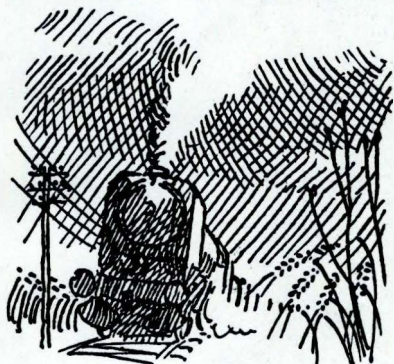




4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. FEBRUAR 1966 — 66. ÅRGANG

4

Indhold:

Organisation og arbejdsplads	2
Personalechefskifte	3
Zigøjnere omskoles	4
Ondt i ørerne af stor togfart	5
Vægtig hilsen fra rummet	5
Vi mener	6
Telefonapparater	11
En humanitær opgave	12
Fra nær og fjern	13
Fra medlemskredsen	14
Personalía	15
DSB regnskab	15
Damernes Dag	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.

I dagene 8.–12. februar har godt 40 deltagere ud af de 4 jernbaneorganisationers hovedbestyrelser været samlet til en konference i Nyborg for at drøfte forskellige forhold mellem organisationerne og mellem disse og statsbanerne. De første 2 dage benyttedes til intern debat, medens sidste dag var helliget statsbanerne og lovgivningsmagten. Førstnævnte var repræsenteret ved generaldirektøren, afdelingschefer og distriktschefer, medens trafikminister, økonomiminister og partiernes trafikpolitiske ordførere repræsenterede sidstnævnte.

Ideen med konferencen var at styrke samarbejdet mellem personalegrupperne ikke blot organisationsmæssigt men også ude på arbejdspladserne. Dernæst at samarbejde en række forskellige forhold, så man i enighed kunne rejse dem overfor administrationsrepræsentanterne, og endelig sammen med disse at henvende sig til de politiske repræsentanter på konferencens sidste dag for overfor dem i fuld enighed at fremhæve en række problemer, som man mener må tages op til behandling med henblik på en styrkelse af statsbanernes trafikale position. Af disse kan nævnes i hovedtrækkene: Statsbanernes økonomi og herunder specielt afskrivnings- og forrentningsbyrden, sociale byrder som pålægges statsbanerne af det offentlige, rationalisering, langtidspanlægning, velfærdsforanstaltninger, uddannelse og statsbanernes organisationsform.

To aftener var helliget en diskussion mellem næstformanden i LO, Kai Petersen og direktør Marvin Madsen, FTF. Emnet var »Hvor skal tjenestemænd og funktionærer organiseres?« Departementschef Erik Ib Schmidt havde et foredrag om emnet »Fungerer den offentlige forvaltning og de offentlige virksomheder tilfredsstillende?« Det fremgår klart, at konferencen havde et temmeligt omfangsrigt program, og deltagerne var i ilden fra kl. ni formiddag til kl. ti aften. Det var nogle interessante og lærerige dage, som det må være rigtigt at få gentaget med regelmæssige mellemrum. Dog bør den aktuelle stofmængde afgrænses noget, fordi ikke alt på denne konference fik så grundig en gennemgang som ønskelig på grund af tidnød; men hovedindtrykket var gunstigt, og det udvalg, der tilrettelagde konferencen, har udført et fortjenstfuldt arbejde, som det skal have ros for. Det vil utvivlsomt få en meget stor værdi, om man fortsat kan påregne deltagelse fra administrationen i disse møder.

Personalechefskifte

Med udgangen af januar måned forlod afdelingschef L. Buus-Pedersen stillingen som chef for personal- og organisationsafdelingen, idet han da faldt for aldersgrænsen.

Hans efterfølger er blevet, tidligere trafikinspektør i organisationskontoret, E. Rolsted Jensen, som vi herved benytter lejligheden til at ønske tillykke med udnævnelsen.

Den nye personalechef er begyndt sin løbebane ved statsbanerne 1. september 1938 som trafikelev og efter en række år i overvejende driftstjeneste forflyttedes han 1. januar 1951 til 1. personalekontor i generaldirektoratet. Den bedste del af tiden her har han beskæftiget sig med rationaliseringsproblemer og arbejde i forskellige interne udvalg. Desuden har han haft lejlighed til at studere fremmede jernbaner og har f.eks. ved deltagelse i møder på international basis fået et omfattende kendskab til den elektroniske databehandling. Den nye personalechef er således udmærket rustet til sin fremtidige gerning, der rimeligvis vil komme til at stille store krav til hans arbejdskraft. Det kan jo nok føre adskillig bryderi med sig at beskæftige sig med personaleproblemer i så stor en virksomhed, men vi ønsker, at han får held til at løse opgaverne til gavn for statsbanerne og disses personale. Dertil gør vi forhåbning om at få et godt samarbejde. Det havde vi i udpræget grad med den afgæede personalechef, som nu skal tilbringe sit otium i det nordsjællandske, hans jyske herkomst til trods. Ved et tilbageblik over de forgangne år i hans tid som personalechef, skimter man ganske vist adskillige punkter, hvor meningene mellem ham og Dansk Lokomotivmands Forening stod hårdt, men som helhed taget har vi været glade for samarbejdet med ham, fordi der trods alt var mere som samlede end adskilte, og det er jo ikke unaturligt, at divergerende opfattelser fremstår mellem administrationen og personaleorganisation, som maser på for at gennemføre forbedringer til medlemmerne. I erindringens vil Buus-Pedersens tid stå som den, der var præget af det positive og med visheden om, at hans virke har været gavnligt for trafiketaten på mange områder. Han kunne derfor med god samvittighed overlade posten til efterfølgeren. Forhåbentlig bliver der mange gode leveår i det påbegyndte otium og formentlig i det nordsjællandske, som med sin blide natur vel efterhånden har slået en breche i hans jyske sindelag.



Zigøjnere omskoles

4 *Titusinder af zigøjnere omskoles til samfundet
De skal lære at arbejde og at skrive og læse.
– Deres usle hytter rives ned i Slovakiet, og
der bygges nye boliger til dem*

Zigøjnerne, det vandrende og »hjemløse« folk, er i mange lande i Europa, hvor de opholder sig, ikke velsete. De betragtes som samfundsmæssige udskud og mere eller mindre asociale. De bjærg sig føden, ikke ved almindeligt arbejde, men på en måde, som lovene ikke anerkender, og deres bopladser er ofte hastigt sammenflickede hytter eller jordhuler.

Det er klart, at et folkeslag med en sådan samfundsindstilling eller rettere mangel på indstilling og ønske om ordnede forhold, volder de pågældende lande store problemer. I Czekoslovakiet lever der ca. halvandet hundrede tusinde zigøjnere, og næsten halvdelen af dem i det østlige Slovakiet, som er landets mest tilbagestående del. Derfor skabte det store antal zigøjnere her mange vanskeligheder, men i 1958 vedtog den czechiske regering en lov, hvorefter zigøjnerne måtte tage fast bopæl og arbejde som andre borgere.

Det gjaldt først om at opdrage zigøjnerbørnene og lære dem at arbejde og få plan i tilværelsen. Men det har vist sig at være en meget langsom proces. Man forstår opgavens omfang ved at høre, at i distriktet Poprad findes der alene 10.000 zigøjnere, og på et år øgedes antallet med 10 pct.

Godt 25 pct. af zigøjnerne i det østlige Slovakiet har arbejde enten i sværindustrien, landbruget, skovbruget eller i bygningsindustrien. Efter afslutningen af den anden verdenskrig vandrede tusinder af zigøjnere til Böhmens grænseegne i vest, som før havde været befolket af tyskere, der forlod landet. Mange zigøjnere efterlod deres familie i Slovakiet og tog arbejde i Böhmens fabrikker og gruber, mens de ikke bekymrede sig om deres familie andet sted. Staten måtte så sørge for de forladte.

Udvandringen til Böhmen fortsættes, dog ikke så livlig som før, og selv om der tidligere har været brug for arbejdskraft her i det østlige Slovakiet, er der dog grænser for, hvor mange der kan modtages. Hvis zigøjnerne flytter, opfordrer man dem til at tage deres familier med.

Det har været et særligt problem at få zigøjnerkvinder oplært til at arbejde. Pigerne slutter som regel skolen, endnu før de har fået lært at læse og skrive ordentligt, og så skal de som regel passe yngre søskende. De unge piger bliver som oftest hurtigt modne og



17-årig zigøjnerpige omskolet til fast arbejde på czechisk tekstilfabrik.

gift i en tidlig alder, og lige så hurtigt kommer en større familieførøgelse.

