



29. Aargang N^o. 9.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Maj 1929.

KONGRESSEN.

Naar dette Blad kommer Medlemmerne i Hænde, er Forberedelserne til Rejsen til Aarhus for Kongresrepræsentanterne i Gang, ja, en Del staar vel med Rejsetøjet paa parat til Afgang. Situationen ser jo lidt anderledes ud end forud for sidste Kongres, hvor Stillingen og Stemningen var trykket ned paa Nulpunktet af det tjenestemandsfjendske Ministerium, som den Gang lige havde begyndt sin af alle Tjenestemænd forhadte Gerning. Anderledes ser Stillingen ud nu, thi samtidig med vor Glæde over Vaarens Komme er vi fyldte med Glæde over den Vaar, der tegner sig paa den politiske Himmel, og over at den Mørketid, som Ministeriet Madsen-Mygdal repræsenterede, uigenkaldelig er forbi.

Vist ingen Tjenestemand sørger over dette Ministeriums dødelige Afgang, men det kan ogsaa med Sandhed siges, at intet Ministerium med større Berettigelse end dette har gjort sig fortjent til Tjenestemændenes Had, thi der kan sikkert ikke nævnes et eneste Omraade, en eneste lille Ting, hvor de har vist Tjenestemændene en Smule Forstaaelse. De eneste, der var tænkt paa af dette berømmelige Ministerium, var »Overassistenterne«, dette mærkelige Foster, der var ved at blive født i Dølgemaal, men som paa Grund af Fødselshjælpernes kluntede Optræden forsvandt i det Mørke, hvorfra det ukaldet havde vist sig.

Situationen ser jo som sagt noget anderledes ud denne Gang, naar vi samles til Kongres, vi aander ligefrem befriet op, vi staar ikke nu overfor de truende Foranstaltninger som den Gang, vi kan ganske vist heller ikke haabe, at

vi faar alt det, det afgaaede Ministerium ødelagde for os eller tog fra os, tilbage saadan paa en Gang, men vi ved, at Luften nu er frisk, og at de Henvendelser, der eventuelt sker til det nu siddende Ministerium, vil blive modtaget paa en ganske anden Maade.

Ser Situationen saaledes udadtil meget tilfredsstillende ud for Organisationen, omend der vel er Grund til at advare imod for stærk Optimisme, saa er Situationen indadtil paa Grund af vor hidtidige Formands Overgang til anden Stilling og den derved fremkomne ledige Tillidspost som Foreningens første Mand lidt anderledes end sædvanlig. Det er ikke Meningen nu at skrive nogen Biografi af den afgaaende Formand, det kan vente til Kongressen er overstaaet, ligesom det heller ikke er Hensigten gennem disse Linier at lade skinne gennem hvem, den, der skriver disse Linier, kunne tænke sig, der burde vælges til Foreningens Formand, saa er det kun vor Hensigt at sige disse ganske almindelige Ord: Vælg en Mand, der er godt kendt med Foreningsarbejdet og en Mand, der er skolet og prøvet i det Arbejde, der skal udføres. Lad os endelig ikke komme ind paa nogen Art af Eksperimenteren, selv om der skulde være Folk, som om sig selv tror, at de kan gøre det meget bedre, der tilbyder sig, thi det er jo en Gang ikke nok, at de siger, at de kan gøre det lige saa godt, det er for lidt at løbe nogen Risiko for —og at de ukendte skulde kunne bære det bedre, er der jo ingen, der tror. Der er naturligvis ingen Tvivl om, at Kongressens Repræsentanter, naar der skal vælges, kun ser paa Mandens Egenskaber til den Post, der skal beklædes. Det samme kan der være Grund

til at bemærke om de andre Tillidsposter, der skal besættes, og der er denne Gang rig Anledning til Fornyelse af Blodet, og lad os haabe, at alle Valgene tilfører Foreningen saglig Kraft og frisk Initiativ — altsaa drejer det sig ikke *kun* om Fornyelse, men ogsaa om, at den eventuelle Fornyelse er en Vinding for vor Organisation.

Det er i Aar 30 Aar siden, Foreningen stiftedes, det er altsaa allerede fem Aar siden, vi fejrede den store Fest i Industribygningen, og der vil i den Anledning paa Kristi Himmelfartsdag, den 9. Maj, blive arrangeret en Middag, en Festlighed for Medlemmer med Damer. Det er en gammel Skik og en god Skik, der altid blev fulgt for nogle Aar siden, at vi i Forbindelse med Aarsmøderne arrangerede en Festlighed, som vi paa den givne Anledning vækker, og vi haaber, at Skikken igen maa have en oplivende Virkning paa Medlemmerne og paa deres Damer.

EFTER VALGET DEN 24. APRIL.

Det vi i vor Artikel forud for Valgdagen udtalte Haabet om, at det maatte blive de demokratiske Partier, der kom til at bestemme Retningslinierne, gik heldigvis i Opfyldelse, og fra den 30. April er det det 2det Ministerium Stauning, der staar i Spidsen for Landets Styrelse. Den nye Regering bestaar jo foruden af 8 Socialdemokrater af 3 radikale Ministre, og der er ved denne Koalition sikret Ministeriet en Levetid for hele Valgperioden, og da Regeringen har et fast Flertal i Folketinget, kan det gennemføre de af dem fremsatte Forslag. Der er jo heller ingen Tvivl om, at Regeringen, der maa betegnes som en stærk Regering, ogsaa vil benytte den foranliggende Periode paa den bedste Maade i demokratisk Retning.

Har Tjenestemændene Grund til at føle sig tilfreds med denne Regeringsforandring, kan der spørges, og der kan svares dertil, at saadan, som Situationen var under Madsen Mygdal og Stensballes Regimenter, kan den ikke tænkes at blive — tværtimod, den vil sikkert blive saadan, at Tjenestemændene igen kan føle sig som ligeberettigede Borgere heri Landet og ikke som Slaver, thi var det ikke nærmest den Maade, den Regering behandlede Tjenestemændene paa, man aflagde ganske den gamle Prak-

sis at tale sig til Rette, men dikterede uden videre Tjenestemændene nye Bestemmelser, og Administrationen var ogsaa i den Henseende meget lærvillig. Saadan som Situationen nu ligger, er det jo med godt Haab, at Tjenestemændene imødeser den forestaaende Revision af Lønningsloven, man ved den i hvert Fald i Tjenestemændene venligsindede Hænder.

Forhaabentlig er der ogsaa god Grund til at haabe, at vi inden længe bliver af med de i 1927 dikterede Tjenestetidsregler, og at vi kan faa rettet de værste Urineligheder, der hæftede ved de gamle bl. a. $\frac{3}{4}$ Raadighedstjeneste. Det ligger jo indenfor Ministeriets Program at faa gennemført ved Lov 8 Timers Arbejdsdagen. Der er jo ingen Tvivl om, at de paa trods af Personalets Protester gennemførte Tjenestetidsregler kun har en kort Levetid igen.

Det er jo saaledes, at Tjenestemændene direkte er interesserede i de politiske Valg, fordi Statsinstitutionernes Ledelse svinger ganske som de i Øjeblikket politiske Magthavere ønsker det. Der er ingen Fasthed i Ledelsen, nu skal vi igen til at nyde den Forestilling, at Administrationens Embedsmænd er travlt beskæftiget med at finde ud af, hvilket Ben de skal staa paa.

Denne Forestilling er morsommere nu, end den var, da d'Hrr. indrettede sig paa Stensballes Regimenter, og saa varer den ogsaa noget længere — thi det gaar jo ikke saa let med at finde den humane Tone som den hovne do.

DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND (Privatbanerne)

afholdt Kongres i Aalborg den 21. April, hvor ca. 70 Delegerede var til Stede.

Som Gæster var mødt Formanden for Smedeforbundet, Hr. Kjærboel samt en Repræsentant for den stedlige Afdeling af Smedeforbundet, Hr. M. Andersen.

For de norske og svenske Lokomotivmænd var mødt henholdsvis Hr. Lokomotivfører Sandaker og Ek, samt undertegnede for vor Organisation.

Det altbeherskende paa Mødet var de Forhold saavel lønningsmæssige som tjenestemæssige, vore Kolleger ved Privatbanerne i Lighed med os i den sidste Tid havde været udsat for, og der faldt i den Anledning adskillige bitre Ord.

For os ved Statsbanerne var det velgørende at høre, at Privatbanerne dog alligevel havde forstaaet at vurdere Lokomotivmændene saa forstaaende, at de trods alt, ikke havde votet at anordne B. Norms Ture paa deres Strækninger, et Forhold vi ogsaa fornuftsmæssig snarest mulig maa af med, thi det er ganske uholdbart.

Til Formand genvalgtes Hr. Lokomotivfører Brix, Ab., medens deres Hovedkasserer, pens. Lokomotivfører Handberg, Svendborg, blev erstattet med Hr. Lokfb. Sørensen, Ab., der tidligere var Næstformand.

Soph. Jensen.

FRA MEDLEMSKREDSEN

SPILD.

