



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 4 - 54. ÅRGANG
20. FEBRUAR 1954



Indhold:

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



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

De lokale udvalg mangler!

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

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

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

Nalco-forsøgene

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

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

M. R.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tjenestetidsnævnet

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

Formand:

Afdelingschef L. Buus-Pedersen.

Suppleant: Kontorchef T. K. Holmflet, Budgetkontoret.

Medlemmer:

Trafikinspektør A. Kristensen, Trafikkontoret.

Suppleant: Trafikkontrolør F. Primdahl, Trafikkontoret.

Kontorchef, dr. ing. J. Larsen, 1. Banekontor.

Suppleant: Overtrafikkontrolør H. C. Hermund, 1. Banekontor.

Kontorchef J. P. A. Andersen, Maskinkontoret.

Suppleant: Afdelingsingeniør E. Helmø, Maskinkontoret.

Forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund.

Suppleant: Sekretær J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund.

Rangerformand N. Meldgaard Kristensen, Københavns Godsbanegaard.

Suppleant: Jernbanepakmester J. P. Pedersen, Aarhus H.

Formanden for Dansk Lokomotivmands Forening, lokomotivfører E. Greve Petersen.

Suppleant: Lokomotivfører S. A. E. Suneson, Københavns Godsbanegaard.

Formanden for Jernbaneforeningen, overtrafikassistent M. S. Lyngesen.

Suppleant: Trafikassistent E. Svendsen, Nykøbing Falster.

Nævnets sekretær:

Kontorchef T. K. Holmflet, Budgetkontoret.



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 6 - 54. ÅRGANG
20. MARTS 1954



Indhold:

Tjenestemændenes lønkrav!	65
Nordisk nyt — Norge	66
Nyt dansk fremstød for diesel- driften	67
»Vor Stand«s redaktør fylder 70 år	68
Generaldirektørens tak til perso- nalet	68
Farum-banen ført forbi Buddinge Torv	69
Fra medlemskredsen	73
Nalco-forsøgene	73
Hjælp til selvhjælp	74
En lille tøs	74
Fra FN's arbejdsmark	75
Under DLF	75
Tak	75
Afskedsfest	75
Aktuelle problemer	75
Personalia	75
Medlemslisten	75
Et liv i arbejde	76
Forhøjelse af funktionsvederlag	76
Ferie- og Rekreatiøns hjemmet	76
Olsen og Jensen	76



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Tjenestemændenes lønkrav!

Som meddelt i sidste nummer af DLT har der gennem længere tid været ført forhandlinger mellem de fire centralorganisationer om tjenestemændenes lønkrav i forbindelse med udløbet af den to-årige overenskomstperiode den 31. marts, ligesom man har drøftet nedsættelse af en lønningskommission.

Medens organisationerne for to år siden fremsatte et fælleskrav, har man ikke denne gang kunne opnå fuld enighed om det samme og derfor valgt at tilskrive finansministeren hver for sig. Ud fra dette har Centralorganisation II, Statsembedsmændenes Samraad og Danmarks Lærerforening i fællesskab formuleret deres henvendelse, medens Centralorganisation I alene har fremsendt sine krav.

Afstanden mellem de to grupper er ikke særlig stor, men er af den grund ikke mindre beklagelig. Den gennem de senere år opnåede samling og enig henvendelse i lønsager fra de fire organisationer er absolut at foretrække, og har da også vist sig værende frugtbringende for alle parter; men således kunne det altså ikke blive denne gang. Der er til gengæld ikke af den grund anledning til at stille sig pessimistisk overfor udfaldet af de forestående forhandlinger. Der foreligger også fortilfælde i organisationernes historie, hvor samling ikke har været til stede fra begyndelsen, men hvor den alligevel har meldt sig inden sagens afslutning.

Det vigtigste denne gang er, at hovedopgaven — den økonomiske deklassering af tjenestemændene i forhold til det øvrige erhverv — er samtlige organisationer enige om at komme til livs under lønforhandlingerne.

De fremsendte forslag er da også enslydende på dette område, idet man stiller forslag om, at det midlertidige løntillæg fra den 1. april 1954, ydes med 12 portioner i stedet for som hidtil med 9 portioner, og man foreslår samtlige portioner beregnet efter samme princip, som fastsat ved forhandlingerne i 1952. Centralorganisation I's motivering herfor er følgende:

»at der i årene siden 1946 er sket en væsentlig forskydning i forholdet mellem arbejder- og tjenestemandslønninger, en forskydning som ikke har kunnet finde udligning gennem den delvise regulering, der skete ved lønforliget i 1952. Ved et generelt tillæg svarende til 3 portioner efter førnævnte særlige beregning vil vi mene, at man er nået et væsentligt skridt i retning af genoprettelse af den balance, der ved lønningslovens ikrafttræden i 1946 var skabt mellem de to lønningsformer«.

For ugifte og samgifte foreslås — ligeledes fra begge sider — at organisationernes ønske fra 1952 nu imødekommes, så såvel det midlertidige tillæg som det særlige tillæg udbetales med det fulde beløb til ugifte tjenestemænd over 25 år og til den lavest lønnede af samgifte tjenestemænd.

Herudover indeholder begge forslag organisationernes forbehold overfor deres stilling efter afslutningen af overenskomstforhandlingerne mellem De samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen. Den eventuelle økonomiske forbedring der herved opnås for arbejderne, må naturligvis give sig udslag i et supplement til det allerede foreslåede i en yderligere for-

fra MEDLEMSKREDSSEN

Nalco-forsøgene

Et par bemærkninger til hr. kontorchef J. P. A. Andersens indlæg til min artikel »Nalco-forsøgene«.

Hr. kontorchef Andersen mener, at jeg har draget muligheden for en kedelsprængning for stærkt frem. Ja, måske! Men hvorfor er man nu gået over til en månedlig udvask, fremfor tidligere tre måneder mellem et lokomotivs udvask? Det skulle vel aldrig være, fordi der har været konstateret stærk slamaflejring i kanalerne mellem kedel og fyrboks, så kraftig, at kedelvandet havde besvær med at holde fyrboksen så fugtig, at der ikke skete skade på den?

Hvordan mon en kedel ser ud indvendig, når en lokomotivfyrbøder på en 85 km's tur har rensset dysen i skumhanen 3 à 4 gange, og der hver gang sidder en lerlignende klump i dysen? Jeg har i to à tre år kørt et stort godstog med samme »ny« H-maskine, normalt hver sjette nat Ar.—Ab. og var fortløbig med maskinen. En nat i efteråret (dato kan godt opgives om fornødent) var maskinen ualmindelig urolig i vandet, og fra Lg. til Rd. tog den vandet på en sådan måde, at en afspærring blev nødvendig, og videre kørsel måtte foregå forsigtigt, med tidstab som resultat. At skumhanen havde været åben og arbejdede hele tiden, bemærkes blot, for at der ingen tvivl skal være desangående. En fortsættelse med maskinen med det store tog ville være håbløs, om tiden ellers skulle holdes, hvorfor jeg foretog en afslamning af kedelvandet, direkte igennem bundhanen, og da det var mørkt, kunne jeg ikke se, hvor beskidt vandet var, men maskinen kunne nu arbejde, som man kan forlange af en »ny« og moderne H-maskine.

Og hvad skulle de to mand have gjort, såfremt de havde kørt med 60 km i det øjeblik, da skumhanen knækkede ved studsen ind til kedlen og vand og damp strømmede ud i førerhuset og umuliggjorde opholdet på førerpladsen? Nu skete det efter ca. 100 meters kørsel efter afgang fra Ar. — Man kan vel ikke kalde det her omtalte tilfælde for en »kedelsprængning«; og dog — når vand og damp strømmer ud over de to på førerpladsen, uden at der er den mindste mulighed for dem til at lukke for det udstrømmende vand og damp, hvad skal vi så kalde det? Vi kan lukke for dampfordelingsstykket, vi kan lukke for vandstandshanterne, men overfor en skumhane med tæret gevind er vi prisgivet.

At anordningen kan anbringes mere solidt, er givet, f. eks. på én flange, fastsat på støtter direkte på kedlen, i lighed med vandstandshanterne o. l.

At der har været brugt Nalco i andre lande, bliver der talt om, men også, at de lande, der har prøvet dette middel, er gået bort fra det igen. Og nu vil jeg bede Dem, hr. kontorchef Andersen, om at oplyse, hvilke lande der endnu bruger Nalco.

Hr. kontorchef Andersen mener, at der nu begynder at foreligge konkrete besparelser på kulforbruget. Det er jo lidet, det materiale vi lokomotivmænd har til rådighed desangående, men ser vi på de månedlige opgørelser, der hænges ud på tavler til eftersyn, over maskinernes olie- og kulfor-

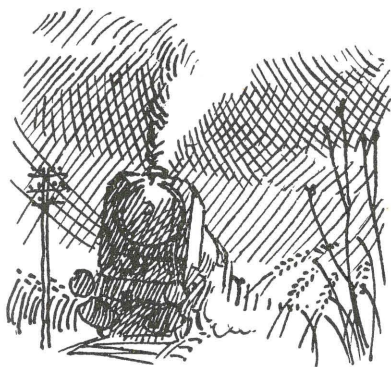
brug, viser disse opgørelser ingen besparelser — tværtimod. Disse opgørelser har jeg nøje fulgt i mange år, lige fra midt i tyverne, hvor vi havde »fast« maskine, til nu, hvor det er tilfældigt at få samme maskine til samme tog, medmindre personaletur og maskinløb falder ind i samme turnus. I den tid med fast maskine kunne der være en vis konkurrence med at bringe maskinernes olie- og kulforbrug ned og være lavest ved depotet, derfor blev disse opgørelser nøje studeret af personalet, og herfra kan jeg erindre, at R-maskinen kunne ligge med et kulforbrug fra 42 til 48 kg pr. 1000 vlgkm. I tilsvarende opgørelser fra den senere tid (her i efteråret) ligger kulforbruget betydeligt højere, ja, helt op til 70 kg pr. 1000 vlgkm for R-maskiner, og for P-maskiner er det tilsvarende. Hvor kan personalet så finde den højt opreklamerede kulbesparelse, når de daglige fakta viser noget andet.

