



31. Aargang No. 5

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Marts 1931.

MANGLENDE FORSTAAELSE

Organisationen har ofte rejst Krav om visse Foranstaltningers Gennemførelse, Foranstaltninger, som vi ynder at betegne som Velfærdsforanstaltninger, og det viser sig stadig at være forbundet med store Vanskeligheder at faa selv de, skal vi sige: absolut paakrævede Foranstaltninger, gennemført. Vi har af den Slags adskillige løbende, maaske maa vi hellere betegne dem som liggende, thi Fart er der jo ikke i dem. For at faa dem sat i Bevægelse, hvad vi ogsaa maa gøre i mange andre Tilfælde, fordi Ekspeditionen foregaar med *eksemplarisk Langsomhed*, sendte vi for nogen Tid siden en Rykerskrivelse til Generaldirektoratet for at faa Svar paa forskellige Velfærdsforanstaltninger, der var beskrevet for samme Direktorat. Den omtalte Rykerskrivelse afsendtes den 23. Januar, og i denne havde man rent summarisk opstillet 9 Sager og udbedt sig Svar. Til almindelig Forbavselse modtoges Svar allerede den 7. Februar, d. v. s. fjorten Dage efter. Det var altsaa hurtigt, og læser man Svaret og over en Bank, skal sige, hvad man mener derom, maa Resultatet blive det gamle Ord: »Hastværk er Lastværk«.

Vi skal i det følgende pille nogle af de Sager ud, som Skrivelse og Svar omhandler, og omtale dem noget nærmere.

Som den første skal vi tage Spørgsmaalet om Vinduesviskere. Herved forstaas et eller andet Apparat til at holde Vinduerne sigtbare med. Saa tidligt som i 1921 rejstes denne Sag, og nu i 1931 skriver man, at »Forsøgene med

Vinduesviskere paa Lokomotiverne har foreløbig ikke ført til Fremstilling af en Model, som har Udsigt til at finde *almindelig Tilslutning*.« Man tænker sig, at i Løbet af 10 Aar, — siger og skriver ti Aar —, har Maskinafdelingen ikke kunnet naa at komme til et Resultat, men endnu ligger Sagen paa Forsøgenes Stadie. Lad os sige med det ofte anvendte Udtryk: Det er godt gjort! Man fristes til at tro, at de Herrer, der leder Maskinafdelingen, ikke har Forstaaelsen af, hvor nødvendigt det er, at Udkikket fra Lokomotivet under alle Vejrforhold bør være godt. Det har selvfølgelig mindre at sige, om Ruderne i Sølvgade ikke er sigtbare, det spiller ingen Rolle for Arbejdets Udførelse, men det er anderledes paa et Lokomotiv; der spiller det en ikke ringe Rolle, bl. a. af Hensyn til Sikkerhedstjenesten. Det bør man have Forstaaelse af ogsaa i Sølvgade. Se paa Bilerne med deres automatiske Vinduesviskere, se paa Sporvogne, der ogsaa har Indretninger til at forhindre ugenomsigtige Ruder. Men, som sagt, i ti Aar har man eksperimenteret og endnu ikke faaet løst Gaaden. Der er fremsat forskellige Forslag til Løsning af Problemet, bl. a. et Apparat, der ved Hjælp af Varmluft skulde kunne holde Vinduerne sigtbare, men altsammen uden Resultat. For det sidstes Vedkommende, fordi Værkstederne ved deres Fremstillingsmaade af Apparatet forfusker Virkningen. Hvis Statsbanerne, Maskinafdelingen, endelig ikke kan finde nogen Vej ud, saa prøv eller køb et Parti af de Vinduesviskere, der anvendes paa Bilerne, thi man kan ikke vedblivende sidde med Hænderne i Skødet og vente paa det Apparats Op-

findelse, hvorom samtlige 2000 Lokomotivmænd samles i Begejstring. Indtil da maa vi have det næstbedste.

