

DANSK LOKOMOTIV-TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 4

20. FEBRUAR 1954

54. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

NYROP

FILIALER:

SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

DAME - HERRE - OG BØRNEKONFEKTION

*Vi åbner gerne konto
for DSB-personalet,
uanset hvor i landet De bor*



Stjerne **MAGASINET A/S**

RÅDHUSPLADSEN, 1-3-5 . ÅRHUS
TELEFON 23611

OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.

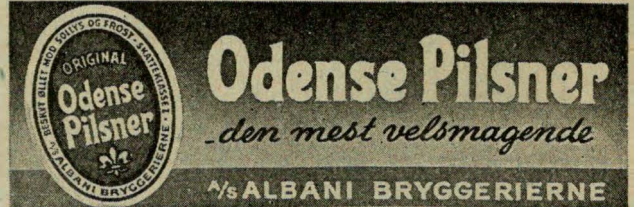
A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Nielsens Maskinfabrik



AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

A/s Kulimporten Dania



*Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443*

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/s
RANDERS

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13

**B
O
G
T
R
Y
K**

Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebros Runddel 140 Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

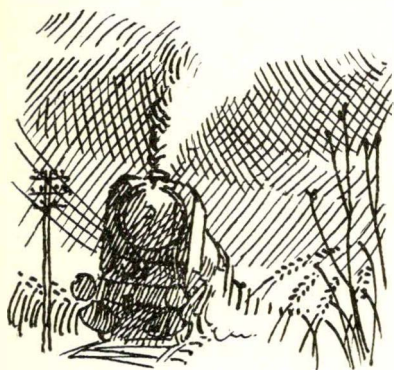
L. Beyer Holgersen & Søn

*(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637*

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 4 - 54. ÅRGANG

20. FEBRUAR 1954



Indhold:

De lokale udvalg mangler	41
Sidste damplokomotiv på Säröbanen	42
Fra medlemskredsen	43
Tjenestetidsnævnet	44
Tanker ved My-lokomotivet ...	45
Motorkursus	49
Turistsektionen	50
Personalets repræsentanter i samarbejdsudvalgene	50
General Motors diesellokomotiver	50
Forsikringsjubilæum	51
Collstrops rejselegat	52
En mægtig vikingeroman	52
Under DLF	52
Tak	52
Nye adresser	52
Olsen og Jensen	52



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.

De lokale udvalg mangler!

Ved årsskiftet udløb valgperioden for medlemmer af samarbejdsudvalg inden for Danske Statsbaner. For tredje gang er medlemmer af hovedudvalg og distriktsudvalg udpeget og med undtagelse af et par enkelte ændringer, er det de samme medlemmer, der fortsætter, som blev valgt ved udvalgenes oprettelse i 1949. Forhåbentlig et fuldgyldigt bevis på fortsat interesse og lyst til at være med i arbejdet for en bedre udbygning af samarbejde og forståelse mellem administration og personale.

Ved udvalgenes oprettelse var der vel nogen skepsis over for udbyttet af denne nye institution, fordi man tvivlede på, at den havde samme mission inden for staten som inden for privatindustrien. Fra forskellige kredse gav man udtryk for — og måske med rette — at man ikke umiddelbart kunne overføre samarbejdsudvalgsidéen fra det frie erhverv til staten, ikke mindst fordi der inden for sidstnævnte allerede ved udvalgenes oprettelse var en veludbygget kontakt mellem ledelse og organisationer. Dette gav sig bl .a. udtryk i de særlige velfærdsforanstaltninger med faste årlige forhandlinger over indsendte forslag, og de ret åbentstående døre hos cheferne, hvor organisationerne kunne henvende sig angående det ene eller det andet problem. Som sagt kan rigtigheden heraf ikke bestrides, og det er en kendsgerning, at et nært tilknyttet samarbejde gennem mange år har været rådende inden for Statsbanerne. Men dermed er naturligvis ikke sagt, at det hele ikke kan uddybes noget mere, og at samarbejdsudvalgene ikke har deres mission eller værdi for tjenestemændene og etaten.

Om udbyttet fra de allerede eksisterende udvalg har været tilfredsstillende, kan der naturligvis altid diskuteres. En del vil måske nok synes, at samarbejdsudvalgene ikke fuldt ud svarer til de forventninger, man stillede til dem, fordi resultaterne ikke er så synlige, at man nu efter snart 5 års forløb kan fremdrage noget, der virkelig har haft betydning. Den væsentligste årsag hertil skyldes ikke mindst, at Statsbanerne ikke er en forretning, som kan drives efter det almindelige forretningsmæssige princip, hvor årsregnskabet slutter med et passende overskud, hvoraf fordeling kan finde sted også mellem funktionærerne. Af samme grund bliver begrebet rationalisering et helt andet for Statsbanerne end for alle andre, fordi ledelsen meget ofte og under pres fra det offentlige og de lovgivende myndigheder gennem rationalisering søger at drive indtjeningsmulighederne op til at stå i et rimeligt forhold til udgifterne. På den måde kommer man let over i den kant af rationaliseringen, der stærkt tangerer begreberne nedskæring og besparelser. Ingen af delene skal imidlertid kritiseres fra vor side, når der i forbindelse med anvendelsen af den ene eller anden form tages et skyldigt og fornuftigt hensyn til personalet og den kendsgerning, at Statsbanerne med de nugældende takster ikke kan få balance i regnskabet. Organisationerne kan i samarbejdsudvalgene gøre deres indflydelse gældende over for de forslag, som er til behandling, og vi har her adgang til at være medbestemmende om påtænkte eller forestående forandringer af arbejdets udførelse på stationer, maskindepoter o. lign. steder.



Sidste damplokomotiv på Säröbanen

Adskillige danske lokomotivmænd har gennem årene stiftet bekendtskab med banen fra Göteborg til Särö, idet rejsen ofte er gået ad denne jernbane til Särö, hvor de svenske lokomotivmænds feriehjem er beliggende.

Gennem de svenske jernbanemænds medlemsblad »Signalen« erfarer vi, at damplokomotivet, der gennem hele denne banes eksistens trofast har udført sin tjeneste og bragt passagerer og gods til bestemmelsesstedet er blevet overflødig. Det er ikke uden vemod, det bringes i erfaring, at også på denne strækning bliver dampen fortrængt for at give plads for den knapt så romantiske, osende og stinkende motor, som ekspederer damplokomotivet over i glemselens mørke eller i hvert fald overleverer det til historiens skribenter. Som i så meget andet stiller også her udviklingen sine fordringer, og der gives ikke rum for megen meditation. — Rask skal det gå. Materialisationen sætter ind for at få det mest mulige af det billigst mulige.

Således er en ny æra indledet for Särö-banen, der ifjor fejrede 50 års jubilæum, og man skal ikke mere opleve den hygsomme idyl i selskab med damphesten — for en rigtig lokomotivmand får ikke de samme fornemmelser, når motorkøretøjet fremtidig glider ind i billedet og skal betjene de 17 holdepladser, der findes på strækningen.

»Signalen« har gjort den sidste tur med det permitterede damplokomotiv, og det er med blandede følelser »hestens« beherskere ser fremtiden i møde, men det er selvsagt det stadig tilbagevendende, hvor driftsøkonomien skal stabiliseres, at de driftsmæssige billigere motorkøretøjer anmassende stikker hornene frem og lad os slutte med »Signalen« s egne ord: »Men jernbanen er til for menneskene og ikke omvendt. Og derfor pensioneres nu Särö-banens damplokomotiv og levende mennesker må gå fra jobbet. Det er tragisk sådan og vemodigt.

Men der mangler stadig et betydningsfuldt led inden for samarbejdet. Et led, som allerede burde være blevet betydeligt stærkere, end tilfældet er, nemlig de lokale udvalg. Efter de snart 5 år, der er forløbet siden adgang til samarbejdsudvalg blev oprettet, burde antallet af lokale udvalg egentlig have været større. Skønt der i virksomheden er beskæftiget ca. 30 000, findes der i dag kun ca. en halv snes lokale udvalg til trods for, at der ud over landet findes mange store arbejdspladser, hvor udvalgene kunne have praktisk betydning, og hvor der derfor er stærk begrundelse for, at de blev oprettet. Selv om der i de første år måske var grund til at gå forsigtigt til værks, indtil større erfaring var indhøstet og til eventuel uddannelse af kvalificerede tillidsmænd havde fundet sted, skulle tiden nu være inde til, at de enkelte kategorier søger kontakt med hinanden, og på basis af de gældende regler for oprettelse af samarbejdsudvalg søger at få lokale udvalg etableret. Det skal indrømmes, at de mange forskellige kategorier kan bevirke, at der opstår en del vanskeligheder i første omgang, fordi ikke alle kan blive repræsenteret i et udvalg, men det må efter vor opfattelse være muligt at samle de forskelliges interesser og blive enige om, hvem der rettelig bør indsættes i udvalget.