At Nalco'en kan have skadelig indflydelse på den almindelige armatur, giver kontorchefen mig ret i, — men skal alle de ventiler af forskellig art, som har berøring med udstrømmende damp og vand, forsynes med hårdforkromede materialer, vil det ikke blive nogen billig foranstaltning for den samlede maskinpark i DSB. Derfor — hvad der spares et sted, gives ud et andet sted.

Uroligt vand har vi ganske rigtigt kendt alle dage, men under de gamle forhold, før Nalco'ens indførelse, kunne vi dog inden for få dage se frem til en bedring efter udvask, men nu, hvor der skal gå en måned mellem udvaskningerne, og maskinen allerede efter fjorten dages forløb viser tegn til uroligt vand, er det ikke morsomt at tænke på, at der skal gå fjorten dage endnu, før vi er godt »kørende«.

I de 38 år, jeg nu har virket som lokomotivmand, er der sket mange og store forbedringer på lokomotiverne, lige fra overhødet damp til tryklufften i vore dage. Af disse forbedringer er der vel enkelte, der også er blevet mødt med skepsis, men til dato har jeg ikke hørt en eneste tjenestegørende lokomotivmand udtale glæde og tilfredshed over brugen af Nalco. Dette og egne erfaringer, som langtfra har været lystelige, bevirkede min første artikels fremkomst, men efter hr. kontorchef Andersens indlæg forstår jeg, at vi er ved at skulle være »supermænd« for at kunne køre vore lokomotiver i dag. Der må ikke være for høj vandstand, — ja, mon ikke vi forlængst har opdaget dette! — Maskinen må ikke blæse af, — nej, helst ikke, det er jeg selv en hader af, men uforudsete hindringer er vi ikke herre over, det være sig stop på linien, forlængede afgangstider uden forudgående meddelelse derom, fyret er tilrettelagt til planmæssig afgang. Forlængelsen bevirker enten overfyldt kedel eller kraftig afblæsning. Der er jo nu engang dette ved et lokomotiv, at fra at skulle bruge en ringe mængde damp til dets fulde ydeevne er der kun et ringe tidsrum. Det kunne være, hvad det er, om der blev taget hensyn til dette forhold ved indkøb af kul, men her skorter det slem, og skal de synspunkter, som hr. kontorchef Andersen giver udtryk for, gennemføres, må der tages mere hensyn til kullenes kvalitet, om et gunstigt resultat skal opnås.

M. R.



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7 - 54. ÅRGANG

5. APRIL 1954



Indhold:

Ferie- og Rekreationshjemmet .	77
Danske Jernbaners Idrætsforbund	78
Samarbejdsudvalgene i Norge ..	79
Fra medlemskredsen	83
Nalco-forsøgene	83
Er der håb?	84
Fra Statsbanernes virksomhed ..	84
Formandsmøde	85
Aspiranternes vilkår under de nye feriebestemmelser	85
Honorarer på finansloven	85
Under DLF	86
Jubilæum	86
Opmærksomhed frabedes	86
Personalia	86
Nye adresser	86
Medlemslisten	86
Statsbanepersonalets Sygekasse .	87
Rejse til Hellas	87
Forhøjelse af emolumenter	87
Ansøgningsskema til feriehjem- met	88
Feriehjemmets pensionspriser 1954	88



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Ferie- og Rekreationshjemmet

På grund af utallige henvendelser vedrørende den kommende sæson for Ferie- og Rekreationshjemmet og til vejledning for nye medlemmer og medlemmer, som ikke tidligere har besøgt hjemmet, har vi fundet det formålstjenligt med nogle oplysninger til støtte for de mange, som allerede har planlagt eller som overvejer at henlægge deres ferieophold til Røsnæs.

Skønt mange opfordringer fra forskellige organisationer om at stille hjemmet til rådighed for kursus og lignende i for- og eftersæsonen, har Feriehjemsudvalget med hovedbestyrelsens billigelse ikke ment at kunne imødekomme disse ønsker, men fundet det rigtigst i videst muligt omfang alene at forbeholde hjemmet for vort eget organisationsarbejde, som efterhånden beslægtet rummelig del af den tid, økonomien har til disposition for det forberedende og afsluttende arbejde i tilknytning til selve feriesæsonen. Som der allerede er udgået meddelelse om fra landsoplysningsudvalget afholdes der medlemskursus fra tirsdag den 25. maj til søndag den 30. maj, og som det fremgår af en notits andet steds i dette blad, holdes der formandsmøde søndag den 23. maj. Da det før og efter mødet er nødvendigt med en dag til hen- og tilbagerejse, vil det sige, at økonomien og hendes medhjælper i år allerede skal være klar med alle forberedelserne til fredag den 21. maj. Men med vort kendskab til frk. Petersen er vi sikker på en planmæssig overholdelse af programmet, selvom det stiller store krav til hende.

Tirsdag den 1. juni er fastsat som åbningsdag for feriegæsterne, og det vil sige, at vi i år får pinsedagene med ind i sæsonen. Noget, vi ved, mange af vore medlemmer, og ikke mindst de ældre, sætter megen pris på.

Skønt feriehjemmet lukkes til med skodder og gør indtryk af at ligge i »dvale« fra slutningen af september måned til begyndelsen af maj, udfolder sig alligevel en kraftig aktivitet bag murene i de måneder, hvor der ikke er adgang for gæster. En af Feriehjemsudvalgets største opgaver er jo at udbygge og forbedre forholdene og søge at rette de fejl, som man mener at have observeret i løbet af en sæson for på den måde at skabe de bedst mulige forhold til glæde og gavn for de mange, der årligt besøger hjemmet. Når feriehjemmet denne gang åbner dørene for gæsterne, vil der da også være sket en forandring i lokalerne, idet spisestuen er blevet udvidet. Gennem de senere år har tilstrømningen til hjemmet været så stor, at man hele sæsonen igennem har måttet dække op på verandaen for at kunne bespise alle. Uanset hvilket måltid der har skulle indtages, har verandaen måttet tages i brug, og det formål, denne ellers var bygget til — stedet, hvor man kunne sidde og hygge sig mellem måltiderne og om aftenen — har måttet fraviges. Når hertil kom, at de to stuer, bondestuen og skrivestuen, som vender mod nordøst, meget sjældent blev benyttet fordi de virkede noget klamme og kolde og aldrig blev betænkt med en solstråle, har hovedbestyrelsen besluttet at inddrage disse stuer til spisestuen. Ved arkitektens og håndværksmestrenes hjælp er denne ombygning gennemført med et godt og tilfredsstillende resultat. Den opfattelse, der på et vist tidspunkt har hersket om, at man ved nedlægningen af de to stuer ville tage for meget af feriehjemmets karakter og stil, er absolut ikke mere til stede; tværtimod vil det opnåede resultat styrke hele miljøet, og vi tror medlemmerne vil være enige heri.

Af andet nyt til den kommende sæson skal nævnes, at vor økonomi i vinterens løb alene har syet nye gardiner til samtlige værelser, ligesom det bør fremhæves, at den del af terrænet ved det store bassin, som af nogle har været anset som en fare for de mindre



Omkranset af skov ligger »Lysebu« højt på fjeldet.

vis hele tiden sammenligning mellem forholdene i Norge og herhjemme, hvilket også har været formålet med rejsen. Vi må indskrænke os til at gøre vore betragtninger meget korte og umiddelbart kan det siges, at vort indtryk var, at samarbejdsudvalgene i Norge i udviklingen er nået længere end de danske, at man deroppe for statens område, selv om der visse steder er modstand, har en langt større interesse for virkeliggørelse af samarbejdsideen i praksis, og at man søger frem til resultaterne, så hurtigt der overhovedet er grundlag derfor. Hele arbejdets forløb har bestyrket os i vor tro på, at man herhjemme må sætte meget ind på at få tanken ført igennem fra top til bund. De bestående udvalg må have en »ansigtsløftning« og betænkelighederne ved oprettelse af lokale udvalg må ryddes til side ved et gennemført oplysningsarbejde.

Afskedstimen slår.

Selv om studierne havde taget tid, var der dog blevet stunder til kammeratlig omgang med »stipperne« på »Lysebu«, og da det efterhånden nærmede sig det tidspunkt, hvor vi skulle rejse hjem, var det med en følelse af vemod, vi tænkte derpå. »Lysebu« havde været vort hjem i 14 dage, havde givet os mange uforglemmelige minder, hyggelige stuer havde dannet rammen om glade og minderige timer blandt norske og danske, og da afskedstimen slog efter kammeratligt samvær med sang, spil og muntre historier i pejsestuen aftenen før afrejse-dagen, var det ikke fri for, at humøret faldt adskillige grader ved tanken om at skulle skilles fra de øvrige »stipper« samt »Lysebu«s faste funktionærer, der havde givet os en enestående behandling.

Vi føler trang til at sende »Fondet for dansk-norsk samarbejde« en dybtfølt tak for opholdet og den gode behandling, og uvilkårlig går tankerne til det norske folk, der skænkede »Lysebu« som gave til danske som tak for hjælpen i krigens år. Man vil herigennem give norske og danske lejlighed til på nærmeste hold at lære af hinanden og at lære hinanden at kende. Mange venskabsbånd er blevet knyttet her og mange vil blive knyttet, og eet står lysende tilbage — taknemligheden for friheden som ikke mindst Norge måtte betale så dyrt.