I disse Tider, hvor Sparebestræbelser indenfor Statsbanerne og ikke mindst ved Maskinafdelingen er et staaende Emne, vil man ikke undgaa at lægge Mærke til, at disse Bestræbelser i ganske særlig Grad er rettet paa Personalesparelser, mere end paa Beparelser vedrørende Materiale, og dog er Beparelser paa sidstnævnte Punkt jo af langt større Betydning, nationaløkonomisk set, end paa førstnævnte; thi hvad der betales for Materiale og Brændsel gaar jo direkte i Udlandets Lommer, hvorimod Arbejdslønninger dog bliver her i Landet til Samfundets Gavn. Derfor, hvis der tabes ligesaa meget ved Merforbrug af Materiale, foraarsaget ved Personalemangel eller endog tabes mere, saa er der Tale om daarlig Økonomi.

Aarsagen til ovennævnte Betragtning er, at jeg for nogen Tid siden fik Loko Nr. 941 (nylig udgaaet fra Værksted) at køre med. Da jeg kendte Maskinen fra tidligere Tid, var det mig paafaldende, at dens Trækkeevne syntes at være formindsket, og at Vandforbruget var betydeligt større end tidligere.

Da der var forskellige andre Tegn, som tydede paa, at Dampens Overhedning i Elementerne ikke foregik i tilstrækkelig Grad eller tilsyneladende slet ikke foregik, begærede jeg Overhederrørene rensat ud, og det viste sig da, at Maskinen var all right. Jeg kunde senere konstatere en Formindskelse af Vandforbruget paa ca. 25 pCt., og Kulforbruget var da naturligvis gaaet ned i et passende Forhold dertil.

Denne Rensning, Udblæsning af Overhederrørene skulde jo foretages ved hver Udvaskning med en dertil opstillet Trykluftmaskine, men netop paa Grund af Mangel paa Personale til dette Arbejde, foretages denne Udblæsning ikke, og den dyrt anskaffede Trykluftmaskine staar stille i Maaneder ad Gangen. Kun naar Overhederrørene er i den Grad forstoppede, og det begæres af Lokomotivpersonalet, kan der blive Tid til at udrense Rørene, men vel at mærke ikke med Trykluftmaskinen, da denne jo kun kan anvendes,

naar der er nogen Luft gennem Rørene, og ikke naar de er helt lukkede.

Naar nu Hochwaldsgliderne er konstrueret til overhedet Damp, og man ved, hvad overhedet Damp yderligere i Cylindrene betyder af Brændselsøkonomi, vil man nok uden at overdrive kunne tale om Spild. Hele Overhederarrangementet er jo ej heller bekostet for ikke at skulle kunne bruges.

Da jeg yderligere skulde til at kigge 941 lidt efter i Sømmene, ser jeg, at Fyrkassen er bleven saa nøgen, at den er ligeved at krænke Blufærdigheden, idet den for den nederste Dels Vedkommende optræder uden Beklædning og Isolationsmateriale. Hele Saddelplassen og Fyrkassens Sider i hele deres Længde under Barriøren er ganske afklædt. Paa Forespørgsel desangaaende blev jeg bekendt med, at af Hensyn til Reparationer af event. Utætheder paa Fyrkassens nederste Del var Beklædning og Isolering ikke sat paa, da det kostede for meget Arbejde at aftage og paa-sætte denne, og det var der ikke Tid til. Ikke nok med, at omhandlede Beklædning mangler, men da denne tilslutter Fyrkassens Sidebeklædning over Barriøren bliver der alenlange og flere Tommer brede Aabninger mellem Beklædningen og Fyrkassen, hvorigennem den kolde Luft uhindret presses ind, og som ved at passere Fyrkassens Væg virker stadig stærkt afkolende paa denne og tilsidst i stærk ophedet Tiltand strømmer ud i Førerhuset til megen Gene for Personalet.

Tilstopning af Overhederrør og Fyrkassens Afklædning er ikke særegent for 941.

At disse Forhold kommer ind under Begrebet Spild ved enhver, som har Kendskab til Dampkedler og til Isolerings Fordele.

Endvidere skal jeg kanske løselig pege paa, om det mon ikke vilde være god Økonomi en Gang imellem at tage Diagrammer af Lokomotiverne, for om muligt at opdage Grunden til, at en enkelt Maskine stedse er billigere — eller dyrere i Forbrug end dens Brødre, eller for at opdage andre Uregelmæssigheder, som der ikke saa sjældent er ved Dampfordelingen i Cylindrene.

Nyborg, den 23. April 1929.

C. Thygesen.

KUL.

Kul har — derom hersker der næppe Tvivl — været kendt og anvendt af Mennesket, siden dette tog Ilden i sin Tjeneste.

Et sikkert Bevis herfor er de talrige Fund af Stenalder-Redskaber i engelske og skotske Miner — ofte i en Dybde af flere Tusinde Fod.

At den primitive Stenalder-Mand ikke var i Stand til at grave sig saa dybt ned i Jorden, er dog selvindlysende — derimod har Minerne, hvor han brød sine Kul, en Gang ligget blottet paa Jordens Overflade, og er saa — som Følge

af Jordskorpens stadige Forskydninger — atter sunket tilbage, tagende Menneskenes Redskaber med sig i Dybet. Hundrede Tusinder, maaske Millioner Aar senere, kan det hændes, at en Minearbejder en Dag finder disse primitive Redskaber. — Antageligt standser han sit Arbejde et Øjeblik, og mens han undersøgende sammenligner de klodsede Stenøxer og Kiler med sit eget moderne elektriske Bor — vil han sende sin forhistoriske Kollega en medlidende Tanke.

I Grækenland var Kullene kendte og anvendte allerede i Oldtiden. Endnu opbevarede Skrifter beretter herom. Det kaldtes Anthrax — det senere Anthracite — Benævnelsen paa særlige, haarde Kulsorter. At Oldtidens Romere ogsaa kendte Brugen af Kul fremgaar af de hyppige Fund af Kul-Slagger — sammen med romerske Mønter og romerske Potteskaar — der er gjort ved Udgravninger i London og andre engelske Byer. Særligt i den allersidste Tid — ved Udgravningerne af de nye underjordiske Jernbaner i London — er Arbejderne ofte, i 15—20 Meters Dybde, stødt paa disse interessante Fortidsminder, der kaster et klart Lys over de stolte Romeres Liv og Færden under deres mere end 500 aarige Besættelse af England.

Selvom Kullagene i England mange Steder naaede helt op til Jordens Overflade, var Brugen af Kul dog langt fra det almindeligste, dertil var Adgangen til Træ i det den Gang saa skovrige Land for let. Først da den skaanselsløse Hugning havde ødelagt Skovene, blev Minedrift almindelig.

Omkring Aar 1200 læser vi, at Beboerne i Sydsotland »gravede« Kul frem, senere at mange Mennesker i Nordengland ernærede sig ved at opsamle det saakaldte »Søkul« — Kul, der af Søen var revet løs i Havbunden og skyllet ind paa Kysten.

Den ejendommelige Benævnelse »Søkul« er bevaret gennem Aarhundreder. Den Dag i Dag findes i London en »Seacole-Street«, og her laa i det 13. Aarhundrede Londons Kalkværker, der til Brændsel netop brugte disse »Søkul« — Maaske skyldes dette mærkelige Navn dog nok saa meget den Omstændighed, at Kullene dengang altid førtes søværts til London.

At Kullene, der anvendtes paa de Tider, ikke var af nogen særlig udsøgt Kvalitet, fremgaar af de utallige Klager der indsendtes til

Parlamentet. Luften kunde, efter disse Klager at dømme, være ganske forpestet af den svovlholdige, giftige Røg. Maaske skyldtes dette dog lige saa meget Datidens Ildsteder, der jo udelukkende var indrettede til Brænde.

Disse Klager blev efterhaanden saa kraftige, at Parlamentet — ca. 1300 — simpelthen forbød Brugen af Kul — med Trusel om Nedrivning og Ødelæggelse af Ildsted og Skorsten hos enhver, der trodsede Forbudet.

At en saa drastisk Lov ikke kunde staa ved Magt ret længe var givet. Kullene havde, deres Mangler tiltrods, vundet Indpas og kunde nu ikke længere undværes. Et Par Aar senere blev Forbudet atter hævet — og Kaminerne i selve Parlamentet indrettedes til Kulfyrring. Røgplagen synes dog stadig at have været slem, for saa sent som under Henrik den Ottende, 1491—1547, læser vi, at de fornemme Damer i London føler sig besværede af den svovlholdige Luft — og kategorisk nægter at aflægge Besøg i Huse, hvor der opvarmes ved Kul.

Under Dronning Elisabeth, 1533—1603, fik Kullene imidlertid mere og mere Indpas, og under hendes Efterfølger, James den Første, havde al Modvilje lagt sig — selv Kongens Slotte blev nu opvarmede med de tidligere saa foragtede Kul.

— — —
Mennesket havde omsider forsonet sig med Kullene!

En Alliance paa Godt og Ondt, for Tid og Evighed, var indgaaet — og dog kunde intet Menneske paa Elisabeths Tid og Shakespeares Tid blot ane, hvilken uhyre Betydning dette skulde faa for kommende Slægter.