Det er vort indtryk, at vore tillidsmænd ude i afdelingerne bør tage denne opgave op i det kommende forår, således at vi inden længe kan glæde os over et større antal udvalg fordelt over hele landet. Interessen hos medlemmerne er i almindelighed god, og vi kender jo hver især den lyst, der er til under udførelsen af den daglige tjeneste at opnå det bedst mulige samarbejde kategorierne imellem. Et af beviserne for den enkelte tjenestemand's interesse for samarbejdsudvalgene findes bl. a. i den af Generaldirektoratet fornylig udsendte oversigt over indkomne forslag fra personalet. Det fremgår heraf tydeligt, at lysten til at arbejde med problemerne har været store siden »Forlagskassen« blev oprettet. Gennem 3 år er modtaget ikke mindre end 685 forslag, og heraf har man allerede færdigbehandlet de 575.

Medens man har fundet anvendelse for ialt 66 forslag, har 509 ikke kunnet godkendes til antagelse. Af de 66 forslag er der udbetalt honorar for de 50 til et samlet beløb af 6 750 kr., og heraf ligger størsteparten på 100 og 200 kr.

Denne oversigt over den side af arbejdet inden for samarbejdsudvalgene og hvorom der iøvrigt kan læses endnu mere i »Vingehjulet« nr. 9 af 10. februar d. å., vidner om absolut god og voksende interesse for en udbygning af samarbejdet. Og det giver tillige et billede af, at der findes lyst til at være med, hvor en fornuftig omlægning af arbejdet er hensigtsmæssig både for banerne og for personalet.

Vi må derfor nu i gang med arbejdet for oprettelse af lokale samarbejdsudvalg og søge at få de hindringer ryddet af vejen, som eventuelt hidtil ikke har kunnet overvindes, eller som melder sig, når opgaven skal løses.

Forslag til udvalgene og hvem der skal være medlemmer heraf, skal fremsættes af personalet på det sted, hvor udvalget ønskes. Man må derfor i første omgang søge kontakt med medansatte og derefter fremsættes forslag til hovedudvalget.

Nalco-forsøgene

Da det nu har varet nogle år med de her Nalco-forsøg, må man formode, at der snart må kunne foreligge konkrete resultater af forsøgene gjort op med plus og minus med hensyn til det økonomiske. Det er en god regel at lade kritikken hvile, mens forsøgene bliver gennemført. Da det nu ser ud, som om det er et af de såkaldte evighedsforsøg, vi er ude for, er det måske ikke så helt galt, om der fra det forum som til daglig arbejder med »forsøgskaninerne« også fås et par ord at sige. At det ikke er lutter lovord, der lyder fra lokomotivpersonalet, er vist ingen hemmelighed, men at der er ved at indsnige sig utryghedsfølelse hos mange af os er desværre en kendsgerning, alt eftersom vi mere eller mindre har været ude for genvordigheder med uroligt vand som følge af Nalco. Det er nu engang ikke særligt morsomt at være ude med et stort tog, og maskinen kun har den halve kraft eller mindre, og hvor det hele er et lotterispil, om man kommer hjem med propperne i behold eller eller andet ravage på maskinen. Det er jo heller ikke ukendt, at der tales mand og mand imellem om, at det først vil gå op for ledelsen, at det hele er en stor fejltagelse, når en kedel er røget i luften, og to familier er blevet faderløse. Det er jo ikke gevinst altsammen, fordi der spares en del mandskab ved udvask. Alene for udgiften til Nalco-briketterne og som er penge, der går til udlandet, kan der holdes adskillige mand i arbejde ved udvask. Det kan nok se ud til, at disse Nalco-briketter kan opløse kedelsten, men hvad hjælper det, når de opløste kedelsten får lov til at være i kedlen som slam, der gør, at vandet bliver uroligt, så snart man har brug for maskinens fulde ydeevne, og det blot fordi maskinen ikke må blive udvasket eller skyllet ud tilstrækkelig ofte. At det er meget uøkonomisk at køre med afvaskede cylindre og glidere, ved vi jo alle, og at det maskinelle heller ikke har godt deraf er indlysende. Det kan sikkert værktødspersonalet tale med om. Der er nok sparet udvaskningsmandskab, men til gengæld er der kommet en stab af mandskab, der arbejder med prøver og analyser af kedelvandet i de maskiner, der er i drift. Hvad der er sparet det ene sted går til udgift et andet sted. Der er nu engang lov for, ingen goder uden betaling, og kan der ikke opvises andet resultat end det, der er opnået til dato, så er det meget negativt. For øjeblikket er det sådan, at vi har lokomotiver med så og så mange hundrede hestekræfter, der kan trække så og så mange hundrede tons med så og så stor hastighed. Men hvad nytter træktabeller og køreplan, hvad nytter ordre, bestemmelser, lærebøger, eksamener, instruktion og alt det andet, når det dog er sådan, at af de mange hundrede hestekræfter, vi gennem et lokomotiv råder over, er de $\frac{2}{3}$ på »Nalco-græs« og resten er små »russere«, ja — hvad nytter så ordre og bestemmelser. — Det er nu engang blevet vort job, om også det er selvvalgt at bringe gods og folk

fra sted til sted planmæssigt og sikkert. Når vi alligevel gang på gang må gå på tværs af ordre og bestemmelser for at kunne udføre jobbet, er det ikke noget med ansvarsløshed i vor gerning, men når det i og for sig gode materiale vi har ved magtbud er forringet, da må vi arbejde med de erfaringer, et langt liv på lokomotiverne har givet os og søge at få det bedste ud af den givne situation, til gavn for den etat vi er medlemmer af, tilfredshed for os selv for at have udført et godt stykke arbejde. Teori er et, men praksis er nu en gang det, der til sidst giver resultaterne.

M. R.

Foranstående betragtninger om brug af Nalco og ulemperne, som skulle være følgen af dette nye vandbehandlingsmiddel, har været forelagt Generaldirektoratets maskinafdeling og efterfølgende bringes en redegørelse af kontorchef J. P. A. Andersen om vandbehandlingsmidlets betydning i driftsmæssig og økonomisk henseende.

Det var jo en voldsom salve om vandbehandlingen, og jeg vil gerne indledningsvis udtrykke min tak overfor Dansk Lokomotiv Tidende, fordi lokomotivfører Rasmussens indlæg er blevet forelagt mig, således at der herved gives mig lejlighed til at rette en hel del misforståelser.

Først og fremmest må jeg meget stærkt tilbagevise bemærkningen om, at der skulle være mulighed for, at en kedel »røg i luften«, når dens fyrkasse og rør ved behandlingen holdes fri for kedelsten.

At kedelsten er forvundet fra de lokomotivkedler, der i længere tid har været under behandling, er en kendsgerning, som enhver kan overbevise sig om ved at se ind i vandrummet ved en udvask, og jeg forstår egentlig også, at lokomotivfører Rasmussen er enig heri.

Når kedelstenen er borte, er imidlertid netop een af de opnåede fordele herved, at faren for overophedning af delene i kedlen formindskes, idet varmen nu kan ledes bort fra hedepladerne uden at standses af et isolerende lag sten, og risikoen for fyrkassesprængning er da blevet mindre. I udlandet er der ved flere lejligheder sket fyrkassesprængninger netop på grund af kedelstensdannelser, og disse uheld har været en stærk medvirkende årsag til, at man i de pågældende lande er gået over til at anvende ganske samme type vandbehandling, som vi nu bruger.

Vi har iøvrigt, selv om lokomotivkedlerne endnu ikke har været rene for kedelsten så længe, at man helt kan overse resultaterne, kunnet konstatere, at kedelrørene holder langt bedre end før. I 1950—51 blev der fra Centralmagasinet i Aarhus udleveret 3,9 stk. rør pr. lokomotiv, hvilket i 1952—53 med de delvis rene kedler var faldet til 1,7 stk. pr. maskine. Vanskeligheder med utætte rør og støttebolte formindskes også, og det skulle man jo ikke tænke sig, at lokomotivpersonalet havde noget imod.

Når varmen ledes bedre bort fra hedepladerne, spares der også kul herved, og sådanne kulbesparelser har vi allerede konstateret i praksis. Jeg vil

imidlertid ikke undlade at gøre opmærksom på, at lokomotivpersonalet må afpasse fyringen efter de ændrede forhold. Når lokomotivet er mere »levende« og dampen bedre, skal fyringen indrettes på en anden måde end tidligere, når blæsende sikkerhedsventiler skal undgås, og til denne omstilling håber vi på personalets medvirkning. Det er jo iøvrigt noget, enhver lokomotivmand ved. En maskine, der lige er kommet fra værkstedet med nye rør og evt. ny fyrkasse, er meget »levende« til at producere damp.

Lokomotivfører Rasmussen bemærker, at den opløste kedelsten får lov til at blive i kedlen som slam, og denne udtalelse må anholdes. Når skumhanen benyttes rigtigt, blæses slammet til stadighed ud af kedlen sammen med det urene vand, og slamindholdet i en kedel, der har været skummet rigtigt, er snarere mindre end i en kedel, der har kørt uden behandlet vand og uden skumning.

Vi er imidlertid her ved et meget vigtigt punkt, for med den nye vandbehandling er det et uomgængeligt krav, at lokomotivpersonalet overholder de givne instrukser om skumningen af kedlerne. Hvis disse regler ikke overholdes, er det rigtigt, at der kommer »uroeligt vand« med de deraf følgende ulemper — ikke så meget på grund af slam-mængden som på grund af, at mængden af opløste salte i kedelvandet stiger. Lokomotivpersonalet må derfor — også i egen interesse — ligeledes på dette område vise aktiv medvirken.