fra MEDLEMSSKREDSSEN

Nalco-forsøgene

I hr. kontorchef Andersens svar til lokomotivfører M. Rasmussen udtrykkes glæde over at kunne få lejlighed til at rette nogle af Rasmussens misforståelser. Desværre har Rasmussen ikke misforstået noget. Det, der fremføres, er realiteter som daglig haves for øje. Når Rasmussen taler om kedelsprængning, mener han, fordi vandstanden i glasset misviser og derved kommer vi ofte til at køre med for lav vandstand. Selvfølgelig ved Rasmussen godt, at en kedel ikke sprænges, fordi den er ren. Vil gerne ved et par eksempler påvise, hvorfor Rasmussen bruger udtrykket kedelsprængning. Et gennemkørende godstog, vandstand, godt halvfuld, lokomotivføreren har fra remisen til toget gennem udblæsningsventilen tømt cylindrene for vand, forvarmet det hele. Fyret i orden. Ved afgang åbnes regulatoren forsigtigt, og mens lokomotivføreren holder øje med glidertrykmanometret, lister han streg for streg regulatoren over i det store spjæld, alt imedens han klapper kedlen beroligende. Ligesom man tror at have overlistet »fyren«, ryger overhedermanometrets nål i bund, den gik altså ikke. Med brummende kompressor og cylindre køres videre, vi skummer ekstra gennem vandstandshaner og cylinderudblæsningen, alt mens farten aftager. Tidstab. Et andet eksempel. Lokomotivføreren har vundet den store gevinst, jeg mener været så heldig med sine overtalelsesforsøg, at maskinen nu arbejder i det store spjæld. Vandstand under øverste møtrik i glasset. Så skal der holdes. Regulatoren lukkes, og samtidig med at dette sker forsvinder vandet i glasset fornedet. Vi strækker os på tåen og holder på vores vejr, som der står i sangen, og mens begge injektorer arbejder, spejdes der efter, om mudderet snart viser sig. Meget nerveberoligende, ikke sandt. Hr. kontorchefen siger, lokomotivet er mere levende, ja teoretisk set, hvis blot ikke ovenstående skete; men for os på lokomotivet synes det nu at være kedelvandet, der er levende. Mens vi nu ofte står der og venter på »noget skal vise sig«, er der god tid til at kalkulere en begravelsesomkostning, og det er under sådant daglig liv i Norden, at Rasmussen og med ham alle lokomotivmænd mener, der er fare for sprængning. Lokomotivet er ikke levende, når kedelvandet går gennem skorsten som opkast, trækraften lig nul, medens dette står på. Også tidstab. Disse oplevelser sker flere gange daglig, hvilket vore overordnede kan overbevise sig om ved for en stund at overtage lokomotivføreren job på en natslæber på flere hundrede tons. Hullet i skumhanens dyse har flere lokomotivførere anmodet om at få større. Afslag. Dette tyder da ikke på manglende vilje til at bruge denne. Dersom der blandt lokomotivpersonalet blev foretaget en afstemning, om vi skulle fortsætte med Nalco eller vende tilbage til Reffo, vil det blive vanskeligt at få nogen stemme for Nalco, så eklatant en fiasko har det været, og det har lokomotivpersonalet vidst længe. Ledelsen også, for tidstabene på lokomotiv-

førerrapporterne, nedbruddene, de mange reparationer på utætte stempler og gliderstokbøsninger m. m., har hele tiden været tilgængelig for dem som interesserer sig herfor. Kulbesparelsen på 2 millioner tror ingen på, tværtimod, for man hører aldrig kolleger sige »nu tager vi ikke så meget kul på den tur«, derimod har det modsatte været tilfældet. De 2 millioner stammer snarere fra, at så mange lettere damp tog er inddraget. Ofte må en kedel skummes, fordi den ikke kan gå tiden ud med sit misfoster af sten, salt m. m. Dette betyder kultab. Da så mange godstog er inddraget, er de godstog, der nu løber overlæsset, ret naturligt; men glæden over at have noget at køre med går fløjten ved ikke at kunne holde tid, fordi maskinens kræfter ikke kan udnyttes på grund af Nalco. Der siges, at det skulle være let at holde kedlen vedlige under kørslen, når kedlen er ren. Dette er teoretisk rigtigt. Men hvem er det da, som er sat til at gøre dette. Er det ældre veltjente lokomotivfyrbødere. Nej, uhyre sjældent. Det er aspiranter med fra 6 ugers og op til nogle måneders tjeneste bag sig. Remisearbejdere, som kører i ny og næ, og som følge heraf er ude af træning. Man kan ikke forlange kunstfyring af ovenstående, når det kan knibe for ældre og mere erfarne at følge med, når der startes med normal vandstand. Når lokomotivfyrbøderne her bliver cirka 3 år gamle i tjenesten (da vi havde kakkelovnsprøven, endda før) og får lokomotivførerprøven tilside, forsvinder mange ud til eksersits på traktorer og rangermaskiner, nogle frivilligt, andre skræmt med Nalco på linieturene. Taler man med nogle af de afgåede lokomotivførere i 65 års alderen og spørger, hvorfor de nu holder op, svares der altid kort og godt, Nalco. Nu er det jo nemt at sidde på kontor og sige »når Nalco-forsøgene ikke går som ventet, skyldes dette, at personalet ikke fyrer rigtigt, at skumhanen ikke bruges, at der køres med for meget vand osv.« Prøv at se på det i praksis, gør hullet i skumhanen større, den skal nok blive brugt. Har hørt om en ny type hane, imødeser dens påmontering. Nu har DSB jo bestilt MY-lokomotiver, og det er rigtigt at følge med tiden; men da der så bliver mindre antal lokomotiver tilbage, må der også kunne blive råd til at have disse i en sådan stand, at de kan udnyttes med alle deres kræfter. Man vil nok spørge, hvordan? Ved kort og godt at erklære vor fjende nr. 1 Nalco krig og vende tilbage til Reffo og udvaskning hver 14. dag, også for de reparationers skyld, som kun kan udføres kolde. Bestemmer man sig til dette, vil alle lokomotivmænd hilse dette med samme glæde, som da trykluftbremsen blev indført.

Lokomotivfører *Hans Jensen*,
Struer.

Er der håb?

Kære Rasmussen.

Du skal ikke stå og græmme dig, for når nu vore gode D-maskiner skal spoleres med det forbandede skidt, så kan vi da være lige glade.

Ja, jeg ved godt, at det er dårlig lokomotivmandskab, jeg ved også, at det må skære enhver

ærlig lokomotivmand i hjertet, når vi tænker på den gang, da kørslen var let og billig, og »Nalco« en ukendt plage; men jeg kan ikke se anden udvej, hvis ikke vore nerver skal blive lige så tyndslidte som stempelringene.

Der er enkelte som mener, at maskinerne damper bedre, ja, det er minsandten også nødvendigt, når vandet står i en tyk stråle op af skorstenen en del af tiden, så skal der jo noget til.

Der er også en og anden, der påstår, at blot vi holder skumhanen åben, så bliver der ingen slam i kedlen; — hvad søren er det så, der er i den, for det ligner da mest opslemmet ler.

Nu slipper vi vel for ret meget sne i år, jeg gad ellers nok have vidst, hvordan vi skulle have klaret den, for der er vel ingen, der tror, at man kan køre med to tommer vand i kedlen, når man skal forcere en snedrive, næ — det lader sig ikke gøre. Og så til næste vinter bliver vi forhåbentlig af med skidt, vi har da lov at håbe, at fornuften vil sejre engang.

Med hilsen og håndslag.

I. F.

Fra Statsbanernes virksomhed

Personalet.

Det samlede personale ved Statsbanerne udgjorde i 1952—53 gennemsnitligt:

Personale til overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg	27 793
Personale ved omnibusruterne	907
	<hr/>
	28 700
Personale til fornyelse af faste anlæg, nyanlæg og fremmedarbejder	1 224
	<hr/>
	29 924

Under personale er kun opført det fast ansatte personale, aspiranter og det direkte af Statsbanerne som arbejdsgiver antagne ekstrapersonale, derimod ikke personer, der — med entreprenører som arbejdsgivere — er beskæftiget ved nyanlæg til Statsbanerne eller ved arbejder i tilknytning til disses drift (f. eks. vognmandskørsel).

Det gennemsnitlige antal af det ved overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg samt ved omnibusruterne beskæftigede personale var i driftsåret 1952—53 henholdsvis 1951—52:

	1952—53	1951—52	Forøgelse	Forøgelse i %
Tjenestemænd	15 521	15 342	179	1,17
Trafikmedhjælpere og elever	324	356	÷ 32	÷ 8,99
Andre aspiranter ..	1 358	1 356	2	0,15
Fast ansatte timeløn.	2 670	2 592	141	5,58
Fast personale i alt	19 873	19 583	290	1,48
Ekstraarbejdere (herunder lærl.) .	7 920	8 292	÷ 372	÷ 4,49
Ved omnibusruterne	907	870	37	4,25
I alt	28 700	28 745	÷ 45	÷ 0,16



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 8 - 54. ÅRGANG

20. APRIL 1954



Indhold:

Lokomotivpersonalets Hjælpefond 1914—1954	89
Nordisk nyt — Sverige	90
Ved Hjælpefondens 40 års jubilæum	91
Samarbejdsudvalgs møde i 2. Distrikt	92
Fra medlemskredsen	93
Nalco-forsøgene	93
Fra børnetilskudenes overdrev ..	95
Fagforeningerne og samfundet ..	96
Feriehjemmet »Knudshoved« ..	97
Så langt for så lidt	97
Statsbanepersonalets biblioteker ..	97
Storebælts-tunnel	97
Under DLF	98
Jubilæum	98
Opmærksomhed frabedes	98
Dødsfald	98
Tak	98
Personalia	99
Nye adresser	99
Uniformsterminer fra 1. april 1954 ..	99
Ferie- og Rekreatio ns hjemmet ..	100
Generalforsamling i »Lanternen« ..	100
Olsen og Jensen	100



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

Lokomotivmandens arbejde på maskine og i motorvogn skal være præget af præcision og pålidelighed fra tjenestens begyndelse til dens afslutning. Hans udsatte post i det travle jernbaneliv kræver samvittighedsfuld udøvelse af hans gerning, men den kan tillige for selv den stabileste og ansvarsbeviste betyde, at uheldet en dag er over ham. Kun en lille fejl eller en enkelt disposition fravigende arbejdets regler kan indebære de alvorligste konsekvenser. Ved togfremførelsen er det ikke tekniske finesser eller andet veludregnet mekanisk installation, der giver sikkerhed. Den hviler på den mand, der betjener drivkraften og som med sikker hånd og vågent øje følger signaler, sporskifter, hastighedstavler m. m. Det være sig dag eller nat, i lys som i mørke, uanset vejrforhold, sigtbart eller usigtbart, under alle forhold må han være på sin post og nøje følge den mindste bevægelse af apparater i førerrummet og på strækningen.

Men det er menneskeligt at fejle, og det kan overgå enhver, at øje eller hånd svigter under arbejdets udførelse. Konsekvensen af et uheld for en lokomotivmand viser sig som regel ikke alene i form af det sjælelige pres, som umiddelbart følger hos den ansvarsbeviste og som ofte må bæres i lang tid, enten på grund af fjernelse fra den normale tjeneste eller på grund af langvarige forhør, men også som en økonomisk belastning.

