

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 20

20. OKTOBER 1955

55. 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

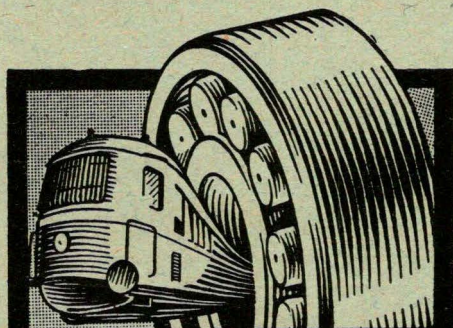
Vandforsynings- og vandbehandlingsanlæg til lokomotivfødevand

Elektrolytisk vandbehandling
Pumper • Ventilation

Generalrepræsentant for
National Aluminate Corp.
(Nalco)

J. Krüger A/S

KØBENHAVN K
Christians Brygge 22 • Tlf. 4726
Telgr.: Softwater



Naar det kommer an paa

DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer

OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne siden 1856

L. Beyer Holgersen & Søn

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

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Andersson & Bardram A/s

Stuistræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Importkompagniet A/s

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
BOGTRYK
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHS

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513



Odense Pilsner
den mest velsmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Niensens Maskinfabrik



HB forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFORENING

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

THÜRMEERS
originale Snittøj

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. 20 - 55. ÅRGANG

20. OKTOBER 1955

★

Indhold:

Hvad og hvornår?	229
Spar — men gør det på den rigt- tige måde	230
Nordisk nyt — Norge	230
Fra arbejdspladsen	231
Kære lokomotivmænd!	232
»Ængstelse«	232
Nye elektrolokomotiver for 50 p/s	233
Landsoplysningsudvalget	237
Nordisk samarbejde resulterer i en sensationel billedgeografi ..	239
Under DLF	240
Opmærksomhed frabedes	240
Personalía	240
Nye adresser	240
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	240

★

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.

Hvad og hvornår?

For den, der daglig går fra og til arbejdet på faste tidspunkter, opstår ikke specielle problemer med indpasning af døgnets måltider m. v., for så vidt som disse kan lægges i en fast plan, men for lokomotivpersonalet ligger forholdene ganske anderledes. Den meget omskiftelige tjeneste med begyndelse og afslutning på alle døgnets timer medfører særlige problemer på dette område, og derfor er det af største vigtighed, at det i forvejen meddeles den enkelte, hvilken tjeneste han skal forrette, d. v. s. at der gives et passende varsel, så omhandlede kan indrettes derefter.

Der er forekommet tilfælde, hvor forskellige opfattelser af hvornår underretning skal gives personalet om tjenesten, har stået stejlt overfor hinanden. Foranlediget heraf finder vi grund til at tage spørgsmålet op til en kort behandling og anføre, hvilken rimelig frist der generelt bør gives personalet om fremtidig tjeneste.

Dette ligger i almindelighed i leje for personale i fast turnus, men der findes en betydelig part ved reservekørsel, som ikke har samme mulighed, og for disse må der tilvejebringes grundlag for rimelig varsling.

Det af finansministeren nedsatte *Tjenestetidsudvalg* af 1947 havde også opmærksomheden rettet herpå, idet man vedrørende forhold, som afvikling af erstatningsfridage for ordinære samt erstatningsfrihed som godtgørelse for overarbejde, fastsatte bestemmelser om, at fridagen eller fritiden skal ydes med passende varsel, hvorved forstås et tidsrum af *mindst* 24 timer forud for det tidspunkt, hvor sidste tjeneste før fridagen fratrædes.

Man har altså ment det rimeligt og rigtigt, at der gives personalet dette varsel, for at friheden kan forvaltes efter de planer, den enkelte måtte have for den, men at man alene skulle kunne påregne dette gør ligt for en enkelt dag i ugen turde dog være bagvendt. Der må efter samme linie kunne gives varsel om tjenesten iøvrigt, og det er endda højst opportunt at varslet gives på et tidligere tidspunkt end det anførte, således at der f. eks. gennemføres en generel linie, hvorefter varslet sættes til 3 dage forud for tjenstedagen. At tilrettelægning af tjenestefordelingen skulle blive vanskelig af den årsag er næppe troligt og da slet ikke for den lokomotivmester, der er flasket op ved lokomotivmandsgerningen og derfor har hele tjenestegangen og personalets vanskeligheder med nævnte forhold i blodet.

Der findes da heldigvis også ledere, som i fuld forståelse heraf, stiller sig imødekommende over for personalet, men det er nødvendigt, at denne linie gennemføres generelt overalt, og nogen egentlig udgift er der ikke forbunden hermed for Statsbanerne, hvorimod der pålignes personalet en unødvendig økonomisk byrde. Dette lille hensyn er af meget stor betydning for den enkelte lokomotivmand, for hvem fritiden er et dyrebart eje, og som f. eks. ved en tjenestes afslutning i en sen natstid ikke senere på dagen skal disponere over sin fritid til at søge oplysning om ny tjeneste.



Norge

Ny løn aftale.

De norske statstjenestemænd har afsluttet deres lønforhandlinger og resultatet blev, at der for de enkelte lønningsklasser opnåedes en procentvis lønstigning på gennemsnitlig 11 til 12 procent.

Ifølge »Jernbanemanden« siger Jernbaneforbundets landstyre i en udtalelse, idet resultatet anbefales til vedtagelse blandt medlemmerne:

»Kravet omfattede blandt andet, at man ved disse forhandlinger skulle kræve en løftning af lønniveauet ved staten, således at statens tjenestemænd (lønkasse 4) lønmæssigt set blev jævnstillet med arbejderne i jern- og metalindustrien.

Under disse forhandlinger har staten stort set imødekommet dette krav.

Videre konstaterer landstyret, at der er opnået væsentlige forbedringer i lønregulativets almindelige bestemmelser om beregning af lønanciennitet ved antagelse og ved advancement til højere stillinger, og at vort krav om en bred gennemgang af hele lønregulativet vil blive taget op — det gælder gennemgang af stillingsplaceringerne, justeringskravene som foreligger og adgang til forbedring af advancementsomfanget.

Den komite, som efter forslag II skal nedsættes, har et vidt mandat.

Nævnte komite, som skal nedsættes, skal blandt andet udrede spørgsmålet, om udviklingen siden 1948 betinger en ændring i lønregulativets udformning og inddeling. Den skal også foretage en gennemgang af stillingsplaceringen i regulativet særlig på baggrund af de ændringer, som er foretaget siden 1948 og herunder behandle mulige forslag fra administrationen og krav fra organisationen, ligesom den skal drøfte advancementsvilkår på baggrund af udviklingen siden 1948.

Spar-men gør det på den rigtige måde.

To gange årlig udsender Statsbanerne »rettede« køreplaner for det rejsende publikum. Omfangs- og indholdsrige bogværker som skal tjene til vejledning, og hvor der ved opstillingen tages videst gående hensyn til overskuelighed, så der let og smertefrit kan findes vej i labyrinten af rejseforbindelser.

Det er helt i sin orden.

Også til personalet udsendes køreplaner, såkaldte tjenestekøreplaner, blot af et større og mere kompliceret omfang, sigtende på sådan tjenstlig underretning til personalet, at toggangen kan forløbe præcis, gnidningsløs og sikker.

Tjenestekøreplanerne skal naturligvis også rettes ved overgang fra en køreplanperiode til en anden, og i den forbindelse opstår overvejelser, om udsendelse af rettelser til udløbne planer kan klare denne overgang, eller deres omfang skal medføre nyoptryk og dermed forbundne udgifter, som man søger at spare.

Det er også helt i sin orden.

Men! For der er et men. — Ved de uundgåelige omlægninger af driften fra en sommers køreplanperiode til en vinters, fremkommer rettelser, der fra år til år er variable, og omend fremtiden skulle medføre mere stabilitet, så har årene siden anden verdenskrigs slutning til nu givet store udsving, og det har betinget, at lokomotivpersonalet har måttet anvende betydeligt af den i forvejen meget ubekvemt lagte fritid til at føre køreplanerne à jour. Ved den nyligt gennemførte overgang til vinterkøreplan, har mange timer måttet anvendes til rettellesarbejde, og det er ikke lidt, det drejer sig om, når mange hundrede rettelser skal foretages.

At der i den forbindelse af en eller anden er beregnet mer-tjeneste for dette arbejde, opfatter vi slet ikke humoristisk — tværtimod. Fortsætter syndfloden af papir, bliver der snart skabt et reelt grundlag for sådant krav, men formentlig undgår Statsbanerne dette, såfremt man får indføjelserne på anden måde f. eks. ved nyoptrykning af planerne, når rettelserne får så for-midabelt omfang.

Det er et spørgsmål, om det, der kan spares, modsvarer det væsentlige, at det ved selve rettelsernes indføjelser i adskillige tilfælde ikke er muligt at placere dem på rigtigt sted, fordi der ikke er plads dertil. Selvom man har et vågent personale, som er indlevet i jernbanens rytme, også når det gælder papir, turde det være logisk, at der i en plan, som netop skal skaffe »plan«, på den måde kan lægges fælder, der afstedkommer uønskede tilfældigheder, når mangelfuldt arbejdsgrundlag bryder rytmen i det team-work, som afviklingen af toggang er. Nævne alle tilfælde, hvor det er galt med rettelsernes placering, skal undlades, men hvad f. eks. med togkrydsning.