Når det nye vandbehandlingssystem er helt indarbejdet, og omstillingen til de nye forhold er sket, er der ikke tvivl om, at vanskelighederne med »uroeligt vand«, som dog altid har været kendt, bliver mindre end nogensinde tidligere. Briketterne indeholder et antiskummiddel, der sikrer, at man kan køre med et langt større indhold af opløste salte, end det ellers er muligt, og når briketterne tilsættes i de rette mængder, og skumningen sker på rette måde, skulle der ikke komme »uroeligt vand«. Det er iøvrigt muligt, at det navnlig er på dette punkt, at lokomotivfører Rasmussen ser faren.

Lokomotivfører Rasmussen efterlyser konkrete resultater af forsøgene; men som det er nævnt ovenfor, er det endnu vanskeligt i fuldt omfang at gøre op, hvilke besparelser der er opnået. En så omfattende ændring i den hidtidige praksis kan ikke gennemføres fra dag til dag; men der er dog praktiske beviser i meget stort omfang for, at vi er inde på den rette vej; det kræver imidlertid, at behandlingen både fra maskindepoternes og lokomotivpersonalets side gennemføres korrekt. Hvorfor skulle en sådan forbedring heller ikke kunne gennemføres i Danmark, når det kan ske i andre lande? En foreløbig opgørelse viser dog, at når alle kedler bliver helt fri for kedelsten, vil der med fradrag af udgifterne til behandlingsmidlerne og til personel, der foretager vandanalyser m. m., kunne påregnes en besparelse, der for 2. Distrikts vedkommende er af størrelsesordenen 2 millioner kr. årlig, og det må her tages i betragtning, at en væsentlig del af besparelsen er på udenlandsk valuta, nemlig til kul, stål til kedelrør o. s. v.

Endelig nævner lokomotivfører Rasmussen, at vandet angriber lokomotivernes ædlere metaldele;

det er rigtigt, at der forekommer angreb på armatur m. v., f. eks. i injektorer og fødeventiler. Disse angreb er ligefrem slid, hidrørende fra damp, som med stor hastighed har passeret det pågældende sted og som i medrevet vand har indeholdt slampartikler. Hertil er at sige, at når utæthederne i tør-dampsrøret fra dorn til dampfordelingsstykke, utætheder, som tidligere kun har medført ulemper i ringere omfang, bliver tættest, så at indtrængen af kedelvand i det nævnte rør ikke længere kan ske, er der ingen tvivl om, at angrebet på armaturdelene formindskes til et minimum. Arbejdet med denne tætning vil dog ifølge sagens natur tage nogen tid. Der er også forekommet angreb på sikkerhedsventiler; men størrelsen af dette angreb er naturligvis afhængigt af, hvor hyppigt ventilerne blæser af; hvis de ikke blæser hyppigere end de bør gøre, vil også dette angreb reduceres meget; for imidlertid at forlænge levetiden af de særlig udsatte dele vil man fremtidig hårdforkrome disse på de pågældende overflader.

Tjenestetidsnævnet

Til medlemmer af det i ordreserie A, side 86 c—d, omhandlede tjenestetidsnævn i Statsbanerne i perioden 1. januar 1954—31. december 1956 samt til suppleanter i samme periode er udnævnt følgende:

Formand:

Afdelingschef L. Buus-Pedersen.
Suppleant: Kontorchef T. K. Holmflet, Budgetkontoret.

Medlemmer:

Trafikinspektør A. Kristensen, Trafikkontoret.
Suppleant: Trafikkontrolør F. Primdahl, Trafikkontoret.
Kontorchef, dr. ing. J. Larsen, 1. Banekontor.
Suppleant: Overtrafikkontrolør H. C. Hermund, 1. Banekontor.
Kontorchef J. P. A. Andersen, Maskinkontoret.
Suppleant: Afdelingsingeniør E. Helmø, Maskinkontoret.
Forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund.
Suppleant: Sekretær J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund.
Rangerformand N. Meldgaard Kristensen, Københavns Godsbanegaard.
Suppleant: Jernbanepakmester J. P. Pedersen, Aarhus H.
Formanden for Dansk Lokomotivmands Forening, lokomotivfører E. Greve Petersen.
Suppleant: Lokomotivfører S. A. E. Suneson, Københavns Godsbanegaard.
Formanden for Jernbaneforeningen, overtrafikassistent M. S. Lyngesen.
Suppleant: Trafikassistent E. Svendsen, Nykøbing Falster.

Nævnets sekretær:

Kontorchef T. K. Holmflet, Budgetkontoret.

Tanker ved My-lokomotivet

Af cand. mag. C. E. Andersen.

Den 22. februar 1954 bliver noteret som en mærkedag i de Danske Statsbaners historie, nemlig som den dag, da moderne diesellokomotiver indføres som trækraft for de store tog.

Reelt er det måske ikke helt rigtigt. Men formelt fejrer man i hvert fald denne dag ved en officiel prøvetur og offentlig demonstrationstur med nyhervelsen eller nyskabelsen.: Det af General Motors i Amerika konstruerede, af Nydqvist & Holm i Sverige monterede og til vore forhold tilpassede diesellokomotiv, der allerede for et par uger siden er overført til Danmarks skinne-net, og som de Danske Statsbaner nu har overtaget og døbt My-lokomotivet.

I dagens festrus vil vi kalde dåbsbarnet ved kælenævnet: *μ*-lokomotivet. Det burde måske også have et fornavn foruden familienavnet, lige-

som de første damplokomotiver. Men den slags romantik hører måske ikke vor tid til. — Vi lykønsker imidlertid lige hjerteligt både DSB og NOHAB og GM med det — og glæder os til at køre med det.

Ved en sådan lejlighed kaster man uvilkårligt et blik tilbage på fortiden, et andet på samtiden og et tredje på fremtiden.

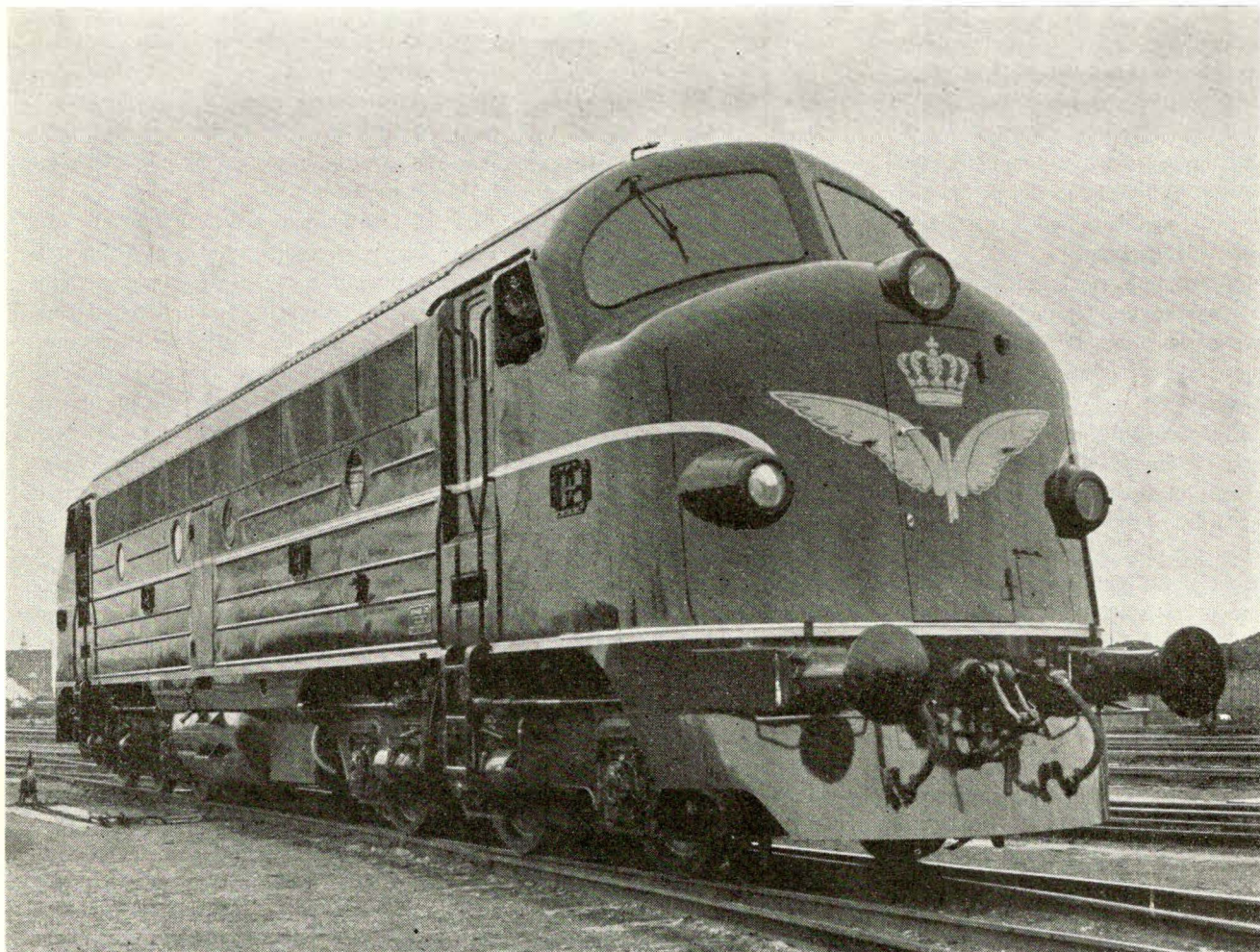
Tilbageblikket afslører en bemærkelsesværdig udvikling, selv om der ikke kan tales om indledningen til en ny æra, efter at DSB har kørt ved motorkraft i 30 år.