En anden Ting, der ogsaa er af Betydning for Udkikket, er vore Frontlanterner, i det hele taget Belysningen paa Lokomotivet, og dette Spørgsmaal er ogsaa besvaret i den nævnte Skrivelse, idet man siger: »Da de Fordele, der opnaas ved Indførelse af elektrisk Belysning paa Lokomotiverne, ikke skønnes at staa i rimeligt Forhold til Udgifterne ved Installationen, vil der foreløbig ikke blive Tale om at udruste flere Lokomotiver med saadan Belysning.« Det er hele Svaret, og saa er den klar! Vi ved ikke, hvem der har konciperet disse kortfattede Svar, — vi kan ikke nægte, at de er klare, og det eneste, der kan siges om dem er, at det er en lidt pænere Maade at sige »Nej« paa. Den Værdi, det har for Lokomotivmændene at faa en god Belysning, er formentlig ikke taget i Betragtning, formodentlig er det Omkostningerne, der har afgjort Spørgsmaalet. Vi kan fristes til at spørge: Synes man, det er ligegyldigt, hvorvidt Lokomotivmanden kan se Strækningen foran Lokomotivet eller ej. Svarer man paa dette Spørgsmaal, at det har ingen Betydning, saa har Maskinafdelingen Ret til at svare som den svarer, men mener man, det har nogen Betydning, saa kan man ikke svare saaledes, men maa drage Omsorg for en saa god Belysning som muligt. Saadan som det nu er, er det for de fleste Lokomotivers Vedkommende elendigt, med de mere eller mindre godt istandsatte Lamper. Naa, man nævner dog i det kortfattede Svar, at der er Fordele, men den Fordel, den Værdi, den gode Frontlanterne har, er sikkert ikke taget med.

En tredie Ting, der ogsaa er til Skade for Udkikket, er den paa Endeperronen, bl. a. paa Vogne Litra C. C., anbragte Lampe. Denne Lampe kan ikke slukkes helt, *fordi Endeperronen ikke kan unddrages Passagerernes Benyttelse?* Alle Lokomotivmænd, der har kørt med en saadan Vogn op til Maskinen, ved jo af Erfaring, hvilken Gene dette indebærer, men det bliver vi jo efterhaanden klar over, at det ved man ikke i Sølvgade, de forstaar ikke den Forringelse af Sikkerhedstjenesten den Lampe foraarsager, og forstod de den, sagde de ganske simpelt til Trafikafdelingen, naar der kobles Vogne af den eller den Type op til Maskinen, skal Lampen paa den Forperron, der vender

mod Maskinen, slukkes. Men en saadan Holdning kan naturligvis ikke tænkes af den nuværende Maskinchef, thi for at kunne sige saadan maatte det forudsættes, at han havde Kendskab til Lokomotivmændenes Arbejde under Fremførelse af Tog, et Kendskab Chefen ikke kan have. Men det maa da kunde tænkes, at en eller anden cand. polyt. oppe i Maskinchefens Nærhed maa kunde konstruere en Lampe, der kun kaster sit Skin paa Gulvet og ikke paa Vogngavlen.

Naa, rent bortset fra denne Side af Sagen, saa er den Lampe paa Forperronen af en saadan Virkning, at den afspejler Endegavlen af Vognen, og dette Spejlbillede ser man danse foran Førerhuset omtrent ved Skorstenen og er til Tider af en saadan Karakter, at den helt hindrer Udsigten.

