

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 7 – 5. april 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. APRIL 1965 – 65. ÅRGANG

7

Indhold:

Særlige ydelsers udbetaling	2
USA's gamle og nye fascister	3
Klodsbremse og skivebremse	5
Usynlig fare for jettfly i stor højde . .	9
Fra historie til nutid – Europæiske jernbanemusæer	10
Fra medlemskredsen – Blotoffer på rationaliseringens alter – Logiske betragtninger	14
Personalia	15
Feriehjemmet	15
Ansøgningsskema	16

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 9–16.
Lørdag 9–12.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Som led i statsbanernes rationaliseringsforanstaltninger foretages også ændringer i regnskabsvæsenet. I 1964 centraliseredes lønanvisningen, så udbetaling af løn finder sted gennem bank, sparekasse eller over en girokonto.

Tanken var, at de særlige ydelser, køre- og natpenge m.v., også skulle ind under ordningen, og den mellemliggende tid har vist, at denne virker tilfredsstillende, hvorfor disse, dog time- og dagpenge, flyttegodtgørelse, jubilæumsgratialeer o.l. undtaget, fra 1. april 1965 anvises sammen med lønnen.

Ydelserne for marts måned udbetales på sædvanlig måde i april, medens april måneds først kommer til udbetaling i slutningen af maj sammen med lønnen for juni måned. Samtidig sker ændring i udbetalingstidspunktet for lønnen, idet den herefter vil blive udbetalt den 6. hverdag før den første i den følgende måned.

Efter de nugældende tjenestetidsregler kommer godtgørelse for overarbejde, der ikke afspadseres i den følgende måned, til udbetaling i den næstfølgende kalendermåned, og godtgørelse for mistede fridage, for hvilke der ikke ydes erstatningsfridage, kommer til udbetaling efter 2 måneders forløb.

Den senere udbetaling af de særlige ydelser ville i givet fald betyde, at personalet kom til at vente urimelig lang tid på tilgodehavende for overarbejde og mistede fridage, og statsbanerne har derfor efter forhandling med organisationerne søgt og fået lønningrådet tilslutning til en lempelse af de gældende erstatningsregler.

Lempelsen medfører

1. at overarbejde fremtidig kun kan forlanges afspadseret i 11 timer mod tidligere 20 timer,
2. at godtgørelse for mistede fridage fremtidig skal ydes efter udløbet af den følgende kalendermåned i modsætning til nu, hvor der skal forløbe 2 måneder.

I praksis vil godtgørelse for udført overarbejde og mistede fridage, der konstateres ved månedens udgang, blive anvist sammen med førstkomende lønuddbetaling, hvis tjenestestedet ikke på turlisten eller fridagstildelingen for den kommende måned har tilrettelagt erstatningsfrihed.

USAs gamle og nye fascister

I de sidste par uger blev verden rystet på ny af to velkendte krisefænomener i USA's politik. På den udenrigspolitiske scene så det ud til, at den forgæves krig i Vietnam nærmer sig mere og mere en uundgåelig katastrofe; på den hjemlige skueplads viste de chokerende begivenheder i Selma, Alabama, at den amerikanske racekrise udvikler sig henimod åben, blodig borgerkrig. Sjældent før har omverdenen fået så tydeligt et billede af den dobbelte fare, der truer vestens stormagt: at USA's indre lov og orden går under i en racehadsekspllosion, og at verdensfreden bliver undergravet, fordi man i Washington er ude af stand til at opgive fortidens dogmatiske ideer.

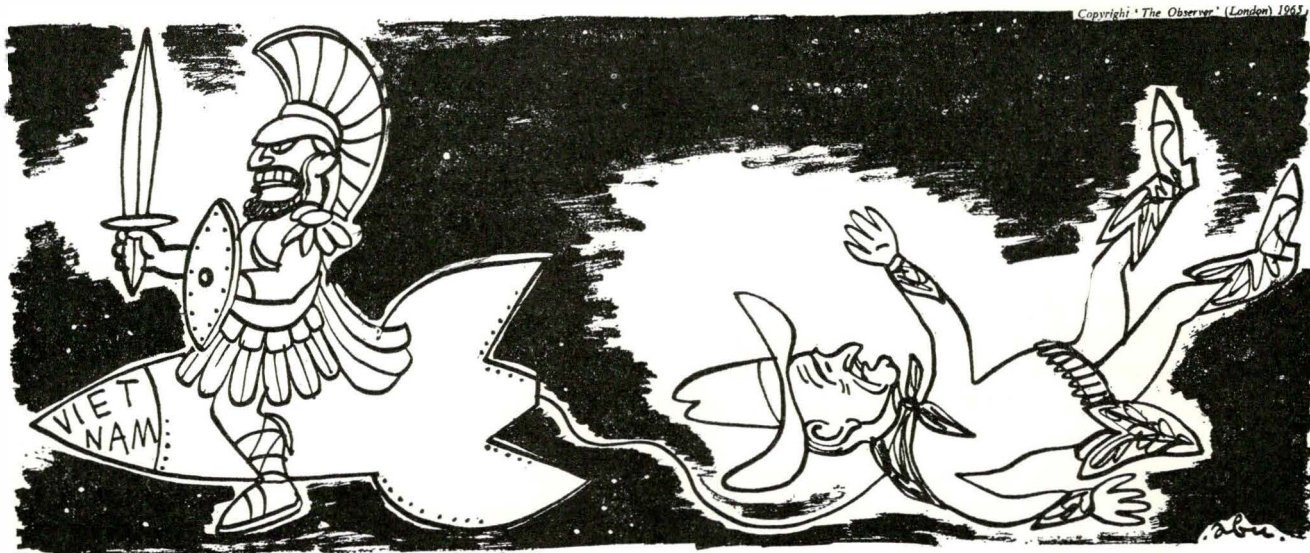
Politiske iagttagere og kommentatorer har forståeligt nok sat de to kriser i forbindelse med hinanden. Den ældste og mest respekterede amerikanske journalist, Walter Lippmann, skrev nogle bitre ord om USA's kamp på den »frie verden«s vegne: »Hvordan kan en stat, der tillader politiets grusomheder i Alabama, gøre sig selv til frihedens forsvarer over hele verden? Begivenhederne i Selma siger klart, at USA har ikke længere ret til at tale med os om frihed og retfærdighed i Asien, Afrika og Latinamerika . . .« Og da den amerikanske præsident bærer personligt ansvar for landets politik, faldt L. B. Johnsons prestige lavere end nogensinde før. Man kaldte ham »Lyndon B. Goldwater« og USA's største republikanske avis trykte en sarkastisk kommentar: »Først nu er vi blevet klare over, hvor heldigt vi er sluppet, da Barry Goldwater ikke blev valgt til præsident! Det er rystende, når man forestiller sig konsekvenserne – for eksempel, ville amerikanske fly nu kaste bomber over Nordvietnam . . .«

Ikke blot republikanerne, men også den demokratiske presse fastslog, at Johnson havde svigtet. Politimassakren i den lille Alabama-by Selma gav anledning til endnu skarpere kritik. Det viste hvor ineffektiv den store racelighedslov fra sidste sommer var i praksis netop der, hvor der var mest behov for den. Sheriffen James G. Clarks metoder mod de sorte og hvide demonstranter for negrenes valgret svarede fuldt ud til nazistiske stormtroppers. Selv den fanatiske Alabamaguvernør Wallace forsøgte (ganske vist forgæves) at tage afstand fra politiets sadisme. Endnu et dødsoffer, den hvide præst James Reeb fra Boston, kom på listen over martyrerne i kampen mod sydstatsfacismen. Værst af alt, blodbadet blev iscenesat som en slags skuespil for det lokale hvide publikum, der jublede hver gang, en demonstrant blev slået ned. Og præsidenten, så det ud til, kunne ikke foretage sig

andet end at føre diplomatiske forhandlinger med negerlederen Martin Luther King om at afstå fra yderligere »provokationer«.

Det er blevet sagt, at den amerikanske præsidents magt kunne sammenlignes med et forenet Europas statsoverhoved, hvor Nazi-Tyskland var en af delstaterne. Hver gang, præsidenten vil foretage sig noget, må han først sende bud til Berchtesgaden og bede Adolf Hitler om tilladelse. Skandalen i Selma syntes at bekræfte den grusomme vittighed. Men kun i første omgang. Johnson beviste, at han var rede til at gribe ind med større beslutsomhed end nogen af hans forgængere. Resultatet blev om ikke en klar sejr over fascisterne i Alabama, så dog præsidentens hidtil største personlige triumf. Guvernør Wallace, der rejste til Washington for at true Johnson med åben oprør, blev affærdiget som en skoledreng. Regeringen stillede sig klart og utvetydigt på demonstranternes side; i løbet af et par dage fik kongressen fremlagt to lovforslag, der en gang for alle skal sikre negrenes valgret og umuliggøre de tricks og ulovligheder – især de berygtede »dannelsesprøver« – som sydstatsmyndighederne hidtil har benyttet sig af. Måske mest betydningsfuldt var det, at Johnson holdt hvad der ansås for hans hidtil største tale til kongressen, hvori han utvetydigt fastslog regeringens og hele nationens ansvar: »Selv om vi skulle besejre alle vore fjender, fordoble vor rigdom, erobre månen – hvis vi stadig svigter vor pligt til at give vore farvede medborgere lige rettigheder, så har vort samfund og stat spillet fallit.«

Der har ikke været mange lige så beslutsomme ytringer på dette emne i USA i de 101 år siden Abraham Lincoln frigjorde slaverne. Præsidentens tale vakte begejstring i USA – og fremkaldte en del spekulationer om Lyndon B. Johnsons selvmodstridende personlighed. Hvem er den »ægte Johnson« – den ubeslutsomme, militaristiske krigshetzer i Sydøstasien, eller den tapre, hensynsløse forkæmper for borgernes rettigheder i Alabama? Problemet er nok en del enklere end journalisternes kommentarer. Den nye amerikanske præsident, i modsætning til hans myrdede forgænger, er først og fremmest **amerikansk** politiker. Johnson er langt fra den store internationale statsmand, han mangler Kennedys verdensformat, hvad der utvivlsomt har formindsket ham i verdens øjne. Johnson gjorde karriere som lokalpolitiker (ofte ved hjælp af ret ulækre metoder) og som partitaktiker i kongressen. Han er også i modsætning til millionærsønnen Kennedy, en »selfmade-man«, der begyndte livet i fattigdom – og i sydstaten Texas. Men netop



USA's præsident Lyndon B. Johnson i to skikkelser

derfor tegner Johnson også et klarere og langt mere personligt syn på samfundets store uløste problemer: fattigdommen, som ingen amerikansk politiker før ham turde gøre til sit politiske hovedemne, diskriminering og den overhængende fare for, at der opstår et fascistisk tyranni indenfor USA.