— — —
Foreløbig dukkede nye Vanskeligheder frem — man begyndte for Alvor at frygte, at Kullene skulde slippe op. Og aldeles ikke uden Aarsag.

Grundvandet, der ustandseligt strømmede ind i de udgravede Minegange, var en Hindring, som Datidens Mineejere ikke havde Midler til at overvinde, og som mange Steder standsede al Minedrift. Den eneste Udvej var, gennem dybe Grøfter at lede Vandet ned i lavere liggende Dalstrøg, der altsaa blev Grænsen for Minens Dybde. Naar Afløbet standsede, maatte Arbejdet ophøre, og Minen forlades. Mere fordelagtigt var det derfor at søge Kullene i

Bjergene. Her kunde man fra Bjergsiden føre Skakten horisontalt ind til Kullagene og ved at give den en svag Stigning, skaffe sig et naturligt og nemt Afløb for Grundvandet.

Paa helt fladt Terræn brugte man at grave de saakaldte »Bikube-Miner«. En Skakt førtes ned til Kullaget, der dog sjældent laa ret dybt, og her udvidedes Bunden, saa meget man turde for at kunne bryde det mest mulige. Naar der ikke var mere at hente paa dette Sted, graves en ny Skakt ved Siden af den gamle, og Jorden fyldtes heri.

Eftersom Efterspørgselen steg, maatte der stadig findes mere tilfredsstillende Fremgangsmaader, og man fandt da paa at grave Skakten dybere, og fra Bunden af denne at føre en Kanal ud til nærmeste Dalstrøg eller Flodløb, gennem hvilket Grundvandet da kunde finde Afløb. En saadan Kanal var sjælden mere end 18 Tommer i Diameter, men kunde til Gengæld undertiden have en Længde af flere engelske Mil. Senere konstrueredes primitive Pumpeværker, bestaaende af en endeløs Kæde med fastsurrede Spande, men Vandtilløbet var som Regel større end Pumpens Energi, og ofte hændte det, at Arbejderne vadede i Vand til midt paa Livet.

Det var iøvrigt ikke blot Mænd, der maatte taale det strænge Liv i Kulminerne, men lige saa meget Kvinder og Børn. Disses Arbejde bestod i at bære Kullene gennem de lange og trange Minegange til Bunden af Skakten, hvorfra det hejsedes op i Kurve — hvis Kvinderne da ikke skulde bære det op ad de lodrette Stiger, hvilket maaske var det almindeligste.

Arbejdet i Minerne var dengang, som forøvrigt endnu, meget sundhedsfarligt, ja, ofte livsfarligt. Giftige, svovlholdige Gasarter trængte ustandseligt frem fra Kullagene og truede med at kvæle Arbejderne. For ikke at risikere Menneskeliv, hejsede man i de farligste Miner en Hund ned — kom den levende op, vidste man, at Minen var fri for den giftige Gas.

At Minearbejdernes aabne Tranlvæter ofte foraarsagede Gasekspllosioner er indlysende. Frygten for disse Ekspllosioner var saa stor, at Arbejderne i mange Miner foretrak at arbejde i Mørke, og i disse Miner ophængtes da med Mellemrum tørrede, halvraadne Fisk, der ved deres matte Fosforglans skulde vise Vej gennem Minegangene.

Nu om Stunder anvendes særligt konstru-

erede Minelygter, der praktisk taget udelukker Eksplussionsfare fra denne Side.

Heftige Minebrande var meget almindelige i de ældste Tider, og skyldes enten Gasekspllosionerne eller de uundgaaelige Klippesprængninger. Inden Krudtets Fremkomst (ca. 1300), glødede man Klippen ved at brænde mægtige Baal i Minegangen. En pludselig Afkøling med Vand vilde da sprænge eller spalte den spærrede Granit.

Det var en baade langsom og besværlig Fremgangsmaade og afstedkom som sagt ofte Brande, der kunde blive skæbnesvangre for Mennesker og Mine.

Kom først en Mine i Brand, stod den sjælden til at redde. Brændselsmaterialet var jo ved Haanden i ubegrænsede Mængder, og Hede og Røg gjorde al Indgriben umulig. Der kunde til Tider gaa flere Aar, førend Ilden sagtnede, og enkelte Miner i England har været i Brand i mere end 200 Aar, og selvfølgelig foraarsaget uhyre Tab for Landet.

At lede Vandet fra en nærliggende Sø eller Flod ned i den brændende Mine har undertiden være anvendt og med den ønskede Virkning, men en efterfølgende Oppumpning af Vandet har været saa omstændelig og kostbar, at den i visse Tilfælde maatte opgives og Minen overlades til sin Skæbne. Selv hvor Vandet kunde fjernes fra en saaledes »druknede« Mine, var de Ulykker, det havde forvoldt, ved at skylle gennem de stærkt hældende Minegange, næsten større end Ildens, og sprængte Afstivninger og nedstørkede Lofter gjorde Arbejdet dernede livsfarligt.

Tidligere Tidens primitive Ventilationsmetoder var ogsaa Skyld i mange Minebrande. For at bringe den nødvendige friske Luft ned til Arbejderne, sænkede to Skakter, en til nedadstrømmende og en til opadstrømmende Luft. Halvveis nede i den ene Skakt vedligeholdtes da et Baal, hvis Varme selvfølgelig søgte opad, og derved sugede frisk Luft ned i den anden og gennem de mellemliggende Minegange. En Ekspllosion eller Brand vilde, takket være den stærke Træk, i Løbet af Sekunder omspænde hele Minen.

Nuomstunder indtræffer disse Ulykker selvfølgelig langt sjældnere end for Aarhundreder siden. De fleste Minedistrikter opretholder nu glimrende organiserede Brand- og Redningskorps, der ved automatisk virkende Signalsy-

stemer, anbragte i Minegangene, øjeblikkelig tilkaldes og griber frelsende ind. Men tiltrods for disse Foranstaltninger mister mange Tusinder Arbejdere hvert Aar Livet i eller ved Minerne. Alene for Englands Vedkommende maa aarligt gennemsnitlig 1500 sunde, stærke Minearbejdere med deres Liv betale den Tribut, som Kullene kræver.

Den engelske Minearbejder har Ord for at være den vanskeligste af alle britiske Arbejdere, naar Talen er om Lønoverenskomster. Det umenneskelige, haarde og farlige Liv i de lave og snævre Minegange i en dræbende Hede, i Minegange ofte kun 18 Tommer høje, liggende ned, snart paa Maven, snart paa Ryggen eller Siden 3—4—6 000 Fod i Dybet, dette forfærdelige Liv har gjort ham haard og ubøjelig, naar han staar overfor en Modstander. De stadigt svingende Kulpriser, foraarsagede ved politiske eller økonomiske Kriser, indvirker øjeblikkeligt paa hans Løn og gør hans Indtægter usikre og skiftende — og Følgen er, som er let at forstå, ustandselige og nedbrydende Stridigheder.

Men er den engelske Minearbejder haard og stejl, naar det gælder det, som han anser for sin menneskelige Ret, er han til Gengæld som Privatmand, som Ægtefælle og Fader af en almindelig godmodig og tiltalende Natur.

Han er nøjsom og flittig, hjælpsom mod Kammerater i Nød, og hans Hjemstavnskærlighed ligefrem legendarisk. En Minearbejder flytter ikke bort fra sin Mine. Han ved vel, at Livet i Byerne eller hos Landboerne i Landsbyen er lettere, gladere og især mindre livsfarligt, men han elsker sin Mine med det anstrængende, farlige Arbejde, og han foretrækker at blive der, hvor hans Slægt gennem utallige Generationer har slidt sig til en kummerlig Føde.

Et andet Tegn paa smukke, menneskelige Egenskaber røber sig i Minearbejderens enestaaende Kærlighed og Sans for sin Have, dens Blomster og Planter. Ingen Steder i England er Smaamandens Have passet med større Omhu, mere frisk og pyntelig, end i de røgsværtede Minedistrikter. Det er, som om det triste, farlige Arbejde i den dybe, mørke Mine mangedobler hans Glæde over Solen og øger hans Trang til at beskæftige sig med Ting, hvis Væsen er diametral modsat de døde, kolde Kul. —

Der har hos Menneskene til alle Tider bestaaet en Frygt for, at Kullene i Jorden skulde slippe op. Først foraarsagede Grundvandet

denne Frygt, men da denne Hindring var bekæmpet, og Minearbejdet tog Fart, frygtede man, at det forøgede Arbejde hurtigt vilde tømme Minerne. I 1610 gaves en Koncession paa 21 Aar til Kulbrydning ved Newcastle i England — og den almindelige Mening var, at Kullene vilde være slupne op inden Koncessionens Udløb!

Men selv nu om Stunder er Frygten almindelig og har i hvert Fald foranlediget mange Sandsynligheds-Beregninger. I disse anslaaes Kullene at kunne række fra 200—2000 Aar endnu, hvilket vel i Praksis vil sige, at Beregninger paa dette Felt er ugørlige — iøvrigt ogsaa af den Grund, at Kul stadigt findes paa ganske uforudsete Steder og ofte i Mængder og Tykkelser, der langt overgaar de gamle, kendte Miner.

