses et resultat, der på den smukkeste måde dog forener den daglige beskæftigelse med fritidens. De to billeder viser en model af Danske Statsbaners ekspres-



togslokomotiv litra E og en personvogn litra CP udført med nøjagtighed indtil mindste detalje i målestokforholdet 1 : 45 og sporvidde som spor 0. Det er lokomotivfører E. E. Sørensen, Københavns Godsbanegaard, der af sin kostbare fritid har anvendt omkring 1000 arbejdstimer til med enestående tålmodighed og færdighed at bygge dette lokomotiv og personvogn. Med håndværkerens snilde og sit førstehåndskendskab som lokomotivmand til den jernbanetekniske side har han skabt et stykke arbejde, som aftvinger den største beundring. Modellen er ikke kun til beskuelse, idet Sørensen vil lade lokomotivets kræfter komme til udfoldelse på en modeljernbane.



### Organisationsformen.

Mon ikke, Jespersen, du ved din artikel i DLT nr. 8/53 bør slå alle tanker om oprettelse af endhedsafdelinger væk. En artikel, du har kørt hårdt frem, og hvori du beskylder lokomotivfyrbøderne for at være fraktionsmænd, ukyndige tillidsmænd og ikke undser dig for at beskyldte os for at have rettet henvendelse til lovudvalget for på denne måde at få lovene ændret i vor favør. Du har i dine artikler udvist en unøjagtighed overfor medlemmerne, hvad angår urigtige oplysninger med angivelse af forkerte tal, idet der ikke i tyverne var ca. 700 lokf. og 1100 lokfb. Bruger vi 1920 som nævnt af dig til udgangspunkt, viser det, at der dette år var 815 lokf. og 945 lokfb. (jfr. »Beretning om sagers behandling, nr. 4, side 400) og i årene fremover til 1930 er gennemsnittet 914 lokf. og 954 lokfb.

Du skriver endvidere følgende: »Hovedledelsen skal i henhold til lovkomplekset bestå af formanden og 10 medlemmer, 5 lokomotivførere, hvoraf den ene kan være en elektrofører samt 5 lokomotivfyrbødere«. Hvorledes er du kommet til dette resultat? Ifølge det lovkompleks, jeg har fået, står der: »Foreningen ledes af en hovedbestyrelse, som består af formanden og 8 andre bestyrelsesmedlemmer, 4 lokomotivførere eller elektrofører og 4 lokomotivfyrbødere«. Det er jo før sket, at en lokomotivfyrbøder har beklædt en så vigtig post som formandsposten, men da lokomotivfyrbøderne i dine øjne for de flestes vedkommende er »ukyndige tillidsmænd«, vil hovedledelsen få følgende sammensætning, 5 lokomotivførere eller elektrofører og 4 lokomotivfyrbødere, idet jeg går ud fra, at du ikke på det tidspunkt, du har skrevet din artikel, var bekendt med den af lovudvalget senere foreslåede ændring, der går ud på at fordele landet i zoner.

Du skriver bl. a. at lokomotivfyrbødernes stilling til forslaget set med »organisationsøjne er en isolationsstilling af en bestemt kreds«; senere skriver du »jeres forud vedtagne beslutninger kan kun karakteriseres som et sørgeligt forarbejde og en parodi på det, du (undertegnede) kalder godt og fornuftigt samarbejde. Samtidig er det en hån mod det fundamentale eller grundpillen i organisationen — lokomotivførerstillingen«. Og hvad er så sandheden i hele dette spørgsmål. Kun dette, at ovennævnte møde ikke blev afholdt som et fraktionsmøde, men da jeg blev bekendt med lovudvalgets rapport, underrettede jeg hovedbestyrelsen om det påtænkte møde i Fredericia mellem lokomotivfyrbødernes tillidsmænd, hvor disse i fællesskab ville søge at finde en løsning på problemerne, samtidig gik jeg ud fra, at en stor del af kongressens tid på denne måde kunne spares. Hovedbestyrelsen havde intet at erindre herimod.