Der kan ikke være tvivl om, at det hvide samfund i sydstaterne udvikler sig i denne retning. De hvide racefanatikeres terrororganisationer, Ku Klux Klan og de »Hvide borgerråd« har overtaget den faktiske magt; der kan ikke være tale om demokrati og retsstatstilstande, hvor offentlige embeder går i arv og valg kun er en formalitet; også økonomisk og socialt set forestiller sydstaterne et primitivt, tilbagestående samfund, de er USA's u-land. Magthaverne i Mississippi og Alabama er besluttet på at opretholde disse tilstande om nødvendigt med våbenmagt og terror – derfor må ret og lov sikres ved magt. Johnson synes at være klar over dette forhold. Det er hans fortjeneste, at den »store march« fra Selma til Alabamas hovedstad Montgomery nu er blevet sikret fra Washington gennem indsats af adskillige tusind tropper og nationalgarden og er ved at realiseres, mens disse linjer skrives.

Problemet har dog også en anden side. Den amerikanske regerings hurtige og energiske reaktion på truslen fra Alabama understreger, hvor langt man i Washington er kommet bagud for USA's samfunds-

problemer. Det slag, der nu udkæmpes i sydstaterne, hører faktisk fortiden til, det skulle være blevet afgjort for 100 år siden. Racekrisens nye centrum er andetsteds – i nordstaterne, hvor problemer med valgret og åben diskriminering på offentlige steder, restauranter o.s.v. forlængst er løst. Her er der tale om andre problemer – de sorte ghettoer i storbyerne, diskriminering på arbejdspladserne og i fagforeningerne, og negrenes stadig mere aggressive kampmetoder. På disse problemer findes der ikke nogen enkel og klar løsning. De voldsomme optøjer, der rystede Harlem og de øvrige »sorte ghettoer« hele sidste sommer viste, at der er tale om en dybtgående krise af hele det amerikanske samfundssystem. Bag racekrisen står det uindskrænkede private initiativ, privatkapitalismens hellige frihed, som stadig udgør grundlaget for al amerikansk politik. For få uger siden kom det til en ny eksplosion i Harlem, da den fanatiske negerleder »Malcolm X«, fortaler for en omvendt diskriminering, den »sorte apartheidstat« i USA, blev myrdet af rivalerne fra en anden yderliggående organisation, de såkaldte »sorte muhammedanere«, der kræver raceadskillelse som den eneste udvej. Denne fløj af negerbevægelsen dyrker terror lige som Ku Klux Klan sydpå og dens ideologi bærer tydelige fascistiske træk. På denne nye trussel har Johnson og USA foreløbig intet svar.

Frank Osvald.

Klodsbremse og skivebremse

I de senere år har skivebremser vundet indpas i stedse større udstrækning ved jernbanemateriel af forskellig art.

De første DSB køretøjer, der blev udstyret med skivebremse var litra Mx, hvor det dog kun er det midterste hjulsæt i bogierne, der er skivebremset, mens de drivende hjulsæt som bekendt er klodsbremse.

De i 1963 leverede lyntog har skivebremse overalt.

I 1964 udstyredes 2 Mm og 2 Fs-vogne i den københavnske nærtrafik med skivebremser, og forsøget tegner så lovende, at nyt S-togsmateriel vil blive leveret med skivebremse.

Det kan derfor nok være af interesse at fortælle lidt om skivebremser og drage nogle sammenligninger med klodsbremsen.

Forinden vi foretager dette strejftog inden for bremseteknikken, kan det være ganske nyttigt at danne sig en forestilling om, hvilke forhold der spiller ind for begge bremsetypers vedkommende, nemlig hvor store de bremsekræfter er, man har til rådighed mellem hjul og skinne under forskellige forhold.

Kræfter mellem hjul og skinne.

Fra togfremføring er lokomotivførerne fortrolige med begrebet adhæsion. Det kan oversættes ved »standhaftighed«, ikke i den gængse overførte betydning, men i ganske bogstavelig forstand, nemlig at en ting til en vis grænse ikke lader sig skubbe på det underlag, den står på. Adhæsion er også til stede, når hjul ruller på underlaget uden at glide i forhold til dette. Ud fra dette synspunkt skal man altså forvente, at adhæsionen er uafhængig af hastigheden.

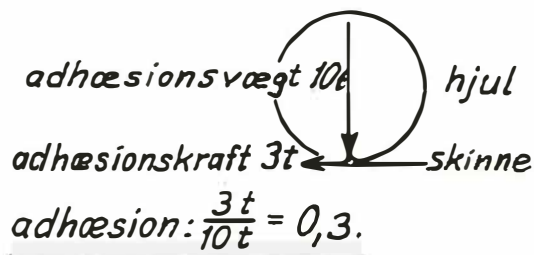
Ved kraftoverføring fra hjul til skinne, som det sker ved drivhjul under igangsætning og fremdrivning af køretøj eller tog, har det imidlertid vist sig, at adhæsionen aftager noget med hastigheden.

Ved bremsning sker der omvendt en kraftoverføring fra skinne til afbremsede hjul, som åbenbart på en eller anden måde er væsensforskellig fra fremdrivningsadhæsionen derved, at den adhæsion, der kan påregnes ved bremsning, i det store og hele er uafhængig af hastigheden. Dette er fastslået ved forsøg foretaget af Metzkwow engang i trediverne.

Disse forsøg viste imidlertid, at den i hvert tilfælde målte adhæsion ved en og samme hastighed varierede ret stærkt under tilsyneladende ensartede forsøgsbetingelser. Ved tørre skinner varierede adhæsion mellem ca. 0,17 og 0,26, og ved »smattede« skinner mellem ca. 0,09 og 0,16.

Her standser vi op et øjeblik for at gøre os klart,

hvad der skjuler sig under sådanne talværdier for adhæsion.



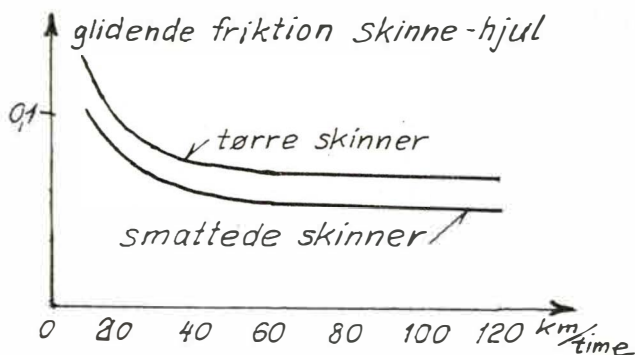
Betragter vi et hjul, der hviler med en adhæsionsvægt på $10t$ på skinnen, er en adhæsion på $0,3$ ensbetydende med, at hjulet kan overføre en vandret kraft til skinnen på $3t$.

Et hjultryk på $10t$ kan altså overføre vandrette kræfter til tør skinne varierende fra $1,7t$ til $2,6t$ og til »smattede« skinne varierende fra $0,9t$ til $1,6t$, uden at hjulet begynder at glide på skinnen.

Ved første øjekast kan disse variationer give anledning til nogen undren. Vi må dog betænke, at et jernbanehjul under kørsel nok ruller på skinnen, men visse dele af kontaktfladerne vil nødvendigvis komme til at glide på skinnen. Dette gælder ikke mindst flangen, når denne kommer i berøring med siden af skinnehovedet. I praksis løber et hjulsæt ikke retlinet på sporet, men foretager med stor regelmæssighed en let buget bevægelse i vandret plan, det man med et fint ord kalder sinusløb.

Er udsvinget tilstrækkelig stort, støder flangen mod skinnen med en vis vandret kraft, som kan andrage ca. $6t$. Flangen skrider altså i forhold til skinnen, hvorved der mellem disse optræder såkaldt glidende friktion, som angives med talværdier, der ganske svarer til dem, vi har betragtet foran for adhæsionens vedkommende.

Den glidende friktion mellem stålhjul og skinner varierer med hastigheden som vist på fig. 2, der angiver



Klodbremse og skivebremse

ver middelværdier af målinger på blokerede hjul, og som i det store og hele ligger væsentlig under de angivne værdier for adhæsionen.

Er der nu adhæsion til stede mellem dele på hjulets løbecirkel og skinnen, og flangen samtidig løber mod siden af skinnehovedet, vil der mellem disse sidste komme en friktionskraft på f.eks. $6t \times 0,13$ eller ca. $0,8t$, idet der må regnes med den friktion, der optræder, når flangen kun bevæger sig med lille hastighed i forhold til det sted på skinnen, hvor hjulets løbeflade i øjeblikket træder.