Statsbanernes første motormateriel var små toakslede jernbanevogne med åbne endeperroner og med lastbilmotorer. Snart begyndte man også at bygge store bogievogne med kraftigere motorer, først benzinmotorer, derpå dieselmotorer. Da motorydel-sen samtidig steg, gik man over til at

bruge elektrisk kraftoverføring og desuden til at bruge to drivaksler.

For 20 år siden begyndte man at indføre Mp-vognene, som havde to kraftige motordynamogrupper, og som var konstrueret for store hastigheder og anvendelse på hovedbaner. De kunne endda bruges parvis og begge betjenes fra den enes førerrum eller fra førerrummet i en »styre-vogn«. Derpå fulgte Mo-vognene med lignende motoranlæg. De byggedes i stort antal og bygges stadig. Fremdeles indførtes trevogns- og firevogns-lyntogene, der også kunne sammenkobles til større tog. Endelig konstrueredes Mk-Fk-dobbeltvogne med to motorgrupper, der tilsammen kunne udvikle lige så mange hk som de fire motorgrupper i et lyntog.

For 25 år siden anskaffedes også et par dieselelektriske lokomotiver med noget større kraftydelse end de daværende motorvogne. Det var dog nærmest et eksperiment. I 1932 kom de to Mx-lokomotiver til, dieselelektriske lokomotiver med to motorer af



samme størrelse, og som tilsammen udviklede 900 hk. De havde fire drivaksler anbragt i hovedrammen og desuden fire løbeaksler i bogierne. Vægten var 103 t. Heller ikke disse lokomotiver blev efterbygget.

Det nye My-lokomotiv har kun en enkelt motor; og den kan udvikle omtrent lige så mange hk som alle de fire motorer i de to Mx-lokomotiver tilsammen, — måske nok ikke officielt, men dog rimeligvis reelt, fordi den kan overbelastes betydeligt og yde væsentlig mere end de officielle 1500—1600 hk. — My-lokomotivet vejer omtrent det samme som et enkelt Mx-lokomotiv. Det har ligeledes fire drivaksler. Men akselordningen er ganske anderledes, idet hele lokomotivet bæres af to bogier, som hver har tre aksler, hvoraf de yderste er drivaksler og den inderste er en løbeaksel. — Det kan i denne forbindelse nævnes, at tilsvarende GM-lokomotiver i USA har toakslede bogier, hvor alle aksler er drivaksler.

I konstruktiv henseende er Mx- og My-lokomotiverne så forskellige i næsten enhver henseende, som kun repræsentanter for to reelt adskilte tidsaldre og for to vidt adskilte landes konstruktionspraksis kan være.

Da der allerede i DLT's nytårsnummer er givet en teknisk beskrivelse af de nye lokomotiver, skal der her kun anstilles nogle mere generelle betragtninger.

Det nye lokomotiv er egentlig ikke nogen nyhed, i hvert fald ingen verdenssensation, eftersom det i forvejen har omkring 20.000 søskende verden over.

Allerede i midten af 1930'erne begyndte General Motors at bygge sådanne lokomotiver. Det blev dog foreløbig nærmest til et konstruktions- og produktions- og togdrifts-eksperiment. Men omkring 1940 kom gennembrudet for disse diesellokomotiver og dermed for diesellokomotiverne i det hele taget. De har derefter gennemgået en jævn udvikling, især baseret på driftsmæssige erfaringer og er stadig blevet fremstillet i løbende produktion.

Den har været præget af bilindustriens produktions- og salgsmetoder.

Den tid er jo forlængst forbi, da man kun køber håndsvede sko og skrædersyet tøj og hjemmetegnede

biler eller bilkarosserier, når man vil gøre sig bemærket som gentleman. — Navnlig var den amerikanske bilindustri præget af billigfabrikationen og massefabrikationen og begrænsning af produktionen til et fåtal af modeller, der ganske vist kunne leveres med forskellige antal cylindre og i forskellige farver, eller efter særbestilling — og da med lidt ventetid — i specielle ønskefarver. Denne praksis — for at sætte sagen på spidsen — indførtes nu også i lokomotivindustrien. — Dette var vist lige så revolutionerende som overgangen fra damplokomotiver til diesellokomotiver.

Samtidig gik man over fra svære til lette komponenter. Et diesellokomotiv består jo af lettere dele, på den anden side mange flere dele end et damplokomotiv. Det er meget mere kompliceret, og det er i og for sig mindre holdbart. Men dets enkelte elementer er billigere at massefabrikere. Reservedele kan leveres billigt og hurtigt. Derfor kan man købe udvekslingsdele i stedet for at foretage egentlige reparationer. — Selv en hel dieselmotor kan man betragte som en udvekslings- eller reservedel, idet den kun koster omkring $\frac{1}{3}$ af, hvad et helt lokomotiv koster.

Massefabrikationen af ensartede produkter medførte, at diesellokomotiverne fra en bestemt fabrik blev omtrent ens, uanset hvilke jernbaneselskaber, der købte dem, medens på den anden side lokomotiverne fra forskellige fabriker blev meget forskellige, selv om de leveredes til samme jernbaneselskab. Tidligere havde det jo været sådan, at hvert jernbaneselskab havde sine karakteristiske lokomotivtyper, der ikke var forskellige, fordi de eventuelt var bygget på forskellige fabriker. — Dette var forøvrigt også tilfældet i Europa. Eksempelvis har intet andet land lokomotiver, som er mage til DSBs; og de enkelte DSB-lokomotivtyper er sædvanligvis bygget flere, ja for K- og D-maskiner-

Under krigen måtte General Motors' lokomotivfabriker bygge motoranlæg i store mængder til marinens lettere skibe. Efter krigen kunne fabriken næsten kun afhænde landbundne motoranlæg og lokomotiver. Konkurrencen med de bestående lokomotivfabriker blev hårdere. Mar-

kedet var imidlertid stort, fordi jernbaneselskaberne havde tjent mange penge under krigene, og fordi deres rullende materiel var blevet udnyttet stærkt i krigsårene og ikke var blevet vedligeholdt så godt, som det ville være sket, hvis der havde været bedre tid til det.

Der var i USA tre betydende damplokomotivfabriker, nemlig American Locomotive Co, Baldwin Locomotive Co og Lima-Hamilton Co. De to første byggede ikke blot damplokomotiver, men også diesellokomotiver, dog oprindelige kun »skrædersyet«. Imidlertid gik American Locomotive Co ret snart ind for en ny produktions-, salgs- og reklamepolitik i forståelse af, at det var svært at sælge erstatningslokomotiver, der principielt var mage til de eksisterende. — Lima-Hamilton var den sidste fabrik der byggede damplokomotiver i større antal, og tillige den sidste, der optog produktionen af diesellokomotiver. Følgen blev, at dette selskabs lokomotivproduktion slutte- lig gik næsten helt i stå, hvorefter hele firmaet gik op i Baldwin.

Foruden General Motors, American Locomotive og Baldwin-Lima-Hamilton har også et fjerde eller femte firma, nemlig stormotor-fabriken Fairbanks-Morse, optaget bygningen af svære dieselelektriske lokomotiver.

Iøvrigt er der en del fabriker, der laver lokomotiver, såsom Whitcomb-Caterpillar, General Electric-Cummins, General Electric-Cooper-Bassmer, Davenport, Porter, Plymouth o. fl. Men de laver hovedsagelig små lokomotiver på under 1000 hk; og produktionen er ikke stor.

Det var General Motors, der tog initiativet; og dette kæmpeforetagende har siden hen stadig bevaret førerstillingen.

De amerikanske diesellokomotiver til hovedbanedrift består som regel af 2-3-4 enheder, der er sammenkoblet eller permanent forenet eller undertiden helt sammenbygget til en større helhed, som kun har førerplads i den ene ende eller i hvert fald kun i yderenderne af de yderste enheder.

De nyeste statistiker fra USA, vistnok gældende for 1. december 1953, viser, at de store jernbaneselskaber da havde 12 247 damplokomotiver i

drift. Året før, altså 1952, var der 16 606; og 10 år forud, altså 1942, var der 39 619. Diesellokomotivenhedernes antal steg til gengæld fra 1 512 i 1942 til 14 354 i 1952 og 16 171 i 1953.

Diesellokomotivenhederne er gennemgående på omkring 1500 hk. Det er meget mindre end for damplokomotiverne i almindelighed. På den anden side kan de bruges mange flere timer pr. uge end damplokomotiverne, i alt fald meget længere tid end de ældre damplokomotiver. Derfor kan man stort set sætte et damplokomotiv ækvivalent med en diesellokomotivenhed, skønt der næsten altid bruges flere sådanne sammen. — Damplokomotivernes reelle tilbagegang er ikke helt så stort, som tallene viser, fordi man væsentlig har udrangeret de ældste og mindste.