Nu prøver du på at mistænkeliggøre hele dette arbejde, vi lavede og derigennem at skabe splitelse mellem lokomotivførerne og lokomotivfyrbøderne, hvilket er meget uheldigt. Hvorfor fik vi

lovudvalgets rapport, var det ikke for at kunne tage stilling til de foreslåede lovændringer og evt. stille ændringsforslag — du mener åbenbart nej.

Jeg vil dog udtrykke håbet om, at lokomotivførerne vil medvirke til, at de bestående kategori-afdelinger bibeholdes såvel nu som i fremtiden, og at vi gennem et fortsat samarbejde på alle de områder, der er os tilgængelige, står sammen om de ord, der står i vore faner:

Enighed — Kundskab — Hjælp.

Lokomotivfyrbøder *John Østerberg*,  
Gb. maskindepot.

## Om at få mere ud af sommerferien

Det er en almindelig opfattelse, at i sin sommerferie skal man slappe af — d. v. s. at man »daser« på græsplænen eller ved stranden (og iøvrigt keder sig forfærdeligt, når det er regnvejrr).

Men det er et spørgsmål, om det er så god en måde at holde ferie på. Måske får man hvilet ud, men man har ikke fået nogen inspiration og nyt mod til efter ferien at tage fat på årets 300 hverdage.

Hvor helt anderledes ville det være, hvis man i sin ferie kunne pleje sine interesser og få uddybet sit kendskab til f. eks. musik, kunst, litteratur, psykologi og få lejlighed til at diskutere sine hverdagsproblemer med andre, hvadenten det nu er problemer på arbejdspladsen eller i hjemmet, børneopdragelse o. s. v. og få kastet nyt lys over det, man selv tvinges til at tumle med til daglig.

*Det er for at få mere ud af hverdagen, at man holder ferie — ikke bare for at glemme den.*

Sidste år afholdtes på 10 danske højskoler såkaldte feriekurser, hvor folk mødtes fra alle egne af landet. Om formiddagen var der foredrag og samtaletimer om emner, der spændte lige fra moderne dansk litteratur til hverdagens psykologi, og om eftermiddagen holdt man sommerferie på en mere traditionel måde ved at tage til skov eller strand eller udforske egnens seværdigheder. Om aftenen hyggede man sig med sang, musik og anden underholdning.

Disse kurser blev så stor en succes, at deres antal i år har måttet fordobles og »specialkurser« (for særlig kunst-, musik- og idrætsinteresserede) er arrangeret.

Forsøgsvis lavede man på to højskoler, Roskilde og Askov, såkaldte familiekurser, hvor far og mor kunne sidde på skolebænk og uforstyrret holde sommerferie sammen, mens børnene blev passet i børnehaven og fritidshjem; og også disse kursus' antal er blevet forøget.

Et feriekursus på en af de 20 danske højskoler, der i år afholder sådanne, er en billig sommerferie. Det koster med kost, logi og undervisning for 14 dage kr. 135—150 (og staten, der gerne vil tilskynde folk til at søge disse kurser, har bevilget statsstøtte til deltagerne (kr. 42).

Oplysninger om kurserne, ansøgning om statsstøtte etc. fås ved henvendelse til Højskolernes Sekretariat i Vartov, Farvergade 25, København K. Byen 9822.

**Vi jernbaneafholdsmænd og -kvinder ser altid en fare, hvor kong alkohol sidder til højbords.**

**Danske Jernbaners Afholdsselskab.**

## Samarbejdsudvalgene

### 9. samarbejdsudvalgsmøde i 2. Distrikt afholdt den 10. februar 1953.

Der var til dagsordenen 11 punkter.