Er adhæsionsvægten $10t$, og der egentlig er en adhæsion til stede på $0,26$, vil adhæsionskraften være $2,6t$, men af denne har flangen »soldet« $0,8t$ op, således at der kun er en effektiv adhæsionskraft på $1,8t$ eller en adhæsion på $0,18$ tilbage. Dette er naturligvis ikke hele forklaringen på variationen i den målte og altså effektive adhæsion, men den giver et fingerpeg til forståelse af, at adhæsionen mellem skinne og hjul varierer, som den gør.

Denne udlægning giver også nogen forklaring på udenlandske iagttagelser af, at der under opbremsning fra stor hastighed ved indløb i kurver kan optræde slædekørsel under forhold, hvor man ellers skulle forvente rigelig adhæsion til stede. Udlægningen falder iøvrigt ganske i tråd med det råd, sagkyndige giver bilister mod udskridning under opbremsning i glat føre: øjeblikkelig slækning af bremsen.

Når bremskraften formindskes, bliver der større sideværts kræfter til rådighed mellem dæk og vejbane til stabilisering af køretøjet.

Ved sanding under igangsætning kan adhæsionen stige til $0,5$. Farebremsning er som bekendt automatisk ledsaget af sanding. Sanding modvirker som bekendt slædekørsel ved hård opbremsning ved at forøge adhæsionen, navnlig på smattede skinner. Dette er særlig udpræget i løvfaldstid, hvor løvet på skinnerne nærmest olierer disse under hjulenes passage. Sandkornene danner da en slags broforbindelse mellem hjulenes og skinnernes metalliske overflader.

Selv om sandingens effektivitet ved lange lokotrukne tog måske kan være lidt problematisk som følge af, at der få vognlængder efter lokomotivet næppe er ret meget effektivt sand tilbage på skinnerne, som de efterfølgende afbremsede hjul kan bide fat i, skal sanding foretages i alle tilfælde, hvor lokomotivføreren har en fornemmelse af, at den tilstedeværende adhæsion ikke er tilstrækkelig til overholdelse af bremselængden.

Sanding i nærheden af sporskifter bør dog som bekendt undgås i videst muligt omfang.

Blokering af hjulene sker ganske vist ikke øjeblikkeligt, men det kan ske i løbet af $0,5$ sek. ved 50 km/t, 1 sek. ved 100 km/t og $1,5$ sek. ved 150 km/t under uheldige forhold fra det øjeblik, hvor det bremse moment overstiger det fra adhæsionskræfterne virkende moment, hvorom mere senere. Sker det f.eks. ved 30 km/t med en adhæsion på $0,15$, bliver den tilsvarende glidende friktion kun $0,08$. Da friktionskraften således pludselig optræder som det halve af den kort forinden forekommende adhæsionskraft, bliver bremsevejen væsentlig længere, hvis ikke bremsen meget hurtigt slækkes nok til, at hjulet igen begynder at rotere.

I modsat fald vil der uvægerligt fremkaldes flader og måske opslæb på hjulene.

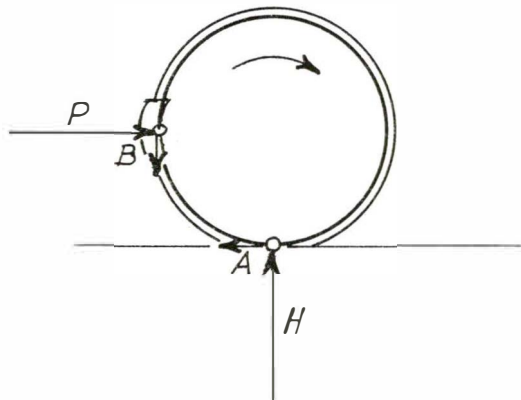
Slædekørsel bør altså undgås, dels for ikke at få for stor bremselængde, hvad der i påkommende tilfælde kan være katastrofalt, dels for ikke at få flader på hjulene, hvad der er af større økonomisk betydning, end man i almindelighed gør sig klart. Store bremseflader giver stærke stødpåvirkninger både i akselkasser og på banelegemet, og på personmateriel tolereres kun ret små bremseflader for renomméets skyld. Deutsche Bundesbahn regner med, at udsættelse af et køretøj som følge af bremseflader koster ca. 1000 DM!

Hvorledes da undgå slædekørsel?

De fleste lokomotivførere kender svaret fra praksis, men det kan måske tydeliggøres ved nogle overvejelser i tilknytning til den måde, hvorpå bremsekræfterne overføres fra bremsetøj til hjulsæt, idet vi fastslår endnu en gang, at skinnernes tilstand, tørre (eller renskede under stærkt regnskyl) eller smattede (begyndende regn, tåge, sne og løv) spiller en så stor rolle, at alene dette forhold kræver stor erfaring og årvågenhed fra lokomotivføreren side.

Klodbremse.

Det kapitel om ækvilibreret bremsetøj, der sikrer den ligelige fordeling af trykluftcylinderens kraft til de enkelte bremseklodser, springer vi over og betragter det enklest mulige tilfælde på fig. 3, der antyder en enkelt bremseklods, der af bremsetøjet trykkes med en kraft P ind mod hjulet, som har et hjultryk (adhæsionsvægt) H , der er vist som skinnens tryk opad mod hjulet. Under bremsningen løber hjulet rundt i pilens retning. Kræfterne P og H virker begge på løbefladen. Tangentielt på denne virker nedad kraften



B, som er $P \times$ den glidende friktion mellem klods og stålhjul(ring), samt i vandret retning nede ved skinnen kraften A, der, så længe hjulet roterer, er adhæsionskraften, altså $H \times$ adhæsionen, og virker modsat kørselsretningen.

Slædekørsel indtræder, så snart B er større end A, hvorved A næsten omgående bliver en mindre friktionskraft mellem skinne og hjul. For at få hjulet i gang igen, skal P omtrent halveres, hvilket ligger i lokomotivførers hånd.

Støbejernsbremseklodsen.

For køretøjer udstyret med støbejernsklodser er G- og P-bremser sædvanligvis dimensioneret sådan, at P ved fuldbremser er ca. 80% af H ved tom vogn.

Sætter vi $B = A$, er $P \times$ klodsfriktion = $H \times$ adhæsion, eller

$$\text{klodsfriktionen} = \frac{H}{P} \times \text{adhæsionen} = 1,25 \times \text{adh.}$$

Adhæsionen sættes ved beregninger hyppigst til 0,15, idet det er urimeligt at sætte den så lavt, at man var dækket ind også ved de lavest forekommende adhæsioner, eftersom man ellers ikke kan honorere kravene til bremselængder.

Til adhæsionen 0,15 svarer altså en støbejernsklodsfriktion på $1,25 \times 0,15$ eller 0,20.

Hvordan det forholder sig med friktionen mellem støbejernsklodser og stålhjul fremgår af fig. 4, hvor til orientering desuden er indtegnet de to »adhæsionsbælter« for tørre og smattede skinner.

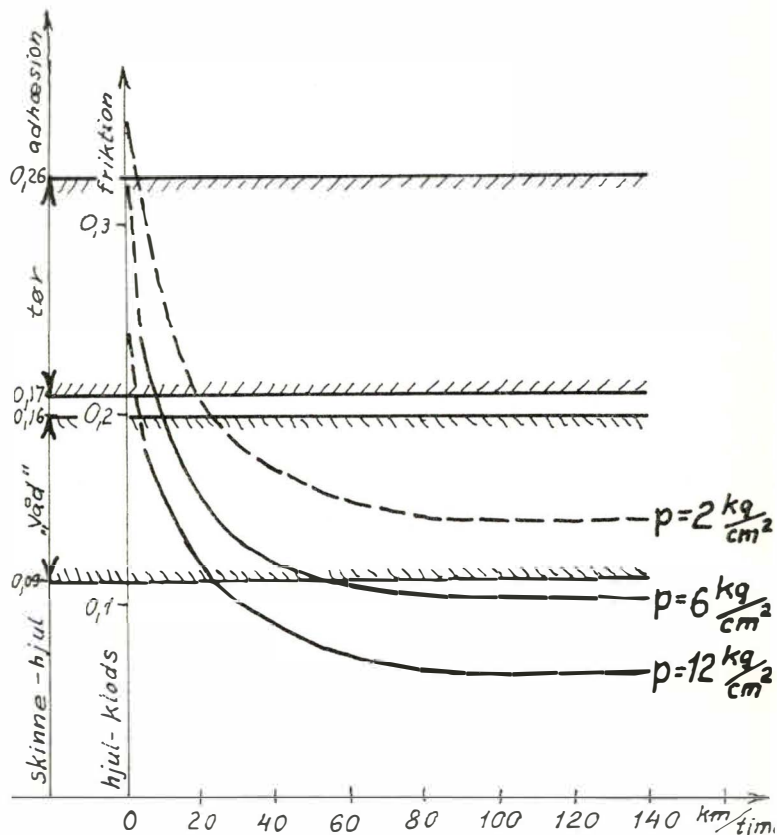
Udover det, der fremgår deraf, må straks siges, at der desuden eksisterer en afhængighed af temperaturen og bremsesålens form, hvorom det er svært at sige noget konkret udover, at dobbelte bremsklodser på bremsklodsholderne, hvor trykket fordeles ligeligt på de to bremsklodser, har vist sig at give en større friktion, end tilsvarende store enkelte bremsklodser gør.

Det hænger sammen med, at hver af de dobbelte bremsklodser smyger sig bedre til løbefladsen.