Man bestræber sig på fra samfundets side at bygge børne- og fritidshjem i det østlige Slovakiet, for at zigøjnerkvinderne kan få samme mulighed for at tage arbejde som deres mænd. Det fåtal af gifte zigøjnerkvinder, som har arbejde, er beskæftiget i den lettere industri og inden for statens landbrug, men i større byer som Kosice og Presov, er zigøjnerpiger både ekspeditricer, ansat på kontorer og servitricer. Zigøjnerne kan få arbejde på lige fod med andre af landets indbyggere, men det er ikke alle, der har lyst til at udnytte mulighederne. Derimod kræver de rettigheder og kommer f.eks. og henter børnebidrag.

Spørger man en indfødt slovak, om han kunne tænke sig, at hans datter gifter sig med en zigøjner, eller at få zigøjnere til naboer, svarer han afgjort nej. Men efterhånden som flere og flere zigøjnere får fast arbejde og lever under ordnede forhold, akcepteres de både på arbejdspladsen og som naboer.

Under krigen hjalp myndighederne i det af nazisterne besatte Czekoslovakiet med at fange zigøjnere og sende dem i tusindtal til Hitlers udryddelseslejre. Dette skabte mistro blandt zigøjnerne mod alle uden for deres stammefrænder. Dr. Aladar Schweizer i Poprad har i 25 år beskæftiget sig med zigøjnere og deres problemer. Han anser deres sammenhold for at være alt for stærkt og fastslår, at de ualmindelig let bliver fornærmede. Zigøjnerne har i århundreder været en minoritet, som var foragtet og diskrimineret, og dette har selvfølgelig sat sine spor i hele deres væsen.

Når det gælder om at rette op på flere generationers misgreb, siger dr. Schweizer, må man frem for alt vise takt og tage hensyn til det enkelte individ. Velmenende direktiver fra Prag og Kosice slår ikke til. Socialledere må gennem talrige besøg og diskussioner søge at overtale de unge zigøjnere til at tage arbejde, eller at få en ung familie til at frigøre sig for moderens stærke indflydelse.

Ondt i ørerne af stor togfart

På den meget omtalte japanske Tokaido-jernbanelinie er man for tiden ved at køre en række prøvetog, dels for at indøve personalet, og dels for at søge at få fjernet visse ulemper for de rejsende under togets betydelige fart.

De rejsende i den første tid blev interviewet om deres indtryk. De allerfleste var imponeret over togets store komfort og havde ikke følt ubehag ved den store hastighed – over 200 km i timen.

Derimod klagede andre rejsende over øresmerter, når toget kørte ind i tunneler, hvoraf der findes ikke mindre end 80 km på den 450 km lange strækning. Man har nu løst dette problem ved at gøre vognene lufttætte, når de passerer tunnelerne. Elektroniske apparater er blevet monteret på sporet ved tunnelmundingerne, og fra disse apparater udgår signaler, som påvirker en modtager i togets første vogn. Automatisk bliver straks lufttætte spjæld skudt for ventilationens og luftkonditioneringens åbninger. Når toget igen kører ud af tunnelen, åbnes togets ventiler på samme måde ad elektronisk vej.

Prøver har nu vist, at det japanske lyntog kan køre med 200 km.s fart gennem tunnelerne, uden at de rejsende mærker noget ubehag.



Her er et par enkelte eksempler på, hvorledes man forsøger at omstille zigøjnere til at blive arbejdssomme samfundsborgere. I Roznava-distriktet fandtes 78 zigøjner-bosteder med elendige hytter. Man bygger nye boliger til zigøjnerne i det østlige Slovakiet efter en plan, som løber til 1970, og udgiften hertil er anslået til 150 mill. czekiske kroner. På flere store virksomheder er sat kursus i gang for zigøjnere, som lærer at skrive og læse. Der oprettes særlige lærlingskoler for de unge.

Kriminaliteten blandt zigøjnere er højere end i den almindelige befolkning. Dette gælder særligt ungdommen, og vold, mishandling og knivstikkeri finder ofte sted, for det meste i beruset tilstand. Der er i Slovakiet oprettet en særlig ungdomsskole eller opdragelsesanstalt, som tager sig af vanskelige zigøjnerbørn.

I den vældige tekstilfabrik Tatrašvit, med udsigt fra vinduerne til de maleriske Tatra-bjerge, arbejder mange unge zigøjnerpiger. Deres månedsløn hjælper den store familie derhjemme og animerer til, at andre af de unge pigers veninder søger arbejde og indordner sig samfundsforholdene.

Vægtig hilsen fra rummet

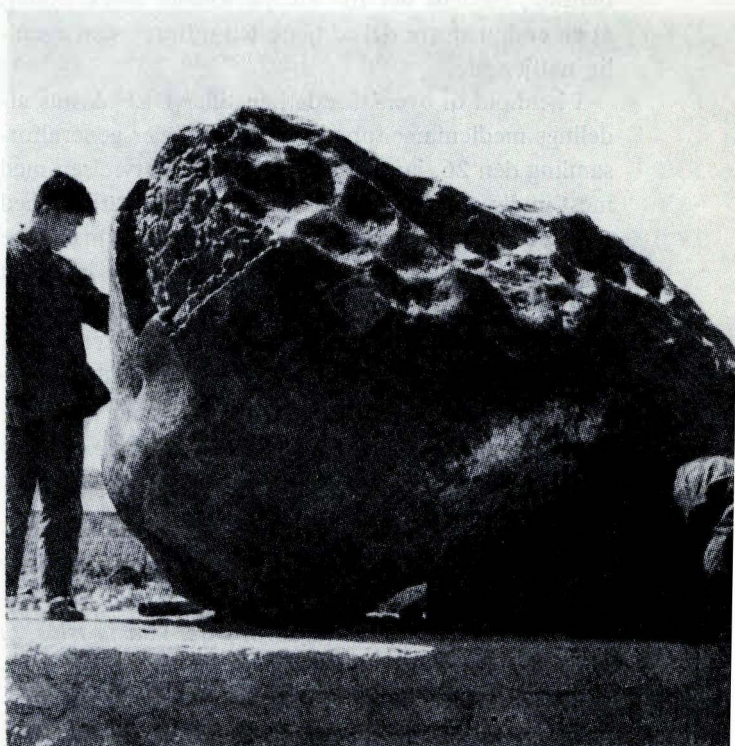
I Gobi ørkenen i amtet Chingho, der ligger i det nordlige Sinkiang, har man fundet et meteor på 30 ton. Hvornår det er faldet ned fra en fjern planet ude i himmelrummet, vides endnu ikke bestemt. Geologiske eksperter fra Sinkiang hævder, at det er verdens trediestørste, kendte meteor. Det største vejer 60 ton og faldt ned i Sydvestafrika, mens det næststørste på 33,2 ton faldt ned i Grønland.

Stenen i Nordvestkina måler 3,5 kubikmeter og blev på en specialbygget traktortrukket vogn med 24 hjul transporteret adskillige hundrede kilometer til hovedbyen Urumchi, hvor den er blevet udstillet.

De videnskabelige undersøgelser af meteoret godtgjorde, at det indeholder otte mineraler, hvoraf de seks er kosmiske. Kolossens indre er sølvgrå og overfladen sortbrun. Dens form er som en ujævn kegle med to tynde udvækster. Prøver af den kemiske sammensætning har vist 88,65 pct. jern, 9,27 pct. nikkel, fosfor, kobolt, svovl, silicon, kobber og andre grundstoffer. Kinesiske videnskabsmænd mener, at det vældige meteor er et octahedral jern-meteor, som indeholder en temmelig høj procent nikkel.

Man kender i øvrigt ikke mindre end 351 meteorfald, som er noteret i Kinas geologiske historie, og de første meteorer ligger over 3.770 år tilbage i tiden.

Meteoret på sin udstillingsplads.



Vi mener

6

Fra den lange række generalforsamlinger som siden nytår har været afholdt rundt om i afdelingerne, har vi modtaget disse to resolutioner fra afdelingerne i Århus og Odense.

Arbejdstidsforkortelse

Med henblik på den for det private arbejdsmarked pr. 1. april vedtagne generelle arbejdstidsnedsættelse til 44 timer pr. uge, henholdsvis 42 timer for skifteholdsarbejde, og for det for tjenestemænd, i tilsvarende anledning for tiden nedsatte udvalg, der skulle kunne afslutte arbejdet inden 1. april, men hvorfra der ikke overfor tjenestemændenes organisation for indeværende foreligger konkrete resultater af udvalgsarbejdet, men hvor det dog gennem visse vage informationer, synes at fremgå, at udvalget ikke vil anerkende at det kørende personale, herunder lokopersonalet, kommer ind under begrebet skifteholdsarbejde og den dermed følgende arbejdstidsnedsættelse, svarende til 42 timer pr. uge.