Distriktschefen, der bød velkommen og udtalte håbet om fortsat godt samarbejde i det nye år, kunne ønske nogen mere aktivitet fra personalets side med hensyn til indsendelse af forslag o. l. og pointerede, at man fra distriktets side var positivt indstillet og ville håbe, at der gennem de nu tilkommende lokaludvalg fremkom mere arbejdsstof.

Personalerepræsentanterne udtalte sig til dette spørgsmål:

Det fremgik heraf, at man jo måtte erindre, at bestemmelsen om ikke at arbejde med spørgsmål, hvorom der er forhandlingsret, på naturlig måde begrænser fremsættelsen af forslag. Rationaliseringen har foreløbig kun vist besparelse af personale, uden at der i denne forbindelse kunne påvises forbedringer for dem, der blev tilbage. Spørgsmålet er ofte drøftet i organisationerne, og personalerepræsentanterne er opmærksomme på distriktets positive indstilling. Også personalerepræsentanterne venter sig noget af de efterhånden oprettede lokaludvalg, men det vil ikke være rigtigt at forcere dannelsen af lokale udvalg. Herom konstateredes enighed.

Indenfor 2. distrikt er nu oprettet 2 lokale samarbejdsudvalg nemlig i signaltjenestens værksted i Aarhus og ved Aarhus H. maskindepot.

Af distriktschefens økonomiske beretning fremgik, at underskudet stadig er stigende. Persontrafikken havde klaret sig med en indtægtsstigning på 13,7 mill. kr. i de første 3 kvartaler, medens i særdeleshed vognladningsgodset svigtede. Der er i samme tidsrum for distriktets område læsset 46000 vognladninger mindre end i de tilsvarende måneder året forud. Nedgangen ligger hovedsagelig på indenlandsk brændsel og roerne, men også udenlandsk brændsel svigter som følge af de ændrede importforhold, og at de mindre skibe besejler flere havne end de såkaldte »liberty både«. For at opretholde transporten af roer er der til flere fynske stationer anskaffet transportører, som man formener, afsenderne er glade for.

Udgifterne til forrentning og afskrivning er steget med 2,4 mill. kr. og udgør nu 30,1 mill. kr.

Efter en særlig omtale af forholdene på Tønder—Højer oplyses, at distriktet har foreslået, at kørsel med rangertræk indstilles, og banen nedlægges. Der vil herved kunne spares 100 000 kr. i driftsudgifter om året.

Erhvervelse af persontrafik, bl. a. aftalte befordringer ved personalets medvirken, havde sidste år udvist ret godt resultat, der kunne noteres en stigning i indtægten af sådan erhvervet trafik på 48,7 pct., hvilket beviste, at der her en mulighed for personalet hver på sin plads at yde en indsats.

I forbindelse med en del ændringer i SIR og SR fra førstkommande køreplansændring findes det rimeligt at indføre samme på de sydfynske strækninger med nødvendig tilpasning efter de særlige anlæg. Lokf. Schmidt og togf. Olsen påpegede visse forhold vedr.

enkelte signalers placering og sporskiftelåsenes størrelse. Det påklagede bliver undersøgt og så vidt muligt rettet.

Overtrafikinspektøren redegjorde for indretning af de nye togførerbremser (Cuk) og meddelte, at der var opnået enighed med togpersonalet om ny regler for anvendelse af Cz og små E-vogne, jfr. rettelse til togplan 7. Togf. Olsen benyttede lejligheden til at takke for distriktets forståelse i dette spørgsmål.

Der er klaget over, at de el. slutlygter under visse forhold er vanskelige at se, særligt når farven falder sammen med vognenes farve. Der foregår p. t. forsøg med andre farver på lygterne. I denne forbindelse blev de nye og meget tunge slutplanker (på foranledning af forbundets repræsentant) diskuteret. Ved nyanskaffelser må man være opmærksom herpå.