Ligger bremsklodserne ikke an mod hele fladsen, vil der i kontaktfladerne fremkomme store specifikke tryk, som giver lille friktion. Tænker vi os, at en bremsklods i løbet af en langvarig bremsning er blevet stærkt opvarmet og i denne tilstand har slidt sig ind efter løbefladsens krumning, vil klodserne krumme sig mere sammen under afkølingen og ved næste bremsnings begyndelse kun ligge an ved yderkanterne og have en lille friktion, der først vokser, efterhånden som klodsen igen varmes op og ligger an over hele fladsen. Heraf udledes, at man efter en langvarig bremsning ned ad fald, hvor klodserne er blevet godt varme, og den næste bremsning først skal foretages, efter at klodserne igen er nogenlunde afkølede, må tage højde for, at man råder over mindre friktionskraft mellem klods og hjul i begyndelsen af bremsningen.

De på fig. 4 viste kurver, der er hentet fra forskellige kilder, må ud fra det foran anførte tages med et vist forbehold. De er kun at betragte som middelværdier, men tendensen er tydelig nok. Friktionen vokser enormt ved små hastigheder.

Fra bremseteknikerens side holdes det specifikke klodstryk ved fuldbremser mellem ca. 6 og 10 kg/cm^2 , evt. ved anvendelse af dobbelte bremsklodser,



Klodbremse og skivebremse

som vi kender det fra Mx og My, nyere personvogne og kølevogne. Vi opererer ved fuldbremning altså i et område mellem de to nederste kurver, der nok så nydeligt stikker op i det antydede adhæsiionsområde for tørre skinner og derved illustrerer, at tryksækning som bekendt er nødvendig ved hastighed under ca. 10 km/time.

Ved smattede skinner må tryksækningen efter kurverne at dømmes indledes allerede ved 30 à 40 km/timen, hvilket måske er overraskende, og gradvis formindskes til ca. $\frac{1}{3}$ af fuldbremningstrykket ved bremseafslutningen for at undgå blokering af hjulene. Derfor er punkteret vist en kurve for $p = 2 \text{ kg/cm}^2$, der ved hastighed 0 har en friktion på ca. 0,35, som er det tredobbelte af friktionen 0,11, som svarer til adhæsiionen 0,09. De trinvis løsbare bremsere er et uundværligt hjælpemiddel til sådanne manøvrer.

Det ses også, at der ved tørre skinner haves så god respit ved hastigheder over 50 km/time, at klodstrykket kan forøges, hvad der også er tilfældet på materiel udstyret med R-bremse (eller S-bremse).

Ved smattede skinner er det så som så med respiten, hvilket betyder, at der ved stærkt smattede skinner ikke altid kan foretages fuldbremning uden risiko for slædekørsel.

Her er virkelig et felt for sportsfolk, og så taler man endda om, at det ikke mere er den sport at køre lokomotiv, som det har været.

Forinden vi forlader støbejernsklodbremsen, må det fastslås, at den er overmåde robust og velegnet til jernbanedrift. Støbejernet skader ikke stålet i hjulringene, selv om klodserne har været rødglødede, og de kan uden videre fortsat benyttes til de er kassable på grund af slid. Bremseprøven er meget enkel at foretage. Det 5 à 10 mm spillerum mellem hjul og klods, der skal forefindes ved løs bremse, er nemt at konstatere ude fra vognsiden, omend bremseprøveren en sjælden gang er nødt til at gøre nogle gymnastiske spjæt med benene. Forbedring af støbejernsmaterialet ved tilsætning af fosfor er da også på vej og vil i den nærmeste fremtid blive taget forsøgsvis i anvendelse på litra Mk-Fk.

Støbejernsklodserne kom for at blive på størstedelen af det rullende materiel.

Man kommer imidlertid ikke udenom, at støvet fra bremseklodser navnlig på nærtrafikstrækninger er til stor gene for banelegeme, rullende materiel og publikum. At det ikke er småting, det drejer sig om, fremgår blandt andet af, at der på vesttyske strækninger produceres over 20.000 t bremsestøv om året!

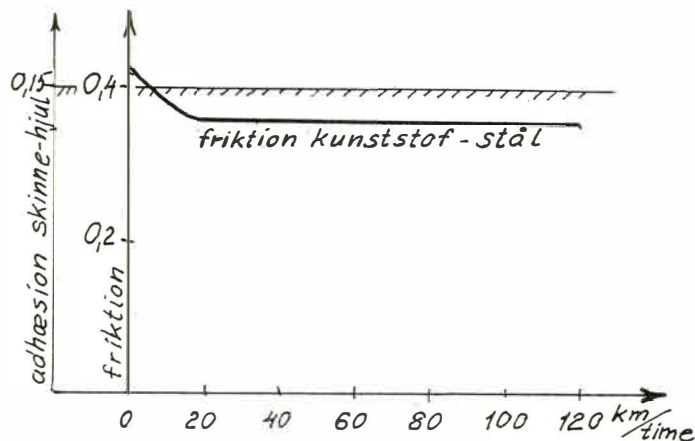


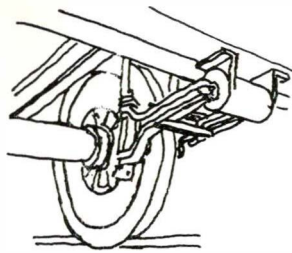
Fig. 5

Kunststoffbremseklodsen.

Det er derfor ikke noget under, at man for over 10 år siden begyndte at interessere sig for bremseklodser af kunststoffer, man troede egnet til formålet. Efter reklamer for sådanne at dømmes, er det eneste rigtige kunststoffremseklodser. DSB har da også deltaget i undersøgelser herover, men finder langt fra tiden moden til indførelse af bremseklodser bestående af kunststoffer. Disse er nemlig meget dårlige varmeledere i forhold til støbejern. Den megen varme, der frembringes under langvarige bremsninger, kaster sig derfor næsten udelukkende på hjulringene, hvor temperaturen i løbefladerne derved kommer så højt op, at materialet undergår strukturændringer, der medfører dybe revnedannelser i hjulringene. Hvad kan det nytte, at de besparelser, der opnås på bremseklodserne, mere end sættes til ved ødelagte hjulringe. Endvidere må spillerummet mellem klods og hjul kun være ca. 1 mm, fordi isdannelse på klodserne ikke må forekomme, da en sådan nedsætter friktionen kolossalt, indtil isen er smeltet bort. En tilsvarende gene kendes så godt som ikke ved støbejernsklodser.

Kunststoffklodserne har ligesom belæggningerne på bremsebakkerne til tromlebremser og skivebremser den store fordel, at friktionen mellem kunststof og stål er meget ensartet over et stort hastighedsområde og kun stiger med ca. $\frac{1}{5}$ ved hastigheder under 10 à 20 km/timen.

For overskuelighedens skyld bruger vi på fig. 5 forholdene ved kunststoffremseklodsen som illustration af, at adhæsiionen 0,15 svarende til kunststof-stål friktion på ca. 0,4 tilsyneladende vil give mulighed for effektiv bremsning uden slædekørsel. Friktionen kan holdes på $0,35 \pm 0,03$ stigende til maksimalt 0,42 ved stilstand.



Fortsættes i næste nummer.

Efter min private mening bør bremsetøj til sådanne bremsere dimensioneres således, at adhæsionen 0,12 svarer til friktionen 0,42 således at den fremherskende friktion 0,35 svarer til en adhæsion på 0,1, hvorved man med nogenlunde sikkerhed undgår blokering af hjulene ved fuldbremning under forekomst af ugunstige adhæsionsværdier. I så tilfælde vil en ret ubetydelig slækning af bremsen fra ca. 20 km være tilstrækkelig; men det er bremseteknikernes sag. Det principielle ved kunststoffremser er imidlertid, at den meget ensartede friktion overflødig gør automatiske

trykreguleringer i form af centrifugalregulatorer af forskellig art, som er nødvendige ved bremsere med støbejernsklodser. Ved rigtig dimensionering skulle blokeringsbeskyttere også være overflødige.

Iøvrigt er klodsbremserne en slags tromlebremse, hvor løbefladen på hjulet virker som tromle, og har den ulempe, at den uanset klodsmaterialet kan opvarme hjulringene så meget, at de går løse eller slides unormalt meget under langvarige bremsninger f.eks. på lange faldstrækninger i bjergegne, eller når bremsen slæber.

Usynlig fare for jetfly i stor højde

Pludselige »jet-vinde« i rolig og klar luft giver rystelser

Den berømte flyvemaskinekonstruktør Anthony Fokker sagde engang: Det ville være meget lettere at bygge flyvemaskiner, hvis man kunne se luftstrømmene omkring dem som vandets strømme om en båd.

Forsøg i vindtunneler har lært konstruktører og teknikere meget om luftstrømme og flyenes form. De senere års flyvninger i stor højde har imidlertid afsløret ting, som ikke alene betyder noget for flyenes form, men også for deres sikkerhed.