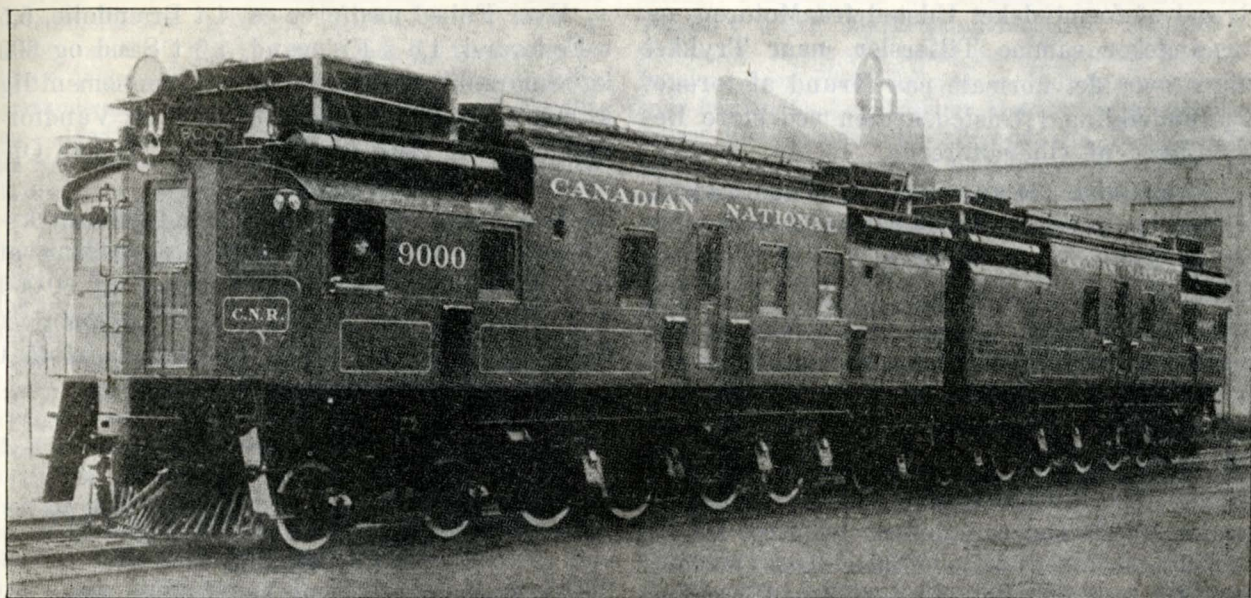
— Dog, en skøn Dag — om nogle Tusinde Aar — vil Kullene antagelig være opbrugte — Menneskenes store Kulkjælder fejtet ren til sidste Stump. Men længe inden dette sker, vil vore Efterkommere have fundet nye Veje til Opvarmning af Luft og Vand, til Smeltning af Metaller o. s. f. — og de vil sikkert se paa vor »primitive Kulalder« med samme overbærende Medlidenhed, hvormed vi betragter Stenalderfolket.

NYT OLIEELEKTRISK LOKOMOTIV TIL CANADIAN NATIONAL RAILWAYS.

Efter *Railway and Locomotive Engineering* ved F. Spoer.

Canadian National Railways har paa Linién *Brockville-Belleville, Ontario*, indsat et olieelektrisk Lokomotiv paa 2660 HK. i Driften. Lokomotivet er det største og det kraftigste, som endnu er bygget af denne Art, og er anskaffet efter at nævnte Bane i over tre Aar har anvendt Lokomotiver paa 200 HK. af samme Type.

Det bestaar af to Enheder og vejer 325 t, hvoraf 240 t hviler paa Drivhjulene. Hver Enhed bestaar i det væsentligste af en Motorgenerator, som er monteret paa Lokomotivrammen, to Dampkedler til Togets Opvarmning, fire Elektromotorer (Banemotorer), Luftbremse samt de nødvendige Hjælpeindretninger. Kraften, som udvikles af Oliemotorerne, omformes i Generatorerne til elektrisk Energi, der i Ba-



Olieelektrisk Lokomotiv paa 2660 Hestekræfter.

nemotorerne anvendes som Lokomotivets Drivkraft. Under Igangsætning præsteres en Trækraft af 50 000 kg og under Fart ca. 21 000 kg. Oliemotorerne er konstrueret og bygget af Firmaet *William Beardmore Co., Glasgow*.

I begge Ender af Lokomotivet findes et Førerrum, hvorfra de sædvanlige Manøvrer kan foretages. Begge Førerrum er udrustet med Kontrolorganer, hvormed Arbejdsgang og -ydelse kan kontrolleres. Hver Enhed har en 12-cylindret Beardmore Oliemotor med Trykforstøvning; 300 mm Boring og 300 mm Slaglængde. Ved 800 Omdr./Min. udvikler hver Motor 1330 HK. Omdrejningstallet kan varieres fra 300 til 800 pr. Min. Ved Hjælp af en Regulator, som med en dertil anbragt lille Elektromotor manøvreres fra Førerrummet, reguleres Motorernes Kraftudvikling. Motorens Forbrug af Brændolie er under normal Drift 215 g pr. Hestekrafttime, og ved smaa Belastninger er Forbruget en Ubetydelighed større.

Motorerne startes med Hovedgeneratorerne ved Strøm fra et paa Lokomotivet anbragt Akkumulatorbatteri. Kølingen af Motorerne sker med cirkulerende Vand, der fra Motorernes Vandtrojer sendes gennem Radiatorer, anbragt paa Lokomotivets Tag. Den cirkulerende Smørelie afkøles ligeledes i nogle paa Taget anbragte Radiatorer. Disse køles ved kunstigt Træk, frembragt med elektrisk drevne Blæsere, endskønt den naturlige Træk under Lokomo-

tivets Fart i køligt Vejr vil være tilstrækkelig. Blæsernes Elektromotorer reguleres ved Hjælp af Thermostater, anbragt i Vandet og i Olien for at holde den ønskede Temperatur. I Radiatorerne er anbragt Omløbsventiler, der for at faa den nødvendige Opvarmning af Motoren under første Igangsætning leder Vandet udenom Radiatorerne.

En Del af Udstødsgassen nyttiggøres i en Dampkedel til Togopvarmning. Kedlen virker samtidig som en effektiv Lyddæmper. Denne Varmeudnyttelse er saa stor, at den derved udviklede Damp kan opvarme Toget i en Temperatur af $\div 25$ Grader Celsius og forhøjer i høj Grad Lokomotivets Økonomi. Foruden denne Kedel findes i hver Enhed en oliefyret Dampkedel, som forsyner Toget med Varmedamp under Perioder, hvor Motoren er standset eller arbejder let. Som Brændsel anvendes samme Slags Brændolie som Motorerne, og der udvikles 1250 kg Damp af 7 at Tryk i Timen. Kedlernes Dampudvikling reguleres automatisk, hvorved de i Samarbejde med Udstødskedlerne vedligeholder et bestemt Tryk i Togets Varmeledning uafhængigt af Variationer i Udstødskedlen.

Den automatiske Kontrol tilvejebringes ved Hjælp af en Trykkontroller, som ved Dampens Tryk forøger Tilførslen af Brændolie, Forstøvningsluft eller -damp og Forbrændingsluft, hvis Trykket falder under det normale paa

Grund af formindsket Udstød fra Motoren, og formindsker samme Tilførsler, naar Trykket stiger over det normale paa Grund af forøget Dampudvikling i Udstødskedlen ved store Belastninger af Oliemotorerne.

Automatisk Regulering af Fødevandstilførslen for saavel Udstødskedlerne som de oliefyrede Kedler er tilvejebragt for at holde en konstant Vandstand i begge Kedler i Perioder, hvor Dampkravet betinger fuld Ydelse af Udstødskedlen og delvis Ydelse af den sidstnævnte. Naar Kravet for Damp er mindre end Udstødskedlens Kapacitet, kan den oliefyrede Kedel automatisk gøres uvirksom, og Dampafgangen fra Udstødskedlen reduceres ved at sænke Vandstanden i denne, hvorved Dampudviklingen formindskes. Under disse Omstændigheder bliver Vandstanden og følgelig Dampudviklingen i Udstødskedlen reguleret automatisk ved en Damptrykkontroller, som regulerer Vandtilførslen.

Under Forhold, hvor der ikke kræves Damp til Togopvarmning, fjernes Vandet helt fra Udstødskedlen, og denne virker tør som Lyddæmper indtil det Øjeblik, der atter kræves Damp til Opvarmning, da vil Fødepumpen træde i Funktion og indsprøjte Vand, som hurtigt forvandles til Damp. Saavel Udstødskedler som de oliefyrede Kedler er Rørkedler og er forsynet med Dampkontrolapparater fra *Clarkson Steam Motors Co., Ltd., London.*

De elektriske Generatorer, Bane- og Hjælpe-motorer er konstrueret til denne særlige Tjeneste af *Westinghouse Electric and Manufacturing Company, East Pittsburgh, U. S. A.* og bygget af *Canadian Westinghouse Company of Hamilton, Ontario.*

Kontrolsystemet regulerer den varierende Hastighed af Oliemotorerne, samt Generatorernes Spænding og Banemotorernes Arbejdsydelse ved Lokomotivets forskellige Hastigheder. Lokomotivet er udrustet med *Westinghouse Tryklufftbremse* og *Luftkompressor* anlæg.