Ser man på selve produktionen, dominerer diesellokomotiverne fuldstændigt. I de første 11 måneder af 1953 fik de store jernbaneselskaber leveret 14 nye damplokomotiver og 1972 diesellokomotivenheder samt 4 gasturbinelokomotiver.

1952, antagelig regnet fra 1. dec. 1952 til 30 nov. 1953, bestiltes der 1923 dieselenheder og 2 elektriske lokomotiver, men ingen nye damplokomotiver.

Pr. 1. dec. var der uopfyldte ordrer på 1 damplokomotiv, 654 diesellokomotivenheder og 15 gasturbinelokomotiver samt 10 elektriske lokomotiver. — Det bør tilføjes, at gasturbinelokomotiverne og elektrolokomotiverne alle er meget kraftige, så hver af dem svarer til flere diesellokomotivenheder.

Alle disse tal stammer fra Railway Age's foreløbige opgørelser og er næppe helt rigtige; men de giver dog et billede af forholdene.

Om selve trafikarbejdet oplyses det dog, ganske vist uden præcis angivelse af, om tallene refererer til 1. dec. 1953 eller repræsenterer et gennemsnit for hele året forud, at diesellokomotiverne afvikler 74 pct. af godstrafiken, 77 pct. af persontrafikken, 82 pct. af godstrafik-rangeringen og 80 pct. af persontrafik-rangeeringen. Resten afvikles af damplokomotiver og elektrolokomotiver og -motorvogne.

Til sammenligning kan nævnes, at DSB's trafik, bruttotonkilometre excl.

trækraftenhederne, ifølge den lige udsendte årsberetning for 1952/53, fordelte sig med 72 pct afviklet af damplokomotiver, 1 pct. af diesellokomotiver, 20 pct. af motortog og motorvogne af forskellig art og 7 pct. af elektriske tog. — Da trafikken fordelte sig med 57 pct på persontog og højere togarter og 43 pct. på blandede tog og lavere togarter, og da de sidste næsten helt blev trukket af lokomotiverne, har persontrafikken antagelig fordelt sig på lokomotivtog, motortog og elektrotog i forholdet 30 : 20 : 7, dvs. 53 pct., 35 pct. og 12 pct.

Når de amerikanske jernbaner har indført dieseldrift i så stor stil, skyldes det vel nok mest driftsøkonomiske årsager. Men den nye driftsform fik en vældig impuls ved nogle kulminestrejker, som gentagne gange lammede de østlige staters jernbanetrafik, og som kostede jernbaneselskaberne store indtægtstab og erstatningsudgifter for varer, der blev ødelagt under stilstanden.

Iøvrigt skyldes diesellokomotivernes succes i nogen grad, at personaleudgifterne er meget store, og at nyanskaffelsesudgifterne er meget små i USA.

Endelig spiller skattepolitiske hensyn en meget stor rolle. De amerikanske jernbaneselskaber betaler mere end en tiendedel af deres driftsindtægter til skattemyndighederne. Sidste år blev det til så meget, at det i dansk mønt og under hensyn til forholdet mellem USA's og Danmark's folketal ville svare til omkring 200 mill. kr. — Denne beskatning ansporer til at henføre en del af driftsoverskudene til driftsregnskabet som kamouflerede nyanlægsudgifter, dog vel at mærke ikke elektrificering o. l., der er for oplagte nyanlæg, men til lokomotiver og tilhørende reparationsanlæg, der kan erstatte de bestående.

I Danmark stiller forholdene sig ganske anderledes. Her spiller især brændstofforbruget og valutabehovet en vigtig rolle. — Men disse forhold og mange flere andre indvirkede komplicerede forhold bør ikke debatteres, så længe Traktionsudvalget arbejder på at udrede dem.

Efter denne oversigt over øjeblikkets forhold i det land, der har fo-

stret μ -lokomotivet, må vi rette blikket mod fremtiden.

De sidste tal angående de amerikanske lokomotivbestillinger viser, at fabrikerne må indrette sig på en voldsom reduktion af produktionen. Den kan ikke ventes at komme op på samme niveau som tidligere, fordi de resterende damplokomotiver gennemgående er ret moderne, og næsten alle diesellokomotiverne er ganske nye. — Følgelig kan der ventes en hård konkurrence mellem fabrikerne.

Sidste store produktionsnyhed fra USA er, at General Motors har sendt 1954-modellerne på markedet. De er forbedret på en lang række punkter, dog næppe i helt så betydelig grad, som annoncerne lader formode. Enhederne med den 16 cylindrede motor angives at udvikle 1750 hk i den nye version, mod 1600—1500 hk for de foregående versioner. Det gælder formodentlig i en højde af 300 m over havoverfladen, hvor lufttrykket og dermed også lufttætheden er ca. 3 pct. mindre end ved havoverfladen, og ydeevnen følgelig er noget reduceret. Iøvrigt er en amerikansk-engelsk hk ca. 1 pct. mindre end en metrisk hk. Man kan da regne med, at de nye GM-lokomotiver med en enkelt motor kan udvikle omkring 1800 hk uden overbelastning under danske forhold. — Der er forøvrigt et misforhold mellem de officielle tal angående ydeevnen for af den 16 cylindrede og den 12 cylindrede motor. Den sidste regnes øjensynlig til 1200 hk, idet eksprestogenhederne, hvoraf der forøvrigt stadig tit bestilles tre stykker til et helt lokomotiv, angives til at yde 2400 hk, kun har ca. 35 pct. større ydeevne trods 50 pct. større antal cylindre.

Af andre nyheder kan nævnes, at Union Pacific Railroad, som har 26 gasturbine-lokomotiver i drift eller i ordre, har ændret et af dem til at brænde gas, rent propan, der transporteres i flydende form. Da gasbeholderne er temmelig tunge og pladskrævende, er de anbragt i en tendervogn »bag« lokomotivet.

Ved at bruge denne rene gas som brændstof undgår man helt den ulempe, som sædvanligvis følger med olieforbrænding i gasturbinerne, at der sætter sig askeslagge på turbinbladene, og at disse og forbræn-

dingsrummet tæres bort ved angreb af vanadiumpentaoxid. m. m. Det er navnlig dette, der har hindret gasturbinenes gennembrud som kraftmaskiner til stationære anlæg og skibsmaskiner og lokomotiver. Man kan ganske vist komme uden om vanskeligheden på forskellige måder. Men samtidig går de økonomiske fordele tabt. — Ved flyvemaskiner, hvortil gasturbiner eller lignende reaktionsapparater nu er almindelige, klarer man sig ved at bruge brændstoffer, der ville være for dyre til lokomotivdrift.

Vi har tidligere beskæftiget os med pescara-kraftmaskinen som allerede har gjort sit indtog på jernbanerne. Den arbejder ved lavere temperaturer end den egentlige gasturbine og er derfor ikke så udsat af tæringspåvirkninger. Desuden er dens virkningsgrad væsentlig bedre. Den har dog også sine ulemper; bl. a. er den vanskelig at konstruere og kan ikke så let som andre motorer dimensioneres om, fordi luftstrømningsforholdene, resonansforholdene m. m. derved ændres.

Allerede for en halv snes år siden begyndte Lima-Hamilton-koncernen at eksperimentere med pescara-maskiner og fortsatte med det efter krigen måske for at prøve at overspringe det led i udviklingen der repræsenteres af dieselmotorerne. Nu er dette firma som sagt overgået til Baldwin Locomotive Co, som er et meget stort og kapitalstærkt firma. Der er derfor grund til at tro, at dette har genoptaget arbejdet med udviklingen af pescara-lokomotiverne.

For nylig har General Motors erhvervet patent- og licens-retighederne angående pescara-maskinerne til brug i Amerika. Da pescara-maskinerne bedst egner sig for store ydelser, må man regne med, at General Motors arbejder på at udvikle dem til lokomotivbrug, selv om de på den anden side næppe vil blive bragt på markedet, før det bliver handelsmæssigt opportunt.

Såfremt dette sker, kan man vel også vente, at Nydqvist & Holm vil indføre dem i Skandinavien.

Pescara-maskinen er jo en mellemting mellem en stempelmotor og en gasturbine. Der kan imidlertid også tænkes andre mellemformer, f. eks. højkomprimerede stempelmo-

torer, hvor drivgassen kun ekspanderer partielt i motorcylindrene, og rest-ekspansion sker i en turbine. — Den engelske flyvemaskinemotorfabrik Napier har for et par år siden udviklet en sådan motor, hvor ca. halvdelen af nettoydelsen leveres af turbinen. — En anden motor, hvor turbinen leverer hele kraftydelsen, ligesom i pescara-maskinen, er under udvikling på Götaverken i Göteborg. Dette firma har allerede for et par årtier siden konstrueret sådanne motorer til skibsbrug. Men den motor, man nu arbejder med, er en lokomotivmotor; lokomotivet kan vist ventes færdigt i nær fremtid.