Denne manglende anerkendelse af at lokopersonalet vil komme ind under skifteholdsbegrebet, forekommer enhver lokomotivmand helt uforståeligt, da arbejdstiden for lokopersonalet er mere ubekvem end for anden kontinuerlig drift, 6.00–14.00 – 14.00–22.00 – 22.00–6.00, hvor der maksimalt kan forekomme, at $\frac{1}{3}$ af tjenesten udføres som egentlig nat-tjeneste, medens der for lokopersonalet forekommer, at en endnu større del af tjenesten udføres som egentlig nattjeneste.

I henhold til ovenstående henstiller DLF Århus afdelings medlemmer forsamlede til ordinær generalforsamling den 26. januar 1966 til hovedbestyrelsen med mest mulig vægt at henlede udvalgets opmærksomhed på, evt. ved ny henvendelse, at lokomotivmændene ikke vil akceptere at blive holdt udenfor begrebet skifteholdsarbejde, og at hovedbestyrelsen endvidere, såfremt udvalget fortsat vægrer sig ved anerkendelsen, da at tage stilling til en evt. aktion fra lokomotivmændenes side.

C. V. Søgaard Hansen,
dirigent.

E. Kristensen,
afdelingsformand.

For hovedbestyrelsen ligger ikke sådanne informationer fra tjenestetidsudvalgets arbejde, at det på dette tidspunkt er muligt helt eksakt at kommentere relationerne til denne resolution; men det kan fastslås, at hovedbestyrelsen for sin del i højeste grad anser lokomotivpersonalets tjeneste for noget af det mest ubekvemme og skiftende arbejde i dette land.

Kontingentforhøjelsen

DLF's Odense afdelings generalforsamling protesterer herved mod den af hovedbestyrelsen truffne afgørelse om kontingentforhøjelse, da generalforsamlingen mener, at denne forhøjelse er i strid med vor opfattelse af foreningens love.

Argumentet om allerede skete og forventede prisstigninger holder ikke, da kontingentet er pristals-sikret.

Det forhøjede tilskud til LO skal bruges til understøttelse af den socialdemokratiske presse. Dette kan heller ikke tiltrædes, eftersom LO end ikke har undersøgt, hvorfor lønmodtagerne *ikke* er interesseret i denne presse.

Skal underskuddet dækkes, må det være en sag, der *kun* angår partiets medlemmer.

Vedtaget på afdelingens generalforsamling i Odense den 29. januar 1966.

P.a.v.:

P. A. L. Jørgensen.

Bortset fra den allerede anvendte motivering i det udsendte cirkulære til medlemskredsen skal kort bemærkes, at pristalsberegningens ændring for størrelsen af tjenestemændenes dyrtidstillægsportioner efter 1. april 1963, på afgørende måde forringede den automatiske stigning i foreningskontingentet. Stigningen på 50 øre pr. portion er mindre end halvdelen af, hvad stigningen skulle udgøre. Deraf opstår en betydelig skævhed i forhold til prisstigninger. Beslutningen om forhøjelsen er i overensstemmelse med lovene.

Hjælp til selvhjælp

Som det fremgår af de følgende 4 sider, er vi med dette nummer af bladet påbegyndt udsendelse af sammenfattet oversigt over den elektriske transmission på dielelektriske lokomotiver litra MX og MY. For MY's vedkommende numrene fra 1106–1149, der betegnes MY I, 1145–1159 som MY II. I de kommende 6 numre af bladet vil der blive bragt 4 sider stof i hvert nummer, som sluttelig kan sammenlægges til et praktisk format. Ved siden af vil blive fremstillet strømskemaer over disse lokomotivtyper opstillet på en sådan måde, at man umiddelbart ser forskellen mellem disse typer. Ligeledes vil blive lavet nogle tegninger over trykluftsystemet, der giver godt overblik. Disse vil på en endnu ikke fastlagt måde blive tilstillet medlemmerne, når tegningerne er fremstillede.

tilatorer, idet en er fælles for hoveddynamoen og banemotor 1 og 2, og den anden, som drives af en aksel fra gearkassen for dieselmotorens køleven-tilator, er fælles for banemotor 3 og 4.

Ventilationsluften ledes i kanaler og gennem bevægelige gummiharmoni-kaer ned til banemotorerne på bogierne. Da ventilatorerne er mekanisk koblede til dieselmotoren, vil deres omdrejningstal ændres proportionalt med dieselmotorens omdrejningstal.

503. Ændring af kørselsretning

Når frem-bakhåndtaget sættes i stilling frem eller bak på MY I, magnetiseres de tilsvarende magnetventiler på vendevalsen (FOR eller REV). Disse er anbragt i det elektriske apparatskab, fig. 5-1. Når en af magnetventilerne magnetiseres, åbnes der for luft fra særluftbeholderen, der bevæger vendevalsen til den ønskede stilling (når lokomotivet betjenes fra førerrum 1, vil der i stilling »frem« komme 8 korte kontaktstykker til syne på vendevalsen, medens 4 lange kontaktstykker vil kunne ses i bakstillingen. Det omvendte er tilfældet ved betjening fra førerrum 2).

Som allerede anført under pkt. 502 sker ændringen af kørselsretningen på MX og MY II ved hjælp af 4 elektromagnetiske kontaktorer (RVF 1, RVF 2, RVR 3 og RVR 4), hvis 2 hovedkontaktsæt hver kan føre 1000 ampere, men ikke tåle at afbryde denne strøm. Frem- og bak-kontaktorerne, der er vist på fig. 2-1, erstatter altså vendevalsen på MY 1101-1144, og det er sådan indrettet, at de 2 frem-kontaktorer (RVF 1 og RVF 2) skal være indkoblet, samtidig med at de 2 bak-kontaktorer (RVR 3 og RVR 4) er udkoblet, når lokomotivet skal køre frem, og omvendt, når lokomotivet skal køre bak.

Disse kontaktorer er indbyrdes elektrisk aflåst, således at ovennævnte betingelser skal være opfyldt, førend serie- eller parallelkontaktorerne for banemotorerne kan indkobles.

Såfremt en af frem- eller bak-kontaktorerne ved en opstået fejl skulle falde ud, vil enten begge serie-kontaktorer (S 13 og S 24) eller alle parallel-kontaktorer (P 1, P 2, P 3 og P 4) falde ud. Hvilken af delene, der sker, afhænger af banemotorernes kobling i det givne øjeblik.

Da frem- og bak-kontaktorerne magnetspoler optager en forholdsvis stor strøm, styres kontaktorerne ind- og udkobling ved hjælp af frem- og bak-relæerne (FOR og RER).

Elektrisk transmission på dieselektriske lokomotiver litra MX og MY

ved lokomotivinstruktør H. V. Harder

M I = MY 1105-1144

M II = MY 1145-1159

Amperemeter	A
Kontaktor for køleventilator (kun MY I og II)	AC-1-4
Magnetventil A i regulator	AV
Hjulslip hjælperelæ (kun MY I)	AWS
Manøvrestrømsudkobler (kun MY II)	ATPJA1
Kørelås (kun MY II)	ATPJA1
Alarmrelæ for varmekedel	BAR
Batteriladekontaktor (kun MY I og MX)	BC
Batterifeltkontaktor	BF
Nedkoblingsrelæ (kun MY I)	BTR
Magnetventil B i regulator	BV
Kompressorkontrol magnetventil	CC
Kompressorkontrol afbryder	CCS
Vendepolsvikling	COMM
Kompensationsvikling (kun MY I)	COMP
Maximalrelæ ved udkoblet banemotor (kun MX og MY II)	COLR
Banemotorudkoblingsrelæ	COR
Banemotorudkoblingsrelæ (kun MY II)	COR I
Kompressorrelæ	CR
Ensretterventiler (kun MY II)	CR 1-2
Magnetventil C i regulator	CV
Differentialfelt	DVVF
Magnetventil D i regulator	DV
Dieselmotorrelæ	ER
Termostat for høj kølevandstemperatur	ETS
Magnetventil for køleventilator (kun MX)	FMV
Fremrelæ	FOR
Relæ for fortrykspumpen	FPC
Feltsvækningskontaktor	FS
Feltsvækningsstidsrelæ	FSD
Feltvækningsrelæ	FSR
Magnetventil for sanding frem	FSV
Opkoblingsrelæ (kun MY I)	FTR

Differentialfeltet gennemløbes af hoveddynamoens belastningsstrøm og modvirker batterifeltet og shuntfeltet hvorved hoveddynamoen får den rette karakteristik, hvadenten denne strøm er stor eller lille.