Med disse kendsgerninger i behold og ud fra de indhøstede erfaringer gennem årene var det, at lokomotivfyrbøderne på initiativ af deres daværende formand Rich. Lillie i 1913 tog spørgsmålet op om oprettelse af *Lokomotivpersonalets Hjælpefond*. En idé som blev vel modtaget inden for tillidsmændenes rækker og som på den efterfølgende generalforsamling den 24. april 1914 blev vedtaget og ført ud i livet. *Hjælpefond* blev oprettet som en selvstændig institution inden for lokomotivmændenes organisation med et årligt kontingent på 1,00 kr. Medlemstilgangen skete ad frivillighedens vej, og det var således ingen betingelse, at man som medlem af foreningen også skulle være medlem af *Hjælpefond*, men det viste sig hurtigt, at tilgangen blev stor, og efter en 10-årig periode stod så godt som alle DLF's medlemmer tilsluttet fonden.

Dens selvstændighed blev dog ikke berørt heraf, det særlige repræsentantskab bestående af 5 medlemmer blev bevaret, ligesom *Lokomotivpersonalets Hjælpefond* stadig holdt sine egne generalforsamlinger, hvor de 3 medlemmer til repræsentantskabet valgtes, medens foreningens hovedledelse udpegede de 2 medlemmer.

*Hjælpefond*ens formål var og er stadig at yde støtte såvel af økonomisk som af moralsk karakter i tilfælde, hvor medlemmerne under udførelsen af deres gerning kommer i et sådan forhold, at der skønnes at foreligge grund til at yde hjælp. Hjælpen ydes ved suspension, karantæne og ved bødgers betaling samt ved juridisk bistand, ligesom der gennem *Hjælpefond*en gives den nødvendige bisidderhjælp. I 1927 udvidedes hjælpevirksomheden til også at omfatte en årlig uddeling af understøttelse til medlemmer samt til enker og børn efter lokomotivmænd, som har behov herfor.

Nalco-forsøgene under debat

Fra lokomotivfører J. Bentzen, Silkeborg mdt., har vi modtaget følgende:

Nu er der skrevet så meget om Nalco, men ikke noget godt, så jeg har fået lyst til at skrive om min erfaring angående Nalco, og den er lige modsat de artikler, jeg til dato har læst her i bladet. Nu er jeg måske ikke den rette til det, da jeg ikke har kørt med togmaskiner, men kun med rangermaskiner, i den tid der er kørt med Nalco, men jeg regner med, at virkningen er den samme, enten det er en Hs- eller H-maskine, og min erfaring er altså, at Nalco er godt. Her ved depotet har vi altid, indtil udvaskningsperioden blev sat op til 3 måneder, selv udvasket rangermaskiner, og ved selvsyn set, hvad indflydelse Nalco har haft på rensning af kedlen. Vi havde altid regnet med, at maskinen var helt fri for sten efter hver udvaskning, men blev meget forbavset de første gange maskinen blev udvasket efter brug af Nalco. Der var hele klumper af sten, med facon efter støttebolte og hjørner, og efter brug af Nalco i nogen tid ser vi ikke andet end noget tyktlignende let udskyllende plumret vand, aldrig sten. Angående kulforbruget så er der besparelse, siden vi begyndte med Nalco, vi plejer at bruge ca. 20 t om måneden, nu er vi nede på ca. 16 t og bruger ca. 2 briketter daglig (tilsætning 0,3 pr. m³ vand). Angående uroligt vand mærker vi aldrig til det, og det er ligedan, enten maskinen lige er udvasket, eller vi har kørt med den i 3 måneder. Med hensyn til tæring og utætheder — er det ikke gamle svagheder i godset, som nu efter at der er rensed for kedelsten med brug af Nalco først viser sig, da kedelsten også kan virke tættende, og jeg tror, at når en lokomotivfører er ude for en maskine, der er meget urolig i vandet, er det en undtagelse, og når lokomotivføreren så kommer hjem med maskinen, skulle han tale med lokomotivmesteren, om ikke maskinen skal have dobbelt ration af Nalco, for den har antageligt været for varm engang den har været udvasket. Hvis kedlen har været for varm, vil der nemlig blive afsat en hinde på alt indvendig, så det bliver, som om det hele er lakeret, så med sådan en glat flade skal der opstå uroligt vand, men der skal mange Nalco-briketter til for at løsne denne hårde flade, men det kan lade sig gøre, når maskinen får ekstra Nalco og skummes ret kraftigt en gang ugentlig og udvaskes een gang om måneden, til kedlen er fri for denne hinde.

Betingelserne for et godt resultat ved brug af Nalco, er, for depotet, at når maskinen skal udvaskes evt. repareres, at kedlen fyldes helt op med vand og *fuldstændig afkøles*, inden klapperne slæes, og for lokomotivpersonalet, at skumhanen bruges.

Fra kontorchef J. P. A. Andersen, Generaldirektoratets Maskinafdeling foreligger følgende:

I anledning af hr. lokomotivfører M. Rasmussens bemærkninger i Dansk Lokomotiv Tidende for 20. marts 1954 vil jeg gerne anføre følgende:

På grundlag af de ret langvarige forsøg på Fyn med PR- og R-maskiner var der intet til hinder for at fastsætte en frist på maksimalt 3 måneder for udvaskningen. Når den i visse tilfælde midlertidigt har været sat ned til 1 måned, skyldes dette navnlig, at der i nogle tilfælde var konstateret betydelige aflejringer af ler og lignende fint slam i bunden af vandcisternerne på visse, især jydsk vandforsyningsstationer, der benytter åvand, altså en urenhed af en art, som »Nalco« naturligtvis ikke kan mestre. Da vandcisternerne blev rensede og systemet blev ændret, så at leret ikke føres ud med vandet til lokomotiverne, indførtes den hidtil gældende frist igen.

Lokomotivfører Rasmussens oplevelse med unormal rensning af dysen i skummehanen for *ler* tyder iøvrigt på, at det er sket i den periode, hvor der forekom ler og slam i vandtårncisternerne, og at vandet på den af hr. Rasmussen nævnte tur var særlig uroligt, men kunne bringes i ro ved en afslamning gennem bundhanen tyder nærmest på, at den eller de kolleger, der har kørt med maskinen umiddelbart før hr. Rasmussen, ikke har været så omhyggelig med hensyn til at sikre sig, at skummehanen fungerede som den skulle; det er jo en kendt sag, at en forsømmelighed i denne retning desværre som regel ikke hævnner sig på den forsømmelige, men derimod på den kollega, der får maskinen senere.

Vanskelighederne kunne også have hidrørt fra, at maskinen havde henstået i remisen med for høj vandstand, således at der ikke umiddelbart før udkørslen har kunnet sættes ca. ½ glas vand med »frisk« Nalcoforsyning på kedlen, men i så fald ville hr. Rasmussen naturligtvis før udkørsel have kunnet råde bod herpå.

Kedlernes renhedstilstand kan hr. Rasmussen iøvrigt få lejlighed til at undersøge f. eks. i centralværkstederne.

Uheldet med den knækkede skummehane er naturligvis meget ubehageligt; det er en stærk utæt renseklap på førerpladsen også. Men heldigvis er den slags uheld dog meget sjældne; i de 10 år, jeg har været i distriktstjenesten, mindes jeg ikke et eneste tilfælde med en afknækket skummehane, og efter distrikternes oplysning forekommer sådanne tilfælde også nu yderst sjældent.

At der er besparelse i kulforbruget ved anvendelse af »Nalco« eller tilsvarende kedelrensnings-

midler er der ingen tvivl om; det er konstateret med fornøden sikkerhed; men jeg vil give hr. Rasmussen ret i, at det er vanskeligt at få nøjagtige tal herfor, da et lokomotivs kulforbrug som bekendt er afhængig af flere forskellige og meget betydningfulde forhold. Hr. Rasmussen nævner, at han erindrer, at R-maskinernes forbrug har ligget på 42—48 kg pr. 1000 tkm, men nu finder forbrug på op til 70 kg pr. 1000 tkm. Sådanne tal forekommer, men som lokomotivfører ved hr. Rasmussen sikkert også, at netop forbruget pr. 1000 tkm er stærkt afhængig af togart, belastning og den tur, maskinen kører i, samt om der er megen henstand under damp, rangering på stationer o.s.v.; naturligvis spiller også kullenes kvalitet og beskaffenhed en væsentlig rolle, et forhold som vi desværre ikke endnu er herre over i ønskeligt omfang. At fremsætte sådanne tal uden at nævne de nærmere omstændigheder, er uden værdi; og det anførte kan i hvert fald ikke bruges som bevis for, at »Nalco« endog skulle forøge maskinernes kulforbrug.

Det kan måske i denne forbindelse være af interesse for hr. Rasmussen at se et eksempel på, hvor stor variationen i forbrug pr. 1000 tkm kan være, når det drejer sig om forskellige togarter.

I sommeren 1951 kørte jeg en dag på maskinen (loko E 983) i togene 45—2050 Kh—Kø—Kh. Tog 45 (»Skandinavien—Italien Express«) var på 430 tons, 2050, et 60 km's godstog, på 888. Begge tog er planmæssigt gennemkørende over hele strækningen. Tog 45 havde nogen modgang (sen signalgivning samt »La«) på den første del af strækningen, og først efter Borup var der »fri bane« til at køre til for at indvinde forsinkelsen. Strækningen Bo—Kø (d.v.s. indkørselssignal, der viste stop) blev kørt med en gennemsnits fart på 99 km/t. I 2050 er køretiden ret god, men forsinket afgang fra Kø, samt »La« medførte, at der vandtes ca. 20 min. ialt på kørslen, således at hastigheden over en væsentlig del af strækningen lå på 60 km/t.

Kulforbruget for tog 45 var, inkl. tillæg til klargøring af fyret samt reservefyrr, meget nær 41 kg pr. 1000 tkm, og i tog 2050 knap 23 kg pr. 1000 tkm. Kullene var jævnt gode, men af og til temmelig smuldholdige. Damptemperaturen var ikke ganske tilfredsstillende, ikke over 310°, hvilket dog ikke skyldtes uroligt vand (vandet behandles på Sjælland ved ICI-metoden, med tilsætning af antiskumningsmiddel).