Overbaneingeniøren redegjorde for bygningsprogrammet i de nærmeste år. Lokf. Schmidt fremdrog her de meget uheldige forhold ved lønudbetalingen i Nyborg. Distriktet er klar over dette forhold, hvorfor den skitserede ændring af kontor og ventesale snarest vil blive påbegyndt. Man vil undersøge, hvad der kan gøres, medens ombygningen står på.

Overmaskiningeniøren gav en udførlig redegørelse for den økonomiske gevinst ved nedlæggelse af maskindepotet i Glyngøre. Der indsættes MO i stedet for ML i nogle tog på Sallingbanen. Man får efter trafik-tjenestens udtalelse en bedre køreplan. Personalevan-skelighederne er meget minimale. Besparelsen ved om-lægningen er beregnet til ca. 47 000 kr. pr. år, hvorfor den skitserede ordning bør gennemføres.

Om DSB's overgang fra jævnstrøm til vekselstrøm blev ved skematisk materiale og grafiske oversigter dokumenteret, hvorledes man gennem årene har sparet banerne for udgifter ved indkøb af strøm til lys og kraft. Trods det ca. dobbelte forbrug af strøm i forhold til sidste år er der reelt sparet 210 000 kr., når henses til, hvad udgiften ville have været efter de gamle kon-trakter.

Under debatten blev fastslået, at dette forhold bør skænkes den største opmærksomhed. Udgiften til strøm andrager nu ca. 5½ mill. kr. pr. år for hele distriktet.

På sidste møde var rejst spørgsmålet om støj fra dieselmotorvogne under disses ophold på stationer og muligheden for at bekæmpe denne støj, væsentligt af hensyn til højttaleranlægene. Der er foretaget visse undersøgelser, hvorefter man af tekniske grunde finder det uheldigt at standse motorerne. Man vil nu undersøge om bl. a. en lukning af vinduerne til motorrummene kan mindske den påklagede støj.

Et forslag om i Mk godsrummet at anbringe en kasse til maskinens oliedunk søges gennemført.

N. J. Olsen.

## Kongressen

I det udsendte hefte med regnskaber og dagsorden for kongressen 1953 skal der side 62 i forslaget fra afdeling 45 efter sidste stykke tilføjes følgende, som beklageligvis er faldet ud:

»I § 4a, andet stk. udgår ordene — og kamp-fonden.«

## Sekretariatsmøde i NJU

Nordisk Jernbanemands Union har den 19. februar d. å. afholdt sekretariatsmøde i Stockholm.

I rapporterne fra de enkelte lande var lønspørgsmålet det altoverskyggende. Fra Danmark blev givet rapport om de hjemlige lønforhandlinger, der iøvrigt er bekendt og derfor ikke skal omtales her.

I 1952 var reallønnen i Sverige forbedret med ca. 7 pct., men i virkeligheden havde man ikke fået fuld dækning på grundlag af prisindekset, fordi der var aftale om, at regulering skulle finde sted, hvis indekset steg over et bestemt punkt. Dette manglede der 3 points i, og denne rest var altså uudækket.

Imidlertid viser 1953 en dalende nationalindkomst, og på grundlag heraf er der kamp på det private arbejdsmarked, idet arbejdsgiverne har foreslået lønnen nedsat. For statstjenestemændenes vedkommende er fremsat forslag om uændret løn i 1953, hvis prisniveauet viser sig stabilt; men regeringen vægrer sig ved at afgive nogen garanti m. h. t. priserne.

Iøvrigt har man fået gennemført en omfattende revision af placeringerne i lønningsklasserne, hvorved en række stillinger er rykket eet eller to løntrin op, hvilket har betydet væsentlige lønforbedringer.

Skinnebusstrafiken er inde i en meget stærk udvikling, et forhold, som medfører inddragelse af mange tog, hvorved lokomotivførere bliver overkomplette. S. J. har planer om at anskaffe indtil 700 nye skinnebusser, og dette vil betyde 700 overkomplette lokomotivførere og -fyrbødere. Kravene, der nu stilles til skinnebusførere, er sådanne, at organisationen anser det for naturligt, at rekrutteringen nu må ske fra maskinafdelingen. Man har således et problem med omskoling af lokomotivpersonale til skinnebusførere.