En fjerde Sag, der hører med til den samme Gruppe som de forannævnte Spørgsmaal, er Forslaget om Anbringelse af Skærme til Forhindring af Røgnedslag, og dette Forslag siger man, at »det vil blive taget under Overvejelse ved fremtidige Anskaffelser af større Lokomotivtyper.« Det er en mageløs nem Maade at klare denne Sag paa. Det er altsaa ligegyldigt, om Røgnedslag forhindrer Udkikket fra de allerede anskaffede større Lokomotiver, man vil altsaa overveje Spørgsmaalet, hvis der bliver Tale om Nyanskaffelser. Man bryder sig Pokker om de allerede anskaffede, for dem er der ikke Spor af Haab, det Personale, der betjener dem, maa finde sig i, at *ethvert Udkik* forhindres, naar Røg og Damp med visse Vinde svøber dem ind som i et ugenomsigtigt Tæppe. Maskinafdelingen maa jo tage Ansvaret for sin Afgørelse, thi man maa jo mene, at der selv under saadanne Forhold er tilstrækkeligt Udkik. Vi gad vidst, om alle Embedsmænd, der har nær Føling med Lokomotivtjenesten til daglig, er ganske enig med disse forskellige Afgørelser. D. v. s. de Embedsmænd, hvis Virksomhed medfører, at de ofte befinder sig paa et Lokomotiv for Tog. Det hører ganske vist ikke til Dagens Orden, at de kommer der i forrygende Vejr, men alligevel maa det forudsættes, at de har gennemgaaet en praktisk Skole i den Henseende, i hvert Fald har de betydeligt mere Kendskab hertil end den Chef, som har underskrevet Svaret. Da Skrivelsen er blevet underskrevet, har Tanken om dens Indhold nok fremkaldt et lidt smørret Smil.

bl. a. paa Tanken om, hvornaar vi idet hele taget vil skride til Anskaffelse af større Lokomotivtyper.

Disse fire Sager har alle deres Betydning for Sikkerhedstjenesten, og af den Grund burde der tages mere Hensyn, end man mener i Sølvgade; i hvert Fald vil vi udtale Haabet om, at man for det første vil søge at faa noget bedre Gang i Sagerne end hidtil, og for det andet vil forstaa, at Foreningen ikke rejser disse Sager for sin Fornøjelses Skyld, men alene fordi en fuldt forsvarlig Udførelse af Tjenesten kræver disse Spørgsmaal løst.

ET A. CIRKULÆRE FRA 1. DISTRIKT

Den 28. Januar udsendte 1. Distrikt et mærkeligt Cirkulære om *Indrangering af Tog paa visse Stationer ved Togføreren, efter foregaaende telefonisk Forholdsordre fra Stationen.*

Distriktet siger derefter: »I Bestemmelserne i Ordre C. 20, 1. Stk., Side 68, om, at Indrangering af Tog fra Stationsgrænsen skal ske ved en fra Stationen udsendt Mand, foretages for Stationerne . . . Vedkommende den Ændring, at den nævnte Indrangering fremtidig sker ved Togførerne for det paagældende Tog.«

Efter en Del rent instruktive Meddelelser fortsættes med følgende:

»De modtagne Oplysninger gives derefter af Togføreren til Lokomotivføreren, saafremt denne ikke paa en forudgaaende Station eller paa anden Maade er underrettet om Indrangeringen.

Saafremt Aarsagen til »Stop« Signalet hidrører fra, at Centralafslasningen af Sporskifter i Togvejen ikke kan finde Sted, skal Stationen *udtrykkelig* underrette Togføreren herom, samt paalægge ham at undersøge, hvorvidt Sporskiftetungerne i de modgaaende Sporskifter i Togvejen slutter tæt til Side-skinnen. Togføreren skal da under Indrangeringen gaa foran Toget, og saafremt Tungetilslutningen ikke er i Orden, lade Toget holde foran det paagældende Sporskifte og hurtigst muligt underrette Stationen herom.«

Det kan ikke nægtes, at dette Cirkulære skabte en Del Forbavselse, bl. a. fordi Distriktet mente sig berettiget til at ændre i de af Generaldirektoratet udsendte Ordre og Bestemmelser. Det er jo ikke første Gang, at Distriktet finder paa noget saadant, men vi antager, at samme Distrikt, klog af Skade, fremtidig vil holde sig indenfor de rette Grænser.