Kulforbruget for det ene tog er altså stærkt op mod det dobbelte af det andet togs; men økonomien var den samme i begge tilfælde, da det var samme maskine, og der kørtes på så økonomisk måde som muligt; men hvis kun tallene 41, henholdsvis 23 kg pr. 1000 tkm blev anført, uden samtidig at opgive detaillerne vedrørende kørslen, ville man rent umiddelbart kunne drage helt forkerte slutninger. Det, at en R-maskines forbrug ligger på 70 kg, behøver ikke at betyde dårlig brændselsøkonomi for maskinen, men det kan gøre det og iøvrigt af ganske andre årsager end »Nalco«, og naturligvis må disse årsager efterspores.

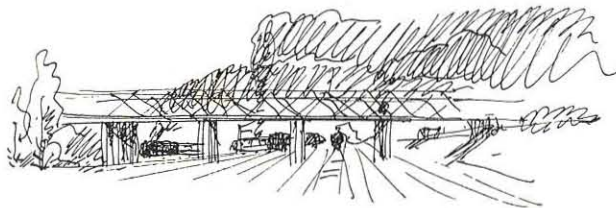
Med hensyn til hårdforkromningen skal bemærkes, at denne behandlingsmåde allerede har

været prøvet tidligere, også uden forbindelse med »Nalco«, hvor slidet på visse armaturdele har forekommet stort. Det koster noget i begyndelsen, men da delenes levetid bliver forlænget, giver foranstaltningen en besparelse alligevel.

At uroligt vand er en meget ubehagelig ting behøver ikke nærmere at diskuteres; men det er lidt svært at forstå, at det skulle være så slemt, som hr. Rasmussens udtalelse giver udtryk for; i så fald måtte det nærmest betyde, at dampdrift næsten var en umulighed. Derimod »løfter« maskiner, der har behandlet vand (ikke alene med »Nalco«), ofte vandet en del, og det kan være en gene. Det betyder, at der ikke kan køres med samme høje vandstand som tidligere, og som desværre havde fået alt for meget indpas. Det skal ikke bestrides, at det kan være en lettelse at begynde kørslen med vandet et godt stykke oppe i den øverste møtrik; men det er ikke rigtigt, hvad enten der køres med »Nalco« eller ej, og i almindelighed behøver man ikke at være nogen »supermand« for at sætte igang med en rimelig vandstand; det hører med til lokomotivmandens almindelige kunnen.

Hr. Rasmussen spørger om, hvor Nalcometoden anvendes; det gør den bl. a. i Nordamerika, i Italien, i Tyrkiet, i Portugal og i stadig stigende omfang i Tyskland, hvor nu ca. 2000 lokomotiver er under behandling. En lignende metode anvendes i Frankrig, medens man i England, efter at en kommission har undersøgt spørgsmålet, har bestemt sig til at indføre vandbehandlingen overalt. I Sverige er man i øjeblikket ved at indføre Nalcometoden på over 200 lokomotiver, og mig bekendt er der ingen, der tænker på at vende tilbage til den gamle praksis uden vandbehandling, medens der tværtimod må regnes med, at om få år vil der så godt som ikke findes damplokomotiver, hvortil vand ikke behandles på samme måde som nu indført ved DSB. Men som sagt i mit forrige indlæg i denne sag kan det ikke forventes, at en så radikal ændring skal forløbe gnidningsfrit førend efter adskillig tids prøve; hvor lang tid er bl. a. afhængig af den rette administrering af metoden.

Sluttelig vil jeg gerne bemærke, at der er een ting, som jeg særlig har savnet i lokomotivfører Rasmussens artikler; har hr. Rasmussen ikke meddelt sine besværligheder til maskindepot, den tilsynsførende sektionsingeniør eller lokomotivinstruktøren? Disse instanser har som bekendt bl. a. den opgave at tage sig af forhold som heromhandlede, både eventuelle ulemper med vandbehandlingen og maskinernes tilstand i det hele taget; der er jo andre forhold, der kan give ulemper end netop »Nalco«; men Rasmussens artikler nævner ikke med eet ord, hvilke vejledninger eller oplysninger de nævnte instanser må formodes at være fremkommet med.





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 9 - 54. ÅRGANG

5. MAJ 1954



Indhold:

Ny 2-årig lønoverenskomst	101
Finansministeriets officielle meddelelse om resultaterne af lønforhandlingerne	102
Faneindvielse i Næstved	105
Overnatnings- og hvileværelser i ny skikkelse	106
Landsoplysningsudvalget	108
Fællesrejsen »Norge« 1954	108
Lyntogsforbindelse København—Hamburg	109
Næste MY i Danmark	109
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	109
Fra medlemskredsen	110
Nalco-forsøgene	110
Under DLF	112
Tak	112
Opmærksomhed frabedes	112
Personalia	112
Nye adresser	112



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Ny to-årig lønoverenskomst

I det forslag, tjenestemandorganisationerne i marts måned fremsendte til finansministeren som forhandlingsgrundlag ved de forestående forhandlinger om det midlertidige løntillæg, havde man som et af de generelle punkter forbeholdt sig adgang til at udbygge kravene om tillæggets størrelse, når resultatet af forårets overenskomstforhandlinger mellem Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund forelå. Forhandlingerne med finansministeren kunne derfor vanskeligt tage sin begyndelse før efter afslutningen af afstemningen om forligsmandens forslag, selv om det medførte en yderligere forsinkelse af resultatet for tjenestemændene. Det blev derfor ikke før fredag den 23. april, at centralorganisationernes repræsentanter kunne påbegynde forhandlingerne med finansminister Kampmann, og først efter weekenden, mandag den 26. april om eftermiddagen, opnåedes der enighed om et forslag til en to-årig overenskomst, som i den nærmeste fremtid forelægges Folketinget til godkendelse.

Forslaget, som er optrykt inde i bladet, indebærer i lighed med, hvad tilfældet var for to år siden, kompensation såvel overfor deklasserings- som nivelleringsproblemet, ligesom der også denne gang gives indrømmelser overfor de ugifte og samgifte tjenestemænd efter samme linie som i 1952. Med andre ord: organisationerne blev imødekommet på de fire punkter, deres forslag indeholdt.

Til imødegåelse af tjenestemændenes deklasseringsproblemer i forhold til lønmodtagerne i privatindustrien var der stillet forslag om en forhøjelse af det midlertidige løntillæg svarende til tre portioner reguleringstillæg plus den eventuelle lønstigning, der ville følge med forårsoverenskomsterne. Disse gav som bekendt det resultat, at de mandlige arbejdere fik en timelønsforhøjelse på 8 øre, medens de kvindelige arbejdere fik 7 øre mere i timen. Samtidig indførtes betaling for de skæve helligdage samt — hvad der er af særlig interesse for tjenestemændene — kompensationstillæg svarende til 6 øre i timen til de arbejdere, som i forvejen fik erstatning for de skæve helligdage og altså på dette område er ligestillet med tjenestemændene. For denne sidste gruppe af arbejdere blev forligsforslagets gennemførelse en reel timelønsforhøjelse på 14 øre, svarende til omtrentlig 3 almindelige reguleringstillægspportioner, der hver især regnes at være lig 5 øre i timen.

Kravet til forhøjelse af det midlertidige løntillæg blev herefter, ud fra det allerede stillede forslag om 3 portioner, nu på 6 portioner med 3 af den almindelige størrelse fra 120—192 kr. og 3 på procentbasis med laveste sats 132 kr. For i nogen grad at løse nivelleringsproblemet, som efterhånden har ramt de mellemste lønningsklasser på den særlige måde, at der oprindeligt er tale om et nivellerings-deklasserings-problem, vel at mærke en deklasseringsproblematik mellem tjenestemændene imellem, blev det under forhandlingerne nødvendigt at behandle det midlertidige løntillæg og det særlige tillæg under eet. På grundlag heraf stillede Centralorganisation I forslag om en ændring af den hidtidige skala

Fra MEDLEMSSKREDSEN

»Nalco«-forsøgene

Hr. kontorchef Andersen! Det var, som jeg har gjort opmærksom på, i indeværende efterår, at det med at rense dysen under kørselen med K-maskine til 929 Ab.—Fh. skete, og på dette tidspunkt havde ordningen med at tilsætte vandet »Nalco« inden det kom i tenderen, virket over et år i Ab. og Fh., så hvis vandet alligevel indeholder sådanne urenheder, som »Nalco« en ikke kan opløse, må det blive på andre steder ansvaret lægges, og ikke hos mig eller mine kolleger, — *thi vi har ofte klaget over uroligt kedelvand til depoterne, men oftest med negativt resultat!* — Der var endnu 14 dage til udvask — blev der svaret! — Og slamning af kedelvandet måtte ikke gerne finde sted, det forrykkede analyserne af kedelvandet! — Med hensyn til den afslamning, jeg selv foretog, blev det udførligt bemærket på rapporten over turen, og mere eftertrykkelig kunne jeg vel ikke meddele, at maskinen havde været smadder urolig i vandet, da det, som jeg tidligere har gjort opmærksom på, var en maskine jeg benyttede hver 6. nat i tog 2049 Ar.—Ab., indsat ca. en time før min overtagelsestid, af fast personale, og jeg har aldrig haft den mindste grund til at klage over maskinens tilstand ved overtagelsen med hensyn til de forhold, som en lokomotivfører har ansvar for, når han afleverer sit lokomotiv i remisen, og når maskinen har arbejdet nogenlunde tilfredsstillende Ar.—Lg. — Tilfredsstillende som vi nu var vant til, — meget forsigtig kørsel op til Mu. med tidsstab, som måtte forsøges oprettet på den øvrige kørsel, og da maskinen først tager vandet fra Lg. til Rd., kan der ihvert fald ikke lægges andre kolleger noget til last derfor, og ingen får mig fra den faste overbevisning, at det udelukkende skyldtes for meget opsamlet slam i bunden af kedlen, og som, da maskinen skulle udføre et virkelig stykke arbejde, hvirvlede op fra bunden af kedlen, og så var det sket — afspærring — frisk vand på kedlen — trykket ned til 10 atm — langt udlagt styring — ringe åbning af regulatoren — kort sagt — »rangertempo« resten af vejen til Rd., og hvis det ikke var for, at maskinen var fuld af slam i kedlen, hvorfor blev den da rolig i vandet efter afslamningen, og arbejdede fri og let fra Rd. til Ab. og endda med overbelastet tog.