Den nye lønsskala, man havde fået opbygget i Norge, havde gjort afstanden mellem de enkelte lønklasser større. Tidligere havde dyrtidstillæg udjævnet grænserne. Den nye ordning medførte tillæg af forskellig størrelse og sådan, at de højestlønnede fik forholdsvis større tillæg end de lavere lønklasser.

Man har fået gennemført et særligt tillæg for arbejde på søn- og helligdage, en ordning, organisationerne ved gennemførelsen har lagt mere vægt på at få anerkendt i princippet end i henseende til betalingens størrelse.

For at være med til at bringe priserne ned, har LO tilrådet organisationerne at undlade at fremsætte lønkrav i 1953, men undtaget herfra er dog statstjenestemændene, for hvem regeringen i h. t. tidligere aftale har nedsat en komité, der skal udarbejde forslag til ændring af den lønmæssige placering. Her er tjenestemændene dog ikke repræsenteret, så man stiller sig afventende.

Det oplystes, at praktisk talt alle jernbanemænd er medlem af Norsk Jernbaneforbund. Organisationsprocenten er omkring 98—99 pct.

For Finlands vedkommende refereredes, at man havde fået en forhøjelse af lønnen, men at man

havde de samme problemer som Danmark og Norge, hvor de højestlønnede hævder ikke at have dækning for prisstigningerne.

Lokomotivmændene iværksatte i 1952 egen lønaktion, hvor det efter 1½ times arbejdsstandsning lykkedes at få opfyldt kravet om oprykning af lokomotivførere og -fyrbødere til en højere lønningsklasse. Alle placeringskrav er ikke løst hermed, og organisationerne er fuldt på det rene med vanskelighederne ved at få alle jernbanemænd anbragt netop dér på lønstigen, hvor de ønsker det.

Sekretariatet har foretaget en række undersøgelser vedrørende mulighederne for en udveksling af jernbanemænd mellem de nordiske lande. Man er kommet til det resultat, at en sådan udveksling i hvert fald for stations-, tog- eller banetjenesten ikke er praktisk mulig, fordi arbejdet er så nationalt præget, at man ikke umiddelbart kan overtage arbejdet i et andet land. For værkstedsarbejdere og andet teknisk personale ligger det anderledes gennemførligt, når udvekslingen foregår inden for de enkelte fag; men det har vist sig, at der er en mængde problemer, der skal klares. Denne sag arbejdes der videre med.

### Kongressen

Opmærksomheden henledes på, at navnene på kongresrepræsentanter skal være meddelt foreningens kontor snarest og senest 8. maj. Samtidig ønskes oplyst, i hvilket omfang der skal fremskaffes hotelværelse.

I forbindelse med kongressens anden dag, den 20. maj, arrangeres der om aftenen kl. 19,30 underholdning med bal i kongressalen i Rømersgades forsamlingsbygning. Hertil er der gratis adgang for foreningens medlemmer med damer.



*Dødsfald blandt medlemmer.*

Lokomotivfører J. A. Mikaelson, Knudsgade 15, Esbjerg (død 16-4-53).

*Dødsfald blandt pensionister.*

Pens. lokomotivfører J. K. Holm, Østergade 7, 2., Esbjerg (død 11-4-53).

### Statsbanepersonalets Sygekasse

Speciallægerne i øre-, næse- og halssygdomme har opsagt overenskomsten med Statsbanepersonalets Sygekasse om behandling af kassens medlemmer. Da der er mulighed for, at ny overenskomst ikke vil kunne afsluttes inden den 1. maj d. å., skal man tilråde medlemmer, der evt. skal behandles hos ørelæge efter nævnte dato, forinden at søge nærmere underretning enten hos *jernbanelægen eller på sygekassens kontor.*