Allersidste nyhed fra USA drejer sig om atomkraftlokomotivet.

Atomfysikere og teknikere ved universitetet i Utah har i samarbejde med fem af de store jernbaneselskaber og flere store industrikoncerner, bl. a. General Motors, udarbejdet et projekt til et sådant lokomotiv og lige offentliggjort de vigtigste data om det.

Det består af to køretøjsenheder, som hver er godt 24 m lange. Førerhuset findes i forenden af den forreste enhed. Denne bærer iøvrigt ikke meget andet end selve atomspaltningens anlæg, altså reaktoren, milen, ovnen, kedlen, eller hvad man foretrækker at kalde den. — Selve reaktoren er kun ca. 90 cm lang og 90 cm høj og endda kun 60 cm bred. Men da den udsender en voldsom og yderst gennemtrængende røntgen- og gamma-stråling, er den omgivet af en stålkappe, som er 120—125 cm tyk, og som vejer omkring 180 t. — Forreste enhed bæres af 12 aksler.

Den bageste enhed rummer damp-turbinen, dynamoen, banemotorerne, hjælpemaskiner, kondensatorer, køleanlæg osv.

Lokomotivet er konstrueret for 7000 hk ydeevne. Det kan bruges døgnet rundt og skal kun have tilført lidt ekstra energistof i form af en uransaltopløsning en gang pr. måned eller så. Årsforbruget af uran bliver omkring 5 kg, som skønnes at koste omkring 100 000 dollars.

Et tilsvarende kraftigt diesellokomotiv bestående af 4 enheder, hver på 1750 hk, regnes under samme omstændigheder at skulle bruge for 240.000 dollar olie om året.

Atomlokomotivet anslås at ville

koste omkring 1 200 000 dollars. Det tilsvarende diesellokomotiv, der mas-sebygges, koster kun halvt så meget.

Alt taget i betragtning skulle økonomiregnskabet stille sig omtrent ens for de to lokomotiver.

Imidlertid er diesellokomotivet en gennemprøvet maskine, hvorimod atomlokomotivet ikke kommer til at køre de første år; og bagefter vil det være behæftet med mangfoldige børnesygdomme. — Men atomlokomotivet er dog noget, man må regne med som en fremtidsmulighed. — Det er i denne sammenhæng af interesse at konstatere, at der lige er søsat en undervandsbåd med atomkraftanlæg.

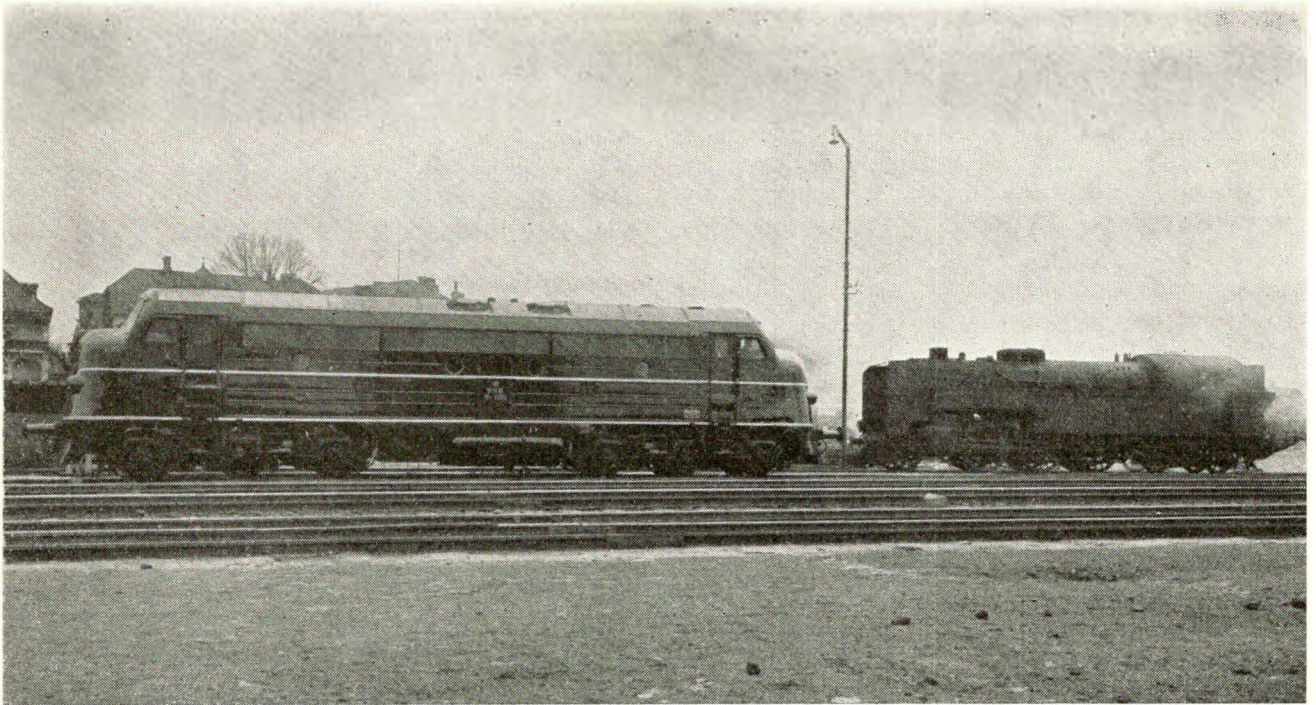
Ska vi så forudse atomdrevne lokomotiver på de Danske Statsbaner en gang med tiden?

Nej, det må blive udelukket. Skal man endelig udnytte atomenergien her, må det ske i forbindelse med en elektrificering af banerne. Det skyldes flere grunde, bl. a. den, at man ikke kan lave små atomlokomotiver, eller rettere sagt, man kan ikke lave lette atomlokomotiver. Thi gammastrålernes gennemtrængningsevne er den samme ved stor som ved lille energiudvikling. Strålingspanseret på et lille atomlokomotiv må være næsten lige så tykt som på et stort, fordi blot en forskel på få cm panser betyder en halvering eller fordobling af strålingsabsorptionen.

Skønt man på en dåbsdag har lov til at filosofere over fortiden og fremtiden, selv den fjernere fremtid, må man dog ikke lade fantasien tage overhånd og glemme øjeblikssituationen og dagens barn, altså μ -lokomotivet.

Dette er nu en realitet. Dets anvendelighed har man også sikkerhed for. Det er endda mere gennemprøvet i den praktiske togdrift end nogen som helt anden lokomotivkonstruktion i jernbanernes historie; og dets fæller kører i mange lande nær og fjern og trækker bl. a. omkring halvdelen af alle togene i Nordamerika.

Derfor kan man roligt vente at det nye μ -lokomotiv og dets efterfølgere vil yde god tjeneste som drivkraft for de Danske Statsbaners bedste tog, og at de vil blive populære hos de mange rejsende, som de kommer til at trække rundt i Danmark i den kommende menneskealder.



Kontrasterne mødes.

Motorkursus

På lærermødet som afholdtes i forbindelse med motorkursus i København i tiden 3. november—5. december 1953 rejstes spørgsmålet om, hvorvidt undervisning i gearvogne kunne udgå og den derved indvundne tid henlægges til faget »Magnetisme og elektricitet«. Lærerne ønskede samtidig, at der toges stilling til eventuel undervisning i My-lokomotiverne.

Sagen kom for på eksamenkommissionens møde den 22. december 1953 og henvistes herfra til videre behandling i sektion V, der tager sig af spørgsmålet angående lokomotivmændenes uddannelse.

Sektionsmøde afholdtes den 11. januar 1954, og det oplystes her, at gearvognene nu kun er i brug i 2. Distrikt og helt vil forsvinde i løbet af få år. Der var almindelig enighed om det betimelige i at give eleverne på motorkursus en indsigt i benzinmotoren og den mekaniske transmission, men undlade eksamination heri.

Undervisningstiden for faget »Magnetisme og elektricitet« skønnedes at være passende, men stoffet må begrænses. Det er uden tvivl for omfattende, og pensum og undervisningstid bør bringes i overensstemmelse med hinanden.

Det menes ikke at være påkrævet eller heldigt på nuværende tidspunkt at tage bestemmelse om særskilt undervisning i My-lokomotiverne.

Undervisning i faget »Trykluftbremse« efter den midlertidige bestemmelse fra 1948 skulle normalt falde væk nu, hvor man er nået til de lokomotivførere, der har fået undervisning i trykluftbremsen på lokomotivfyrbøderkursus, men da der er specielt trykluftstyr på motorvogne, i hvilket der ikke undervises tilstrækkeligt på lokomotivfyrbøderkursus, og det også af andre grunde må

anses for rimeligt at give nogen undervisning heri på motorkursus, vil faget blive bevaret fremover.

Undervisningen på motorkursus vil herefter blive således:

Faget »Motorlære« bibeholdes med 70 timer. De til »Benzinmotoren i hovedtræk« afsatte 5 timer omfatter fremtidig også transmission på gearvogne. Der eksamineres ikke heri.

Faget »Transmission«. Undervisning i transmission på gearvogne bortfalder her, og timetallet nedsættes med 5 timer til ialt 65 timer.