Det er jo så let at sige, »kør ikke ud med for høj vandstand« — ja vel, men når en H-maskine skal gå op fra Ar. til Mu. med ca. 900 t i »H. 800« tog, da ville jeg gerne have lov til at hilse, og tage min hat af for de to lokomotivmænd, der har *mod* og *evner* til at starte et sådan tog fra Ar. med 10 à 11 atm. og et halvt glas vand, og som brændsel have det rene »snus«, holde tid til Mu. og alligevel være sådan kørende med vand og damp, at der ikke behøves afspærring ved det første fald på strækningen. Dem tror jeg, vi godt kan kalde noget i retning af »supermænd«. Men mon ikke de fleste af os gerne ville have lidt mere vand på kedlen,

for at have lidt at tære på, indtil fyret har fået en sådan tykkelse og er så gennembrændt, at der kan holdes op til 350 grader i overhederen, og injektoren kan stå på så længe, at det er mærkbart på vandstanden. Vi er jo ikke interesseret i at være længere om turen end nødvendig, om ikke for andet, så det rent menneskelige. Det er vor egen fritid, det går ud over, om vi kommer sent hjem.

Sammenligningen — en afknækket skumhane og en utæt renseklap — syntes jeg halter lidt. Det er to forskellige begreber; thi enhver lokomotivmand vil give mig ret i, at om så hele pakringen på en renseklap er blæst væk, kan man med en nøgle spænde renseklappen fast på selve rensehullet. Den udstrømmende damp vil nok volde gene, men næppe mere end toget kan gennemføres, og det er jo sket så tit; men når damp og kedelvand presses ud af et ca. 14 mm hul og med 12 à 13 atm. tryk, og står som en dødbringende stråle over imod tenderen, og derfra breder sig som en vifte ud over hele førerhuset og til sidesejlene, som er lukkede, da er der kun en ting at gøre, om de to mænd ikke vil skoldes ihjel — ud af sidevinduerne, og da prise sig lykkelige, om der er en smal løbeskinne forned langs den udvendige side af førerhuset. Lad være at dette uheld kun er sket en gang i 10 år, *men det er den ene gang for meget.* Denne gang gik det godt, men næste gang kan ingen svare for. Lovligheden af at anbringe disse skumhaner på den måde, der er anvendt, er der vel ingen tvivl om, men er det ikke bedre at finde en anden måde, der giver en bedre betryggelse hos personalet allerede nu?

Jeg er ikke blind for, at kulforbruget kan variere på de samme maskintyper alt efter det arbejde, der ligger til dem år for år, men fra 42 til 70 er der et langt spring, lægger vi så 10 pct. til, om der ikke havde været anvendt »Nalco« — skulle det så blive 77 kg pr. 1000 tkm på en R-maskine, eller 35 kg mere end i 1927 til 31, hvorfra jeg har de 42 kg pr. 1000 tkm, og det til trods for, at maskinerne i dag skulle være bedre udnyttet end dengang — det var jo dog for en bedre udnyttelse, at maskinerne skulle køre i »ring« — det er jo lidt vanskeligt stadig at tro på de reelle værdier af de store forbedringer, der tid efter anden er anvendt på lokomotiverne for at bringe kulforbruget ned, og af disse er der vel kun to, der i virkeligheden er kulbesparende, og det er indførelse af overhederen for ca. 40 år siden, og så, at der igennem omløbsventilerne er skabt mulighed for et friere løb under afspærringen. Var fødevandspumperne ikke et forsøg på, og et opreklameret universalmiddel på, at bringe det dyre kulforbrug ned? Hvad blev resultatet, og hvor er disse pumper i dag? I hvert fald ikke på lokomotiverne.

At ledelsen indenfor depoterne og maskinafdelingen ikke skulle være klar over de genvordigheder, der følger med brugen af »Nalco«, er utænkelig, og mon det ikke er sådan indenfor lokomotivpersonalet, at vi har mere eller mindre opgivet det håbløse i, at rende på kontor o. dsl. hver gang en maskine »brækker« sig, for næste dag er det dog det samme igen. Der er et gammelt ord, der siger: »Mands vilje — mands himmerig«, eller me-

re populært: »Lad bare tøsen more sig — skidt med hvad det koster«. Ja, hvad koster det ikke at bruge »Nalco« i daglig brug! — Her er det igen »rygter« jeg har at støtte mig til, men hvis det passer, skulle en »Nalcobriket« koste ca. 90 øre, og da en sådan briket kun er i stand til at rense $2\frac{1}{2}$ m³ vand, lidt mere eller mindre, alt efter vandets beskaffenhed, er det jo ikke helt billig, når der i et tog som 2049 Ar.—Ab. bruges ca. 25 m³ vand, og til rensning af vandet medgår der 10 briketter à 90 øre = 9 kr. for en enkelttur. Dertil kommer udgift til analysering plus en lokomotivmester 6. lkl. Man kan vist rolig regne med, at en »Nalcobriket« koster 1 kr. pr. stk. Jeg ved ikke, hvor mange m³ vand der bruges til lokomotiver årlig her i Danmark, men hvis vi siger $2\frac{1}{2}$ mill. m³. Til dette kvantum vand skulle der bruges en million »Nalcoer« = en million kr., eller svarende til 100 remisearbejdere à 10.000 kr. årlig. Remisearbejderne har vi herhjemme. »Nalcoen« hentes i udlandet, og er valuta, der går ud af landet. Kulene hentes også fra udlandene, ja nok! Det gør de »ædlere metaldeler« også, så hvis der er sparet lidt i kulforbrug, så går det til på anden måde, i hvert fald udskrives der stadig samme daglige kvantum ud til rangermaskinen, som er gjort i mange år, og deraf ser vi i hvert fald ingen mindskelse i kulforbruget.

Jeg har aldrig tvivlet om, at »Nalco« har evne til at opløse kedelsten og gøre kedelrørene rene, og jeg takker for tilbudet, om at overbevise mig derom ved selvsyn på centralværkstedet, dog er det ikke altid så let at afse tid af sin fritid til sådanne jævnlige besøg, ligesom det muligvis også ville vække lidt opsigt, om jeg jævnlig stillede på værkstedet for at undersøge, ikke alene kedlernes tilstand, men også alle de kasserede haner og ventiler, og måske forhøre mig om, hvordan det kan være, at vi i dag ofte må være to mand for at lukke en regulator på en P-maskine — eller en anden maskintype med spjældregulator op fra det lille spjæld til det store. At der er en måde, det kan gøres på, er sin side af sagen, men det er afgjort ikke lært hos de gamle førere, jeg kørte med som ung lokomotivfyrbøder, derfor var det rart nok at få at vide årsagen dertil — men er det ikke »Nalco«, hvad er det så?

Formodningen om, at »Nalco« er et »universalmiddel«, der kan klare alle de fremmede bestanddele, der er i vandet, og at maskinen kan optræde som evighedsmaskine uden udgift til mandskab ved udvask og lignende, det lader sig ikke gøre, med mindre vandet bliver kemisk rensset for alle urenheder, før det bruges i lokomotiverne. Da dette er ugørlig, på grund af de store mængder, der her ville blive tale om, er der vist ingen vej udenom, at fjernelsen af den i kedlen ophobede slam må ske noget oftere, f. eks. ved jævnlig aftapning af et halvt glas vand igennem bundhanen, og med kedlens fulde tryk. Da vil jeg formene, når »Nalco«, og fjernelse af det uopløselige slam arbejder hånd i hånd, at der er en mulighed for, at vi endnu engang kan redde de i dag så forklejnedes og »umoderne« damplokomotiver, der nu i halvandet hundrede år har tjent menneskeheden troligt, fra at

blive gjort umulige ved en påtvungen forringelse! Dette har damplokomotiverne ikke fortjent, dertil har deres indsats været for stor, det er ikke for at være sentimental, at jeg skriver dette, et lokomotiv er dog, når alt kommer til alt, et »dødt« stykke værktøj i menneskenes hænder.

Jeg er nu kommet dertil, hvor jeg begyndte i mit første indlæg, efterlysning af konkrete resultater af forsøgene, gjort op med plus og minus, om de store besparelser, der forventes, kan opveje de ulemper og forringelser, der er opstået af forsøgene, og om ikke besparelserne er så ringe, at de ikke står i rimelig forhold til ulemperne, der er opstået. Dette er og har været mit syn og ledetråd i mine indlæg, at det ikke har været helt ved siden af, ser jeg af den interesse, der i andre indlæg og ved personlig samtale med mine kolleger har været lagt for dagen, og jeg takker derfor.

Til min kollega fra Silkeborg, lokomotivfører J. Bentzen. — Gode kollega! Min oprigtigste lykønskning til dig — tænk, at du er i den situation i dag, hvor vi andre knapt nok er nået halvvejen, at kunne bruge et lokomotiv som i gamle dage — et helt glas vand — fuld tryk på kedlen, og så slår vi et »slag«, så vognene er ved at ryge »14 dage ind i næste uge«, uden at man mærker noget til uroligt vand, det lyder vel nok forjættende. — Tænk, ikke at skulle bruge alle sine kræfter, for at få regulatoren lukket igen, men kan næsten gøre det med den lille finger, hvor det ville være vidunderligt! — Du husker jo nok, hvordan vi før i tiden fik vore stopbøsninger til regulatoren smurt med god gennemfedtet pakning, som sålunde kunne holde et par udvasker, og hvor regulatorspejlet blev smurt ved hver udvask, men sådan er det jo ikke mere. Nu går der to måneder, før en maskine vaskes ud, og pakningerne er som sten, den mindste uro i vandet gør, at en regulator ikke er til at slæbe; sådan er det med de »grise«, jeg er »beridder« af i dag. Her må vi nøjes med det lille spjæld, hvad enten det er »slag« eller store træk, der skal køres med, så får det gå med farten, som det bedst kan, hvad vi ikke når i vor vagt, kommer der vel andre og gør færdig i deres, for bruge det store spjæld kan vi ikke — jo, når vi blot har 7 à 8 atm. tryk og vandet under laveste vandstand, så går det nogenlunde, men det var vel ikke efter den recept, at F- eller H-maskinen i sin tid blev konstrueret og bygget.