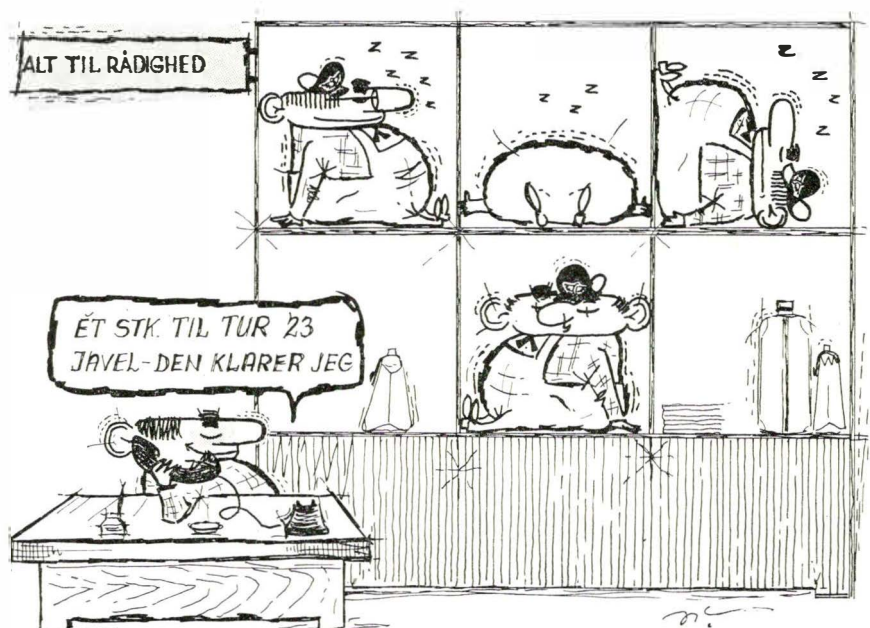
Det er efter at vi er kommet ind i jetalderen. Piloterne opdagede da, at der i store højder opstod luftstrømme, som blæste med rivende fart gennem ellers rolige luftlag. Man kalder dem »jetvinde«, og de kan give turbulens – rystelser – i klar luft. Det var noget nyt og overraskende, men også en ny og usynlig fare.

Piloterne kunne ved at lægge flyet i en sådan »jet-vind«, så man fik medvind, skære flyvetiden enormt ned.

Men den nye vind kunne også være sådan, at den frembød et alvorligt faremoment, som hører til den slags, der kan slå mennesker ihjel.

Nu bliver der gjort forsøg verden over for at registrere og kortlægge disse »jetvinde« og turbulens gennem oplysninger fra piloterne.

Der synes at være lighedspunkter mellem adskillige jetuheld og -ulykker, og den fælles faktor har netop været den omtalte turbulens eller rystelse på grund af »jet-vinden«. De amerikanske luftfartsmyndigheder har derfor udstedt nye bestemmelser for flyvning med store jetfly gennem sådanne luftområder.



For et fly, som flyver i meget stor højde i kold, tynd luft, er der et meget ringe spillerum mellem opnåelig top hastighed og den minimumshastighed, hvormed flyet manøvreres. Det betyder, at piloten både ved at sætte farten op eller ned kan komme i vanskeligheder.

Den internationale luftfartsorganisation ICAO har derfor taget initiativ til en meget omfattende undersøgelse. Hver eneste flybesætning i de lande, som deltager i undersøgelsen, skal i fire perioder på hver fem dage rapportere om den farlige »jet-vind« og turbulens i rolig luft. Den første periode var i december 1964, næste periode bliver i marts måned, den tredje i juni og den fjerde periode i sep-

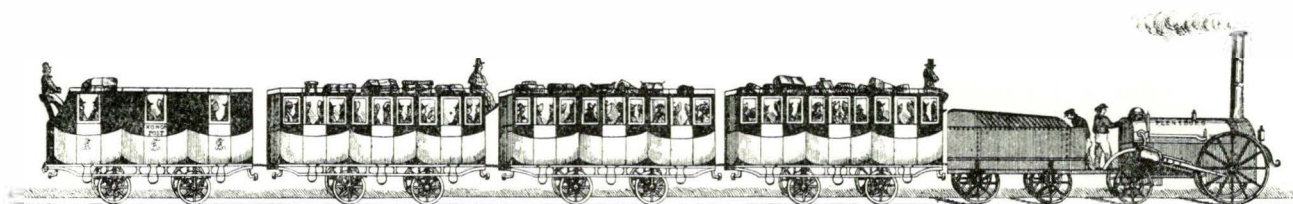
tember. Hver besætning på jetfly, såvel militærfly som rutefly – der flyver i over 7.000 meters højde, skal rapportere til ICAO.

Rapporten skal oplyse om positionen og styrken af rystelsen, om den mødes i skyer eller i klar luft, om flyets virkelige luft-hastighed og turbulensens indflydelse på flyet under passagen af området. Desuden skal oplyses forskellige meteorologiske detaljer.

Man håber herigennem at kunne give meteorologerne materiale, så det fremtidig kan beregnes, hvor turbulens og »jetvinde« i store højder kan ventes, og hvor kraftige de vil blive.

(Fra det engelske »AIR BP«).

Fra historie til nutid



I 1835 kørte det første jernbanetog i Tyskland, men først 2 generationer senere – omkring århundredskiftet – blev det første jernbanemuseum åbnet. »Der Adler« – ØRNEN – vil blive husket til sene tider som det første lokomotiv, der trak togstammen mellem Nürnberg og Fürth, men det og alle vognene var allerede dengang forlængst – ganske usentimentalt – blevet ophugget. Det man i dag kan se i Trafikmuseet i Nürnberg er kun en efterlavet model.

I sin tid var der ingen, der tænkte på at bevare dette tog for efterverdenen. Denne udvikling har været typisk for næsten alle europæiske trafik- og jernbanemuseer. Om disse fortæller vi i dette og følgende nummer.

Da man for 125 år siden i U.S.A. og på det europæiske fastland begyndte at interessere sig for bygning af jernbaner, var man brændende optaget af dette trafikmiddels tekniske problemer. Lokomotiver var dengang et sikkert udstillingsobjekt på alle messer, men absolut ikke for museer. Jernbaner var noget nyt og derfor ikke museumsmodent – det var en brugsgenstand i nutiden.

Først langt senere, da der ikke kun fandtes én lokomotivtype og ét lokomotiv, begyndte man at interessere sig for lokomotivets og jernbanens udvikling. I begyndelsen var det mest private samlere, der tog sig af restaurering og opbevaring, men uden egentlig systematik. Man samlede på gamle lokomotivlanterner, lokomotivskilte, jernbaneuniformer, køreplaner, billetter og meget andet. Det var stort set kun et tidsforliv – en samlermani.

Det var sådanne private samlinger, der først kom til at interessere offentligheden, og det medførte ganske naturligt ønsket om at komplettere og udvide samlingerne og gøre dem tilgængelige for alle interesserede.

Netop på denne måde gik det også med trafikmuseet i Nürnberg, hvor man i 1882 havde en specialudstilling om trafikmidler gennem tiderne. Indtil 1899 udvidede man disse samlinger, og i 1912 blev det simpelthen nødvendigt at opføre nye bygninger for at rumme det hele.

Først da begyndte man en mere systematisk forskning, og nu blev man klar over, hvor vanskeligt det

var at overse en udvikling, der lå årtier tilbage i tiden.

Det er i denne forbindelse også nødvendigt at nævne udviklingen for jernbanemuseet i York i England. Victoria og Albert-museet i London rådede i mange år over en samling af jernbaneting, men et regulært og alsidigt jernbanemuseum blev først oprettet mere end 100 år efter at den første engelske jernbane blev indviet. Gennem mange år havde man i England den vane at opstille udrangerede lokomotiver i nærheden af de strækninger, de tidligere havde været i drift på – nærmest som en slags mindesmærker.

Og hvor skal man så begynde en rundtur i et jernbanemuseum? Naturligvis er det nærliggende at begynde med de ældste lokomotiver, men mon ikke man har mere glæde af at betragte de gamle tegninger, malerier og stik, der fortæller om jernbanens fremtrængen gennem uberørte landskaber med den sindige bonde og hans hest foran ploven. Det er mere symbolsk for mødet mellem to tidsepoker – et møde man vel næppe kan forestille sig i vor tid, hvor jernbanen er en del af dagliglivet.

Når man ser de gamle lokomotiver kan man anlægge forskellige synspunkter og opfattelser. Måske vil man beundre dem for deres efter datidens forhold høje tekniske standard, måske kun betragte dem med pietetsfølelse eller måske kun lidt medlidende som udtjente og sære maskiner. I de fleste museer er det på grund af vanskelige pladsforhold næsten umuligt at følge jernbanens udvikling i kronologisk orden og sige: »Her begynder en ny udvikling.«

Men de gamle tegninger og malerier gør det mere levende. Selv hvor man kan gennemføre en kronologisk gennemgang står genstandene alene uden tilknytning til den daværende verden.

Det spiller naturligvis også en rolle, om man betragter genstandene som fagmand eller ikke-fagmand. Måske ville den sidstnævnte også have glæde af at betragte et moderne diesel- eller el-lokomotiv og også gerne se tegninger til lokomotivet »af i morgen«. Men så er rammerne sprængt for det klassiske museum.

Men heller ikke på disse punkter er der en klar linie i jernbanemuseernes opbygning. En del har udviklet sig til kulturhuse, der også omfatter foredragssale, arkiver, bibliotek m.m. Et af de mest betydelige, Trafik-

huset i Luzern, har helt givet afkald på betegnelsen museum for allerede fra begyndelsen at lægge mere vægt på nutiden.

Fælles for næsten alle jernbanemuseer er alle de genstande, der efter klassisk opfattelse hører til et museum – og det er rimeligvis fordi de bedst formår at skabe en linie til den *moderne* jernbane. Hertil hører også de store modeljernbaner, hvor moderne sikkerheds- og signalsystemer forklares.

Lysbilleder og film giver yderligere muligheder for at fortælle om begivenheder og udvikling. I Nürnberg er en af de største attraktioner en film, der er optaget fra lokomotivførerens plads. Og den fortrinlige film på widescreen, der sidste år blev vist på landsudstillingen i Lausanne, vil på den internationale trafikudstilling i München i år høre til de største begivenheder.