Omend troen på vore medlemmers kunnen er urokkelig, finder vi dog rettelsernes omfang sådan, at det meget må understreges, at man fremtidig bør have opmærksomheden henledt herpå, så personalet forskånes for at beskæftige sig med dette i sin meget ubekvemte fritid, samt at skulle se at tjenestekøreplanernes indhold ikke er i takt med dets principielle opdeling.

Fra

ARBEJDSPLADSEN

(Omtale i dagspressen frabedes).

Da trykluftbremsen blev indført ved Danske Statsbaner, blev dette af samtlige lokomotivmænd betragtet som en stor forbedring, og for lokomotivførernes vedkommende gav det en betydelig større tryghed end tidligere, særlig under fremførelsen af lange og tunge godstog.

Samtidig med luftbremsernes indførelse blev der udsendt instruktionsstof vedrørende virkemåde og afhjælpning af eventuelle fejl ved bremsen, samt bestemmelser om hvorledes bremseprøven i de forskellige tilfælde skulle foretages. Alt dette er forøvrigt vore medlemmer bekendt, og naturligvis hersker der hos alle en dyb respekt for overholdelse af de givne bestemmelser ud fra erkendelsen af, hvilken betydningsfuld faktor togets bremses er i henseende til den rent sikkerhedsmæssige fremførelse.

Imidlertid kan der opstå eller forekomme situationer, hvor der hersker tvivl om fortolkning af de givne bestemmelser — det er jo ikke unaturligt i en så levende organisme, som Statsbanerne nu engang er — og man handler da ud fra, hvorledes denne eller hin bestemmelse fornuftmæssigt og forsvarligt bør fortolkes.

For nogen tid siden kom et af vore medlemmer ud for en situation, hvor der blev handlet efter, hvad der fandtes forsvarligt fornuftmæssigt, men andre momenter i tilfældet havde forinden spillet ind, og da der skete et mindre uheld med ringe materiel skade, blev der rejst tiltale, og resultatet heraf blev for vort medlem en påtale for overtrædelse af bestemmelserne vedrørende bremseprøven.

Løvrigt forløb hændelserne i sagen i store træk således.

Toget, den i sagen implicerede lokomotivfører fremførte, var et temmeligt langt godstog, og det måtte på en station køre temmelig langt frem af hensyn til godsudlæsning, hvorved en vejoverføring ved enden af stationen blev spærret for trafik. Forinden af toget blev derfor koblet fra og fløjtet »frem«, således at vejoverføringen blev fri for andre trafikanter. Efter et stykke tids forløb blev der fløjtet tilbage, og toget blev igen samlet, hvorefter der i henhold til eksisterende bestemmelser blev foretaget »lille bremseprøve«. Togføreren opholdt sig ved bagenden af toget, og efter at lokomotivføreren havde sat bremsen i funktion, gik bremseklodserne normalt til, som de skulle, ligesom også løsningen efter signal herom fra togføreren foregik normalt, og da alt således skulle være i orden begav togføreren sig på vej mod maskinen for at afgive melding om, at bremsen var i orden.

Forinden den her omtalte togfører nåede hen til maskinen, skete der dog dette, at den fungerende stationsbestyrer henvendte sig til den i toget tjenstgørende togetbetjent og gjorde ham opmærksom på, at der ventedes et modgående persontog, som skulle krydse godstoget på den pågældende station, og da sidstnævnte tog spærrede for overgangen til den

perron, hvortil persontoget ankom, anmodede stationsbestyreren togetbetjenten om at lænke forenden af toget fra igen og rangere dette over i et andet spor, medens ud- og indstigning af de rejsende fandt sted.

Vedkommende togetbetjent efterkom øjeblikkelig anmodningen og gik ind imellem den femte og sjette vogn, hvis lufthaner han straks lukkede. Inden togetbetjenten fik løftet koblingen af, kom togets pakmester til stede og gjorde opmærksom på, at det ikke var nødvendigt at koble fra, idet han havde forrettet tjeneste i det her omtalte tog mange gange, og med det antal aksler, toget bestod af, var det spor, der holdtes i, langt nok til, at der blot kunne trykkes tilbage for at give de rejsende uhindret adgang til persontoget.

Stationsbestyreren (der for første gang forrettede tjeneste ved dette togs ekspedition) bøjedede sig herfor, og togetbetjenten gik derfor fra vognene, men i skyndingen glemte han desværre at lukke lufthanerne op, og ingen af de øvrige i toget beskæftigede bemærkede forglemmelsen. Togetbetjenten gav derefter signal til lokomotivføreren om at køre tilbage og sidstnævnte satte toget i tilbagegående bevægelse uden at spørge om grunden, idet han rent instinktmæssigt var klar over baggrunden for den trufne disposition.

Toget følte meget tungt at bevæge, og lokomotivfyrbøderen gik da ned fra maskinen og hen langs toget for at se efter, om eventuelt nogle af bremseklodserne »slæbte«, muligvis ved trægt virkende styreventiler, en foreteelse der ikke sjældent forekommer. Da lokomotivfyrbøderen nåede den sjette vogn, bemærkede han, at bremseklodserne på vognen ikke var løse, hvorfor han trak i udligningstrækket, hvorefter klodserne straks gik fra, og kommet tilbage til maskinen meddelte han lokomotivføreren, hvad der var foretaget.

Togføreren kom nu til og meldte, at alt var i orden, og lidt efter blev der fløjtet afgang.

Under kørslen til næste station blev intet usædvanligt bemærket, selv om — som nævnt — lufthanerne mellem femte og sjette vogn var lukkede, hvilket formodentlig må skyldes, at hele bremsesystemet må have været meget tæt i den part af toget, som løb efter den sjette vogn.

Ved opbremsning på den næstfølgende station skete, som tidligere anført, et mindre uheld, da toget ikke blev bragt til standsning på det normale sted på grund af svigtende bremsevæbne, og da årsagen hertil blev klarlagt, rejstes der sag også mod lokomotivføreren.

Ved forhøret blev tilfældet belyst i alle enkeltheder og fra vor organisations side blev procederet for frifindelse af lokomotivføreren ud fra den betragtning, at han måtte anses for at være uden skyld i uheldet (jævnfør de lukkede koblingshaner).

Ved afgørelsen af sagen gik vort medlem dog ikke fri, men fik en påtale, samt hvad dermed fulgte, og denne afgørelse byggede på, hvad der er nedlagt i Tb 1., side 19 stykke 60, der lyder således:

Hvis bremseklodserne ligger an mod hjulene uden at nogen fejl kan konstateres, kan dette hidrøre fra, at der tidligere har været for højt hovedledningstryk. Bremsen kan da

løses ved, at lokomotivføreren midlertidig forøger hovedledningstrykket. Bremsen kan også løses ved at trække et øjeblik i hver enkelt vogns udligningstræk. Dette må kun gøres undtagelsesvis, og der skal da afholdes ny bremseprøve.

Det er ikke almindeligt, at sager, der rejses overfor vore medlemmer, kommenteres her i vort fagblad, men i dette tilfælde synes det at være påkrævet, thi det er for at gøre alle vore medlemmer helt og fuldt opmærksom på, at hvis der trækkes i et udligningstræk, skal der foretages ny bremseprøve, selvom bremsen ved tidligere prøver har været i orden.

S. Suneson.

Kære lokomotivmænd!

Det var vel nok et hefte, der har vasket sig. — Rigtig hjertelig tak for den hurtige ekspedition. — Næ, hvor er det skønt! Min allerhjemligste tak og kompliment til jer alle!

Tænk en gang at se gamle litra P nr. 125, der sluttede sit løb på Thybanen den 30. april 1906 — og så fik vi litra E. Ja, litra E nr. 37 er også afbilledet, men jeg tror nu nok, det er nr. 43 eller 44, der er omnummereret til 37; men derfor er den lige skøn at skue.

Det var lig verdens syvende underværk, da vi 1. maj 1906 fik trekoblede E-mask. på Thybanen til afløsning af litra P og J. P 125 havde det nu så let, for han kørte kun 1102 og 1103 fra Ti til No og tilbage til Ti, medens derimod et hurtigkørende lokomotiv som J nr. 11 kørte de blandede tog.

Nå! Ja, det var den gang.

Nu hjertelig hilsen til danske lokomotivmænd for mangesidet indsats gennem årene og til lykke med det startede billedværk. Det er herligt!

Med venlig hilsen

N. P. Nielsen, Møllehusvej 7, Roskilde.

»Ængstelse«

I relation til indlægget »Ængstelse« af lokomotivfører Jørgensen, Sønderborg, har efterfølgende indlæg været bragt i »Jernbane-Tidende«.