Jeg vil såmænd gerne give dig ret i, at der ikke er megen forskel på en Hs- og en H-maskine, især når vi eliminerer det lille »s«, så er et »H« jo et »H«, hvad enten det står på hoved eller hale, eller om det læses forfra eller bagfra, det er dog ens alligevel, men dermed hører vist nok al sammenligning op imellem en Hs- og en H-maskine. Det med den lakerede invendige side af kedlen, syntes mig at være en fordel, thi alt hvad der er lakeret, er dog let at vaske snavs af, men der kan man se, man skal lære, så længe man lever, men at jeg på mine gamle dage også skulle lære at køre med små »russere«, havde jeg mindst af alt ventet.

M. R.



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 10 - 54. ÅRGANG

20. MAJ 1954



Indhold:

Formandsmødet	113
Nordisk nyt — Norge	114
Vort første medlemskursus	114
Hovrätten frikendte lokomotiv- føreren	115
Fra medlemskredsen	116
P. D. Pedersen in memoriam ..	116
Farumbanens ydre del ført til Boulevardbanen	117
Norske Statsbaner 100 år	121
Elly fra Frederikshavn	121
Automatiske halvbotte	122
Detailpristallet april 1954	122
Statsbanepersonalets biblioteker ..	123
Under DLF	124
Jubilæum	124
Opmærksomhed frabedes	124
Tak	124
Personalia	124
Medlemslisten	124
Nye adresser	124
Byttelejlighed	124
Olsen og Jensen	124



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Formandsmødet

Umiddelbart før medlemskursuset, søndag den 23. maj, samles foreningens afdelingsformænd med hovedbestyrelsen på Ferie- og Rekreativshjemmet til møde for at drøfte foreningens arbejde i perioden siden sidste kongres og de foreliggende problemer. Under hensyn til resultaterne i de principielle sager, som har været til behandling i den forholdsvis korte tid, der er forløbet siden kongressen 1953, og på grundlag af den foreliggende situation, hvorefter det er en kendsgerning, at den længe omtalte og omdiskuterede kommission til revidering af tjenestemandsløven vil blive nedsat, må det forventes, at formandsmødet 1954 vil koncentrere sig om den linie, hovedbestyrelsen skal anlægge i sit arbejde i tiden fremover. Når en så vigtig faktor som tjenestemandsløven skal underkastes en revidering, må der kaldes på alle aktive tillidsmænd til at være med i arbejdet. En nøgtern vurdering og et klart overblik over vor stilling til lovens forskellige dele og mange paragrafer skal tages, før vi tager fat på udarbejdelsen af de forslag, vi ønsker at fremsætte til kommissionen. Det kan vel derfor næppe være et mere belejligt tidspunkt formandsmødet falder på. Selvom der i vor organisations historie tidligere er forekommet lønningskommissioner, og den nuværende lov ikke er så mange år gammel, har efterkrigstiden bragt en rivende udvikling på så mange områder. En udvikling, der utvivlsomt vil komme til at præge den fremtidige lovs struktur, som derfor vil afvige betydeligt fra den nu gældende lov.

Også inden for vor etat har de senere års udvikling taget fart. Overgangen fra dampdrift til motordrift er gennemført i et ikke ubetydeligt omfang ved mange maskindepoter. Det har givet forskydninger i de hidtidige tjenstlige forhold og i hele karakteren af de arbejdsvilkår, som måske gennem mange år har været rådende ved depotet. Den fortsatte motorisering af ranger-tjenesten har på tilsvarende måde gjort sig gældende og medvirket til at ændre billedet for vore medlemmers tjeneste.

Også vor organisationsmæssige stilling kan der være grund til at tage med ind i debatten på mødet. Selv om det på kongressen blev overdraget hovedbestyrelsen at arbejde videre med tanken om en udbygning af foreningens samarbejde med andre organisationer, er det naturligt, at behandlingen heraf sker under et nært samarbejde med de øvrige tillidsmænd.

Der ligger således foran os en del store problemer, som kræver en indgående drøftelse tillidsmændene imellem og som på et givet tidspunkt må løses på en forsvarlig og tilfredsstillende måde. Fremtiden har derfor arbejde nok til hovedledelsen og ledelserne ude i afdelingerne, ligesom arbejdsmængden til det kommende formandsmøde er rigelig.

Men med den tillid, vi har til vore afdelingsledere og med erfaringerne i behold fra tidligere møder, hvor vi er kommet igennem dagsordenen, har vi de bedste forhåbninger om et godt resultat også for dette års formandsmøde.

Vi byder tillidsmændene velkommen til Ferie- og Rekreativshjemmet og til det forestående arbejde.

inden bommene var helt sænkede. Til spørgsmålet om lokomotivføreren havde forbrudt sig mod gældende sikkerhedsforskrifter finder hovrätten det ubestrideligt, at han fra sin plads i den venstre del af førerhuset på grund af lokomotivets konstruktion ikke har kunnet set til højre i køreretningen, og at han under lokomotivets kørsel ikke har kunnet flytte sig fra venstre side af førerhuset. Han har derfor med hensyn til udsigten til højre måttet stole på lokomotivfyrbøderen, som, inden lokomotivføreren startede lokomotivet, meldte »klar vej«. Hovrätten finder, at lokomotivføreren, da han satte lokomotivet igang før ulykken, ikke kan anses for at have forbrudt nogen sikkerhedsforskrifter. Efter lokomotivet var sat igang, havde konduktøren meddelt lokomotivføreren, at en person befandt sig foran lokomotivet. Som herredsretten også fandt måtte herved en forveksling have fundet sted, idet konduktøren så en anden person end den som forulykkede (hvilken person kom over banen), medens lokomotivføreren troede, at konduktøren mente den person som kom over. Da han derefter øgede lokomotivets fart og førte det over overskæringen, har han ikke, efter hovrättens mening, gået frem på en sådan måde, at han har forbrudt sig mod gældende sikkerhedsforskrifter.

Iøvrigt finder hovrätten heller ikke bevist, at lokomotivføreren har gjort sig skyldig i skødesløshed, uforsigtighed eller forsømmelse i det foreliggende tilfælde.

Med ophævelse af herredsrettens domsafsigelse afviste hovrätten derfor anklagerens krav, samt anordnede at de i retssagen af offentlige midler betalte vidneerstatninger skulle udredes af staten.

(Fra Signalen).

Fra **MEDLEMSSKREDSSEN**

Nalco-forsøgene

Gode kollega M. R., tak for din lykønskning, og jeg kan betro dig, at al rangering her virkelig foregår, som af dig beskrevet. Selv den med regulatoren og den lille finger stemmer. Her venter vi ikke til næste udvask med at få regulatoren smurt, vi har en smørevase magen til den, der bruges til de nye dampbremseventiler, påskruet smørestudsen på dommen, så vi kan smøre, når det passer os. Du må ikke have læst min artikel rigtigt angående Hs- og H-maskiner. Det var Nalco's virkning på kedlen, jeg mente, var den samme, ikke størrelsen på maskinerne. Du skriver videre i hilsenen til mig ordret: »Det med den lakerede indvendige side af kedlen, synes mig at være en fordel«. Jeg håber oprigtigt, at denne sætning er en spøg fra din side, da en lokomotivkedel med sådan en glat flade ikke kan »holde« på vandet, det skal rives med ud gennem spjældet, når regulatoren lægges over i det store spjæld.

Angående skumning af kedlen kender jeg ikke noget til, at det ikke må foretages; der skal kun påføres den første indsendte vandprøve en bemærkning om, at skumning er foretaget. Til slut: Min erfaring ved brug af Nalco er som beskrevet af mig i bladet af 20-4.

J. Bentzen.

P. D. Pedersen in memoriam!

Dansk Jernbane Forbunds første formand, pens. togfører P. D. Pedersen, afgik mandag den 10. ds. ved døden på Bispebjerg Hospital i København.

Med P. D. Pedersens bortgang har jernbaneorganisationerne mistet en af sine stoute typer, som fra ungdomsårene havde fulgt organisationsarbejdet og taget aktivt del såvel heri som i det kooperative og det politiske arbejde. Lige fra sin pure ungdom havde P. D. Pedersen være stærk og trofast i troen på, at kårene kunne bedres for arbejderkassens folk. Som søn af en fattig landarbejder lærte han fra barns ben livets hårde lod for den, der skal tjene sit brød hos andre, og hvad det betød at være blandt de fattige, til hvem der på den tid ikke var meget andet tilovers end hårdt arbejde for en ussel betaling. Allerede som 8-årig måtte P. D. ud som vogterdreng for at tjene til føden og aflaste økonomien i det lille hjem. Efter overstået militærtjeneste, under hvilken han avancerede til befalingsmand, søgte han ind til politiet. Men ligesom militærlivet med datidens rå og brutale tiltaleform ikke var noget for P. D., passede de omtrent tilsvarende forhold inden for politiet heller ikke for ham. Han søgte derfor snart væk herfra og ind til Statsbanerne, hvor han i maj 1886 begyndte som konduktør.

Indtil 1924 var P. D. Pedersen i Statsbanernes tjeneste. Fra han i 1897 kom til København deltog han i arbejdet med organisering af jernbanemændene inden for stations- og togtjenesten og blev på Dansk Jernbane Forbunds stiftende kongres i 1899 valgt til forbundets første formand. Forud for denne tid havde han under stationering i Korsør været medstifter af en brugsforening. Også i det politiske liv deltog P. D., og det var under dette arbejde i forbindelse med hans varetagelse af organisationens interesser, at han udsattes for den — set med nutidens øjne — ganske ubegribelige behandling af den daværende trafikminister, baron Juul-Ryssensteen.

Men P. D. Pedersen bevarede sine meningers mod og interessen for organisationernes trivsel uanset modgang og hård kamp. En interesse, der ikke alene omfattede jernbaneforbundets medlemmer, men alle jernbanemænds, og som gav sig udslag i hans arbejde i forsikringsforeningerne. Vi, der lærte P. D. Pedersen at kende, vil bevare mindet om et elskeligt og rettænkende menneske. En personlighed, der indtil sin død trods den høje alder af 91 år altid fulgte vort arbejde og gav fra sig af sine rige erfaringer. Vi er taknemmelige for de erindringer, han gav os i bogen »Et liv i arbejde«.