Tænkes batterifeltet holdt konstant, vil der ved stor banemotorstrøm være et kraftigt differentialfelt, hvilket bevirker, at hovedpolerne er svagt magnetiserede, og dynamospændingen derfor lav. Omvendt vil der ved lille banemotorstrøm være et svagt differentialfelt, hvilket bevirker, at hovedpolerne er kraftigt magnetiserede, og dynamospændingen derfor høj. Differentialfeltet tilstræber altså automatisk at holde den afgivne effekt (Volt \times Ampere) konstant ved den samme stilling af kørekontrolleren, selvom lokomotivets kørehastighed og den afgivne strøm til banemotorerne varierer.

Vendepolsfeltet, der gennemløbes af hoveddynamoens belastningsstrøm, bevirker, at der er god kommutering, det vil sige ingen gnistdannelse ved kulbørsterne.

Kompensationsfeltet, der også gennemløbes af hoveddynamoens belastningsstrøm modvirker ankermagnetismens indvirkning på hovedpolerne.

Hoveddynamoen ventileres af en separat ventilator anbragt ovenover hoveddynamoen og på samme aksel som hjælpedynamoen. Denne blæser giver også ventilationsluft på MX til banemotor 1 og 2.

De 4 banemotorer er jævnstrømsseriemotorer, der over en tandhjulsvæksling (59:18) er i direkte forbindelse med drivhjulakslerne. Motorernes omløbsretning ændres ved at ændre strømretningen i feltviklingerne, mens strømretningen i ankeret stadig er den samme. Ændringen af strømretningen i banemotorfelterne på MY I sker ved hjælp af en vendevalse.

På MX og MY II sker ændringen ved hjælp af 4 kontaktorer, hvoraf de 2 – frem-kontaktorerne (RVF 1 og RVF 2) – magnetiseres, når lokomotivet skal køre i den ene retning, mens de 2 andre – bak-kontaktorerne (RVR 3 og RVF 4) – magnetiseres, når lokomotivet skal køre i modsat retning. Sammenlign pkt. 503.

Banemotorerne ventileres på MY I og II ved hjælp af vekselstrømsdrevne ventilatorer, én for hver banemotor. Ventilatorerne er anbragt under gulvet i førerrummene og sender luft til banemotorerne gennem bøjelige gummi-harmonikaer.

Ventilatorernes hastighed ændres proportionalt med dieselmotorens hastighed, idet periodetallet for vekselstrømmen ændres proportionalt med dieselmotorens hovedomdrejningstal.

På MX ventileres banemotorerne ved hjælp af 2 mekanisk drevne ven-

Hjulslipsrelæ (kun MY I og MX)	WSS
Hjulslipstransduktor (kun MY II)	WST 14
— (kun MY II)	WST 23
Tids og bremserelæ (kun MY I og MX)	YBL 3B
Tids og bremseventil (kun MY II)	YBL 21
Manøvrestrømsudkobler 0,5–0,7 kg/m ³ (kun MY I og MX)	YBT 9C
Kørelås 6,3–5,0 kg/m ³ (kun MY I og MX)	YBT 9D

Elektrisk udstyr

500. Hovedprincip for den elektriske udrustning

Fra dieselmotoren overføres mekanisk effekt til den med dieselmotoren direkte koblede hoveddynamo. Den tilførte effekt omdannes her og afgives som elektrisk effekt til lokomotivets 4 banemotorer, der er anbragt 2 og 2 på hver bogie.

Fra banemotorerne afgives påny mekanisk effekt over en tandhjulsudveksling til hjulakslerne til fremdrivning af lokomotivet. Transmissionen er indrettet således, at der indenfor de fastsatte grænser for hoveddynamoens strømstyrke og spænding altid afgives en konstant effekt (KW) til banemotorerne uanset lokomotivets hastighed.

Det elektriske system består af 3 adskilte dele:

- 1) højspændingssystemet,
- 2) lavspændingssystemet (manøvrestrømskredsløbene),
- 3) vekselstrømssystemet (kun MY).

- ad 1) I højspændingssystemet indgår på MY I følgende hoveddele:
Hoveddynamo, banemotorer, vendevalse, afbrydere for serie- og parallelkobling og feltsvækning af banemotorerne samt afbryder for hoveddynamoens shuntfelt, relæer for banemotorernes omkobling, relæer for hjulslipkontrol og jordslutningsrelæ.
- ad 1) I højspændingssystemet indgår på MX og MY II følgende hoveddele:
Hoveddynamo, banemotorer, kontaktorer for frem og bak, serie- og parallelkobling og feltsvækning af banemotorerne samt kontaktorer for hoveddynamoens shuntfelt, relæer for banemotorernes omkobling, relæer for hjulslipkontrol og jordslutningsrelæ.
- ad 2) Lavspændingssystemet består af manøvrestrømskredse, der styrer højspændingssystemets funktioner og de for lokomotivets drift nødvendige hjælpestrømskredse for belysning, fortrykspumpe, magnetisering af hoveddynamoens batterifelt m.v.
I lavspændingssystemet indgår et 64 volt batteri, fra hvilket der tages strøm til start af dieselmotoren. Når denne er kommet igang, leverer hjælpedynamoens strøm til lavspændingssystemet, herunder til opladning af batteriet.
- ad 3) Vekselstrømssystemet indbefatter en vekselstrømsgenerator, 4 elektromotorer for køleventilatorer og 4 elektromotorer for banemotorven-

tilatorer. Samt på MY II transduktorer og relæer m.v. for hjulslip-kontrol.

Ved anvendelsen af dette vekselstrømssystem opnår man uden brug af kileremme (eller anden mekanisk kraftoverføring), at de nævnte hjælpe-apparater drives med hastigheder svarende til dieselmotorens varierende hastighed.

501. Hoveddynamo

Hoveddynamoen er en jævnstrømsdynamo, som leverer den nødvendige strøm til banemotorerne. På grund af det særlige reguleringssystem afgives der i en bestemt kontrollerstilling en konstant effekt, og da denne effekt, der måles i watt, er produktet af volt og ampere, ses det, at strømstyrken (ampere) vil falde, når spændingen (volt) vokser og omvendt.

Spændingen, der kan variere fra 0-ca. 1000 volt, afhænger af driftsforholdene og er i et givet øjeblik bestemt af banemotorernes mod-elektromotoriske kraft samt af den automatisk regulerede magnetisering og dieselmotorens omdrejningstal.

Hoveddynamoen har 6 feltviklinger: Startfelt, batterifelt, shuntfelt, differentialfelt, vendepolsfelt og kompensationsfelt. MX har kun 5 feltviklinger, mangler kompensationsfeltet.

Startfeltet benyttes kun ved start af dieselmotoren, og hoveddynamoen virker i dette tilfælde som en motor, der trækker dieselmotoren igang.

For lokomotivets drift er batteri- og shuntfelterne de vigtigste, idet hoveddynamoens magnetisering frembringes i disse felter.

Batterifeltet er en såkaldt fremmedmagnetisering af hoveddynamoen, og det frembringes, når batterifeltafbryderen (BF) slutter strømmen fra hjælpe-dynamoen (batteriet) til batterifeltviklingen.

Strømstyrken i batterifeltet reguleres automatisk af en i kredsen indskudt variabel modstand, den såkaldte magnetiseringsregulator, og herved styres den af hoveddynamoen afgivne effekt.

Shuntfeltet er en selvmagnetisering af hoveddynamoen. Når hoveddynamospændingen vokser, stiger strømmen i shuntfeltet, idet dette – i serie med en fast modstand – er forbundet til hoveddynamoens plus- og minus-klemmer.

Shuntfeltet kan ikke afbrydes således som batterifeltet, men kun svækkes, når shuntfeltafbryderen (SF) åbner og indskyder en ekstra modstand i kredsen.