I Dansk Lokomotiv Tidende af 5. september findes en redaktionel artikel med overskriften »Fornuft eller kaos«. Deri kritiseres, at der intet gøres for at løse trafikproblemerne. Bl. a. står der: »Hvad koster det ikke vort lille land at lade en koordinering af trafikmidlerne ligge uløst hen? Hvornår gøres skridt til en fordeling, der afskaffer den fallitskabende underbygning, som finder sted på transportmarkedet?«

Det er fuldstændig i overensstemmelse med de synspunkter, der angående dette så vigtige spørgsmål har været fremsat i nærværende blad. Og artiklen suppleres udmærket af et indlæg fra medlemskredsen betitlet »Ængstelse« og skrevet af lokomotivfører Jørgensen, Sønderborg. Indsenderen fremhæver, at jernbanen har sin betydning trods biler og flyvemaskiner, idet han fastslår, at jern-

banen er nr. 1, både når det drejer sig om storbefordring og i sikkerhedsmæssig henseende.

Alt dette er såre rigtigt; men når Jørgensen derefter går over til at kritisere ledelsen, fordi »det ikke er vanskeligt at se, at årsagen til jernbanens nuværende betrængthed ligger i, at man trods bilernes fremkomst har fortsat med at lade jernbanen optræde som lokaltrafikkens afvikler og derfor ikke effektivt nok har ladet den tage sig af det, som er dens egentlige opgave: At udøve den bedste, hurtigste og sikreste fjerntrafik«, synes det at have undgået hans opmærksomhed, at man i stadig stigende grad lader lokaltrafikken besørge af biler, at fragtgods læsset i København om eftermiddagen allerede næste formiddag er jydsk modtagere ihænde, og at man har indsat meget hurtiggående iltog, der giver langtvejsrejsende fortrinlige befordringsmuligheder. Og når Jørgensen påpeger, at personalet ængstes, fordi dets antal reduceres, så er denne reduktion jo netop en uundgåelig følge af den flytning af lokaltrafikken fra skinnevej til landevej, som Jørgensen mener burde finde sted i endnu større omfang, end tilfældet er.

Men det, der særlig falder en for brystet i Jørgensens ellers i flere henseender meget læseværdige indlæg, er hans bemærkning om, at de i marken arbejdende jernbanemænd hverken kan gøre fra eller til i udviklingen for jernbanen. Jovist kan vi gøre noget — ikke alene dem, der er i personlig kontakt med kunderne: Stations- og togpersonalet ved at optræde høfligt og tjenstvilligt, men også banetjenestens folk ved at holde sporene i så god stand, at kørslen bliver sikker og behagelig, vognopsynet ved at holde et så skarpt øje med materiellet, at nedbrud på grund af varmløbne aksler eller lignende undgås o. s. v. o. s. v. Og ikke mindst lokomotivførerne — med effektiv medvirkning fra alle andre banemænd, ved at togene fremføres med den størst mulige præcision. Alle kan vi gøre vort til, at jernbanen beholder den del af trafikken, og herunder lokaltrafikken, som der, udviklingen taget i betragtning, er rimelighed i og mulighed for at bevare.

Jørgensen mener, at jernbanen er upopulær. Det har vi ikke indtryk af, og der har da også fra tilfredse kunder været en del avisindlæg, der siger noget andet. Et læserbrev i »Vingehjulet« gengivet fra »Jyllandsposten« hvortil det er indsendt af en bilist, der igen er gået over til at benytte banen, udtrykker også tilfredshed med jernbanens service og giver tro på, at jernbanens rolle ikke er udspillet — heller ikke i lokaltrafikken.

Det er umuligt at gøre det økonomiske forhold mellem tog og biler op med nogenlunde nøjagtighed. Det er ikke gjort med at udregne, at det koster så lidt at fremføre en bil og så meget for et tog; for det er klart, at jo mere af trafikken man flytter fra jernbane til landevej, jo mere vil landevejens blodstrøm vokse, så den ender med at blive en flod. Og det tæller stærkt — ja, meget stærkt endda — i jernbanens favør, at man med den kommer velbeholden frem med praktisk talt 100 pct. sikkerhed og ikke eventuelt skal den lange, pinefulde og be-kostelige omvej om ad hospitalet.

Dønningen.

Nye elektrolokomotiver for 50 p/s

Af C. E. Andersen.

På side 212 nævntes der en række eksempler på nyere togmateriel med ensrettere og specielt ignitroner. Her skal allerførst anføres et par korrektioner og tilføjelser.

Det lokomotiv, der angaves at være leveret til Höllentalbanen i Schwartzwald i 1951, var et af de gamle lokomotiver fra 1936, der fik nyt ensretteranlæg fra BBC.

Det franske ensretterlokomotiv, der byggedes til Annecybanen i Alperne, var ikke udrustet med ignitronensrettere, men derimod med en fransk-konstrueret ensrettertype med flere anoder.

Derimod er de nyere seriebyggede franske ensretterlokomotiver til banerne i Nordøstfrankrig udstyret med ignitronensrettere.

Det bør måske bemærkes, at ignitroner er en art enkeltanode-ensrettere, hvis strømovergang sikres ved en fortænding i det rette øjeblik af strømfasen. Deraf kommer navnet, idet ignite betyder tænde.

De franske ignitronlokomotivers præstationsevne har vist sig at overgå alle de øvrige franske 50 p/s lokomotivers præstationsevne. Til banerne i Nordøstfrankrig er der konstrueret og fremstillet fire typer lokomotiver, som er omtrent ens i mekanisk henseende, bortset fra, at nogle af dem har toakslede og andre treakslede bogier; men i elektroteknisk henseende er de højst forskellige. De seksakslede lokomotiver, som er rene godstogslokomotiver, og som derfor gerne må være tunge og have stor adhæsiønsvægt, er omformerlokomotiver. Nogle af dem har omformere, der går ved enfaset vekselstrøm og leverer trefaset vekselstrøm til banemotorerne. Andre har omformere, der leverer jævnstrøm til banemotorerne. De fireakslede lokomotiver er blandetogs- og eksprestogslokomotiver. Det drejer sig dels om ignitronlokomotiverne, hvor den enfasede vekselstrøm uden roterende maskiner omdannes til jævnstrøm eller rettere sagt pulserende jævnstrøm. De øvrige lokomotiver

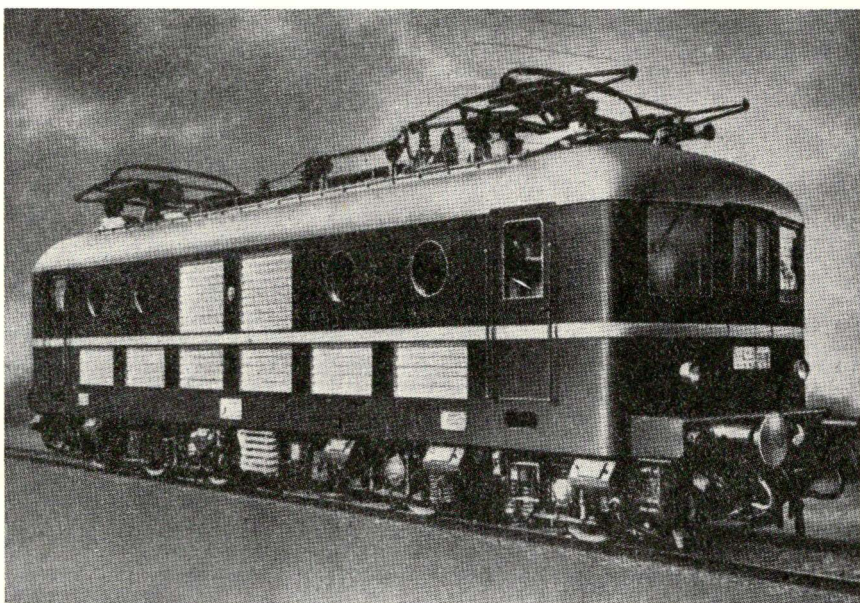
er rene vekselstrømslokomotiver med 50 p/s banemotorer, som umiddelbart bruger den nedtransformerede baneledningsstrøm.

50 p/s motorer er sædvanligvis ikke helt tilfredsstillende og fungerer i hvert fald ikke så godt som 25 p/s og $16\frac{2}{3}$ p/s motorer, navnlig hvis deres kommutator er små, og hvis deres magnetpolantal er ringe og magnetfluxen er lokalt intensiv. Da magnetfluxen skifter hurtigt ved de høje strømfrekvenser, og da kraftlinierne skærer ledningerne, induceres der betydelige strømme i disse og det endda ikke mindre end 100 gange pr. sekund. I Kommutatorerne kan der derfor fremkomme gnister, hvor børsterne kortsletter to lameller ved siden af hinanden. Under alle omstændigheder må der bruges mange lameller og store kommutatorer;

men det er ikke altid tilstrækkeligt til at hindre, at der opstår gnister, som kan skade kommutatorerne og børsterne. Dersom motorerne ikke roterer, hvilket kan ske, hvis lokomotivet ikke kan sætte toget i gang, kan der lokalt ske sådanne ophedninger m. m., at beskadigelserne bliver store.