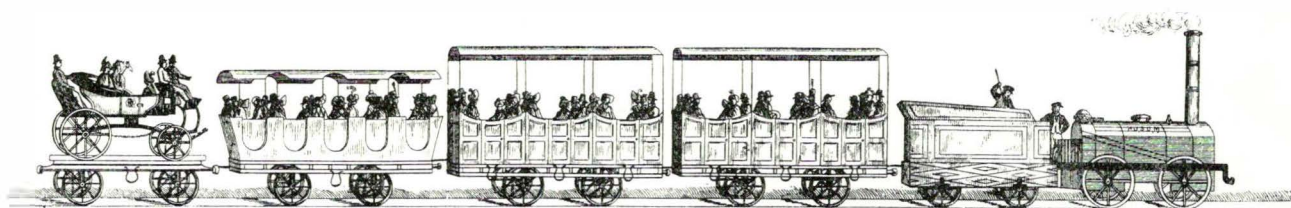
Man taler meget om, at folk er udstillingstrætte. Det er jo i hvert fald helt sikkert, at langt flere går i biografen end på museum. Men mange steder i Europa har man gjort den erfaring, at besøgstallet på jernbanemuseer er i stadig stigning. Denne offentlige interesse burde man måske også her i landet lægge sig på

sinde – og nå frem til en løsning af vort hjemlige jernbanemuseums utallige problemer . . .

Den stadige tilvækst af trafikmuseer gjorde det nødvendigt at sammensætte en særlig international komite på dette område. Den blev udpeget i Stockholm i 1959 i forbindelse med samtlige museers verdenskongres på initiativ af direktøren for det hollandske jernbanemuseum i Utrecht. De til denne komité knyttede trafikmuseer var dengang 57, der indtil sidste år er steget til 90. Her ligger jernbanemuseerne klart i spidsen med 19 af de 67, der kun omfatter ét transportmiddel.

I modsætning til de fleste andre museer omfatter trafikmuseer genstande, der alene i kraft af deres størrelse og teknik er vanskelige at placere og vedligeholde. Et af de største problemer er beskyttelsen mod korrosion på de udendørs udstillinger. Om sådanne forhold – og mange andre – er det den internationale komités opgave at udveksle erfaringer og være til gensidig hjælp.

Mere end halvdelen af trafikmuseerne er statsejendom eller statsstøttede, medens de øvrige er private eller selvstændige institutioner.



Trafikmuseet i Berlin

I 1906 blev trafik- og bygningsmuseet indviet under festlige former i den tidligere ankomsthal på banegården Berlin-Hamburg i Invalidenstrasse.

Det omfattede på næsten 14.000 m² tre afdelinger:

1. Jernbanemuseum
2. Vandbygningsmuseum
3. Bygningsmuseum

Jernbanemuseet fyldte mest – næsten 10.000 m². Grundelementerne i udstillingen var de genstande det tidligere preussiske ministerium for offentlige arbejder havde fremvist på udstillinger i Chicago, Bruxelles, St. Louis, Milano og andre steder i verden. Museet tilhørte de Tyske Rigsbaner, som det dengang hed og fik tilskud fra trafikministeriet.

Den 80×30 m store hal var museets hovedrum, hvor 130 lokomotiver, per-

son- og godsvogne var udstillet. Blandt disse f.eks. S-10-hurtigtogslokomotivet og den kejserlige salonvogn. Salonvognen og andre særlig interessante lokomotiv- og vognmodeller blev efter krigen ført til Rusland, men langt den største del overlevede krigen og efterkrigstiden. De tilstødende udstillingslokaler med mindre udstillingsgenstande blev dog svært beskadigede, medens overbygningen med bl.a. 110.000 tyske og udenlandske jernbanebilletter blev bevaret.

Trafik- og bygningsmuseet ligger på vestberlinsk jord, men forvaltes for tiden af Sovjetsektorens lokalbane. Det er kun en skygge af fordums herlighed og er ikke tilgængeligt for besøgende. Dets beliggenhed kolliderer med planerne om at gennemføre et kanalbyggeri til Berlins Nordhavn, og det er derfor dømt til nedrivning.

Berlins bystyre arbejder med planer

om opførelse af et nyt trafikmuseum, der også skal omfatte trafikmidler til søs og i luften og ligeledes have afdelinger for turisme og senere rumfart.

Opførelsen af dette nye trafikmuseum i Berlin har allerede siden 1960 vakt så stor interesse, at det er tilsagt støtte fra utallige private transportselskaber og organisationer, fra Berlins universitet, fra videnskabs- og kunstinteresserede kredse og mest interessant er det måske, at Berlins Lotto (tipstjeneste) bevilgede 150.000 kroner som startkapital til bygningen af en foreløbig administrationsbygning. Fra samme side har man yderligere fået midler til bygningen af en model på 750 m², der viser det kommende museum. En væsentlig del af jernbaneafdelingen består af en 30 m² stor modeljernbane med alle tilhørende vigespor, signalanlæg, blokposter o.l., der fungerer i mindste detaljer. Der vises yderligere omfattende

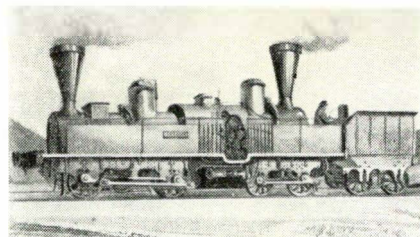
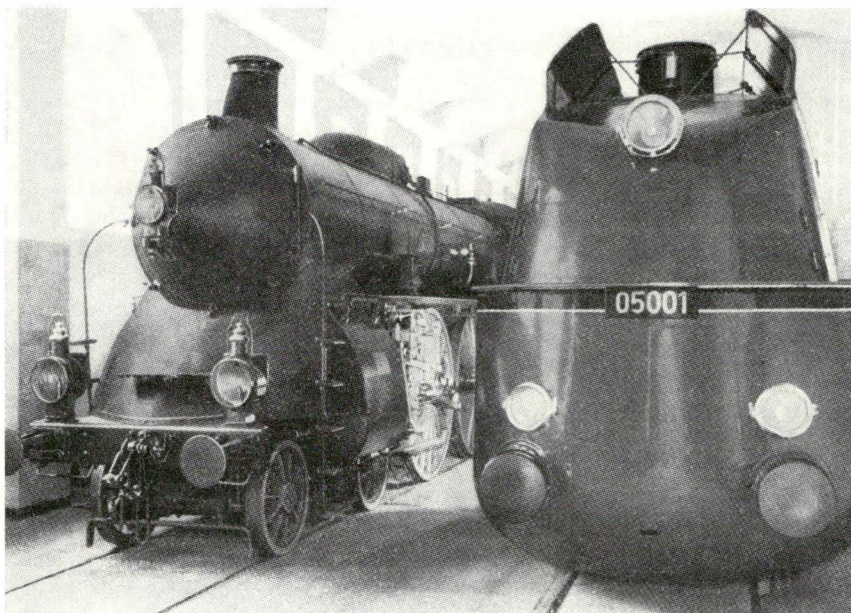
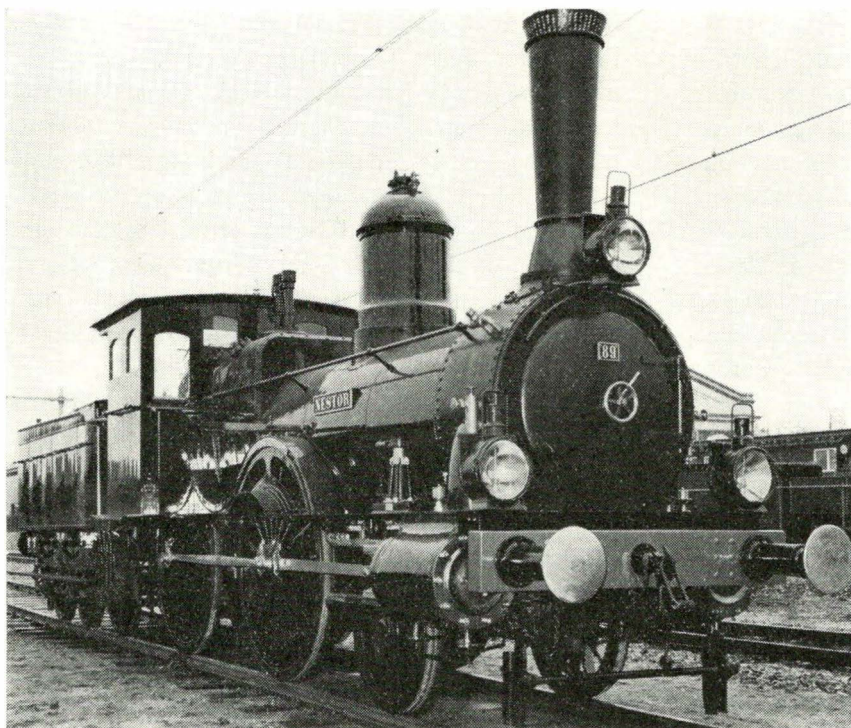
Fra historie til nutid

billedtavler og småmodeller, hvor naturligvis fugleflugtlinien mellem Tyskland og Danmark heller ikke er glemt.

Hvad man foreløbig er nået i dette program er gennemført for private gaver og lotto-midler uden statslig støtte. Til sin tid vil det nye museum blive på

30.000 m², og man regner med at byggeriet kan sættes i gang i 1967, når alle finansieringsproblemer er endelig løst. Projektet omfatter 35 millioner DM (ca. 60 millioner kroner) og menes at kunne fuldføres på 10 år.

DB/JP



Det østrigske jernbanemuseum i Wien

Hvor tæt grundlæggelsen af det nuværende østrigske jernbanemuseum hører sammen med de østrigske jernbaners udvikling fremgår af den kendsgerning, at det var en virkelig milepæl i jernbanernes historie, der gav stødet til museets oprettelse. Denne milepæl passeredes i 1880, da de østrigske jernbaner blev statsejede. Bortset fra en 14-årig periode fra 1844 til 1857 var de udelukkende privatejede indtil da.