Jordslutningsrelæ	GR
Startkontaktør	GS
Hastighedsinduktor	HG
Hastighedsmåler	HM
Startomskifter	JS
Effektregulatorrelæ	LRC
Afbr. for effektregulatorrelæ	LRS
Afbr. for lav smøreolietryk (kun MY II)	LOS
Banemotorudkoblere	MCO 1-4
Vekselstrømsrelæ (kun MY I og II)	NVR
Overbelastningsafbr. i dieselregulator (kun MY I og II)	OLS
Minimumsbelastningsspole	ORS
Parallelafbrydere for banemotor	P 1-4
Manøvrestrømsrelæ	PCR
Opkoblingsrelæ (kun MX og MY II)	PTR
Parallelrelæ (kun 1101-1104)	PR
Tilbagestrømsrelæ (kun MY I og MX)	RCR
Modstande (kun MY II)	RE
Bakrelæ	RER
Vendevalse bak (kun MY I)	REV
Sandingsventil bak	RSV
Fremkontaktør 1-2 (kun MX og MY II)	RVF 1-2
Bakkontaktør 3-4 (kun MX og MY II)	RVR 3-4
Vendevalse (kun MY I)	RVR
Serieafbrydere for banemotor 1-3	S 13
Serieafbrydere for banemotor 2-4	S 24
Shuntfeltafbryder	SF
Magnetventil for jalousi	SMV
Slamudblæsningsventil	SV
Termostat for køleventilator	MY 77° MX 74°
- - -	MY 83° MX 79°
- - -	MY 79°
- - -	MY 81°
Nedkoblingsrelæ (kun MY I)	TDB
Tidsrelæ for aut. sanding	TDS
Koblingsrelæ	TR
Koblingsoverbelastningsrelæ (kun MY 1101-1104)	TOC
Hjulkrybsrelæ (kun MY I og II)	WCR
Hjulslipsrelæ	WS 13
-	WS 24
- (kun MY II)	WS

Telefonapparater med »tastatur«



Abonnenten gør sine forsøg.



Man skal ikke dreje nummeret — man skal trykke på knapperne

Generaldirektøren for Post- og Telegrafvæsenet, *Gunnar Pedersen*, er en mand med ideer. For tre år siden oprettede han en pressetjeneste, som under ledelse af redaktør *Chr. Dahlerup Koch* har udviklet sig til at være et meget levende foretagende, der med fin journalistisk veloplagthed fortæller bladredaktionerne om de *andre* gode ideer, generaldirektøren og hans medarbejdere får. Her er den sidste:

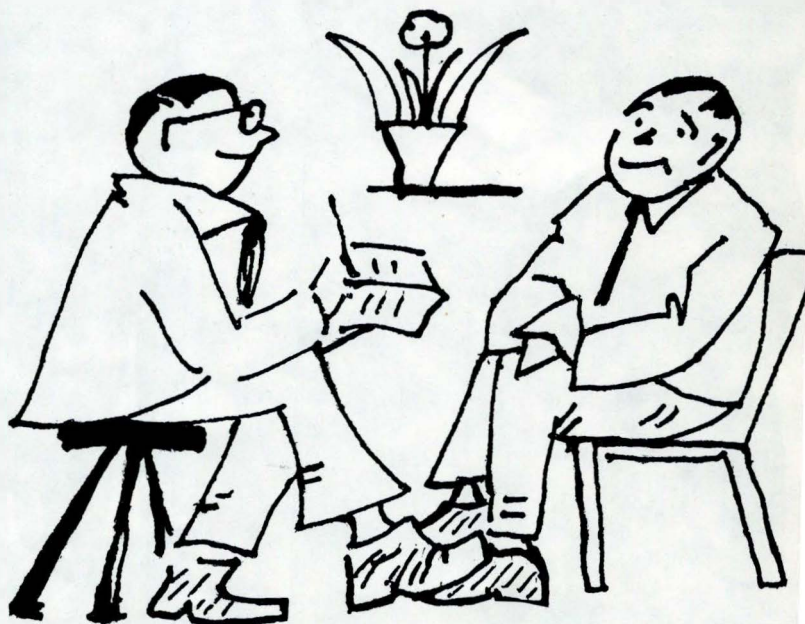
Et tusind telefonapparater af en helt ny type, med tastatur i stedet for drejeskive, vil i nær fremtid blive opstillet hos abonnenter under Sønderborg Central (eller er allerede opstillede). De tusind abonnenter skal fungere som forsøgskaniner. 25 af dem har i et år haft de nye apparater til prøve, og dette indledende faldt så heldigt ud, at man nu udvider forsøget, med et endnu mere nymodens apparat. Man vil finde ud af, om det for folk i almindelighed forekommer lettere at trykke på tastaturknapper end at dreje på skive for at skaffe sig det nummer, man vil i forbindelse med. Sønderborg er en af de nye fuldautomatiske centraler og derfor særligt velegnet til eksperimentet.

Når der er forløbet en rimelig tid, får indehaverne af de 1000 nye apparater tilsendt et spørgeskema, som de udfylder og returnerer til Post- og Telegrafvæsenet. Hvis tilfredsheden med det nye trykknapp-system er tilstrækkelig stor, vil man rimeligvis snarest muligt indføre systemet over hele Danmark — også hos abonnenterne fra de private telefonselskaber.

Tilsvarende forsøg gennemføres eller forberedes for øjeblikket tillige i en række andre lande. Til given tid vil en international analyse af forsøgsresultaterne blive foretaget. Men danskerne er altså med fra starten.

Generaldirektør *Gunnar Pedersen* og hans medarbejdere går iøvrigt særdeles grundigt til værks for at sikre sig, om kunderne er tilfredse med det nye, eller om de ikke er det: mens Sønderborg-forsøget står på, sendes der to gange interwiev'ere ud til »forsøgskaninerne« for at stille spørgsmål og opnotere svar.

V. J.



Intervieweren forhører sig om resultatet.

En humanitær opgave

12

Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond

er startet i 1963.

Det er en humanitær fond, der bl.a. har til opgave at oprette og drive syge- plejehjem for jernbaneorganisationernes nuværende og forhenværende medlemmer. Selv om fonden først i 1965 rettede henvendelse om støtte fra jernbanens kvinder og mænd, herunder også vore pensionerede kolleger, er der indkommet pæne gaver, hvoraf dog en meget stor del stammer fra de kooperative forsikringsforeninger og pensionistforeningen. Gaverne har ialt udgjort 44.780 kr. Læs om fonden og om den måde eller de måder, på hvilke der kan sendes gaver.

Fondens mål er højt – men med god indsats fra alle sider kan det nåes!

Læs om fonden og giv et bidrag!

Vær med til at løse en stor og påtrængende opgave!

Der blev i fagbladene for nogen tid siden opfordret til at støtte fonden med gaver, og adskillige bidrag er modtaget.

Styrelsen bringer hermed bidragyderne sin bedste tak.

Det kan bl.a. nævnes, at *generaldirektør P. E. N. Skov* har videresendt 500 kroner, som han modtog fra en deltager i festlighederne i Odense i anledning af den fynske hovedbanes 100-årige jubilæum, til fonden.

Der kan fortsat ydes gaver af enhver størrelse, og disse modtages med tak på postkonto 13 91 56 (se nedenfor).

Ved venlig imødekommenhed fra *statsbanernes ledelse* er der skabt mulighed for, at gaver også kan indeholdes i løn eller pension. Betingelsen er dog, at beløbet for den enkelte skal være lige stort hver måned, være mindst 10 kroner pr. måned, og i øvrigt beløb delelige med 5.

Også *finansministeren* har vist fonden imødekommenhed, idet han har givet til-

ladelse til, at gaver til fonden kan fradrages på selvangivelsen til skattevæsenet. Betingelsen er, at beløbet skal være mindst 100 kroner pr. år, dog kan gaveydere, der giver lignende gaver til andre foreninger, institutioner eller lignende, fradrage beløb, der til den enkelte gavemodtager er mindst 50 kroner. Der kan højst fradrages 1000 kroner pr. år.

Styrelsen har tiltro til, at mange flere *nu* vil efterkomme vor opfordring til at være med til at oprette *syge- og plejehjem* for vore syge og ældre kolleger.

Gaver kan altså ydes således:

1. Ved indbetaling til postkonto 13 91 56, Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond, Fyrrehøj 14, Hellerup.
2. Ved månedlige afdrag i løn eller pension på mindst 10 kroner pr. måned. Henvendelse herom til kassereren, stationsforstander M. S. Lyngesen, Nørrebro station. Tlf. TAga 4732. Privat: Fyrrehøj 14, Hellerup, tlf. HELrup 8874.

I styrelsen

P. H. Pedersen P. Madsen

Poul Vejre M. S. Lyngesen



Foreningen af pensionister ved Danske Statsbaner

har vist fonden stor opmærksomhed og givet den store gaver.

I september 1963 skænkede foreningen fonden 1000 kr. og den 30. december 1965 kom en kærkommen nytårgave. Foreningens formand og næstformand mødte atter op med 1000 kr.