Jævnstrømslokomotivernes banemotorer udsættes ikke for sådanne beskadigelser. Ensretterlokomotivernes banemotorer fødes med pulserende jævnstrøm og kan derfor ikke helt undgå induktionsstrømme af den beskrevne art, men bliver kun i forholdsvis ringe grad generet af dem.

Ensretterlokomotiverne kan bruges til $16\frac{2}{3}$, 25, 50 og 60 p/s vekselstrøm og for den sags skyld også enhver anden strømfrekvens; dog må naturligvis transformatorerne til-



Moderne ungarsk elektrolokomotiv for 50 p/s vekselstrøm. Det er et omformerlokomotiv, hvor den fra baneledningen tilførte enfasede strøm efter nedtransformeringen af spændingen driver en 50 p/s motor, som er anbragt i vognkassen, hvor der er plads nok til, at den kan have store kommutatorer og mange magnetpoler, så den kan tåle det høje periodetal. Denne store motor driver direkte en generator, der leverer trefaset vekselstrøm til banemotorerne. Dens ejendommelige generator kan levere strømmen med flere frekvenser, både 25, 50, 75, 100 og 125 p/s. Banemotorerne kan da, skønt de er trefasemotorer, få stor trækraft ved vidt forskellige omløbshastigheder og tilsvarende lokomotivhastigheder.

Skønt det nye lokomotiv er et bogielokomotiv, er det symmetrisk; og det er ejendommeligt ved at have en toakslet bogie i den ene ende og en treakslet i den anden ende. Alle aksler er drivaksler, og totalvægten er 85 t. Akseltrykket er 17 t. Lokomotivet angives at kunne udvikle 3 200 hk, hvilket gælder for timeydelse.

passes derefter. Der kræves størst transformatordimensionering for omformning af strøm med lave frekvenser, i modsætning til, at motorerne må dimensioneres størst for strømme med de høje frekvenser.

Ignitronmateriellets fordele er mest fremtrædende, hvor der bruges høje strømfrekvenser, fordi alternativet, hvis man vil undgå de dyre lokomotiver med de roterende omformer-maskiner, er lokomotiver med vekselstrømsmotorer, der kan køre ved de høje frekvenser, og som derfor må have store kommutatorer og helst mange magnetpoler.

På den anden side er 50 p/s systemet ikke betinget af, at der anvendes ensretterlokomotiver eller ensrettermotorvogne.

50 p/s enfaset synes nu at være ved at bryde igennem for alvor. Det prøvedes første gang i 1904 ved elektrificeringen af Seebach-banen i Schweiz, hvor det dog blev opgivet igen meget hurtigt til fordel for et enfaset system med en lav frekvens.

1904 elektrificeredes desuden Stubaitalbanen i Østrig med enfaset

vekselstrøm med temmelig høj frekvens, nemlig 42 eller 42 ½ p/s. Frekvensen blev i 1930 forøget til 50.

1905 elektrificeredes man som et eksperiment en bane ved Köpenick ved Berlin med 40 p/s vekselstrøm.

Samme år elektrificeredes også et privat jernbanesystem i Belgien med 50 p/s vekselstrøm. Det drejede sig om lokalbaner ved Borenage og Frameries. I de følgende år elektrificeredes her et meget udstrakt banenet. Det er dog ikke forfatteren bekendt, om disse baner stadig er elektrificeret efter de oprindelige standarder.

I Tyskland indførtes 50 p/s systemet vistnok først i begyndelsen af 1930-erne ved elektrificeringen af en industribane.

I midten af 1930-erne elektrificerede de tyske Rigsbaner Höllentalbanen i Schwarzwald med 50 p/s vekselstrøm. Det var nærmest et eksperiment, idet Rigsbanerne ellers brugte enfaset vekselstrøm med 16⅔ p/s, et i og for sig tilfredsstillende system, blot ikke tilpasset til distriktsforsyningssystemerne og derfor ikke så billigt, som ellers potentielt muligt.

Efter krigen elektrificerede de franske Nationalbaner Annecy-banen i Alperne. Det var ligeledes et eksperiment. Det var for øvrigt direkte inspireret af det tyske eksperiment; og de tyske og franske arbejder med at videreudvikle systemet.

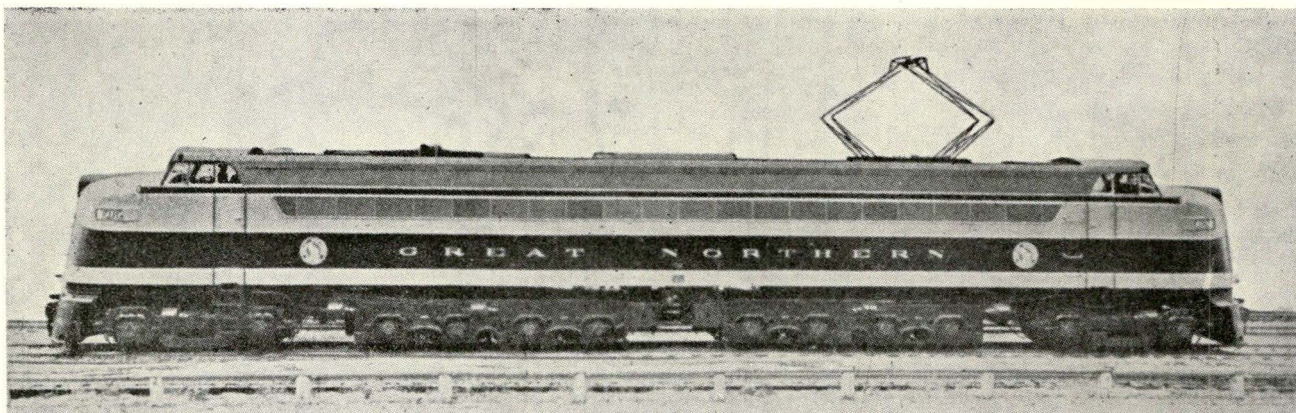
I Tyskland opnåedes der nu væsentlig bedre resultater end før krigen, og i Frankrig opnåedes der særdeles tilfredsstillende resultater.

Dette gav anledning til, at man indførte systemet i stor stil i Nordøstfrankrig. Her blev succes'en endnu større, hvilket bl. a. skyldtes de nye ignitronensretterlokomotiver.

Som følge deraf har man besluttet at elektrificere store del af fjernbanesystemet i egnene øst og nord for Paris, skønt man ellers ikke har haft planer om at skulle indføre elektrisk togdrift her.

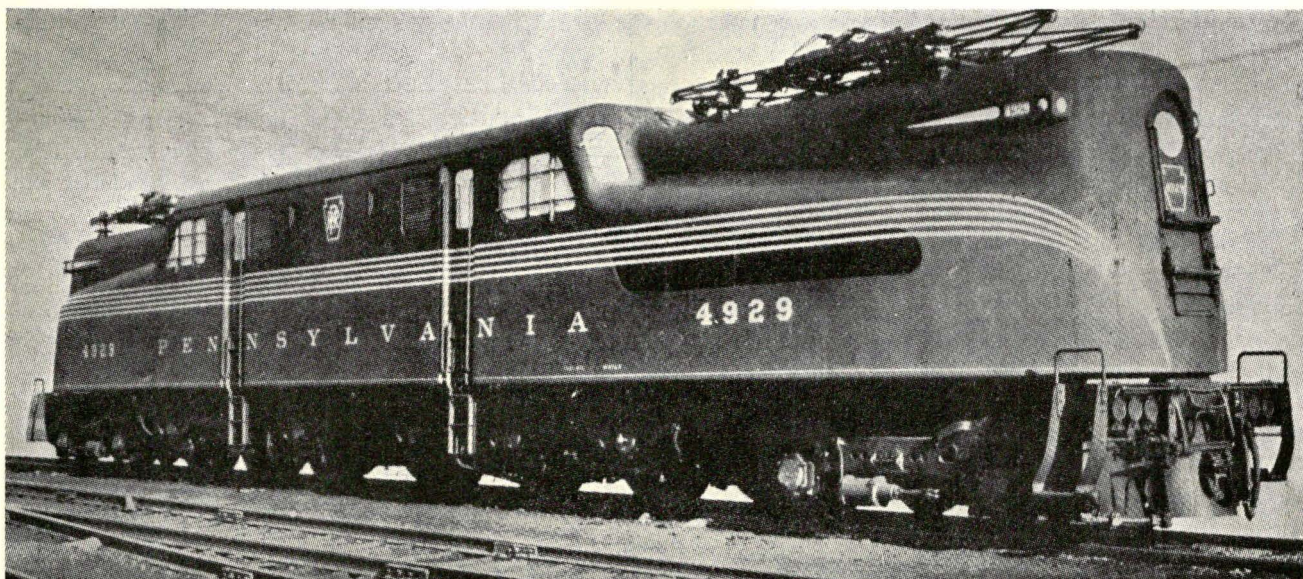
50 p/s systemet er desuden indført på en industribane i Lorraine.