Men allerede i halvfjerdserne havde man påbegyndt en indsamling af genstande, der knyttede sig til den såkaldte Nord-Syd-bane. Disse ting blev opbevaret i lagerrum, der var tilgængelige for interesserede besøgende.

I anledning af 40-årsdagen for kejser Franz Josef's tronbestigelse afholdtes i Wien i 1888 en strålende udstilling, hvori også statsbanerne og privatbanerne deltog. Og hermed var det østrigske jernbanemuseum en kendsgerning. På grund af den store publikumsinteresse vedtog man at flytte jernbaneudstillingen ind i permanente omgivelser i en bygning ved siden af Wiens vestbanegård. Den officielle åbning var i 1893. Ved åbningen rådede museet over 960 udstillingsgenstande, og i de kommende år blev det udvidet med gaver og indkøb fra mange sider. Så mange ting erhvervede man, at det allerede i 1895 blev nødvendigt at lukke museet for at få tid og ro til at katalogisere og opstille alle nyerhvervelserne. I 1909 rådede man over 4442 genstande, og nu blev det igen nødvendigt at udvide. I en fløj af Wiens tekniske museum blev lokaler stillet til rådighed for jernbanemuseet, og åbningen var fastsat til december 1914. På grund af krigsudbruddet måtte man dog vente til 1918. I årene indtil den anden verdenskrig voksede museet stadig, og de skader, der skete under denne krig, blev ret hurtigt efter krigens afslutning bragt

i orden igen, og man oprettede en filial af museet i en bygning nær banegården i Linz.

Det er ganske ejendommeligt, at navnet »Det østrigske Jernbanemuseum« i dag byder den besøgende langt mere end navnet siger. Et stort antal af de udstillede genstande stammer nemlig fra dengang, da Østrig var kongeligt-kejsertlig monarki og strakte sig fra Norditalien til den østligste del af Ungarn og også omfattede Chekoslovakiet samt dele af Rumænien, Jugoslavien, Polen og Rusland.

Den første afdeling i jernbanemuseet omfatter den såkaldte udenlandske del, hvor man får et indtryk af jernbanens ældste historie samt af bjergværksbaner og fabriksbaneanlæg.

Den næste afdeling beskæftiger sig med de østrigske jernbaner indtil 1858, og her vises også den første hestetrukne bane fra Budweis-Linz-Gmunden, en model af den berømte Semmeringbane og en række tidbilleder om Carl von Chega, den berømte østrigske jernbanebygger.

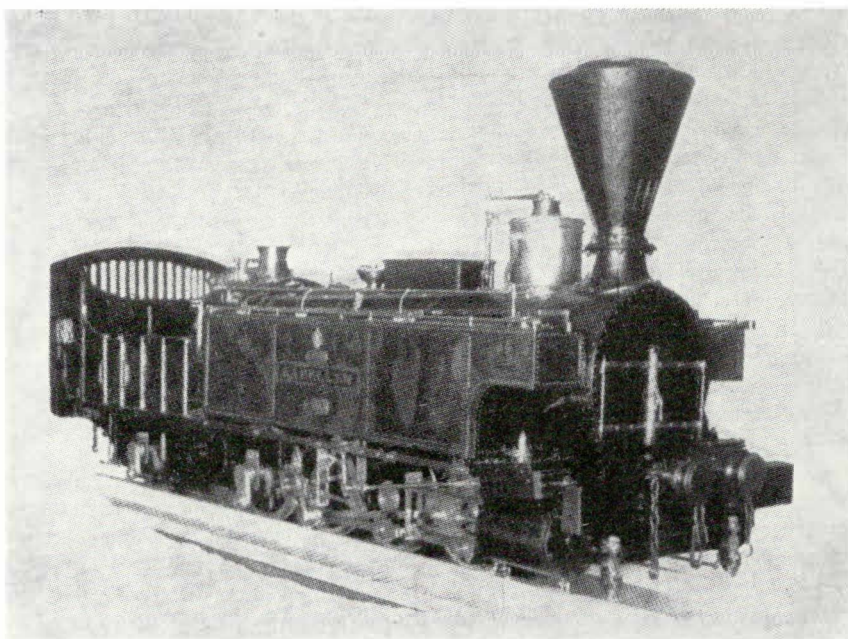
Tredie afdeling er tiden fra 1858 til nutiden med de store bjergbaner over Brenner, Arlberg, Tauern og Schneeberg og en række fotografier, der viser genopbygningen af jernbanenettet efter 1945.

Der er en særlig afdeling, der viser jernbanebrobygning gennem tiderne og modeller af de mest kendte banegårde før og efter 1945.

Sikkerheds- og signalvæsenets enorme fremskridt er også anskueliggjort samt et utal af andre tekniske installationer historisk belyst.

I det største af museets rum er udstillet gamle original-lokomotiver, person- og godsvogne, kejserlige salonvogne, og her beskæftiger man sig også med den tekniske side af varmeinstallationer, belysning og bremse-anlæg.

En interessant afdeling, som vi af gode grunde ikke har nogen mulighed for at finde i et forhåbentlig kommende og tidssvarende dansk jernbanemuseum, fortæller om tandhjuls- og tovbåner, og lige så specielt er det omfattende område, der



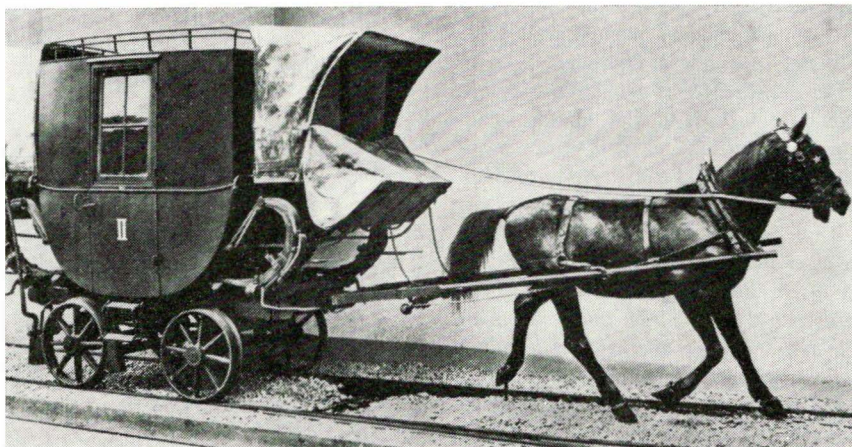
hedder tunnelbygning inklusive afstivning og ventilation. Østrigerne er som bekendt et musikalsk folk. Det kommer også til udtryk i jernbanemuseet i Wien, hvor man har en samling af grammofoonplader og noder med jernbanen som motiv – blandt disse også »Jernbanevalsen« som Strauss komponerede i 1836.

Et stort antal modelbaner viser de særlig smukke bjergstrækninger og lys-

billedsamlingen har ikke mindre end 55.000 farveplader.

Samtlige afdelinger i dette velindrettede og overskuelige jernbanemuseum har i sjælden grad forstået at vise sammenhængen mellem fortid og nutid og understrege jernbanens betydning for hele vor kulturs udvikling gennem næsten 150 år.

DB/JP



Statsbanernes feriehus på Knudshoved modtager i 1965 gæster fra søndag den 9. maj til lørdag den 4. september.

Samtlige statsbanernes tjenestemænd og timelønnede fast ansatte med familie (hustru og hjemmenværende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Erfaringen har vist, at der altid indgår mange flere anmodninger om ophold i skoleferien, end det er muligt at efterkomme, og det henstilles derfor, at alle, der har mulighed derfor, søger at henlægge ferien til et tidsrum uden for skoleferien, i hvilken forbindelse opmærksomheden henledes på, at der nu er installeret centralvarme i samtlige værelser og opholdsstuer på feriehuset.

Endvidere henstilles, at opholdet – især for pensionister og enker – så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.

Betalingen udgør pr. dag og pr. person:		
	13/6-8/8	9/5-12/6 og 9/8-4/9
Voksne	14,00 kr.	13,00 kr.
Børn 4-11 år (incl.)	7,00 »	6,00 »
Børn indtil 4 år . .	3,50 »	3,00 »
Plus 12½ % betjeningsafgift.		

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive opkrævet 1 kr. pr. person for forbrug af sengelinned.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehuset er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldirektoratet.

Belægningen foretages af generaldirektoratet i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår; dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden 1. april, blive betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

Af hensyn til en så god udnyttelse af feriehuset som muligt må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldt ud, meddele dette til generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

Blotoffer på rationaliseringens alter.

Et formandsmøde er afsluttet, og formændene er rejst hjem til de respektive afdelinger, hvor medlemmerne så på nærmest følgende generalforsamlinger, er blevet informeret om de resultater, man på formandsmødet er nået til.

Resultater er måske meget sagt, idet man går ud fra, at mødet nærmest er af informerende art, interne afdelingsspørgsmål på formandsmødet er vel heller ikke velsete, når organisationens arbejde skal behandles i store træk, der kan vel dertil siges, at visse interne spørgsmål for den enkelte afdeling, kan være af så afgørende betydning, at det hører til på højeste organisationsmæssige plan, især når det drejer sig om, at være eller ikke være for lokomotivpersonalet, på et så relativt stort depot som Nyborg.

Man har her en til vished grænsende formodning om, at depotet er udset til, at være blotoffer på rationaliseringsgudens alter. Denne formodning bygges bl.a. på den negligering af Nyborg afdelings gentagne forespørgsler om bevismateriale, med hensyn til 2. distrikts påstand om, at det skulle være økonomisk belastende for DSB, at fremføre togene Nyborg-Fredericia-Nyborg med lokomotivpersonale fra Nyborg, hvorimod økonomien skulle være reddet, dersom personalet var fra et andet depot, disse forespørgsler er aldrig blevet besvaret, hvilket fremkalder en vis skepsis hos personalet, med hensyn til de af administrationen påståede besparelser.