Billedet viser overrækkelsen af gaven.

Fra venstre ses: Fondens formand, pens. stationsmester P. H. Pedersen, kassereren, stationsforstander M. S. Lyngesen, pensionistforeningens formand, pens. banenæstformand H. V. Johansen og næstformand, pens. togfører A. S. Thillemann.

Fra nær og fjern

Hver 4. japaner kørte med 200 km's fart i fjor

Tokaido-linien blev en større succes end beregnet

Den meget omtalte japanske Tokaido-jernbane, der åbnedes den 1. oktober 1964 i forbindelse med olympiaden, er blevet statsbanernes største indtægtskilde. Det første driftsår viste en bruttoindtægt på 39,5 mill. yen og 23,5 millioner rejsende – det vil sige hver 4. japaner.

Sidstnævnte tal var 6,2 pct. mere, end baneledelsen havde regnet med, mens indtægterne dog blev ca. 5 pct. lavere end beregnet. Dette skyldes, at den gennemsnitlige rejse blev på 351,8 km eller 15 km kortere end beregnet i prognosen.

Japans statsbaner har besluttet at udvide Tokaido-banen med 180 km til Okayama. Strækningen skal være klar i 1972, og udgiften til anlægget er mange mill. yen. Allerede nu har man planlagt nye og hurtigere tog på Tokaido-banen. I 1968 eller 69 kommer to nye lok, der skal kunne køre 220 km/t mod de nuværende med 200 km som maksimal hastighed.

De nye lok skal i stedet for pneumatisk brems have hydrauliske, hele el-udstyret vil blive indbygget som beskyttelse mod vejr og vind. Luftkonditioneringen ændres, så kold luft blæses ind fra taget om sommeren, mens varm luft bliver blæst ind under sæderne om vinteren. Antallet af strømaftagere gøres mindre, og endelig vil togets 2. klasse blive mere komfortabel. Jernbanen er bygget til at kunne klare en toghastighed på 240 km i timen.

Den løber gennem et område, hvor der bor ca. 40 pct. af Japans befolkning. I Stor-Tokio med en radius på 50 km bor ca. 20 mill. mennesker, og denne store koncentration, der er sket efter krigen, har skabt enorme trafikproblemer. For at klare dem arbejder man byplanmæssigt på at udglatte denne koncentration af mennesker, desuden ved at indføre forskudt arbejdstid og forskellige tider for skolegang, og endelig ved at udbygge nærtrafiknettet, som hovedsagelig klares af jernbaner og tunnelbaner. Tokios lokaltrafik har fire spor i ringlinien. Fra denne udgår fem linier, som drives af statsbanerne, og desuden er der her 12 private jernbaner. Ringlinien, som hedder Yamata Loop, har *hver dag* 3 mill. rejsende, deraf 1,6 mill. på statsbanernes

linier. Under spidsbelastning rejser over 800.000 mennesker på Yamata Loop-linien!

Den stærkest trafikerede station her er Shinjuku med 1,2 mill. rejsende om dagen! Daglig ekspederes 1860 tog. På en time passerer 80.000 mennesker en enkelt perron. Om morgenen, når et fyldt lokaltog ankommer, er perronen myldrende fuld. Halvandet minut efter er den tom. 30 sekunder senere ankommer næste tog med 2–3.000 passagerer til. Hvis et tog er forsinket, og to tog ankommer til stationen omtrent samtidig, kører det ene videre til næste station, for at folk ikke skal trampe hinanden ned.

Ved spidsbelastningen i aften timerne er situationen næsten værre i de overfyldte tog. Så går 150 uniformerede jernbanemænd i aktion på Shinjuku-stationen. De stopper med al kraft folk ind i vognene, så disse kan rumme 2–3 gange så mange mennesker! Europæere, der har set disse »indstopninger«, siger, at det ikke er noget opbyggeligt syn, men det er nødvendigt for at afvikle trafikken.

Japans statsbaner arbejder på et udviklingsprogram, der går fra 1965–71, til et beløb på over 55 milliarder kroner. Man udvider bl.a. sporantallet, enkeltspor til dobbeltspor og dobbeltspor til fire-sporede, store dele af jernbanerne føres op over viadukter; i Tokio bygges en ny ringlinie til godstrafik for at aflaste persontrafikken. Alene dette koster ca. 5 milliarder kroner. Statsbanernes fem banelinier fra Yamata Loop udvides fra dobbeltspor til fire-sporet.

Tunnelbane-nettet i Tokio er af forholdsvis ny dato. Man startede det i 1950 og har nu ca. 70 km. Der bygges 10–11 km om året. Man vil indføre samtrafik mellem tunnelbanen og de øvrige jernbaner, fordi visse tog på Chuo-linien, der drives af statsbanerne, skal passere tunnelbanen, før den igen kommer ud på sin egen linie.

Japan er på mange områder fremtidens land. Der arbejdes flittigt og dygtigt; japanske varer konkurrerer verden over, industrien yder en kæmpeindsats, men samtidig har man altså hjemme så store problemer at klare på grund af den voldsomme befolkningstilvækst, at den næsten er ved at vokse Japan over hovedet.

Man kniber sig i armen og vil ikke tro det muligt ved at se disse tal fra jernbanerne, men det er den virkelige kendsgerning i dag – og i morgen er situationen endnu vanskeligere!

Kampen mod ørkensandet giver druer og meloner

Ørkenen Kara-Kum, verdens tredje største, optager 80 pct. af den sovjetiske stat Turkmenien. For nogle årtier siden skrev en engelsk rejsende, A. Burns, at andre ørkener er for intet at regne i sammenligning med dette uendelige sandhav.

Kara-Kum er dog ikke bare solsvedet sand. Her findes store mængder mineraler, olie, svovl, naturgas og forskellige malme, men disse rigdomme er vanskeligt tilgængelige. Ofte stryger orkaner hen over ørkenen og rejser den til et hav af flyvesand.

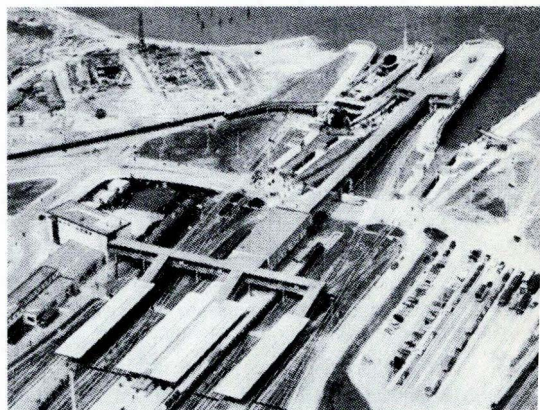
Turkmenerne har gennem århundreder været i kamp mod denne ørken. I de senere år har man fået effektive gravemaskiner og andet materiel til at bearbejde jorden. Der er anlagt et net af vandingskanaler og boret brønde i tusindvis, så man i de sidste 15 år har kunnet inddrage ca. 10 mill. ha ørkenjord under vanding.

Ud over at bekæmpe sandflugten har man også gold lerjord, som vand næsten ikke kan trænge igennem, at kæmpe med. I regnperioder bliver disse lerede områder til »søer« med kun få centimeters vanddybde, men de strækker sig milevidt. Man har så anlagt opsamlingsrender, som vandet løber ned i, og der bliver sået og plantet i rendernes bund samt tilført kunstgødning. For at holde på sandet sættes planter i felter med et svært rodnet.

Om få år venter man at se træer og buske i ørkenen. Fire år efter opdyrkingens begyndelse har man på lerjord i Kara-Kum høstet 4–5 hkg druer og 15–20 hkg vandmeloner pr. ha.

★

Færgehavnen i Puttgarden på Femern med den danske færge »Kong Frederik 9.« liggende i færgelejet.



Citaters anvendelighed

Det sete afhænger af øjnene, der ser. To artikler, omhandlende henholdsvis et underudviklet jernbanevæsens modernisering og et middelalderligt barbarisk dyrelageri samt et folks mærkelige mentale begejstring herfor, kan således politiseres. Men ingen af forfatterne har nogen steder foregivet at ville tage stilling til Francos politiske diktatur i Spanien i deres artikler. Tværtimod! De holdt sig udelukkende til det ene emne, deres artikler skulle beskrive for at give et levende billede af to forskellige træk i den spanske hverdag. Et tredje træk kan så være det politiske, et fjerde det religiøse, et femte det økonomiske o.s.v. o.s.v. Der findes uanede muligheder, når man vil beskrive et andet land, dets befolkning og dets kultur.