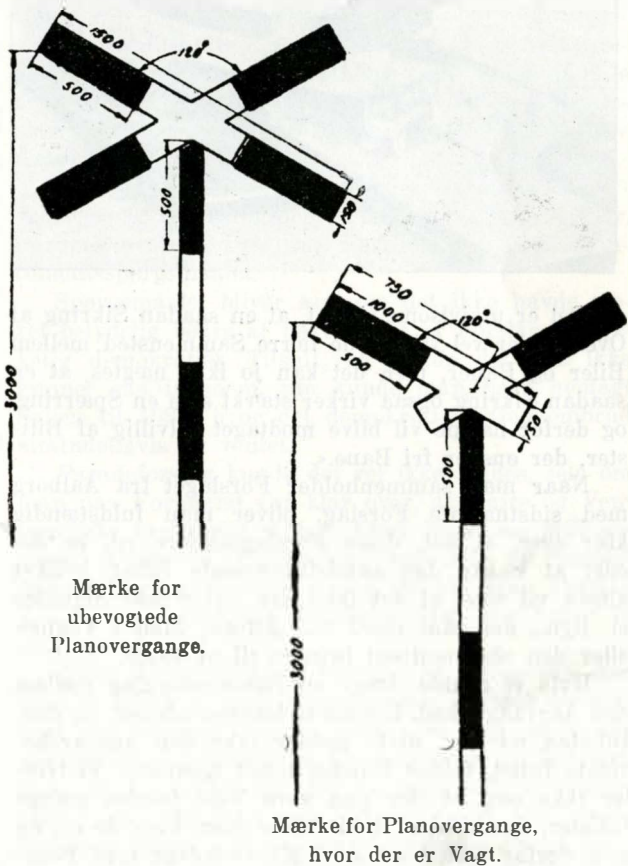
Foranstaaende Cirkulære er, efter at det kom til Generaldirektoratets Kendskab, blevet infamt kasseret og annulleret.

DE FARLIGE VEJOVERSKÆRINGER OG BILERNE

Af vort sidste Nummer kan man se, at Problemet: Indretning af Niveauoverskæringer paa en saa betryggende Maade som muligt foreligger andre Steder end herhjemme. Af det Forslag, vi gengav fra »Aalborg Amtstidende« vil man forstaa, at Forslagsstilleren havde fat i den rigtige Ende, idet han forstod, at der skulde noget særligt kraftigt til for at vække Bilistens Opmærksomhed, d. v. s. de Bilisters Opmærksomhed, som ikke helt forstaaer, at de, naar de har et saadant Instrument i Haanden, skal være agtpaagivende.

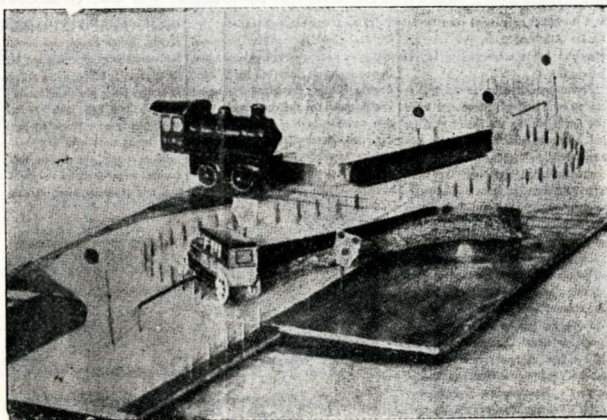
Vi skal efter norske »Aftenposten« vise vore Læsere to Forslag til Afmærkning af Jernbanens Planovergange. Bladet skriver følgende:

»Ved de af Jernbanens Planovergange, hvor Linien krydses af offentlig Vej, vil der blive opsat Varselsmærker. Mærkerne bliver to Slags: en ca. 3 Meter høj Stolpe, hvorpaa er anbragt et Kryds af Udseende som et Andreaskors, for ubevogtede Overgange, og en Stolpe med to paa skraa opad stillede Vinger for Overgange spærret med Bomme betjent af en Vagt.