Endvidere skal en del af banerne i Luxemburg nu elektrificeres med 50 p/s vekselstrøm. Det gælder dog kun strækningerne syd for byen. Strækningerne nord for byen skal



Moderne amerikansk elektrolokomotiv for 25 p/s vekselstrøm. Det er i mekanisk henseende typisk for amerikansk konstruktionspraksis, for så vidt som det har to store komplekse bogier. Disse har hver 6 aksler, hvoraf de 2 yderste er anbragt i underbogier. Samtlige aksler er drivaksler, så lokomotivet har ialt 12 banemotorer. Lokomotivet er et omformerlokomotiv, hvor den enfasede vekselstrøm fra baneledningen efter nedtransformering af spændingen ledes til en stort dimensioneret enfasevekselstrømsmotor, der er anbragt i vognkassen. Den driver umiddelbart en dynamo, der leverer jævnstrøm til banemotorerne. Sådanne lokomotiver har fortrinlige driftsegenskaber. Men de er som i øvrigt enhver art lokomotiver med roterende omformer-maskiner, meget komplicerede og tunge og desuden meget dyre. Det viste amerikanske omformerlokomotiv er ikke mindre end 33,53 m langt. Det vejer ikke mindre end 333,4 t. Hele vægten er adhæsiionsvægt. Regnes der med en praktisk udnyttelig adhæsiionsfaktor på 25 %, er den største trækraft 83,35 t. Den tilladte vedvarende trækraft, der bestemmes af den under hensyn til varmeudviklingen i motorerne tilladte varige strøm, er 54,0 t. Denne trækraft kan opretholdes ved 25,4 km i timen, hvilket betyder, at lokomotivet da udvikler hen ved 5100 hk ved drivhjulspæriferien. Ved større hastigheder kan det udvikle endnu flere hk, i det mindste 6000 hk varigt og formodentlig omkring 10.000 hk i kortere perioder.

Typen er udviklet til Great Northern Railroad, som i 1946 fik lavet to sådanne lokomotiver hos American Locomotive og General Electric. De bruges sammen med et lille antal ældre elektriske lokomotiver til at fremføre tunge godstog og desuden enkelte eksprestog på selskabets hovedlinie mellem sømråderne og det nordvestlige hjørne af U. S. A., nærmere bestemt en bjergstrækning med lange tunneler, bl. a. en, der er 12,7 km lang, og hvor man derfor ikke kan bruge damplokomotiver.



Typisk amerikansk elektrolokomotiv. Vognkasserammen bæres af to store komplekse bogier, der i deres yderende har en underbogier med to løbeakslers og desuden i deres hovedrammer tre aksler, som er drivakslers. Hver af disse drives af 2 elektromotorer, så lokomotivet har ialt 12 motorer. Motorerne er vekselstrømsmotorer for 25 p/s strøm. De kan hver udvikle 390 metriske hk ved varigydelse, hvilket svarer til 4 680 hk for hele lokomotivet. I kortere perioder kan lokomotivet udvikle omkring 9 000 hk, ja ifølge visse oplysninger endog 11 000 hk selv i den praktiske togdrift. De store ydelser kan naturligvis kun præsteres ved nogenlunde store hastigheder, da adhæsionsvægten er en begrænsende faktor ved mindre hastigheder. Adhæsionsvægten er 136,1 t, d. v. s. 64 pct. af totalvægten, som er 212,5 t. Nogle af lokomotiverne af denne type, de, der betegnes som persontogslokomotiver, har udvekslingsforhold for driftshastigheder op til 100 miles = 161 km i timen; andre, der betegnes som person- og godstogslokomotiver, har udvekslingsforhold for hastigheder op til 90 miles = 145 km i timen.

Typen konstrueredes 1934 til Pennsylvania Railroad og er siden blevet seriefremstillet i stort antal. — New York, New Haven and Hartford Railroad efterbyggede typen, dog med anderledes vognkasseudformning, idet førerrummene blev anbragt i selv vognkassendeerne.

elektrificeres med 3000 volt jævnstrøm. Indførelsen af de to strømsystemer ved siden af hinanden skyldes hensynet til, at Luxemburgs baner i syd har tilslutning til de franske baner, der elektrificeres med 50 p/s 25.000 volt vekselstrøm, medens banerne i nord har tilslutning til de belgiske baner, der elektrificeres med 3000 volt jævnstrøm. Man føler sig øjensynlig ikke generet af, at skulle skifte fra det ene strømsystem til det andet midt i landet Luxemburg, endda i selve trafikknudepunktet Luxemburg by. Hvor vidt man vil anskaffe togmateriel, der kan køre ved begge strømsystemer, er ikke forfatteren bekendt. Men det er ikke vanskeligt at lave sådant materiel, navnlig ikke efter, at ensrettermateriellet er udviklet så vidt, at det kan bruges og tilmed hævde sig godt i konkurrencen med materiellet for specielle strømsystemer.

For nylig har man elektrificeret en privat brunkulslejebane i Tyskland, en overordentlig vigtig og stærkt trafikeret bane vest for Köln, med 50

p/s 6000 volt vekselstrøm. Dette er så meget des mere bemærkelsesværdigt, som den pågældende bane var elektrificeret i forvejen, men da med 1200—1500 volt jævnstrøm. Da strømtabene her var store, overvejedes det først at forøge spændingen til 2400 volt, hvilket ikke ville nødvendigvis gøre særlig store udgifter. Men selv da ville strømtabene blive betydelige. Derfor valgte man at opgive jævnstrømselektrificeringen til fordel for en vekselstrømselektrificering med den høje frekvens, der muliggjorde udnyttelse af distriktsforsyningsstrømmen, ganske vist kun den ene fase.

En privatbane ved Karlsruhe er nu ved at forøge frekvenstallet fra $16\frac{2}{3}$ til 50, ganske vist nærmest som et eksperiment.

50 p/s systemet prøves nu også af de engelske Statsbaner på en lokalbane i Nordvestengland, nærmest som et eksperiment.

Fremdeles er det ved at blive indført i Portugal på hovedbanen fra Lissabon mod nord.

Det er allerede indført på en banestrækning i belgisk Congo.

I Tyrkiet er det blevet indført på en forstadsbane ved Istanbul. Her bruges der for øvrigt helt overvejende motorvognstog, medens der de fleste andre steder, hvor 50 p/s systemet er indført, bruges lokomotiver, lige bortset fra England.

Fremdeles prøves 50 p/s systemet på en bane ved Moskva. Der er her til konstrueret forskellige typer lokomotiver, en af dem med ensrettere.

Også i Japan er man i færd med at prøve 50 p/s systemet i den praktiske drift. Der er konstrueret to typer lokomotiver, den ene type med ensrettere.

I Argentina skal en ca. 200 km lang smalsporsbane, der fører over Andesbjergene til Chile, elektrificeres med 50 p/s 27.000 volt vekselstrøm. Der skal her bruges både lokomotiver og motorvogne. De sidste skal bruges til gennemgående trafik på begge sider af grænsen. Da Chiles baner er jævnstrømselektrificeret,

konstrueres motorvognene således, at de kan køre både ved vekselstrøm og jævnstrøm.

I denne sammenhæng kan det endelig nævnes, at Virginian Railroad i USA for nylig har bestilt 12 ignitronensretterlokomotiver til hovedlinien over Alleghanybjergene, der er elektrificeret med 25 p/s 11.000 volt vekselstrøm. De nye lokomotiver bliver nogenlunde mage til New Haven banens ignitronlokomotiver. — Selskabets nyeste lokomotiver. Lokomotiverne er omformerlokomotiver, hvor en 25 p/s motor i vognkassen driver en jævnstrømsdynamo, der leverer strøm til jævnstrømsbanemotorer. Selskabets ældre lokomotiver er ligeledes omformerlokomotiver, men deres 25 p/s motor i vognkassen driver en trefasegenerator, der leverer trefasestrøm til kommutatorløse banemotorer.

I denne forbindelse har det også interesse at mindes Pennsylvania Railroad's eksperiment med ignitronlokomotiverne. Foruden de to dobbelte ignitronlokomotiver anskaffedes der to dobbelte lokomotiver med 25 p/s banemotorer.

Selv disse ultramoderne vekselstrømslokomotiver har ikke kunnet opvise tilnærmelsesvis så gode driftsresultater som ignitronlokomotiverne.

Efter dette må man uvilkårligt tænke, at den tid måske ikke er fjern, hvor man vil indføre ignitronensretterlokomotiverne selv på baner, der er elektrificeret med 16²/₃ p/s vekselstrøm.

50 p/s systemet har i Frankrig navnlig vist sig gunstigt i forbindelse med ignitronensretterlokomotiverne.

De nye lokomotivers ydeevne, der i den første tid blev målt systematisk i den praktiske drift, har vist sig at overstige alle forventninger. Som et eksempel på, hvad de kan præstere, skal nævnes, at et af de nye lokomotiver har igangsat og fremført en togstamme på 1710 t på 10 ‰ stigning, uden at hjulene begyndte at spille. Trækraften var 34,5 t. Da det pågældende lokomotivs adhæsionsvægt er 84 t, svarer adhæsionsfaktoren til 41 ‰; og dette var endda ikke selve grænsestørrelsen.