Hvis man skulle blande alle disse ingredienser sammen i en kort artikel, ville artiklerne blive en besynderlig gang hakelse. At en politiserende tyr i en arena skulle give sig til at brøle: »Ned med Franco«, ville da vist ingen forstandige mennesker tro på.

Jeg er ikke uenig med Frede Hansen i hans politiske betragtninger om forholdene på den iberiske halvø. Jeg kunne bare godt tænke mig, at han ville benytte sit tilsyneladende indgående kendskab til disse forhold til en oplysende artikel i Dansk Lokomotiv Tidende i stedet for at bruge krudtet i polemisk form om artikler, der handler om noget helt andet.

Frede Hansen bruger to tankevækkende citater, som taler til ethvert demokratisk tænkende menneske. Men perspektivet i disse citater rækker langt ud over det, de stilles i relation til. De kunne inspirere mig til at skrive to artikler, som ville blive meget lange. Jeg ville give dem nogle ganske korte overskrifter. Den ene skulle hedde »Diktatur« og den anden »Demokrati«.

Citatet »Et diktatur, er en stat, hvor alle er bange for een, og hvor een er bange for alle«, har jo ikke alene relation til Spanien. Det er globalt. Lige som man forfærdes over grusomhederne i de spanske fængsler, forfærdes man, når man hører om den skændige mur i Berlin og den daglige nedslagning af frihedshungrende mennesker der. Man forfærdedes over begivenheder som Ungarn i 1956, det russiske folks utrolige lidelser under kollektiviseringen, deportationerne til Sibirien, stalintidens udryddelse af millio-

ner af den russiske befolkning, over hitlertidens jødeudryddelse i gaskamre og koncentrationslejre og over Apartheid i Sydafrika – – – ak ja, hjertet bliver tungt ved tanken om denne lange række af eksempler på menneskelig fornædrelse og grusomhed.

En artikel formet efter Frede Hansens citat omhandlende diktaturets værste udskjelser ville blive langt mere bloddrypende end en tyrefægtning i Spaniens solbestrålede arenaer. Men en sådan artikel skulle selvfølgelig ikke være enøjlet. Den skulle også handle om den kulturelle og tekniske udvikling under ufriheden og de resultater, disse systemer når.

Ingen vil da modsige Frede Hansen, når han konstaterer, at det ikke er generalissimo Franco eller en krigsliderlig general, der har sagt: »Jeg er dybt uenig med dig i, hvad du siger, men jeg vil til mit sidste åndedrag kæmpe for, at du får lov til at sige det«. Det var nemlig den franske forfatter Voltaire, der første gang udtalte disse berømte ord.

Men perspektivet i disse ord er også meget mere vidtspændende end en kort sentens. Det åbner blikket for resultatet af sejren for de idealer, der blev båret frem af de franske og amerikanske revolutioner. Bag disse revolutioner dukker de demokratiske frihedsrettigheder frem. Talefrihed, trykkefrihed, forsamlingsfrihed, handlefrihed, religionsfrihed, ret til at blive repræsenteret i parlamentet o.s.v.

Om disse frihedsgoder og deres betydning for det demokratiske menneske kunne der ud fra citatet skrives en lige så lang artikel, som heller ikke måtte blive enøjlet. Den skulle også beskrive bagsiden af medaljen, så som racediskriminering i USA, Spiegelaffæren i Vesttyskland, og den utilfredshed den stigende velstand avler i et velfærdssamfund for bare at nævne nogle eksempler. Samtidig måtte forskellen på den almindelige meningstilkendegivelse inden for de to systemer klarlægges ved at pege på, at kritik af samfundssystemet i et diktatur får hovederne til at rulle, mens kritik af samfundssystemet i et demokratisk samfund er en af de grundfæstede frihedsrettigheder.

Hvis Frede Hansen ved hjælp af sine citater, og sin viden om de politiske forhold i Spanien, ville behandle disse emner hver for sig på samme måde, som artiklerne fra Spanien om andre emner var det, ville han ikke alene glæde redak-

Ja! – Nu kan det være nok!

I relation til »Smederegens« indlæg af 20. januar om manden, der regner med a + b, kan jeg berette om manden eller mændene, der også regner med N. N skal i denne forbindelse stå for lokomotiv type N. Skulle der være kollegaer, der ikke kender denne type lokomotiver, kunne jeg tænke mig at fortælle om blot en af mange ture med sådan et pragt-eksemplar, lad mig berette lidt om en tur på året 1965s næstsidste dag.

Man møder ved maskindepotet kl. 15,47, på det tidspunkt af året er det allerede mørkt, man er klar over, at toget, man skal fremføre, skal køres med damp (fast indlagt i MY-turen) og ser, at det er en N-maskine; lokomotivfyrbøderen (en lokomotivfører 12. lkl.) er igang med opsmøring, efter at være kommet op i førerhuset med sine pakkenelliker står man i bælgmørke og undres over, at ens makker ikke har tændt lyset. Årsagen skulle vise sig ikke at være så sær, for dynamoen til el-belysningen var itu og i stedet var der påsat »nødbelysning«, hvilket bestod i, at 2 af de gamle eftersynslygter var stukket ned i vandstandholderne, men nul belysning af manometer til kedeltryk, trykluftsmannometre, hastighedsmåler eller skalabelysning på styringen, og når man så fortæller de uindviede i N-maskinen, at styringen efter afspærring skal trækkes op i midten, før der lukkes op for regulatoren, da der ellers er fare for, at gliderne går i stykker, kan enhver forstå, at det ville være rart at kunne se, hvor midten på styringsskalaen var. Som forlanterne var der blevet påsat en gasflaske med dertil hørende lanterne, som alle kan forstå en meget dårlig belysning det hele taget i betragtning, det til sådan en maskine hørende håndsignal består i et af de engang benyttede oliebrændende håndsignaler, der er lavet om til elektrisk, men nok om det, der er nok andet; på tenderen er der indbygget skabe beregnet til ens tasker og tøj, da jeg åbnede lågen til dette skab, slog en sur lugt mig i møde og ved nærmere eftersyn viste det sig,

* * * * *

tionen, men han ville samtidig berige medlemmerne landet over med stof, som ganske givet ville give anledning til eftertanke.

S. Juul Madsen.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. pr. 1/2-66.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
R. S. Mortensen, Brande, i Struer.
S. O. Nielsen, Padborg, i Padborg.
J. R. A. Jakobsen, Århus, i Århus.

* * * * *

at under den trærist der er lagt i bunden af skabet, stod der vand op til underkanten af risten, et sobert sted at anbringe sine lagner og madkassen. Efter eftersyn af maskinen kører man så til toget, hvilket er et 70 km godstog, der kan benyttes til rangering på samtlige stationer fra Esbjerg til Fredericia på nær 4. Det bliver afgang, og vi er ikke nået mere end 5 km fra Esbjerg, før jeg ikke behøver at ærgre mig over, at der ikke er lys i hastighedsmåleren for trækket til samme knækkede, det gjorde nu ikke så meget, for når hastigheden når op i nærheden af det for toget maksimale, banker, hopper og springer maskinen, så det er en tortur at være på den, og eftersynslygterne, der var beregnet til at se vandstanden, blinker, så ethvert fremskudt signal ville blegne af misundelse, engang imellem åbner makker fyrdøren, for at vi kan aflæse kedeltrykket, man føler sig helt hensat til krigens tid, hvor der var mørkelægning.

Under et ophold på en station efter endt rangering indtages den medbragte madpakke, hvilket må foregå med madpakken i den ene hånd, for der er skam ingen bakke, den kan anbringes på, i sådan en stund sender man mange venlige tanker til MY - MX og tænker på, hvad der kan ligge til grund for, at vi nu skal døje med de gamle udslidte N-maskiner, man ville forsværge, det kunne lade sig gøre i året 1965 og fremefter, havde det været i 1865, kunne man endda havde forstået det - og dog? Men når man efter 6,47 timers tjeneste forlader sådan et køretøj, bliver man uhyggeligt mindet om, at man både har nyrer, lever m.m., der er blevet godt rystet rundt, ja selv hjertet er blevet rystet ud af takt, det hjerte, der engang bankede varmt for damplokomotivet, banker slet så varmt for manden eller mændene, der ikke blot kan regne med a + b, men også med N.

C. M. C., Es.

†

Lokomotivfører A. Clausen, Padborg, født den 29/11-1919, er afgang ved døden den 16/1-66.