Saa vel Stolper, Kryds og Vinger bliver inddelt i lige store Felter, malet vekselvis med røde og hvide Farver, og Signalerne skal opstilles paa begge Sider af Linien i saa stor Afstand fra denne, at tunge Motorvogne skal kunne stoppe i Tide, naar Bremserne sættes paa foran Signalet.«

Vi skal fra »Fyns Tidende« gengive et Forslag til Ordning af samme Spørgsmaal. Det er en Manufakturhandler A. Hansen i Odense, der har fremsat Planen. Af Billedet kan det ses, hvorledes han tænker sig Spørgsmaalet løst. Som det ses, gaar Planen ud paa at tvinge Bilisten til at sætte Farten ned og være agtpaaagivende ved, at der et Stykke foran Overkørslen opsættes et Stakit, som deler Vejen over Banen i to Slyngninger. Indgangen til disse Slyngninger er saa snævre, at der skal passes paa, hvis Vognen ikke skal blive hængende i den. Ogsaa det Tilfælde, at en Chauffør kan være saa fraværende, at han fortsætter ligeud, har Forslagsstilleren tænkt paa og truffet Foranstaltninger til, at han ikke skal komme altfor galt afsted. I det Tilfælde, at Vognen fortsætter ligeud, vil den komme op paa den Skraaning, der er lavet langs Afvisningens venstre Side og tvinge Køretøjet højre om. Det forudsættes at være tilstrækkeligt til at gøre Bilisten opmærksom paa, at det er galt.



Det er utvivlsomt rigtigt, at en saadan Sikring af Overkørsler vel vil betyde færre Sammenstød mellem Biler og Baner, men det kan jo ikke nægtes, at en saadan Sikring ogsaa virker stærkt som en Spærring, og derfor næppe vil blive modtaget velvillig af Bilister, der ønsker fri Bane.«

Naar man sammenholder Forslaget fra Aalborg med sidstnævnte Forslag, bliver man fuldstændig klar over, at det, disse Forslagsstillere vil, er det ene: at vække den aandsfraværende Bilist, hvilket altsaa vil sige, at det ikke kan nytte med Signaler el. lign., der skal mere til. Altsaa: Stød i Vognen eller den skal omtrent bringes til at vælte.

Hvis vi skulde drage en Sammenligning mellem den Aarvaagenhed, Lokomotivføreren udviser, og den, Bilisten udviser, dette gælder ikke den ansvarshavende Bilist, falder Bilisten totalt igennem. Vi tvivler ikke om, at der paa vore Veje færdes mange Bilister, der altid er fuldt klare over, hvor de er, og som derfor ikke kommer i Karambolage med Bomme etc.

Det er egentlig ikke uforklarligt, at der sker saa mange Ulykker med Bilerne, som der gør, thi paa den Maade, Førerpladserne i de fleste Biler er indrettede, som en Mellemting mellem en magelig Chaiselong og en Lænestol, kan man godt forstaa, at de falder hen i en Døs efter nogen Tids Forløb. Bilens

Rysten og den magelige Stilling gør sit dertil. Det var maaske en Idé, at Bilfabrikanterne indrettede Førersæderne lidt mindre magelige.

Vi erindrer, at for mange Aar siden, da man ikke havde Siddepladser paa Lokomotiverne, ivrede den daværende Maskinchef mod Indførelsen af saadanne, fordi han var bange for, at det skulde formindske Aarvaagenheden.

Sæderne i Bilerne er saa magelige, at det gaar ud over Agtpaaagivenheden.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Damplokomotivernes Frontlanterner.

I »Dansk Lokomotiv Tidende« for 20. f. M. er optrykt et Udklip fra »Flensborg Avis« for 3. f. M. I denne Artikel slaas til Lyd for en bedre Belysning fra Lokomotivernes Frontlanterner. Det i Artiklen fremførte dette vedrørende kan kun glæde enhver Lokomotivmand, hvorimod Statsbanernes Administration sandsynligvis vil trække paa Skuldrene, til Trods for, at den dog — formodentlig da — maa indrømme, at Belysningen fra Lanterneerne er under Lavmaal.