Faget »Magnetisme og elektricitet«. De 25 timer, som er afsat hertil, bevares, men undervisningsstoffet begrænses noget og bringes i overensstemmelse med det afsatte timetal.

Faget »Trykluftbremse«. Undervisningen bibeholdes — indtil videre med 12 timer — og der skal fortrinsvis undervises og eksamineres i det for motorkøretøjerne gældende specielle stof.

Det samlede timetal for motorkursus bliver herefter uforandret.

De lokomotivførere, der skal betjene My-lokomotiverne, vil indtil videre få lokal instruktion vedrørende disse specielle køretøjer, men der vil måske senere blive anledning til at give nogen undervisning heri på motorkursus.

Bestemmelserne i ordreserie A vedrørende motoruddannelse vil blive ændrede i overensstemmelse med det foran anførte. Den i januar 1952 indførte forsøgsvisse uddannelsesordning, hvor den praktiske uddannelse inklusive instruktionskursus nedsattes til 5 uger mod indførelse af vejledning ved en værkfører, og forøgelse af instruktionskursus til 4 dage, vedtoges indført permanent og ændres ligeledes samtidig i ordreserie A.

Endvidere er der truffet bestemmelse om, at den omtalte vejledning ved en værkfører fremtidig vil kunne finde sted ved en instruktør.

Turistsektionen

Rejs foråret i møde eller oplev i Norges fjelde foråret for anden gang. Vi tilbyder nedenstående ture i forarstiden. Oplysninger om sommerens og efterårets ture vil så vidt muligt komme her i bladet, men forøvrigt kan De blot sende et par ord, så sender vi nærmere oplysninger.

Tur 4. Med kolleger fra de andre skandinaviske lande pr. tog, bus og båd gennem de norske fjelde og fjorde. Se den flotte tur med *Bergensbanen*. Afrejse 15. maj, varighed 8 dage, pris ca. 170 kr., anmeldelse senest 1. april. Deltagerne kan være med til Norges nationaldag den 17. maj i Oslo.

Tur 51. 3 dage i *Paris* med bustur rundt i byen. besøg på alle de kendte steder og udflugt til Versailles. Derefter til *Nice* ved det blå Middelhav, hvor badesæsonen er ved at begynde. Dejlige busture til Monte Carlo, Menton, til den italienske reviera ved *San Remo*. Bjergudflugt med bus fra Nice, og endnu en dag i Paris på hjemturen. Af hensyn til påsken ændres afrejsen til den 23. april, hjemkomst 5. maj, pris 450 kr., anmeldelse senest 10. marts.

Tur 52. 2 dage i *Paris* med bustur rundt i byen og besøg på de steder, man bør have set. Derefter til *Nice* med en heldags bustur til Monte Carlo og Menton. Med båd til *Korsika*, hvor vi pr. bus i små dagsrejser besøger de mest interessante dele af øen (Calvi, Piana, Ajaccio, Corte og Bastia). Med båden går turen tilbage til Nice, hvor der gøres en dags ophold. Hjemturen går over Paris med overnatning der. Af hensyn til påsken ændres afrejsen til den 27. april, hjemkomst den 11. maj, pris 575 kr. + bådbillet Nice—Korsika (ret billig), anmeldelse senest 20. marts.

Tur 53. En rundtur gennem *Holland og Belgien*. Besøg i Haarlem og bustur til de berømte tulipanmarker, der netop på denne tid står i fuldt flor. Besøg i *Amsterdam* med Volendam og Marken, hvor folk endnu går i folkedragt. Bustur rundt i *Bruxelles* og i den gamle by *Brügge* med de mange klokkespil og kanaler. Med bus gennem Meusedalen til *Han* med de berømte grotter, der besøges. Afrejse den 2. maj, hjemkomst den 9. maj, pris 250 kr., anmeldelse senest den 25. marts.

Detaljerede programmer og alle oplysninger fås ved indsendelse af 30 øre i frimærker samt svarporto.

Teltlejr på Korsika.

Vi har et meget fint tilbud om ophold i en international teltlejr ved Calvi på Korsika. Er De interesseret, så send os et par ord.

Korrespondance.

En ung franskmænd ønsker at korrespondere på tysk med dansk kollega (20—25 år).

Niels Sloth,

Turistsektionen, Sølvgade 40, K.

Personalets repræsentanter i samarbejdsudvalgene

Jfr. bestemmelserne i »Reglement for oprettelse af samarbejdsudvalg inden for statens styrelser« har man foretaget valg af repræsentanter til samarbejdsudvalgenes hovedudvalg og distriktsudvalgene i 1. og 2. Distrikt. Disse valg blev i hovedsagen genvalg, idet der dog skete nyvalg til hovedudvalget. Den hidtidige sekretær J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund, er efter eget ønske, udtrådt af hovedudvalget og i stedet er valgt sekretær E. Rasmussen, Dansk Jernbane Forbund, til hovedudvalgets sekretær. Iøvrigt er personaleorganisationernes repræsentanter i hovedudvalget følgende:

Forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund.

Sekretær E. Rasmussen, Dansk Jernbane Forbund.

Overtrafikassistent M. S. Lyngesen, Jernbaneforeningen.

Lokomotivfører E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening.

Maskinarbejder Hjalmar Jensen, Fællesorganisationen DSB.

For distriktsudvalgenes vedkommende er personaleorganisationernes repræsentanter følgende:

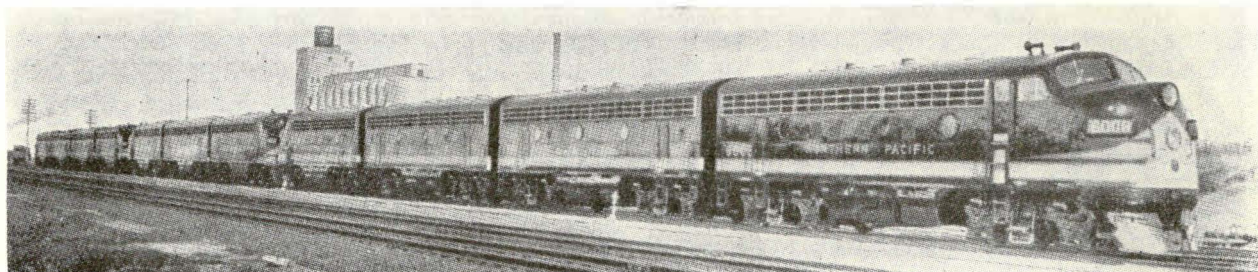
1. Distrikt:

Rangerformand Meldgaard Kristensen, København, Dansk Jernbane Forbund.

Overtrafikassistent C. A. A. Larsen, København, Jernbaneforeningen.

Lokomotivfører Aage Hansen, København, Dansk Lokomotivmands Forening.

Håndværker E. Gorm Pedersen, København, Fællesorganisationen DSB.



Tre sammenkoblede General Motors-diesellokomotiver på Northern Pacific Railroad. — Det forreste og det bageste er godstogslokomotiver bestående af fire enheder, som stort set er mage til DSB's nye diesellokomotiv og har samme 16-cylindrede motor. Det mellemste er et eksprestogslokomotiv bestående af tre enheder, formodentlig med to motorer af den tilsvarende 12-cylindrede model.

2. Distrikt.

Togfører N. J. Olsen, Fredericia, Dansk Jernbane Forbund.

Stationsleder O. H. Malchau, Aarhus, Jernbaneforening.

Lokomotivfører C. Schmidt, Nyborg, Dansk Lokomotivmands Forening.

Håndværker P. Hansen Lamp, Fredericia, Fællesorganisationen DSB.

Forsikringsjubilæum

Forsikrings-Aktieselskabet ALKA, der den 2. februar 1954 fejrer 25 års jubilæum, er en sammenslutning af to arbejderselskaber — nemlig det tidligere »Arbejdernes Livsforsikring« og »Dansk kooperativ Assurance A/S«.

Medens førstnævnte selskab var et foretagende, der virkede på den måde, at hele porteføljen genforsikredes i Statsanstalten for Livsforsikring, var Dansk kooperativ Assurance et selskab, der forsikrede for egen regning. Dette selskab stiftedes 2. februar 1929, og det er for så vidt dette selskab, hvis 25 års jubilæum fejres nu. —

Sammenslutningen af de 2 selskaber skete iøvrigt i august 1944. Det sammensluttede selskab fik navnet ALKA — et navn, der er dannet af de to selskabers forbogstaver.

ALKA tegner direkte forsikring — såvel livsforsikring som skadesforsikring. Den har i dag en samlet præmieindtægt på ca. 6,2 mill. kr. og heraf i livsforsikring ca. 4,5 mill. kr. og en samlet portefølje i livsforsikring på ca. 100 mill. kr.

Selskabet bor i egen ejendom hjørnet af Gøthersgade og Chr. IX's Gade.

Arbejdernes Livsforsikring startedes i 1903 og havde til formål gennem ugeforsikring at virke for livsforsikringens udbredelse i arbejderbefolkningen.

Trods en ringe begyndelse nåede man dog i sammenslutningsåret 1944 op på ca. 50 mill. kr. i forsikringssum. Denne var som nævnt fuldtud genforsikret i Statsanstalten for Livsforsikring, med hvilken arbejderselskabet stedse har haft det mest ideelle samarbejde.