Da radialbanerne mellem Paris og Øst- og Nordfrankrig ikke har nær så store stigninger som den elektrificerede bane i Nordøstfrankrig, og da togene gennemgående er lettere og for en væsentlig dels vedkommende personførende tog, mener man under hensyn til de gode erfaringer man har høstet m. h. t. ensretterlokomotivernes trækraft- og hestekraftydelse, at kunne nøjes med mindre lokomotiver til radialbanerne fra Paris.

Der påtænkes derfor konstrueret en lettere type, som enten skal have fire banemotorer og som da skønnes at ville veje 60 t, eller kun to banemotorer, men med hver drivende begge aksler i en bogie, og som skønnes at ville veje 57 t, altså kun ²/₃ af, hvad de nu seriebyggede lokomotiver vejer.

Der er fornylig bestilt 4 lokomotiver, som skal kunne køre ved såvel 50 som 16 ²/₃ p/s vekselstrøm. De 2 af dem bliver ensretterlokomotiver. Disse kan faktisk opfattes som trefstrømslokomotiver. I det mindste det ene af de nye dobbeltstrømslokomotiver får kun en motor pr. bogie. Det er ikke forfatteren bekendt, om disse lokomotiver skal være prototyper for de lette konstruktioner.

I denne sammenhæng kan det nævnes, at deres elektriske installation, lige bortset fra højspændings- og ensretteranlægget, er praktisk taget identisk med den, der forekommer i det ene af de to jævnstrømslokomotiver, der for nylig satte verdensrekord i Sydvestfrankrig ved at fremføre et kort eksprestog med hastigheder op til 331 km i timen, hvorved motorydelsen forceredes til 12 000 hk i kort tid. (NB. I en af kilderne angives 10.000 hk; måske refererer dette tal til det ene af lokomotiverne, og det er da nærliggende at antage, at det gælder det fireakslede lokomotiv).

Lokomotiverne til de nordfranske vekselstrømsbaner er imidlertid udført ganske anderledes i mekanisk henseende; navnlig er vognkassekonstruktionen afvigende og for øvrigt alt andet end skøn. Dette skyldes hovedsagelig besparelshensyn. Fremstillingsprisen er derved bragt ned til mindre end 74 mill. fr., svarende til

ca. 1,5 mill. kr., hvilket ikke er meget under hensyn til det høje franske prisniveau. Jfr. prisen på to af DSB's Mo-vogne til et Farumbanetog. — Disse nye lettere type ensretterlokomotiver til de franske nationalbaner kommer antagelig kun til at koste omkring 1 mill. kr. pr. stk., skønt prisen på sådanne produkter sædvanligvis er adskillige højere i Frankrig end i de øvrige europæiske lande.

Meget tyder på, at ignitronensretterlokomotivet — jævnstrømslokomotivet, der kan køre på vekselstrømselektrificerede strækninger, gerne med høje ledningsspændinger og derfor små ledningstab, endda med forskellige periodetal og eventuelt med strømforsyning fra distriktsledningssystemerne, og som desuden kan køre på jævnstrømselektrificerede strækninger, hvor dette er påkrævet af hensyn til de bestående anlæg — er fremtidens elektriske lokomotiv. Det samme gælder naturligvis ignitronensrettermotorgvognen, bl. a. på grund af de gode igangsætningsegenskaber. Herved åbnes der helt nye perspektiver for jernbanernes elektrificering. Det gælder endda ikke blot, hvor målet er en høj trafikstandard, d. v. s. hurtig acceleration, store hastigheder, lydløst træk, undgåelse af os og olie-hinder på vognene o. s. v., men også hvor økonomiske forhold spiller ind. Endelig kan de få stor betydning, hvor energiforsyningsforhold og valutastuation spiller ind, navnlig i kommende tider, hvor udnyttelsen af atomenergien bliver det store mål.

For New York, New Haven og Hartford Railroad har disse hensyn og mål ikke spillet ind. Thi dette selskab havde allerede i forvejen elektrificeret sin hovedlinie. Tilmed måtte det ved anskaffelsen af ignitron-jævnstrømsmateriellet i supplement til jævnstrømsmateriellet blive besværet af nye standarder og af at skulle bruge to typer togmateriel på samme banestrækninger. — Så meget des mere bemærkelsesværdigt er det, at netop dette jernbaneselskab er blevet det første, der har anskaffet ignitronensretterlokomotiver og -vogne i stort antal til den varige drift.



Landsoplysningsudvalget

Tillidsmandskursus 1955

Atter i år mødtes 30 af foreningens tillidsmænd til tillidsmandskursus på foreningens dejlige ferie-hjem, hvor de sammen med to tillidsmænd fra privatbanelokomotivmændene i ugen 5.—12. september skulle tilegne sig lærdom og nye indtryk til gavn for dem selv, og hermed også til gavn for såvel medlemmerne rundt i afdelingerne som for hele organisationen.

Interessen for landsoplysningsudvalgets tillidsmandskursus er i stadig stigen, der indløb i år så mange ansøgninger som aldrig tidligere, så derfor blev kursisterne i år samlet af tillidsmænd fra det største antal afdelinger, der nogen sinde har været repræsenteret på vore kursus. Dette forhold må kunne tages som et udtryk for, at DLF er i stadig udvikling fremad, og at DLF fortsat vokser sig sammen til en mere og mere samlet enhed, der til fulde forstår at efterleve sit motto: »Enighed — Kundskab — Hjælp«.

Indledningen til kursus.

Som ved tidligere kursus samledes deltagerne i lidt spredt orden med forbindelserne henholdsvis fra København, Korsør og med båden fra Aarhus, men ved godt 16-tiden var alle samlede på ferie-hjemmet, vel modtaget af landsoplysningsudvalgets formand J. V. Christiansen. Straks efter ankomsten fik hver enkelt anvist sit værelse, og efter at man havde vekslet håndtryk med alle gamle venner og alle de nye, man ikke før havde mødt, mødtes alle med god appetit ved frk. Petersens veldækkede middagsbord.

Om aftenen fandt den officielle åbning af kursus sted. Formanden for landsoplysningsudvalget bød gæster og kursister hjertelig velkommen, og gav samtidig den oplysning, at vi nu har afholdt 7 kursus på ferie-hjemmet. Christiansen sagde videre, at et kursus ikke måtte betragtes som noget afsluttende, men måtte ses som et grundlag for det videre arbejde hjemme i afdelingerne, og han sluttede med at udtrykke håbet om, at alle ville få en god, udbytterig og fornøjelig arbejdsuge.

Herefter blev gæster og kursister præsenteret for hinanden, og de forskellige tillidsposter, som »klokker«, flaggaster o. s. v., blev uddelt.

Vore gæster var i år:

Lokomotivfører Karl G. Andersson, Svenska Järnvägsmannaförbundet.

Lokomotivfører Ingvar Berge, Norsk Lokomotivmannsforbund.

Lokomotivfører Karl Hansen, Dansk Lokomotivmands-Forbund.

Trafikkontrolør R. M. Henningsen, Jernbane-foreningen.

Banebetjent N. A. Jensen, Dansk Jernbane Forbund.

Træarbejder J. Christiansen, Fællesorganisationen D. S. B.

Overpostbud K. J. Knudsen, Dansk Postforbund.

Efter præsentationen af gæster og kursister bød Jørgen Christiansen velkommen til organisationens formand E. Greve Petersen, der med sin aldrig svigtende interesse for oplysningsarbejdet også denne gang havde lovet at holde åbningstalen.

Greve Petersen talte over emnet »Tillidsmanden på Hellerupvej«, men indledte med at pege på den lykke det er for DLF at kunne holde et sådant kursus inden for sine egne fire vægge. Formanden sagde videre, at det er beklageligt, at ikke alle kan være med her, men udtalte samtidig sin glæde over, at så mange søger.

Behandlingen af selve emnet indledtes med en redegørelse for tillidsmandens vilkår før og nu, og han redegjorde herigennem for det faktum, at organisationsledelse i dag er et heldagsarbejde. Derefter skitserede han den daglige ledelse af DLF, hvor formand, sekretær og kasserer kontakter hinanden i så godt som alle forhold, men slog samtidig fast, at formanden meget vel kunne komme ud for tilfælde, hvor han var afskåret fra at rådføre sig med de andre, eller fra at indivi nogen i et foreliggende tilfælde. Under sådanne omstændigheder må han arbejde fuldstændig selvstændig, og må have den fulde tillid, selv om der ved en sags behandling er sparsomt med oplysninger. Tavshedspligten er noget af det tungeste for en organisationsleder, det være sig de daglige ledere såvel som hovedbestyrelsesmedlemmerne. Den må ikke svigtes, — hvis den bliver det, må det angribes.

Greve Petersen kom også ind på forholdet mellem Hellerupvej og de lokale tillidsmænd, og gav herunder mange tips og retningslinier, der gav grund til dyb eftertanke. Blandt andet pointerede han, at den lokale tillidsmand også må vise selvstændighed, og at han i hvert enkelt tilfælde selv må afgøre, hvor langt hans selvstændighed bør strække sig, men han må føre en sag på en sådan måde, at den, hvis den i sidste omgang må overgives Hellerupvej, ikke overgives i en så forkvælet tilstand, at den ikke lader sig gennemføre.