Akkumulatorbatteriet er et *Exide* Batteri paa 56 Celler med en Kapacitet af 340 Ampere-timer. Dette er installeret hovedsageligt til at starte Oliemotorerne, men forsyner ogsaa Kontrolapparater, Lamper og Hjælpe-motorer med Strøm, naar Oliemotorerne ikke arbejder. Lokomotivets Rammer er staaletøbte. Aksellejernerne smøres ved Tryksmøring.

Hver Enhed medfører ca. 4 t Brændolie, 5,5 t Fødevand, 1,5 t Kølevand, 1,5 t Sand og 500 kg Smøreolie. Brændolien vil gennemsnitlig kunne dække 12 Timers Forbrug, og Vandforsyningen vil være tilstrækkelig til Togets Opvarmning i 6—12 Timer.

Ved Hjælp af en særlig Tandhjulsudveksling er det lykkedes under Igangsætning at frembringe et Træk i Trækkrogen af 50 000 kg. Paa 0,4 pCt. Stigning kan Lokomotivet trække et Tog paa 2800 t, bestaaende af 45 t Vogne med en Hastighed af 36 km/Tim.

RATIONALISERINGENS SOCIALE PROBLEM.

Af *Sigfrid Hansson* i »Fackförenings-Rörelsen«.

Hvad menes med Rationalisering? — Nogle Definitioner.

Paa det økonomiske og industrielle Omraade er *Rationalisering* blevet Dagens Løsen. Det er ikke blot i det af Krigen hjemsøgte og økonomisk ovananstrengte Europa, at man har stillet sine Forhaabninger til Muligheden for bedre at udnytte de tekniske, mekaniske og organisatoriske Hjælpe-midler, ogsaa i det relativt velordnede Dollar-Land anstrenger man sig til det yderste for at fuldende et allerede højt udviklet Produktionsapparat. Man maa ikke forestille sig, at dette sker alene for Fornøjelsens Skyld. Naturligvis gør ogsaa paa dette Omraade i nogen Maade den Konkurrenceand sig gældende, som i saa høj Grad præger vor sportsmæssige Tid, men de afgørende Faktorer er ganske bestemt af en helt anden Slags. Profitbegæret er en af dem, en anden er Folkenes Selvopholdelsesdrift. De sociale Behovs Varetagelse forudsætter vældige økonomiske Ressourcer, og disse forudsætter en bestandig øget Produktion og et livligt Handelsudbytte paa et stedse mere udvidet Marked. Man kan, saaledes som Kommunisterne plejer at gøre, kalde dette for kapitalistisk Ræsonnement, men man kan nok ikke bestride, at det forholder sig omtrent saaledes. Forresten har man ikke engang i det »socialistiske« Sovjetrusland kunnet undgaa alvorligt at befatte sig med dette Problem. For ikke længe siden meddeltes, at manovre i Sovjetrusland havde fundet sig nødsaget til at paakalde højeste økonomiske Raads Opmærksomhed paa Nødvendigheden af en Forbedring af den russiske Industris tekniske Udrustning og Nødvendigheden af, at »Arbejdsmkostnignernes Andel i Produktionsværdien formindskedes.« Højeste økonomiske Raad bør, hed det, forbedre Arbejdets Organisation indenfor de forskellige Foretagender. Det bør nedbringe Arbejdsstyrken til det Niveau, som det virkelige Behov og Produktionsprogrammet kræver. Det bør afpasse Reglerne for Produktionen efter de Forbedringer, som gennemføres med Hensyn til Organisation m. m.

Hvad menes med Rationalisering? Udtrykket er jo temmelig nyt, og nogen rigtig klar Opfattelse af Betydningen af det har man nok i Almindelighed ikke. At det kommer af Ordet rationelt, som betyder forstandsmæssigt — overensstemmende med Fornuften — ved man vel, men hvad lægger man i Begrebet Rationalisering med Tanke paa de nu foregaaende Bestræbelser indenfor Næringslivet?

I sin Tale ved Arbejdsfredskonferencen forklarede Socialministeren (den svenske), at Rationalisering betyder »alt som kan fremme en hensigtsmæssig Produktion og Fordeling, Koncentrering, Mekanisering, Standardisering, alle mere eller mindre nødvendige Foranstaltninger for at styrke Foretagendernes Konkurrenceevne og betrygge deres Bestaaen som nyttige Led i Samfundsarbejdet.« Kommerceraad *Axel E. Enström* har i en anden Forbindelse fremholdt, at Betydningen af Begrebet Rationalisering egentlig ikke er noget nyt: »Det omfatter alle Bestræbelser for at gøre Brugsgenstandene billigere og deres Kvalitet bedre samt Forøgelse af Produktionen.« Det nye ligger, siger han, i Intensivering og en større systematisk Maalbevidsthed i Udførelsen. En anden Ekspert paa dette Omraade, Civilingeniør *Olof Kärnekull*, har paaberaabt sig den bekendte amerikanske Foregangsmand med Hensyn til videnskabelig Arbejdsledelse, Doktor *Frederick W. Taylor*, som advarede imod Forveksling af Begrebet Rationalisering med de almindelige Bestræbelser for planmæssigt at ordne den fabrikmæssige Produktion for at gøre Produktionsprocesserne billigere. Det saakaldte Taylorsystem — Tidsstudier, Funktionærer, forbedret Akkordsystem m. m. — er ikke Rationalisering i Ordets dybere Betydning, har dette Systems Ophavsmand forklaret og tilføjet: »Man kan ikke gennemføre Industriens Rationalisering, førend Spørgsmaalet om Forstaaelse mellem Arbejdsgivere og Arbejdere har faaet en Løsning.« Selv henviser Kärnekull til de i England gjorte Forsøg paa at ordne Samarbejdet mellem Arbejdsgiverne og Arbejderne, hvilke har vakt megen Opmærksomhed (Mondkonferencen). Rationalisering rummer saaledes, tilføjer han, Samhörighed og Samarbejde mellem Folkeklasserne, men kender ikke til Begrebet Klassevelfærd.

Medens Kommerceraad Enström efter alt at dømme har lagt Hovedvægten paa de rent forretningsmæssige Synspunkter, har Taylor og Kärnekull tydeligt ogsaa villet understrege de sociale. Naar alt kommer til alt, maa man vel ogsaa tilskrive de sidstnævnte den største Betydning, hvilket sikkert Flertallet af dem, som er traadt i Breschen for Rationaliseringsbestræbelserne i Egenskab af Fabrikanten eller Arbejdsledere, ikke fuldt ud har været opmærksom paa. »Den grundlæggende Tanke er,« siger imidlertid Kärnekull, »— rent økonomisk — at forøge det økonomiske Udbytte af al Slags menneskelig Virksomhed. Midlerne hertil kan variere. Det er min Opfattelse, at man ikke kan opgive nogen særlig Metode, til hvilken Rationaliseringsarbejdet er bundet. Denne Arbejdsform maa være ubunden af Metoder, da disse maa varieres efter økonomiske Krav, som hver Tidsperiode stiller.« Som passende Midler til Driftens Rationalisering bruger man at anbefale Standardi-

sering, Planlæggelse af Arbejdet, Materialkontrol, Baandtransport, Markedsundersøgelser, Budgetkontrol m. m. Hvor ofte hører man ikke udtalt den Opfattelse, siger Kärnekull, at et Industriforetagende, som har indført en bestemt Metode, er et rationelt drevet Foretagende. Og alligevel kan Foretagendet set fra et driftsøkonomisk Synspunkt være alt andet end fornuftig organiseret. »Et rationelt ordnet Anlæg er saaledes ikke nødvendigvis det samme som et teknisk moderne udrustet Anlæg, eller et med moderne Transportmetoder forsynet Anlæg, eller et med moderne Bogføringsmaskiner udrustet Anlæg; et rationelt ordnet Anlæg er kun det, som for Fremstilling af et vist Produkt giver det bedste økonomiske Udbytte med mindst mulig Kapitalanbringelse. Rationalisering erkender saaledes ingen anden Maalestok end den rent økonomiske.«

Selvom Rationalisering først og fremmest maa være de enkelte Foretagenders Sag, saa siger det sig selv, at den i høj Grad angaar hele Samfundet, ja, den er i videste Forstand et internationalt Problem. At det ogsaa betragtes saaledes, fremgaar deraf, at den økonomiske Verdenskonference i Geneve i 1927 skænkede den stor Opmærksomhed. Der henførte man under Betegnelsen Rationalisering »alle de Foranstaltninger, der indgaar som Led i Bestræbelserne for at faa en billigere og mere effektiv Produktion gennem systematisk og paa videnskabelige Forsøg grundet Organisation af Produktionsprocessens Stadier samt gennem Standardisering.« I en af de Resolutioner, hvori denne Conference nedlagde Resultaterne af sine Raadslagninger, hedder det, at ved Rationalisering forstaas »de tekniske og organisatoriske Metoder, som har til Hensigt at nedbringe al unødigt Forbrug af Arbejde og Materiale til et Minimum.« Rationaliseringen omfatter »Arbejdets videnskabelige Organisation, Standardisering af Materiale og Produkter og Forenkling af Fabriktionsmetoderne, saavelsom Forbedringer i Transport- og Afsætningssystemet.« Videre hedder det i Resolutionen:

»Konferencen mener, at en rationel Anordning af Produktion og Distribution udgør et af de fornemste Midler til at forhøje Afkastningen, forbedre Arbejdsforholdene og nedbringe Produktionsomkostningerne.