Pensioneret lokomotivfører V. J. H. Olsen, Holme Møllevej 26, 1., Viby J., født den 5/5-1886, er afgang ved døden den 23/12-65.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. Borregaard Jensen,
lokomotivfører, Århus H.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

M. Jacobsen,
lokomotivfører, Roskilde.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

A. F. Jeppesen,
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. L. Skjødt,
lokomotivfører, Struer.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

R. Andreasen,
lokomotivfører, Næstved.

Jubilæum

Lokomotivfører R. Andreasen, Næstved, kan den 1. marts fejre 25 års jubilæum ved Danske Statsbaner.

Jubilaren har været i Næstved det me-

ste af sin jernbanetid og fører en rolig tilværelse her med sin familie. Andreasen er, ja, det kan næsten ikke siges kraftigt nok, en meget samvittighedsfuld lokomotivfører, der passer sin tjeneste med stor nidkærhed. Kollegaerne sætter pris på hans omgangsform og vindende væsen, Andreasen har en stimulerende indflydelse på humøret.

Afdelingen ønsker til lykke med jubilæet og ønsker dig og familie alt godt i fremtiden.
P.a.v.: E. S.

LANTERNEN

Til oplysning for »Lanternen«s medlemmer skal det meddeles at der afholdes ordinær generalforsamling mandag den 4. april 1966 kl. 16,00 i Forsvarsbrødrenes lokaler Gothersgade 137.

Efter mødet serveres der først sild, dertil 1 snaps og en øl, derefter hakkebøf med løg og spejlæg, og tilsidst et stykke med ost, og dertil serveres også en snaps. Alt dette formedelst 17 kr. pr. deltager.

Yderligere skal det oplyses, at »Lanternen« afholder stiftelsesfest den 11. maj på Hotel Marina i Vedbæk.

Husk derfor allerede nu, at reservere disse to dage, til »Lanternen«s arrangementer, hvor vi håber at se dig.

Dagsorden for generalforsamlingen følger i et senere nr. af DLT.

Bestyrelsen.

Besøg i TV-byen

Deltagerne i Københavns Oplysningsudvalg til TV-byen, møder ved trafikmestervagten på Rådhuspladsen søndag den 27. februar kl. 9,15.

DSB regnskab

Til medfølgende oversigt over statsbanernes driftsresultat i tiden 1. april-31. december 1965 (de 3 første kvartaler af driftsåret 1965-66) bemærkes:

Driftsindtægterne er i forhold til samme periode i fjor steget med 26,3 mill. kr., der sammensætter sig således: Personbefordring er steget med 30,2 mill. kr.,

godsbefordring med 2,5 mill. kr., medens andre indtægter er faldet med 6,4 mill. kr.

Driftsudgifterne er steget med 79,0 mill. kr., som overvejende skyldes forøgede lønudgifter inkl. ATP-ordning for tjenestemænd m.fl. med virkning fra 1. april 1964.

	April - december		
Beløbene er angivet i tus. kr.	1965	1964	Afviselser
Driftsindtægter	653.965	627.673	26.292
Driftsomkostninger	677.780	598.786	78.994
Driftsoverskud	÷23.815	28.887	÷52.702
Afskrivning	40.140	36.450	3.690
Forrentning	78.739	72.800	5.939
Regnskabsmæssigt underskud	142.694	80.363	62.331

Køkkensnak og tips

– Suppe, sagde menu-kalenderen, og en stor høne blev lagt i gryden sammen med en skank. Urterne var lidt dvaske, og suppevisk havde urtehandleren ikke ingredienserne til, så smagen var noget flad, da suppen var færdig, men en eneste Maggi-terning var nok til at bringe balance i foretagendet – og så var der masser af boller til! Joh – februar har også sine lyspunkter.

Det traf sig, absolut meget imod alles vilje, at familien, træt af tynd te med ristet brød, fik brug for opskriften på havresuppe. Sandt at sige kræver tilberedelsen af denne ret ikke indsigt i den allermost udviklede kogekunst, og -vi havde da også på fornemmelsen, at det var noget med meget vand, få gryn samt tilsætning af salt, sukker og saft, når suppen var kogt og siet. Men det var aldrig nogen skade til at have de nøjagtige mål ved hånden, men de var ikke sådan at få fat på.

Moderne kogebøger giver sig ikke af med at bringe opskrifter på denne form for »bleg mad«, hvilket de ikke skal høre et ord for. Men forhåbentligt kimer det uophørligt for havregrynsfolkenes øren. Thi det er for dårligt, at man kun kan ofre et par beskedne linier på

en gang havregrød, når man har arealet af en hel pakke gryn til sin rådighed. Resten af pladsen er brugt til at lovprise de mere eller mindre værdifulde ting, børn kan vinde, hvis de har heldet med sig.

Det er en sløj reklame for havregrynene, der kan anvendes mange forskellige steder i husholdningen og ikke bare ende deres dage som grød. Så væk med den megen snak om legetøj og frem med nogle opskrifter.

Bortset fra det, gjorde havresuppen vældig godt i en øm mave . . .

En varm gærkringle eller i det mindste lun er altid sikker på smigrende opmærksomhed.

I stedet for at drysse kanelsukker eller mandelmasse (sukker blandet med finthakkede mandler) i, gør det sig vældig godt at lægge en lidt tyk kagecreme i, smagt til med vanille. Skub randene af dejen højt op om cremen, drys med rosiner, sukat og tesukker – og så i ovnen. Kringlen er sjovest samme dag, den er bagt, men erfarne kage-spisere lever heller aldrig til dagen efter.

Lysglimt i en mørketid

Hvor har nutidens børn det nemt. De behøver ikke længere at bukke sig ned til moder jord for at samle sne til de-

res bolde. Ork-nej. De iler til den nærmestholdende bil, hvor de finder al den sne, de skal bruge, på køler, tag og bagparti. Samtidig er de i stand til at holde øje med fjendens bevægelser og sikre sig mod lumske bagholdsangreb.

Hvad mon små eranthis og krokus tænker, mens de gemmer sig under sneen? At det danske klima som sædvanligt ikke er til at stole på? Snart er det bidende koldt, snart smeltende tøj med tåge og fugtig, mild luft.

Forhåbentlig finder de ud af, at der endnu er et par dage til, de skal springe ud, men vi glæder os til gensynet.

Fastelavn betyder børn i skrupske kostumer med blå næse og røde kinder.

Det betyder kimen med dørklokker, megen latter og fnisen, men i reglen kun brudstykker af en børnesang, der halter lidt i melodien hen mod slutningen. Det hører man dog ikke så tydeligt, takket være de raslende bøsser.

Sur? Ikke spor. Hvorfor skulle børn ikke have lov at være lidt merkantile, når de voksne er det. Men hav for en sikkerheds skyld hellere en stak femogtyve-ører parat end en stabel boller . . .

Midt i en masketid

Det er med garanti uden bagtanke, at De netop nu bliver opfordret til at ofre en ansigtsmaske på Dem selv.

Men på denne årstid trænger huden til en grundig afrensning. Man får ikke så megen frisk luft, kosten er kraftigere end om sommeren og den lune stueluft gør ikke lutter gavn.

Ved en ansigtsmaske forstås et præparat, købt eller hjemmelavet, der efter almindelig afrensning kommes på huden, hvor den i løbet af en fem-ti minutter stivner til en maske, der skal vaskes af i lunkent vand. Bagefter har man det alle tiders, og huden kan li' det. Prøv bare en gang.

Den mest almindelige ansigtsmaske, som man selv blander, består af en æggeblomme, rørt lind med et par dråber olie og tilsat lidt saft af en citron. Den smøres over ansigt og hals med et stykke fugtigt vat, og så tier De stille i den tid, det tager, inden massen stivner. Ellers krakelerer den i utide, og det er der ikke noget ved. Bagefter vasker De som sagt af i lunkent vand – endelig ikke i varmt – og huden føles behagelig levende og blød. En æggeblomme rækker til flere masker. Dæk den til og stil den i køleskabet til næste gang.



Ingen fastelavn uden maske!

Rigtigt – pigen ser lidt for glansbilledagtig ud, og hun har også været lovlig flittig med farvepenslen. Læg alligevel mærke til den skære teint, for den er værd at kopiere, og det gøres ikke udelukkende ved at lægge så megen makeup som muligt på ansigtet. Huden skal være ren, porene små og lukkede og dertil er en ansigtsmaske en effektiv hjælp. Den tager små 10 minutter, hvor De under ingen omstændigheder må lade Dem forstyrre. Lad dørklokken kime og stil en tehætte over telefonen, mens De slapper helt af.