Formandens foredrag var i det hele taget en klar og utilsløret redegørelse af, hvad der foregår på Hellerupvej, og som slutbemærkning sagde han, at ingen er fejlfri, det er vi heller ikke på Hellerupvej, men jeg kan forsikre, at der arbejdes lige så meget, det er gøriligt med enhver ting, der sendes ind. Der var ingen af tilhørerne, der betvivlede hans ord.

Der tages fat for alvor.

Tirsdag morgen begyndt det egentlige gruppearbejde for de tre grupper A, B og C efter en arbejdsplan, der ikke levede deltagerne ret megen fritid. Arbejdsplanen så i korte træk således ud: Gruppearbejde fra kl. 8,30 til 17,30 kun afbrudt af middagspausen og et par små rygepauser. Fra kl. 14,00 til 16,00 var der foredrag, og når hertil lægges en enkelt aften med gruppearbejde plus alt det skriftlige arbejde med løsning af forskellige opgaver, som hver især selvstændigt måtte udføre,

får man et lille billede af, at der på et tillidsmandskursus skal bestilles noget.

De tre grupper A, B og C blev henholdsvis ledet af lokomotivførerne G. A. Rasmussen Gb, S. Suneson Gb og Carl Schmidt, Nyborg.

Gruppe A.

Denne gruppe havde tjenestemandforhold på programmet, og arbejdet var her delt op i følgende hovedpunkter:

- 1) DLF's historie og samarbejde med inden- og udenlandske organisationer.
- 2) Lønningsbestemmelser og særlige ydelser.
- 3) Pensions- og efterindtægtsbestemmelser.
- 4) Sygefradragsregler og bestemmelser om flyttegodtgørelse og dobbelt husførelse.
- 5) Tjenestetidsregler og bestemmelser vedrørende fridage og ferie.
- 6) Mødekultur og mødeteknik.

Gruppen viste i år virkelig god interesse, og Gunnar Rasmussens kvikke facon, at fremføre tingene på, høstede endnu engang uforbeholden anerkendelse. Efter deltagerens udtalelser må den betegnes som et betydeligt aktiv i det store udbytte, denne gruppes medlemmer fik. I hvert tilfælde var der en mærkbar aktivitet både i timerne og uden for disse.

Gruppe B.

Her behandlede den danske fagbevægelses historie og dens nutidige virke med Oluf Bertolts »Fagforeningskundskab« som arbejdsgrundlag. Gruppen lededes af Svend Suneson, der med sin københavnske slagfærdighed og gode indsigt i problemerne skabte mange store og interessante diskussioner, og det kneb slemt for denne gruppe at få tid nok.

Gruppe C.

Under Carl Schmidts kyndige og erfarne ledelse tog gruppe C sig af de verdenspolitiske problemer, og her benyttedes Frode Kristensens »Den ny verden« som grundbog.

Også denne gruppes resultater var bemærkelsesværdige, idet deltagerne næsten alle var gengangere fra sidste år, og man kunne her tydelig mærke en tilegnet erfaring fra den tidligere deltagelse. Gruppe B og C arbejder efter studiekredsprincippet med at hver deltager i forvejen udarbejder et indlæg, der efter fremførelsen diskuteres i gruppen.

At denne arbejdsform er rigtig valgt, ses bedst på baggrund af udtalelse fra en af gruppe C's deltagere. Han udtrykte det sådan, at vel giver behandlingen af emnerne i gruppen et stort udbytte, men den interesse, der vækkes igennem det arbejde, man tvinges til at udføre ved udarbejdelsen af indlæggene, har måske endnu større værdi.

Formålet med disse to grupper er, at skabe forståelse af, at der uden for DLF's rammer foregår ting, der har betydning såvel for organisationen som for det enkelte individ. DLF er direkte afhængig af det, der sker inden for den danske fagbevægelse, og hvert enkelt menneske berøres af det, der foregår ude i den store verden, så ingen

mennesker kan mere, som en af foredragsholderne udtrykte det, nøjes med at rulle gardinerne ned, og isolere sig selv, men alle må se ud ad vinduerne, og søge at gøre deres indflydelse gældende på det, der angår enhver.

Nyt ved kursus.

Mens omtalen er ved grupperne, skal lige nævnes den forbedring i arbejdsforholdene på kursus, som opsætningen af nye borde i studiekredslokalerne har givet. Tidligere anvendtes de små borde fra værelserne sammensat til et stort bord, men da dels disse borde var for smalle, og dels det, at det er uheldigt at undvære dem på værelserne, har landsoplysningsudvalget og hovedledelsen ladet fremstille nogle specielle borde, der er meget mere hensigtsmæssige. De er samtidig konstrueret sådan, at de forholdsvis let lader sig stuve af vejen, og sammenholdt med det, at kursusedtagerne nu ikke længere behøver at sidde med de skriftlige arbejder på sengekanten, kan de nye borde hilses med tilfredshed.

Ved ethvert kursus høstes erfaringer. F. eks. har det været en udbredt opfattelse, at man bedre kunne koncentrere sig om foredragene om eftermiddagen end om aftenen, når en anstrengende dag er gået forud, og diskussionen bliver mere mat, og hermed udbyttet mindre. Derfor var alle foredragene i år lagt om eftermiddagen.

Foredragsrækken.

Denne var overordentlig vidtspændende, og de virkelig fine foredragsholdere, det denne gang var lykkedes at få til at gæste vort kursus og feriehjem, var alle så interessante, at man for hvert foredrag man hørte, mere og mere forventningsfuld så frem til det næste.

Foredragsrækken fik den helt rigtige start, idet vi som første foredragsholder havde fornøjelsen at stifte bekendtskab med vor nye generaldirektør hr. P. E. N. Skov, der indledede med at understrege betydningen af, at ledelse og medarbejdere lærer hinanden at kende.

Om forholdet udadtil sagde han, at godt nok kan vi være uenige indbyrdes, men udadtil må vi stå sammen, og i forbindelse hermed udtalte han sin positive indstilling over for samarbejdsudvalgene, ikke mindst de lokale udvalg ville han gerne lægge et godt ord ind for.

Herefter var Statsbanernes økonomi genstand for en indgående omtale, og herunder gav generaldirektøren de oplysninger, at underskudet i sidste finansår beløb sig til 2400 kr. pr. mand, og at underskudet i forhold til indtægterne ikke er større, end det var tidligere. Arbejdet bliver nu udført med 8 pct. mindre arbejdskraft end før krigen, så det ser altså nogenlunde ud endnu, — men sagde generaldirektøren, vi ved ikke hvordan fremtiden ser ud.

Når talen falder på økonomi, er det naturligt at se på, hvor DSB. evt. kan forøge sin indtægt, og her pegede generaldirektøren på, at opmærksomheden sikkert i fremtiden skulle koncentreres om langvejstrafikken, — det er nu engang i byerne

hovedparten af befolkningen bor, og erfaringerne fra de internationale tog går også i den retning.

Også nedsættelse af udgifterne kom selvsagt på tapetet, og gennem flere forskellige eksempler påviste generaldirektøren, at der gennem rationalisering kan spares umådelige summer. F. eks. kan der spares tæt op til 40.000 kr. om året ved at omdanne den manuelle blok ved Viby J. til automatisk linieblok med så ringe en investering som 100.000 kr. Og han beviste ligeledes, at det ikke er billigere at køre med rutebiler, hvis stations- og bevogtningspersonale kan bortfalde.

Der kan ligeledes tjenes penge ved at etablere enkeltsporkørsel på dobbeltsporet bane, og på denne måde give mulighed for at arbejde med svellestopmaskine, som stopper langt billigere end nogen anden form for svellestopning.

Som noget der direkte angår lokomotivpersonalet omtalte han MY'erne og fremsatte her, at han var af den formening, at det måtte være bedst at købe et gennemprøvet lokomotiv, men var godt opmærksom på, at beskæftigelsen af dansk industri, ikke kunne tilsidesættes i denne forbindelse.

En MY sparer ½ million kroner om året i forhold til en E-maskine, det giver, når vi kommer op på 26 MY-lokomotiver, en besparelse på 13 millioner om året, og hertil kunne tilføjes endnu større besparelser ved indførelse af mindre MY-lokomotiver på sidebanerne.

Efter en omtale af Storebæltsoverfarten og den konkurrence Statsbanerne er ud for og forskellige andre ting, mundede generaldirektørens foredrag ud i, at vi alle må være interesseret i Statsbanernes vel, og han sluttede med at sige: »Vi kan godt selv klare Statsbanerne, vi skal ikke have nogen ude fra til at ordne det for os, men det kan vi kun gøre, når vi står sammen skulder ved skulder.«

Efter talen fulgte en fin debat med mange deltagere, og alt i alt kan man næsten kalde dette første møde med generaldirektøren for en oplevelse.

* (Fortsættes)

Hjælp til oplysningsarbejdet!

Arbejdernes Oplysningsforbund har tilsendt oplysningsudvalget et antal eksemplarer af den ny Aftenskolelov, der sammen med AOF's bogkatalog vil kunne rekvireres gratis ved henvendelse til undertegnede.