Ifølge Konferencens Opfattelse tilsigter en saadan Rationalisering samtidig

- 1) at vinde et Maksimum af Effektivitet i Arbejdet med et Minimum af Anstrengelse;
- 2) gennem Nedbringelse af Antallet af Typer, da et stort Antal Typer ikke byder øjensynlige Fordele, at lette Konstruktionen, Tilvirkningen, Anvendelsen og Udbyttet af Serieartikler;
- 3) undgaa Sløseri med Raastoffer og Kraft;
- 4) forenkle Varefordelingen;
- 5) undgaa unødvendig Transport, tyngende Omkostninger og unødige Mellemmænd ved Fordelingen.«

Betydningen af Begrebet Rationalisering turde anses for at være kommet bedst til Udtryk i den De-

finition, som den økonomiske Verdenskonference har givet det. Hvis man ved Rationalisering forstaar »tekniske og organisatoriske Metoder, som har til Hensigt at nedbringe al unødigt Forbrug af Arbejde og Materiale til et Minimum«, kan der ikke gøres Indvendinger derimod. At forsøge paa at tilvejebringe en saadan Ordning indenfor Næringslivet maa vel anses for at være i høj Grad prisværdigt. Ingen kan med Rimelighed have noget imod Bestræbelserne for at undgaa Sløseri med Arbejdskraft og Materialer. Det var i alt Fald ufornuftigt at have det. Men det kommer naturligvis an paa, hvorledes og i hvilken Hensigt en saadan Rationalisering gennemføres. Man behøver ikke at være belemret med alt for stærk Mistænkksomhed for at drage i Tvivl, at Foretagenderne i Almindelighed ikke anlægger altruistiske Synspunkter paa dette vigtige Problem. For de fleste gælder det vel frem for alt om at pleje ganske krasse og ensidige privatkapitalistiske Interesser. Der gives naturligvis Undtagelser, særlig blandt dem, der beklæder de vigtigste Poster i vort industrielle Liv, men vi frygter for, at de ikke er mange. Og vi tror tilmed at have god Grund til at mistænke Flertallet af Foretagendernes Medarbejdere for manglende Interesse for den dybere Betydning af Rationaliseringsproblemet. For dem er Løsningen af de tekniske, mekaniske og organisatoriske Spørgsmaal Hovedsagen. Hvem der siden høster Frugterne af deres Besvær interesserer dem antageligt ganske lidt, blot de faar den Erstatning for deres Arbejde, som de mener sig berettigede til at gøre Krav paa. Fra Arbejdernes og Samfundets Synspunkt hør det derfor være saa meget mere magtpaaliggende, at man sørger for, at ogsaa de sociale Synspunkter kommer i Betragtning. Her har fremfor alle Fagforeningerne store Interesser at varetage. Hensigten med denne og efterfølgende Artikler er ogsaa at fæstne Opmærksomheden paa denne Side af Sagen.



DØDSFALD.

Lørdag den 20. April afgik Lokomotivfører O. C. Olsen, Helsingør, ved Døden paa Øresundshospitalet i Helsingør efter et kort, smertefuldt Sygeleje. Det var en Blodforgiftning, som stødte til efter en Tandudtrækning, der saa brat gjorde Ende paa den ellers saa raske Mands Liv. Olsen, der var født i Helsingør, har den meste af sin Jernbanetid gjort Tjeneste her. En lille Tid var Olsen stationeret i Thisted som Lokofrb. og som Lokofører en kort Tid paa Gb. Olsen var af sine Medansatte almindelig kendt for sit livlige Temperament, og vi, der ved vor daglige Gerning kom nærmest i Berøring med ham, og som kendte ham bedst, kan give Olsen det Eftermæle, at han var en god og yderst tjenstvillig Kammerat. Olsen var ved sin Død Afdelingsformand, og ved hans Jordefærd,



O. C. Olsen.

der foregik under stor Deltagelse den 25. April, bragte Hovedkasserer, Lokofører Schmidt, Gb., i hjertelige Ord afdøde Organisationens og Kammeraternes sidste Hilsen og Tak. Ved Baaren paraderede Faner fra Gb., Ro., Ge., Hg., fra Hornbækbanen og fra 2 Regiments Soldaterforening. Olsen, der kun blev 50 Aar, efterlader sig Enke og to voksne Døtre.

C. O.

KONGRESSEN

I Anledning af, at Foreningen i Aar fyldte 30 Aar, afholdes i Forbindelse med Kongressen Torsdag den 9. Maj (Kristi Himmelfartsdag) en Festlighed med Middag.

Til Middagen, der er fastsat til Kl. 19, indbydes Foreningens Medlemmer med Damer til at deltage.

Middagen bestaar af Suppe, kogt Rødspætte — event. Helleflynder — Lammesteg og Is.

Medlemmer med Damer, der ønsker at deltage, betaler 3 Kr. 50 Øre pr. Cuvert, heri indbefattet Skat og Drikkepenge.

Billetter til Middagen faas paa Kongressen.

BESØG PAA MÆLKEFORSYNINGEN
»TRIFOLIUM«

Vi henleder Opmærksomheden paa, at Foreningen har arrangeret Besøg paa Mælkeforsyningen »Trifolium« Tirsdag den 14. Maj Kl. 20.

Da Direktionen for nævnte Virksomhed ønsker Kendskab til, hvormange af Foreningens Medlemmer med Damer der ønsker at deltage i Besøget, er der af Foreningens fremstillet Adgangskort til Brug ved denne Lejlighed, og disse kan faas udleveret ved Henvendelse paa Foreningens Kontor. Medlemmerne i Provinserne kan faa Adgangskort ved skriftlig Henvendelse til Kontoret.

Deltagere i Besøget samles ovennævnte Dato Kl. 20 foran Mælkeriet »Trifolium«, Fabrikvej (Sidevej til Nordre Fasanvej mellem Smallegade og Godthaabsvej).

FERIEHJEMMET PAA KNUDSHOVED

Statsbanernes Feriehjem paa Knudshoved vil i Aar blive aabnet for Gæster den 11. Juni. Sæsonen varer til Udgangen af August, eventuelt til 15. September, hvis et

tilstrækkeligt Antal Gæster melder sig. Det bliver som i tidligere Aar Jernbanerestauratør A. Nielsen, Nyborg, der skal forestaa Feriehjemmet, og Pensionsprisen bliver som følger:

I Juni Maaned Kr. 3,00, i Juli—19. August Kr. 3,50 og Resten af Sæsonen Kr. 3,25 for voksne, for Børn bliver Prisen 1 Kr. lavere end forannævnt

TAK

Enhver, som viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag, bedes herved modtage min hjerteligste Tak.

Wilh. Hansen, Lokomotivfører, Nyborg.

RETTELSE TIL BERETNINGEN

I Beretningen bedes følgende meningsforstyrrende Trykfejl rettet:

Side 5, Spalte 2, Stk. 3, Linie 20, efter »20« tilføjes: »Øre«.

Side 14, Spalte 1, Stk. 5, Linie 7, staar *oprangeres*, læs: *omrangeres*.

Side 17, Spalte 2, Linie 3, staar *Aar*, læs: *Arl*.

Side 26, Spalte 1, Linie 11, efter »Del« tilføjes: »skal bestaa af alle Motorførere, medens 2. Del«.

Side 36, Spalte 1, Stk. 2, Linie 7, efter »hvorved« tilføjes: »benyttes«.

RABATBILLETTER

Paa Foreningens Kontor kan Medlemmerne faa Billetter til nedsat Pris til Tivoli og Zoologisk Have.

DE DANSKE STATS BANERS PRIVATE GENSIDIGE HJÆLPEKASSE.

Statsbanernes private gensidige Hjælpekasse, som er stiftet 1873, havde 1. Januar 1929 over 14 000 Medlemmer (Ansatte og Ansattes Hustruer) og en opsparat Formue paa Kr. 1 169 932,08 med en aarlig Rente paa Kr. 61 480. Indtil 1. Januar d. A. er der udbetalt 2 268 940. Kr.

Hjælpekassen, som er statsanerkendt og statskontrolleret, optager uden Lægeerklæring enhver Ansat og dennes Hustru, naar Vedkommende ikke er fyldt 30 Aar, samt Nyansatte og disses Ægtefæller under 40 Aar.

Hjælpekassen ejes af Medlemmerne, ledes gennem de valgte Tillidsmænd, og hele Udbyttet tilfalder Medlemmerne. Den har kun 1/3 af andre lignende Kassers Administrationsudgifter.