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 12 - 54. ÅRGANG
20. JUNI 1954



Indhold:

Det angår os alle!	137
Nordisk nyt ← Norge	138
Hvad bliver huslejen?	139
Over eller under Storebælt	141
Fra medlemskredsen	145
Kulstøvplagen	145
Nalco-forsøgene	145
De svenske lokomotivmænds årsmøde	146
Privatbane-lokomotivmændenes kongres	147
Jernbaneskolen	147
Lønoverenskomstens virkninger på pensionen	147
Under DLF	148
Jubilæum	148
Opmærksomhed frabedes	148
Personalialia	148
Dødsfald	148
Medlemslisten	148
Nye adresser	148
Byttelejlighed	148
Olsen og Jensen	148



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Det angår os alle!

Med sommerkøreplanens ikrafttræden måtte Danske Statsbaner nedlægge to strækninger inden for det sydfynske område, og på omtrent samme tid måtte driften på en del af strækningen på Slangørupbanen ophøre. Hvor det før var jernbanen, der stod for transporterne, skal det nu i fremtiden være bilerne. Skinnevejens mangeårige og trofaste betjening af publikum såvel i gods- som i personbefordring er pludselig ophørt til fordel for et yngre transportsystem.

*

Måske har disse begivenheder ikke gjort noget særligt stort indtryk på alle jernbanemænd, men alene indskrænket sig til skuffelse og bitterhed hos de få (set i forhold til antallet af beskæftigede ved DSB), som personligt er blevet berørt heraf. Enten ved en tvangsforflytning eller ved en udsættelse af tidspunktet for en ellers nær forestående avancering til en højere lønningsklasse. Skuffelsen og bitterheden hos disse er til gengæld forståelig. For dem har det været en omvæltning i hele tilværelsen. Det at skulle rykke teltpælene op og søge andet steds hen berører ikke alene tjenestemanden, men hele hans familie, og der melder sig mange problemer for dem alle. Lejlighed ved det nye tjenestested skal findes, og det kan måske og for de fleste først ske to eller tre år efter forflyttelsen, hvorfor familien i den tid må bo på to steder. En søns eller datters påbegyndte uddannelse må måske tillige afbrydes og nye uddannelsessteder til dem søges. Det ene med det andet stiller store krav til den enkelte og har sin særlige og uheldige indvirkning på familiemedlemmernes tilværelse. Når dertil kommer, at de samme mennesker tidligere i deres tjenestemandstilværelse har måttet tage en eller flere forflytninger, behøves der ikke nogen længere forklaring til for at anskueliggøre hvor hårdt de rammes.

*

Men selvom virkningerne ved nedlægningen af tre bane-strækninger i første omgang og umiddelbart bedømt kun direkte berører nogle enkelte tjenestemænd og deres familier, er det en sag, der angår os alle. Det at Danske Statsbaner må hugge en ende af deres samlede strækningslængde, har betydning for enhver, som er beskæftiget ved etaten. Her er vi alle, som tilfældet er under andre forhold i den daglige drift, i samme båd. Hvad der angår den ene i dag, kan overgå den anden i morgen. Ingen er sig selv nok, men enhver ansat må medvirke til at forhindre en fortsættelse af den udvikling, som har taget sin begyndelse ved den nye køreplans ikrafttræden. Den opgave, som tidligere alene har påhvilet cheferne med at skaffe kunder til banerne, må nu udvides til at omfatte alle. Enhver må tage aktiv del i akkvisitionsarbejdet og ved sin færden i og uden for tjenesten agitere og reklamere for virksomheden. Opgaven er slet ikke så vanskelig, som mange måske anser den for, og foruden at vi er mange til at løse den, har vi det bedste reklame-materiale i de fordele, kunderne bydes på under benyttelsen af Danmarks ældste transportforretning. Det være sig under transport af personer eller gods. Alle kan derfor være med i

»Kulstøvplagen«!

Ved generalforsamlingen i afdl. 1 den 1-6-54 omtaltes det næsten teknisk uløselige problem om gennemvanding af kullene ved vintertid; man vil prøve ved Gb. kulsilo at lægge et varmerør om vandingsrøret, men kan vel ikke under stærk frost forhindre tilfrysning af slidskerne på siloen med deraf følgende besvær. Støvplagen fra tørre kul på lokomotivets tender er, som alle kender, meget generende for lokomotivpersonalet. Kulstøvet er til tider som en tæt tåge, og luften i førerhuset er mættet af kulstøv som lægger sig overalt. I sommerhalvåret kan støvplagen delvis dæmpes med vand, men i kuldeperioder, hvor vi ikke kan bruge vand ved kulsiloerne, er kulstøvet en plage, som gør tilværelsen trist for lokomotivpersonalet.

Under et studieophold i Norge hørte jeg, at man ved kulkranen på Sundland i Drammen har fået oprettet et oliedoucheapparat anlæg. Når olien, som selvsagt er sekundaolie af billigste sort, bruser ned over kullene ved kultagning, tjener olien til at binde kulstøvet for ikke at hvirvle ud over alt i førerhuset og ned langs togstammen.

Olieanlægget i Drammen består af 3 dele. Hovedbeholder for solarolie, betjeningsapparat og bruser. Betjeningsapparatet tjener som mellemlid mellem hovedbeholder og bruser, ved at olien går fra hovedbeholderen ind i betjeningsapparatets hulrum, hvor trykluft slippes til og trykker olien videre til bruseren.

Det er den norske afdelingsingeniør H. Sverdrup, der har udarbejdet tegningen over anlægget, og så vidt jeg har forstået ved samtaler med lokomotivpersonale, er man glad for denne velfærdsforanstaltning. Det har selvfølgelig strejft min tanke, om lignende under en eller anden form, kunne oprettes herhjemme, ikke alene til gavn og glæde blandt lokomotivpersonalet, men også til glæde for publikum i kraft af renere togstammer m. m.

Preben Wichmann,
lokomotivfører, Gb.

Nalco-forsøgene.

Hr. lokomotivfører Rasmussen fortsætter i DLT af 5. maj 1954 med at beklage sig over Nalco-behandlingen af lokomotivføde vandet. Noget egentligt nyt er der dog ikke fremkommet, kun en mere detaljeret udredning af det tidligere sagte — udredningen har dog den betydning, at det nu er endnu tydeligere, at hr. Rasmussen i høj grad overdri- ver og misforstår; hvis det var så slemt som beskrevet, ville dampdriften vist være umulig i Jylland. Det er formentlig således ikke hver nat, at tog 2049 er på 900 t og udelukkende har kulsnus som brændsel; man kan naturligvis komme ud for et sådant tilfælde, men at generalisere det turde dog være en overdrivelse. Da man må gå ud fra, at der kan findes et og andet at rette, når sagen er sat så stærkt op, bliver alle de rejste klager nu grundigt undersøgt, idet det ville være mere end mærkeligt, at Danmark skulle være det eneste land, hvor man ikke kan benytte sig af en anerkendt vandbehandlingsmetode, tilmed da det er ganske ubestrideligt,

at de f. eks. på Fyn i sin tid foretagne forsøg med Nalco har givet fuldt tilfredsstillende resultater, og så i maskiner (PR og R), der benyttedes i lige så intensiv tjeneste som H-maskinerne i 2049.

I denne forbindelse vil jeg ikke undlade at oplyse, at en af hr. Rasmussens meningsfæller gennem nogen tid er blevet fulgt af en lokomotivinstruktør og således har haft rig lejlighed til at dokumentere sine hårde anklager. Resultatet heraf var meget lidt smigrende for den pågældende lokomotivfører for ikke at anvende stærkere udtryk.

Jeg er enig med hr. Rasmussen i, at det omtalte uheld med skummehanen, et uheld, som muligt kun er forekommet een gang i 10 år, er dette ene uheld for meget; men mon ikke det kan siges om alle uheld, at de er »for meget«? Desværre er jeg så meget pessimist, at jeg tror, at der må regnes med uheld ved jernbanedrift, så længe denne eksisterer. Det er jo desværre ikke altid sådan, at man en passende tid i forvejen annoncerer om, at nu vil der snart ske noget.

Hr. Rasmussens bemærkninger om kulforbruget er ikke af nogen værdi, når det ikke samtidig oplyses, hvilke tog og hvilke strækninger det drejer sig om, og som jeg tidligere har nævnt, er kulkvaliteten af væsentlig betydning, men Statsbanerne har ikke i dag i sin magt at fremskaffe kul i de kvaliteter, der er ønskelige. Vanskelighederne med kullene kan ikke føres Nalco i regning.

Med hensyn til fødevandsforvarmeren er der det at sige, at den rigtigt anvendt kan give en besparelse i brændselsforbruget, men da kullene før krigen var relativt billige, var den pengemæssige besparelse, når vedligeholdelsesudgiften til anlægene blev trukket fra, ofte for ringe til at forrente og amortisere anlægget. Da kullene under krigen blev dyrere, kunne man ikke holde anlægene vedlige (bl. a. manglede reservedele til Worthington forvarmeren), og et dårligt vedligeholdt anlæg gav så mange driftsforstyrrelser, at kulbesparelsen helt blev opslugt. Driftssikkerhed er en absolut betingelse for at få noget ud af forvarmeranlægget, og denne driftssikkerhed er ikke altid helt tilfredsstillende, desværre, da det ellers ved de nuværende kulpriser ville være meget ønskeligt at anvende forvarmer.

Det er en hård anklage, hr. Rasmussen retter mod Maskinafdelingen, når hr. Rasmussen mener, at vi er lige glade med, hvad det koster. Det ville jo være forbryderisk. Men lige så urigtigt ville det være at afbryde et lovende forsøg, fordi der viste sig nogle vanskeligheder og ulemper derved, og at vi skulle være interesseret i at gøre damplokomotiverne umulige, kan kun betegnes som en absurd tanke. Når påstande af den art fremsættes, har man forladt sagligheden, og så er der i virkeligheden ikke grundlag for at diskutere spørgsmålet yderligere; men da vi fra administrationens side, som før sagt, naturligvis ønsker klarhed over denne sag, også med hensyn til de vanskeligheder, som er forekommet, vil der senere blive lejlighed til for hr. Rasmussen (og eventuelle kolleger) at forsvare deres meninger og beregninger; navnlig de sidste trænger i høj grad til korrektion.

J. P. A. Andersen.