Vi henleder samtidig opmærksomheden på, at udvalget vil kunne fremskaffe brochurer, pjecer, films o. s. v. fra Forenede Nationer, men vi må — under hensyn til en samlet henvendelse til FN — anmode om, at eventuelle ønsker om dette materiale tilsendes undertegnede snarest muligt.

P. U. V.

J. V. Christiansen.

Ta' mor med.

De københavnske afdelingers oplysningsudvalg har onsdag d. 2. november tilrettelagt en foredragsaften med hr. politiadvokat Aage Lotinga, som taler om emnet, »Hvorfor børn og unge mennesker bliver asociale og kriminelle«. Et emne der har bud til os

alle, det er derfor udvalgets håb, at den store sal i »Rossini«, Gl. Jernbanevej 27, er fyldt til sidste plads, når vi kl. 19,00 præcis ruller et par kortfilm til indledning. Til dette, som til alle vore foredrag, er såvel passive som aktive lokomotivmænd og aspiranter fra nær og fjern velkomne, men husk det er en aften både for mor og far.

Har du forresten læst landsoplysningsudvalgets formands artikel i DLT nr. 19 med opfordringen til at deltage i oplysningsarbejdet?

Mon alle københavnske lokomotivmænd ved, at over ¼ af afdelingernes medlemmer har meldt sig til vore to studiekredse, og at vi af den grund må holde teknisk studiekreds hver onsdag både formiddag og eftermiddag, nemlig kl. 9,30 på Helgoland og kl. 14,30 i skolelokalet på Otto Bussesvej.

At der til foredraget med generaldirektøren d. 5. oktober var mere end ⅓ af medlemmerne tilstede.

At vi til studiekredsen i taleteknik, som finder sted hver torsdag kl. 14,30 i skolelokalet på Otto Bussesvej, har fået en meget dygtig leder fra AOF, og at han meget gerne ser dig blandt sine elever.

Skulle du ikke ha' nået at få skrevet dig på listen som deltager, kan det gøres endnu, men lad det ikke vare for længe.

Udvalget.

Nordisk samarbejde resulterer i en sensationel billedgeografi.

Fire nye spændende rejsebøger.

Der tales så meget om nordisk samarbejde, at det virker helt forfriskende, når der kommer noget praktisk ud af snakken. Her kommer nu Forlaget Fremad med et virkeligt flot resultat af et samarbejde mellem fire nordiske arbejderforlag: en farvestrålende billedgeografi, der virker chokerende flot. — *Vor jord* er en kæmpebilledbog på et hundrede sider med et væld af illustrationer og glimrende oversigtskort, alt udført i det smukkeste farvetryk, man længe har set. Et bevis på, hvor højt vort hjemlige bogtryk er nået.

»Men så er den vel altfor kostbar«, hører vi i ånden læseren indvende. Men her er det jo netop at det fantastiske kommer: bogen kan, takket være det nordiske samarbejde, sælges billigere her i landet end i f. eks. USA, hvor markedet dog er så mange gange større. Mens *Vor jord* i Amerika koster ca. 30 d. kr., kan Fremads udgave købes for kun 22,75 kr. Det er den slags praktisk samarbejde, vi længes efter.

Hvor der er børn i skolealderen, vil den blive en kærkommen stimulans for et bedre skolearbejde — og overalt vil de voksne glæde sig både over bogens herlige billedmateriale og den populære tekst, der fortæller om vor klodes mange mysterier.

Vi spår Fremad en kæmpesucces på denne kæmpebog om klodens myldrende liv.

Men ikke nok med denne sensationelle nyudgivelse — Fremad kommer samtidig med en ny, strålende serie rejsebøger. De første seks bind

Fremads rejsebøger opnåede en enestående succes, og der er vist ingen tvivl om, at tusinder vil styrte sig over dette nye, fine tilbud: fire rejsebøger, der aldrig før har været fremme på dansk. Alle smukt udstyret i samme fornemme stil som de første rejsebøger, bl. a. forsynet med dejlige og interessante dybtryksbilleder.

Fire verdenshjørner på en spændende måde.

Serien består af Lewis Cotlows spændende beretning, »Hovedjægere ved Amazonfloden«, Lotte Eskelund, en dansk gesandtsfrues oplevelser i Australien og på New Zealand, »Månen vender forkert«, Gaisseaus indtrængen i fransk Central-Afrika, »Den hellige Skov«, og Herbert Tichys oplevelser i Nepals bjergegne, »De ukendte Berges Land«.

Det er rejsebøger af høj kvalitet — og samtidig er hver bog forsynet med et smukt farvefotograferet omslag, der vil friste enhver bogven.

Fremad har sandelig dampen oppe i år: først den flotte folkebibliotekserie, der ser ud til at blive udsolgt på rekordtid — i år er der tegnet 25 pct. flere abonnenter på den første måned! — og nu altså både den dejlige *Vor jord* og Fremads rejsebøger, ny serie. Det er ingen sag at være bogkøber i dag — små penge kan også være med i legen.

Alle bøgerne kan fås gennem FFB's bogomud på arbejdspladserne — er der bogomud på din arbejdsplads? Ellers er det på tide — ingen bør snydes for disse værdifulde bøger!



Jubilæum

Tirsdag den 1. november kan lokomotivfører Rasmus Jensen, Faaborg fejre 40 års jubilæum.

Jensen blev ansat ved Nordvestfynske Jernbaner 1-11 1915, fik ansættelse i S. F. J. 1-4 1916, forfremmet til motorfører 1-6 1930, lokomotivfører 1-4 1946, overgået til D. S. B. 1-4 1949. Jensen har været stationeret i Odense og Ringe dog den meste tid i Faaborg.

Jensen der er tillidsmand, har med stor iver deltaget i organisationsarbejdet, og her fra afdeling 47 ønsker vi dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen, og takker for det gode samarbejde og ønsker dig held og lykke med fremtiden.

P. J.

Lørdag den 12. november kan lokomotivfører A. C. Korsaa, Korsør fejre 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

A. C. Korsaa har i mange år været kørelærer og i en årrække medlem af afdelingsbestyrelsen som kasserer. Han er velset overalt for sit aldrig svigtende humør.

Afdeling 17 sender på jubilæumsdagen de hjerteligste lykønskninger med tak for godt samarbejde og de bedste ønsker for fremtiden.

E. J.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

R. Jensen, lokomotivfører, Faaborg.



Uansøgt forflyttelse pr. 2-10-55.

Lokomotivfyrbøder:

J. P. Jensen, Skanderborg, til Aarhus.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 4-10-55.

Lokomotivførerne:

J. Larsen, Nykøbing F, til Esbjerg.

A. C. N. Salling, Skjern, til Esbjerg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-10-55.

Lokomotivfører:

N. V. H. Haakonsen, Fredericia, til Esbjerg.

Konstitueret efter ansøgning som lokomotivmester (7. kl.) pr. 1-10-55.

Lokomotivfører (11. kl.):

P. E. P. Jakobsen, Aarhus, i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivmester (7. kl.) efter ansøgning pr. 1-11-55.

Lokomotivfører (11. kl.):

S. J. Jakobsen, Fredericia, i Fredericia.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-11-55.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

H. F. Larsen, København Gb, i København Gb.

J. S. Jensen, København Gb, i København Gb.

A. G. V. Olsen, Kalundborg, i København Gb.

M. H. Jakobsen, Gedser, i Gedser.

I. Petersen, København Gb, i København Gb.

Afsked.

Lokomotivførere (11. kl.):

I. G. A. Nielsen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-10-55).

V. T. Thomsen, Roskilde, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-55).

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Nyborg: Kassererens navn og adresse rettes til:

B. Jessen, »Riba«, Dyrehaven.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge Otto Simony, 11. lægedistrikt, Hellerup, har flyttet sin konsultation fra Onsgaardsvej 14 til Strandvej 114 A (indgang Lemchesvej 2 hos speciallægerne).

Konsultationstiden er fremtidig kl. 9—10, onsdag dog kl. 17—18, telefontid kl. 8½—9.

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

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*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
Gothersgade 14
1. Kl.s Mejeriprodukter

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller
Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

**FREDERICIA KUL-
OG BRANDEHANDEL A/S**

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF

BRANDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332
Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

 **HANSEN**
GULDSMED
URMAGER

Vendersgade 9 . Fredericia

Værkstedet med mange års erfaring
Eget maskinliberi for briller
Leverandør til sygekassen

**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**

Aut. Installatør
HENRY BERTELSEN
Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

P. WEILING
Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbindert

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

»Moselunds«
Rugbrød

Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*
Skotøjsbørsens Fodtøj
Struer - Telf. 109

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 3900



STJERNENS

Golden

**ANANAS
SQUASH**

- en lækkerdrik i særklasse ...

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra Clorius

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN . aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

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

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspøttefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

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

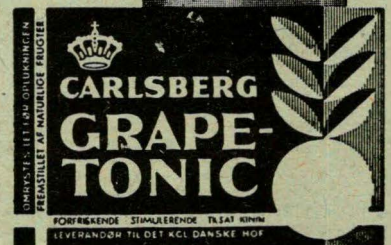
N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

En forfriskende Smag...

ALLE KAN LIDE DEN



Carlsberg