Ved et maanedligt Bidrag paa 1 Kr., som opkræves, udbetales ved Død 500 Kr. foruden et Bonustillæg, der andrager 100—40 Kr. rettende sig efter Alderen ved Indmeldelsen. Der arbejdes nu hen til, at de gamle Medlemmer kan blive kontingentfri, og Hjælpekassen vil være langt billigere og bekvemmere end tilsvarende private Forsikringer.

Nærmere Oplysninger gives af den stedlige Kredsformand eller ved skriftlig Henvendelse, der i aaben Konvolut kan sendes gratis som Tjenestesag til Hjælpekassens Formand, Københavns Hovedbanegaard.

REGNSKAB FOR AARET 1928.

Indtægt.	Kr.	Ø.
Indbetalt i maanedlige Bidrag	169 446.	00
Indskud (251 nye Medlemmer)	207.	00
Renter	59 534.	35
Kursvinding i Henhold til Forsikringsloven ..	3 808.	20
	232 995.	55

Udgift.	Kr.	Ø.
38 Dødsfald à 600 Kr.	Kr. 22 800.	00
84 Dødsfald à 580 Kr.	» 48 720.	00
65 Dødsfald à 560 Kr.	» 36 400.	00
67 Dødsfald à 540 Kr.	» 36 180.	00
1 Dødsfald à 500 Kr.	500.	00
	144 600.	00

255

Aktuar	Kr. 700.	00
Revisorer	» 800.	00
	Kr. 1 500.	00
Bestyrelsesmøder ..	Kr. 491.	50
Mæglerkurtage	» 115.	91
Depot- og Giroafgift ..	» 921.	48
	» 1 528.	89
Afgift til Forsikringsraadet	» 338.	37
	3 367.	26
Henlæggelse til Præmiereserven	63 893.	00
Aarets Overskud	21 135.	29
	232 995.	55

BALANCE PR. 31. DECEMBER 1928.

Aktiver.	Kr.	Ø.
Statsobligationer optagne til Kurs	873 469.	75
Kreditforeningsobligationer optagne til Kurs	280 531.	54
(Ialt paalydende 1 351 000 Kr.)		
Kassebeholdning:		
Giro, Bankbog og kontant	15 930.	79
	1 169 932.	08

Passiver.	Kr.	Ø.
Premiereserve:		
Beholdning fra forrige Aar Kr. 941 219.	00	
Forlods henlagt	» 63 893.	00
	1 005 112.	00
Sikkerhedsfond:		
Beholdning fra forrige Aar Kr. 80 328.	00	
Henlagt af Aarets Overskud ..	» 423.	00
	80 751.	00

Overskudsfond:		
Beholdning fra forrige Aar Kr. 63 356.	79	
Henlagt af Aarets Overskud ..	» 20 712.	29
	84 069.	08
	1 169 932.	08

København, den 25. Februar 1929.

Arn. Jensen,

Formand.

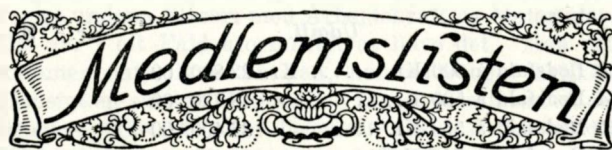
L. M. Poulsen.

Regnskabet er af os revideret og rigtig befundet i Henhold til de os forelagte Bøger og andre Bevisligheder.

Vi har overtydet os om, at Aktiverne 1 169 932 Kr. 08 Øre rigtig forefandtes.

R. Hansen.

H. P. Christensen.



Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører H. Larsen, Aarhus.

Pens. Lokomotivfører A. K. Jensen, Vamdrup.

Pens. Lokomotivfører J. C. Børgesen, Korsør.

Pens. Lokomotivfører S. K. Lyng Nielsen, Aarhus.

Pens. Lokomotivfører J. P. Nielsen, Struer.



Lokomotivførererkredsen:

Aalborg: Afdelingsformandens Adresse rettes til: Rostupsvej 11.

Frederikshavn: Kassererens Adresse rettes til: Gl. Torv 5, 1. Sal.

Sønderborg: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: Herm. Ohlsen, Ørstedsgade 5.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Slagelse: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. L. Wedeby, Holbergsgade 13, St.



Udnævnelser fra 1—5—29:

Lokomotivfyrbøder N. P. Stevn, Aalborg, til Lokomotivfører i Thisted (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder K. A. H. Sønderkøge, Østerbro, til Lokomotivfører i Gjedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder N. P. Vejrup, Nyborg, til Lokomotivfører i Thisted (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. Bøyesen, Københavns Godsbanegaard, til Lokomotivfører i Ørehoved (min. Udn.).

Haandværker E. E. Hansen, Københavns Godsbanegaard, til Lokomotivfyrbøder i Gjedser.

Haandværker E. S. C. Pedersen, Københavns Godsbanegaard, til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Haandværker A. Laursen, Viborg, til Lokomotivfyrbøder i Brande.

Haandværker A. Hansen, Esbjerg, til Lokomotivfyrbøder i Brande.

Haandværker O. Christensen, Thisted, til Lokomotivfyrbøder i Struer.

Haandværker H. M. Madsen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Haandværker L. A. Nielsen, Københavns Godsbanegaard, til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Forflyttelse fra 1—5—29:

Lokomotivfører C. M. Christensen, Vamdrup, til Padborg.

Lokomotivfører L. P. Bramsen, Vamdrup, til Padborg.

Lokomotivfører C. V. Rasmussen, Vamdrup, til Padborg.

Lokomotivfører N. C. Ahrensberg, Slagelse, efter Ansøgning til Helsingør.

Lokomotivfører A. Rasmussen, Odense, efter Ansøgning til Københavns Godsbanegaard.

Lokomotivfører H. M. Jeppesen, Ørehoved, efter Ansøgning til Korsør.

Lokomotivfører S. O. Larsen, Thisted, efter Ansøgning til Helsingør.

Lokomotivfører V. T. E. Lund, Assens, til Odense.

Lokomotivfyrbøder E. A. Nielsen, Lunderskov, efter Ansøgning til Østerbro.

Lokomotivfyrbøder A. P. Iversen, Brande, efter Ansøgning til Nyborg.

Lokomotivfyrbøder C. G. V. Eriksen, Padborg, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder A. G. R. Christensen, Sønderborg, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder S. A. Lund, Brande, efter Ansøgning til Randers.

Lokomotivfyrbøder S. A. V. Jensen, Struer, efter Ansøgning til Skanderborg.

Lokomotivfyrbøder E. B. Thomsen, Vamdrup, til Padborg.

Lokomotivfyrbøder M. Jensen, Vamdrup, til Padborg.

Lokomotivfyrbøder R. R. F. Olsen, Vamdrup, til Padborg.

Afsked:

Lokomotivfyrbøder uden for Nummer S. O. Semdahl (tidligere S. O. Sørensen), Gjedser, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30—4—29.

Dødsfald:

Lokomotivfører O. C. Olsen, Helsingør, den 20—4—29.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 4. Maj.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20 541.

EN VINTERNAT PAA LOKOMOTIVET.

(Sluttet).

Her gaar han hurtigt omkring sit Lokomotiv, Sne-sjap har sat sig fast i alle Kroge og Fordybninger; han prøver og belyser de snedækkede Dele, hvorfra han ofte med Haanden først maa bortstryge det kolde Dække for at kunne se. Den under Maskinen med Udtrækning af Slagger paa Ildristen beskæftigede Maskinpasser raaber da: »Hr. Zimmermann, »Greif« Rist er i Dag saa tykt belagt med Slagger, at jeg ikke kan blive færdig dermed i de fire Minutters Ophold!« Rask springer Føreren, iført den tykke Pels og Hue, ned i Fyrgraven, griber den vældige Ildrager, og idet han støder den ind i Ristens Ildmasse, der udstraaler hvidglødende Hede, arbejder den tungt paaklædte Mand anstrængende og hastigt, indtil Fyret igen er i fuldkommen regelret Stand, og han i faa Minutter stakaandet og sveddryppende stiger op af Fyrgraven. »Afgang,« raaber Togføreren. Det ringer. Op paa Maskinen kravler den Mand, hvis Lunger endnu gisper af Anstrængelse, og paa hvem Sveden risler frem under Pelshuen.

Et Stød i Dampfløjten, og ud gaar det igen uopholdeligt i den iskolde Snestormsnat, der med 15 Graders kold bidende Trækwind i Løbet af faa Sekunder forvandler de svedmættede Haar til stivnende Isnaale.

Fremad! fremad!

Stormen er frisket op. Nedenfra og opefter ligesom skummende Vandfald jager den fra Dæmnings store Skraaning den støvfine, kolde Sne i Vejret, pisker den henad Banelegemets Flade ligesom i vilde Bølger, hvis Brændinger slaar mod den ilende Maskine, og hvirvlende henover Skorstenen overstrømmer de stille Mænd stadigt med nye Sværme af stikkende Isnaale eller onskabsfuldt paa vindstille Steder lejre sig til løse Snedriver, som i Lokomotiv-lanternens foran farende Lys pludselig som hvide over Banen byggede Mure spøgelsesagtigt dukker op af Mørket, og hver Gang gennemisnes den behjertede Fører, naar han med sit Lokomotiv farer ind i den bløde uhyggelige Masse, og idet Sneen taarner sig op foran den ryddende Maskine, overdænger den den saadan med Snemasser, at Betjeningen maa holde sig fast ved Gelænderet for ikke at blive slynget ned af dens vældige Slag.