Nu kan det måske siges, at dette spørgsmål er lokalt, hertil kan svares, ja i dag, men i morgen kan et hvilket som helst andet depot blive udsat for nøjagtig samme, og efter vor mening, dispositionsmæssige vilkårlighed.

Vi håber, at organisationen vil arbejde for betryggende depotmæssige tilhørsforhold, og medvirke til at fjerne urimelighederne i administrationens dispositioner.

A. U.

Logiske betragtninger.

Da nu indtrykkene fra formandsmødet den 12. januar 1965 har bundfældet sig, fristes jeg til at give udtryk for mine betragtninger.

Der afholdes vel næppe et organisationsmøde, uden der fremkommer noget, man forbavses over, og er det en regel, var nævnte formandsmøde ingen undtagelse fra reglen.

Jeg kan ikke begribe, at nogen kan drage tillidsmændenes autoritet i tvivl ved at udtale: Det er tvivlsomt, om de tillidsmænd der den 21. oktober 1963 ved informationsmødet underskrev en liste, der blev båret rundt, har flertallet bag sig derhjemme. (Listen gjalt ønske om en ekstraordinær kongres angående feriehusets udvidelse).

For det første viste den senere urafstemning om feriehusets ombygning, at vedkommende tillidsmænd havde et stort flertal bag sig, så der bør ikke herske tvivl desangående.

For det andet, en tillidsmand er i almindelighed valgt af et flertal i afdelingen, der stort set har samme anskuelser, og det er rimeligt, at en delegeret ikke lader sig rive med af den påvirkning, han er udsat for, så han handler mod sin overbevisning.

Vist rejser han med en selvstændig mening, men han må og skal samtidig repræsentere flertallets mening i afdelingen.

Hvad var det forøvrigt medlemmerne sagde nej til ved urafstemningen? Var det hovedbestyrelsens forslag til udvidelse af feriehuset eller var det de pekuniære forhold?

Ingen kan med rette påstå, hvad jeg ofte har hævdet, at nævnte udvidelse var eller er en dårlig ide, lige så lidt som ophavsmændene til ideen med sikkerhed kan hævde, at det er en god ide, og at det vil gå fint, selvom de tror på det.

Nej, det man sagde nej til, var åbenbart det pekuniære – man ønskede ikke at være medkautionist for et millionforetagende, som lokomotivmændene ikke direkte har brug for, da vi meget vel kan klare os med det nuværende feriehus.

Det fremgik af beretningen på formandsmødet, at hovedbestyrelsen og feriehusudvalget var kørt fast og så ingen udvej for feriehuset. Ideer og forslag efterlystes. Der var selvsagt ingen, der mødte med nye ideer. – Der var heller ikke tid til videre diskussion. Men har hovedbestyrelsen og feriehusudvalget virkelig undersøgt alle de forslag, der har været fremme – og fundet at intet duede.

Århus afdeling havde forslag om installation af centralvarme – var det for billigt?

Fra Esbjerg har der flere gange været agiteret for restaurering ved hjælp af JAK kapital. Lokomotivfører N. V. H. Haakonsen har i DLT den 20. februar

d.å. igen redegjort for disse muligheder, og man skal ikke være meget økonom for at se forskellen på kurserne og renterne. Er nævnte undersøgt nøje?

Det, der taler væsentligst til mig, er, at der i Danmark er mangfoldige små-hoteller og sommerpensionater af samme størrelsesorden som lokomotivmændenes feriehjem, en del har været handlet med til høje priser i de senere år, disse drives og forrenter sig (det må man da gå ud fra, da der vel ingen er til at yde tilskud) og ernærer de beskæftigede.

Feriehjemmet på Røsnæs har ingen nævneværdig gæld, skulle der da ikke kunne findes en driftsform, eventuelt forpagte det ud til en fagmand, en restauratør, der kunne drive det sideordnet med sit eget, og således få nogenlunde orden i tingene.

Der er jord nok, opret campingplads som en eller anden tidligere har foreslået og lad medlemmerne køre derud på week-end.

Den film, vi så om svagførearrangementet, taler for sig selv, der er sikkert ikke én, uden at de med glæde vil yde et bidrag til feriehjemmets drift, når de har set filmen.

Der synes at kunne dannes flere kombinationer. Er en forpagtning mulig, vil dette kunne aflaste DLF's kontor arbejdsomt og økonomisk. Men er alt virkelig håbløst? Samtlige formænd, der havde ordet på formandsmødet, gav udtryk for at genrejse hovedbestyrelsens kendte forslag om feriehjemmets ombygning, da atter at lade dette gå til urafstemning, og bliver det tilfældet, lad os da samtidig få urafstemning om salg af feriehjemmet, så vi kan få en endelig afgørelse på feriehjemmets fremtid. Som det fremgår af lederen i DLT den 5. februar d.å. var 10 timers uafbrudt tjeneste til debat på formandsmødet. Samtlige formænd, der havde ordet, ankede over det urimelige, jeg vil sige i visse tilfælde: uforsvarlige i at gøre tjeneste i 10 timer uafbrudt.

Dette spørgsmål kan ikke sidde overhørig.
N. Larsen,
lokomotivfører, Rd.

Byttelejlighed København – Korsør.

En 2 værelses lejlighed med altan og olieamin, månedlig leje kr. 104,- ved Dybbølsbroen i København ønskes byttet med en 2½ værelses lejlighed i Korsør. Henvendelse til lokomotivmesterkontoret i Korsør.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/3-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
S. H. T. Larsen, Helgoland, i Helgoland.
T. F. Nielsen, Helgoland, i Helgoland.
H. M. Nielsen, Korsør, i Korsør.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/3-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
L. B. Johansen, København Gb., til Fredericia.

Navneændring.

Lokomotivfører (15. lkl.):
A. Monrad-Andersen, Rødby Færge, hedder A. Monrad (9/2-65).

Fredericia.

Fredericia afdelings jubilæumsforening afholder frokost lørdag den 10. april kl. 12.00 i Håndværkerforeningen. Tidligere medlemmer, som ønsker at deltage, kan henvende sig hos Georg Gaarde, Odinsvej 41. Prisen er 18 kr.

Sidste indtegningsdag er den 7. april.

P. b. v.

Georg Gaarde, lokomotivfører.

Århus.

DLF Århus afdeling afholder forårsfest fredag den 30. april 1965 kl. 19,00 på restaurant »Varna«.

Der serveres en anretning, bestående af sild, fiskefilet, små varme retter, and, ostesnitter samt frugtdessert, øl og snaps?

Efter spisningen danses der til kl. 1,00 til tonerne af Otto Lingtons orkester. Pris pr. par kr. 30,00.

Aspiranter og pensionister kan deltage. Tegningslisten er fremlagt på reserve-stuen og slutter den 22. april.

P. u. v. H. A. Laursen.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed frabedes venligst ved mit jubilæum.

T. Rugholm Henriksen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit jubilæum.

K. O. H. Rasmussen,
lokomotivinstruktør,
København Gb.

†

Pensioneret lokomotivfører Vald. Chr. Fr. Andersen, Gartnergade 2, 2., Nyborg, født d. 16/6-1892, er afgået ved døden d. 25/2-65.

Grosserer A. Collstrops rejslegat.

I løbet af kortere tid vil der kunne ske uddeling af legatportioner af grosserer A. Collstrops rejslegat.

Det til rådighed kommende beløb vil blive på ca. 5.500 kr.

Legatportionerne kan i henhold til fondens kun tilstås ansatte ved Danske Elektricitetselskaber, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 5. april 1965 til formanden, Sølvgade 40, København K, og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

Vort feriehjem.

Nu er det atter tid for alle interesserede at fremsende ansøgning om ophold på foreningens feriehjem på Røsnæs, og til brug herfor er der på dette blads bagside en ansøgningsblanket, der skal indsendes til foreningens kontor, som angivet på ansøgningsblanketten. Ansøgning om ophold må ikke stiles til nogen enkeltperson, hvilket i givet fald kan medføre, at brevet ligger uåbnet nogle dage.

Feriehjemssæsonen er fastlagt til tidsrummet fra Grundlovsdagen lørdag den 5. juni – 28. august.

De på grund af forskellige prisstigninger forøgede driftsomkostninger medfører en forhøjelse i pensionspriserne, således at de f.eks. for voksne personer andrager 26,00 kr. i døgnet for medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt 31,00 kr. for andre voksne. I øvrigt henvises til dette blads bagside med en detaljeret prisoversigt.

Og så venter feriehjemmet på Røsnæs sine mange gæster, for at de kan indlede eller forny bekendtskabet med dets dejlige omgivelser og den venlige og omsorgsfulde behandling fra personalets side – og ikke den kulinariske side at forglemme.

Velkommen til Røsnæs.

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer	
Stilling:	mig selv		}	sæt x		
Adresse:	min hustru					
Vi (jeg) ankommer:	kl.				Alder	
Vi (jeg) afrejser:	kl.	egne børn				
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		fremmede børn				

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

..... den / 19

Indsendes under adresse:
 Dansk Lokomotivmands Forening,
 feriehuset,
 Hellerupvej 44, Hellerup.
 Foreningens telefon-nr. er Hellerup 7269.

.....
 Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehuset

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år incl.	Måltider uden for døgnets		
					Voksne	Børn	
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn under 18 år.	26,00	7,00	10,00	Morgenkaffe	5,00	3,00
					Frokost, middag på hverdage	7,00	3,00
2	Andre voksne og børn over 14 år.	31,00	7,00	10,00	og på søndage	9,00	3,00

E. Greve Petersen.