Selskabets første leder var folketingsmand Valø. Olsen, der døde i 1933 og efterfulgtes af folketingsmand Johs. Hansen, der ved sammenslutningen i 1944 blev meddirektør i ALKA sammen med Otto Sørvin, der efter Johs. Hansens død i 1948 er ALKA's enedirektør.

Den første formand for Arbejdernes Livsforsikring var den socialdemokratiske pioner P. Knudsen.

I tiden 1911—1924 var Th. Stauning formand for repræsentantskabet.

ALKA regner som nævnt sin start fra 2. februar 1929, da Dansk kooperativ Assurance stiftedes.

Tanken om et fuldt selvstændigt forsikrings-selskab indenfor arbejderbevægelsen var gammel, men rigtig aktuel blev den dog først i 1922, da det kooperative Fællesforbund stiftedes som en sammen-

slutning af de mange forskellige kooperative virksomheder, der i tidens løb var oprettet af de danske arbejdere.

Fra første færd var man indenfor Fællesforbundet ivrig for at få eget forsikringsselskab, således som man forlængst havde det indenfor den danske andelsbevægelse.

Der var store vanskeligheder forbundet med stiftelsen af et arbejderselskab. Skønt tanken havde mange tilhængere, betragtedes det som noget af en utopi, at et arbejderselskab kunne få rigtigt fodfæste i konkurrencen med gamle store private selskaber.

Desuden viste det sig, at ikke få indenfor arbejderne kreds på en eller anden måde havde forbindelse med et privat selskab. Der var således megen aktiv og navnlig passiv modstand mod starten af et kooperativt forsikringsselskab.

Det var Det kooperative Fællesforbund's første formand, borgmester Peder Christensen, der var sjælen i de første bestræbelser. Han tog initiativet til de forskellige forslag, der blev gjort. Bl. a. nedsattes der et alsidigt udvalg med repræsentanter for den samlede arbejderbevægelse, der undersøgte hele forsikringsspørgsmålet, som således fik en grundig belysning.

Udvalgets sekretær var Fr. Dalgaard, der blev det senere stiftede forsikringsselskabs første direktør, og som i dag er ALKA's formand.

Efter at forskellige forsøg på at danne et selskab var strandet, blev sagen taget op af to store grupper indenfor Det kooperative Fællesforbund — nemlig De sammensluttede Fællesbagerier og De samvirkende Brugsforeninger.

Formand for det nedsatte fællesudvalg var borgmester M. Mortensen, Esbjerg, medens fhv. togfører P. D. Pedersen var udvalgets sekretær.

Efter to års arbejde nåede man til et resultat, idet Dansk kooperativ Assurance A/S som nævnt stiftedes 2. februar 1929 med en fuldt indbetalt aktiekapital på 100 000 kr. Denne aktiekapital udvidedes flere gange, og ved oprettelsen af det sammensluttede selskab ALKA i 1944 blev aktiekapitalen bragt op til 1,5 mill. kr. fuldt indbetalt.

Aktiekapitalen kan kun ejes af arbejderbevægelsesorganisationer og virksomheder.

Udbyttet er begrænset til 5 pct. p. a.

Selskabes første formand var borgmester M. Mortensen, der i 1934 afløstes af borgmester Peder Christensen, der igen i 1950 afløstes af landsretts-sagfører Fr. Dalgaard.

I hele perioden siden 1929 har tidligere borgmester Vilh. Melgaard, Slagelse, været medlem af bestyrelsen.

Landsretssagfører Fr. Dalgaard var selskabets direktør i 1929—1930 og igen i perioden 1936—1943. I den mellemliggende periode var nuværende borgmester Sigvard Munk selskabets direktør.

Fra 1943—1944 lededes selskabet af direktør Chr. Andersen, og siden hans død i 1944 har direktør Otto Sørvin ledet selskabet.

ALKA har erhvervet sig en smuk position og står ved 25 års jubilæet som et smukt udtryk for, hvad der kan opnås gennem sammenslutning og samarbejde.

Grosserer A. Collstrops rejselegat

Indkaldelse af ansøgninger

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 4.500,00 kr. af *Grosserer A. Collstrops Rejselegat*, hvis bestyrelse for tiden består af:

Belysningsdirektør Joh. E. Børresen, K. af Dbg., Dbm., Vognmagergade 8, København K.

Telefondirektør G. Irming, K. af Dbg., Dbm., Nørregade 21, København K.

Driftsbestyrer P. C. E. Hansen, R. af Dbg., Dbm., Odense—Kerteminde—Martofte og Nordvestfynske Jernbaneselskaber, Odense, og

Generaldirektør E. Terkelsen, K. af Dbg., Dbm., Sølvgade 40, København K. (formand).

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås tjenestemænd, der er ansatte i Danske Statsbaner, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber eller Danske Elektricitetsværker til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hver enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 15. marts 1954 til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

En mægtig vikingeroman

I rækken af dejlige billigbøger udsender FFB nu Gunnar Gunnarssons berømte historiske roman »Edbrodrer«, en farverig og handlingsmættet beretning om de to norske vikinger Leif og Ingolf, som omkring år 900 tilegnede sig Island. I bred og stærk rytme føres man gennem den storslåede roman — ja, der var karlfolk til dengang. Men der var også plads til rene og smukke følelser, således er forholdet mellem Leif og den smukke Helga en gribende kærlighedsfortælling, som man husker længe. »Edbrodrer« er et kup for FFB og for de mange tusind abonnenter, som er godt på vej til at skabe sig en usædvanlig fin bogsamling — for næsten ingen penge.

Ugens tipperer har ikke så store chancer for at vinde som jernbanemændene har for at komme til skade under udførelsen af tjenesten ved jernbanerne.

Af hver 100 jernbanemænd var de 11 ude for ulykkestilfælde under arbejdet i 1949/50, og 2168 ulykker medførte, at der tabtes 51771 arbejdsdage — og mange køre- og natpenge!

Tænk på det — og tænk så på, at De i jernbanemændenes eget forsikringsselskab: *Uheldsforsikringsforeningen*, kan hel- eller halvgardere Dem gennem en forsikring for en billig præmie. Tal med en tillidsmand eller skriv til foreningen under adresse: *Hovedbanegaarden, København.*



Tak

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører Charles Frederiksen's sygdom, død og bisættelse.

Henriette Frederiksen.
Aarhus.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Roskilde: Formandens navn og adresse rettes til: E. D. Hansen, J. P. Hansensvej 14.

Gedser: Kassererens navn og adresse rettes til: H. Bahne Larsen, Langgade 30.

Elektrofører-afdeling:

Enghave: Formandens navn og adresse rettes til: B. A. Jensen, Syvens Allé 2, København S.

Kassererens navn og adresse rettes til: H. Melohn, Hobrogade 4, 3., København Ø.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Aarhus: Formandens navn og adresse rettes til: E. S. Christensen, Finsensgade 60.

Kassererens navn og adresse rettes til: N. K. Jensen, Silkeborgvej 19.

Korsør: Formandens navn og adresse rettes til: H. E. Jørgensen, Dyrehovedgårds Allé 25, 2.

Kassererens adresse rettes til: Helenevej 18, 1.

Næstved: Kassererens navn og adresse rettes til: J. Voltzmann, Rampen 14 st. tv.



— Ak ja, hvor jeg mindes min onkel Jens, hver gang jeg ser på denne lanterne; — han var grim, tung og kantet, og så var han heller ikke noget lys!

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport — Brændselolier

Gothersgade 44, Fredericia . Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-
og Selskabslokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Reisende
Husk Marketeriet!
Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med Gothersgade 14
1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

✳ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Rtinggaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L P EDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage

L P betyder ogsaa laveste Priser

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

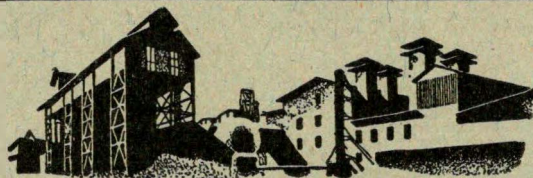
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserver - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen, Telefon 90

Daglig friskkøret. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagkringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens*

Lokomotivremise



Driftsudvalget

anbefales

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigst Viltoft

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspætteleter
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel

Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN *Slagtermester*

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

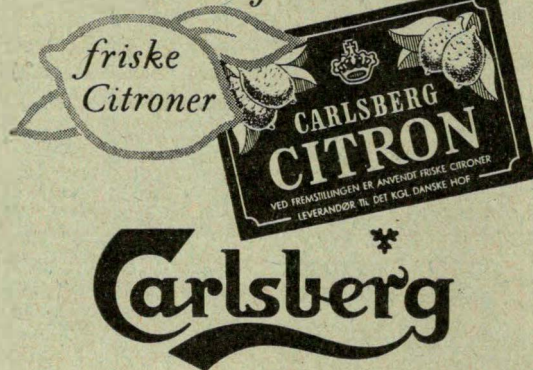
Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terraso-
arbejde, Havelliser,
Flagstangsfødder m. m.

Fremstillet af



Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

En historisk beskrivelse af trækraften
indenfor Danske Statsbaners nuværende
område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Pris 15 kr. portofrit tilsendt.