»Det sner stærkt«, siger Passagererne, som et Øjeblik vaagner op inde i Vognen, og idet de strækker sig, forsøge de med Vinduesremmens Kvast at aftørre Ruden, hvorimod Sneen knitrende slaar. »Vi kører daarligt«, føjer de til, idet de gabende ser paa Uhret, »forbandet besværligt at rejse Vinternætter!« — vikler sig ind i deres Pelse og trykker Hovedet mod de bløde Vognhjørner.

Fremad! Fremad!

Lokomotivets Dele drypper, udfra Skorstenen, fra Sikkerhedsventilen, fra Dampfløjten, og Pumperne slaar Vandet støvfint, risler ned ad Maskinen og fryser paa dens udvendige Dele eller blæses bort af Stormen og overstænker Pels, Hue og Ansigt paa de Mænd, der tavse staar paa deres Post.

Lidt efter lidt behænges Maskinen med svære Istappe; tykke Isbukler vokser frem, selv paa dens hurtigst roterende og raskesk svingende Dele; alle Mel-

lemrum fyldes med haardfrossen Sne, og et Blik ind i Maskinens Dele bliver sværere og vanskeligere.

»Jeg tror, Pumperne fryser til i det Vejr«, siger Zimmermann, »vi vil lade dem spille lidt.«

Han vil strække Haanden ud efter Haandtagene, drejer Hovedet derhen, men føler den kraftige Næve fastholdt til Kroppen og en stikkende Smerte i Hagen. Mændenes vaade Klæder har forvandlet sig til et stift Ispanser, Skæg og Pels har forenet sig til en Ismasse, den tykke Pelshue er bleven en trykkende Hjelm; de ved Øjenvipperne hængende smaa Iskugler lader Lysene fra den opdukkende anden Station spille i tusinde Farver. De river det til Frakken fastfrosne Ærme løs, de strækker de knagende og knækkende Lemmer; de tør de ved Overskægget hængende Istappe op i Munden, de, der selv er halvtstivnede, udtaler vanskeligt Ord tydeligt.

»Station Rodenkirchen! To Minutter! Fremad — fremad!«

Uafsladelig blæser Snestormen, tykkere bliver Is-skorpen paa Pelsen, tynger den stadig mere paa Skuldrene tungt hvilende Klædning, mere trætte de rystende drønende Lemmer.

Stationerne glider langsomt forbi, Afstanden synes at vokse med Udmattelsen.

En uimodstaaelig Sovesyge overrumpler Mændene.

»Ja, straks, lille Malle«, raaber Fyrbøder Gärtner pludselig ud i Snestormen; han havde staaet og nikket og drømt, at han var hjemme hos sin stakkels fødende Kone! —

»Gärtner! Gärtner!« raaber Føreren bebrejdende. For ham selv havde det et Øjeblik været som om Nordøststormens Hylen forvandlede sig til Stiftelses-sangen i Lindstedts Sangforening, hvis ivrigste Medlem han var.

Og Mændene spiler de trætte betændte Øjne op, forfærdet over de bevidste farlige Angreb, som ikke desto mindre uimodstaaeligt vil gentage sig. —

»Gud ske Lov, det snart er forbi! kun en halv Time!«

»Det er et ganske nederdrægtigt, afskyeligt Vejr, Baronesse!« siger ved det første bedrøvelige Dagskær Garderkaptajn Grev Pressel i en opvarmet, prægtig første Klasses Kupé, idet han foran Spejlet med en lille yndig Kam farer gennem Skægget og det tynde Haar, til en ung Dame, som, siddende ved sin i Zobel-pels snorkende Fader, lige er vaagnet op, med et lille rosenrødt Ansigt, befriet for et tykt Slør af sort Silke, som under den urolige Søvn er kommen i en henrivende Uorden; de tykke blonde Lokker trykkes med de fint behandskede Hænder op under en blaasilke Hermelinskabuds, og med de smaa Næver gnider hun Søvn af Øjnene.

»Jeg er til Mode«, svarer hun, »som havde jeg danset hele Natten.«

»Se, Baronesse, disse Snedriver, man kan ikke se tre Skridt frem; det er da godt, jeg har sagt, at »Mahomed« ikke skal rides i Dag! Bare nu Knøsene der foran paa Maskinen passer godt paa, ellers kan der ved Gud i saadant Vejr ske Ulykker!«

»Naa, disse Folk er vel vant til det«, siger den lille Baronesse gabende.

»Der sker dog Djævelskab nok paa dette fordømte »Tidsaands-Værktøj«, som en infam Penneslikker kal-

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

der det et eller andet Sted. Jernbanedirektionen skulde være endnu langt strængere mod disse Maskinkarle.»

»Ja, rigtig Greve, det siger Papa ogsaa altid. Men Strenghed mod Tjenestemænd mangler, og Godhed, Omsorg og Nedladdenhed forstaar de ikke. Er Deres Frøken Søster forestillet ved Hoffet i Vinter?«

Fremad! fremad!

»Gamle Greif«, sagde Zimmermann til sin Maskine, som tykt overiset, omgivet af en Sneskorpe, med Risten fyldt med Slagger, vanskeligere og vanskeligere opfylder sin Pligt, »vi ankommer i Dag begge som Ishjørne, begge stivnede og gennemfrosne og dødtørte, — det var en fæl Nat for os begge. — Du skal plejes, gøres ren fra Hjul til Skorsten, og jeg — jeg vil varme mig og optøes! Gud være lovet, der er Hochfeld, Endestationen.«

Besværlig hæver han den stive Arm i det stivfrosne Ærme for at trække i Dampfløjten; den store Stationsbygning i den stormfulde Vintermorgen kom-

mer til Syne, og hist og her viser sig endnu døsige Lys i Vinduerne. Tykke Istæpper paa Tagene, og Øde og Uhygge overalt.

Dronende ruller Toget med de sidste Aandedrag af den næsten udslukte Maskine ind i den sparsomt belyste Hal. Inspektøren staar i Morgenpels og morgengnaven paa Perronen.

Idet han besværligt bevæger sig, stiv og mat af Kulde, rækker Zimmermann Kursuhret ned.

»De kommer tyve Minutter for sent«, knurrer Inspektøren, »De har mistet Kørepræmien.«

»Det var en stræng Nat, Hr. Inspektør«, siger den halvt ihjelfrosne Fører.

»Ja, det gør mig ondt«, svarer Inspektøren »Gaus-sigs Maskiner er brudt ned, bring »Greif« i Stand; i Løbet af en halv Time skal De køre Iltoget tilbage.«

Dødtørst, gennemfrossen, straks hele Vejen tilbage igen, og Snestormen raser som før.

Saadan er Lokomotivførertjeneste om Vinteren.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Februar Maaned 1929 samt i Tidsrummet April—Februar 1928—29 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum 1927—28 i runde Summer.

	Februar Maaned		1929	
	1929	1928	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	2 390 000	2 970 000		580 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 190 000	4 120 000	70 000	
Postbefordring	420 000	480 000		60 000
Andre Indtægter	240 000	280 000		40 000
Drifts-Indtægter ialt	7 240 000	7 850 000		610 000
Drifts-Udgifter	8 980 000	8 790 000	190 000	
Afskrivning (Gennemsnitsprocent ca. 2.3 p. a.)	850 000	830 000	20 000	
	9 830 000	9 620 000	210 000	
Brutto-Overskud	÷2 590 000	÷1 770 000		820 000
Forrentning (5 pCt. p. a.)	1 700 000	1 700 000		
Netto-Overskud	÷4 290 000	÷3 470 000		820 000

	April—Januar		1929	
	1929	1928	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	47 230 000	48 890 000		1 660 000
Gods- og Kreaturbefordring	45 610 000	44 900 000	710 000	
Postbefordring	5 480 000	5 330 000	150 000	
Andre Indtægter	3 130 000	2 940 000	190 000	
Drifts-Indtægter ialt	101 450 000	102 060 000		610 000
Drifts-Udgifter	97 720 000	101 690 000		3 970 000
Afskrivning (Gennemsnitsprocent ca. 2.3 p. a.)	9 370 000	9 190 000	180 000	
	107 090 000	110 880 000		3 790 000
Brutto-Overskud	÷ 5 640 000	÷ 8 820 000	3 180 000	
Forrentning (5 pCt. p. a.)	18 710 000	18 600 000	110 000	
Netto-Overskud	÷24 350 000	÷27 420 000	3 070 000	

Som det fremgaar af Opgørelsen, er der i Februar Maaned i Aar et Underskud paa 2 590 000 Kr., naar man fra Driftsindtægter trækker de rene Driftsudgifter og Udgifterne til Afskrivning, og et regnskabsmæssigt Underskud paa 4 290 000 Kr. (efter Forrentning med 5 pCt.). For Maanederne April—Februar 1928—29 er de tilsvarende Beløb henholdsvis et Underskud paa 5 640 000 Kroner, og et Underskud paa 24 350 000 Kroner.