For nogle Aar siden blev der installeret elektrisk Lys paa en S- og P-Maskine som Forsøg, men »Dansk Lokomotivmands Forening« har jo nu fra Generaldirektorate faaet Meddelelse om, at der ikke vil blive installeret elektrisk Lys paa flere Lokomotiver, fordi det er for — — dyrt.

Selvfølgelig er det dyrt, men enhver Lokomotivfører ved, hvad det sikkerhedsmæssigt betyder med en ordentlig Belysning, og selv om man ikke kan bremse et Tog op indenfor den Distance, som et ordentligt Lys rækker over, saa kan man da formindske Farten, og det er da ikke det samme at køre med 90 km Fart mod en Forhindring som med f. Eks. 40 km Fart.

I nævnte Artikel staar, at »det danske Lokomotivpersonale er kendt for sin Agtpaaagivenhed«! — Dette er utvivlsomt rigtigt, og det er vel ogsaa derfor, Administrationen kan nøjes med et Skuldertræk overfor en Kritik som den i »Flensborg Avis«. Men der er noget, vi ved paa Godsbanegaardens Maskindepot, og det er, at de »Tranlamper«, der er paa Lokomotiverne, i høj Grad kan forbedres ved at holde de Reflektorer rene, som sidder i Lanterneerne, men det kan, efter hvad der hævdes, ikke lade sig gøre, fordi Lampisterne ikke kan naa det, og det er vel et rimeligt Forlangende, at saadanne Reflektorer blev pudset for hver Tur, Lampen havde været brugt paa, i Stedet for som nu, hvor de kun bliver pudset ca. hver 6. Dag, men selvfølgelig maa der i saa Tilfælde flere Folk til, men vi maa dog kræve, at Sikkerheden gaar forud for alt andet.

Som der staar anført i fornævnte Artikel, kører man fuldstændig i Blinde med den Belysning, vi har paa alle Damplokomotiver, selv paa de store Loko-

motiver med Aga-Belysning er det ikke godt, idet disse Lanterner slet ikke lyser ud til Siderne, men kaster Skæret lige ud og ikke paa selve Banelegemet, og i Kurver ser man intet paa Skinnerne, fordi Lanterneerne er for smaa.

Det eneste rigtige er at have 2 Lanterner — en for hver Skinnestreg — som paa de tyske Baners Lokomotiver, og disse skulde som paa Biler være rigtig indstillede.

Men hvorfor har vi endnu i 1931 saa daarlig Belysning paa Lokomotiverne? Selvfølgelig fordi Lokomotivpersonalet ikke for længe siden har reageret kraftigt nok, og hvorfor er det kun de sidste Aar, vi har reageret? Fordi baade Hastighed og Toghyppighed er forøget. Dette ødelægger Personalets Nerver, og det er endnu mere ødelæggende for Nerverne, at man ikke kan se, og dertil kommer i usigtbart Vejr Vanskeligheden ved at orientere sig.

Man maa nu haabe, at den kommende Kongres kan raabe et saa kraftigt »Vagt til Gevær«, at Administrationen kan vækkes til — trods Omkostningerne — at indføre bedre Belysning paa Lokomotiverne, og indtil da en bedre Rengøring af de nuværende Lanterner og Lamper.

De Omkostninger, der vil løbe paa for en Ændring i de paaklagede Forhold, vil ganske sikkert blive ophævet ved mindre Risiko, større Sikkerhed og færre ødelagte Nerver og derved færre Sygemeldinger.

Vi ved jo, at vi alligevel engang vil faa vort Ønske opfyldt, om ikke før, saa naar der kommer et enstemmigt Krav, naar vi nu — som der gaar saa mange Rygter om — skal til at køre stærkt ogsaa ved de danske Statsbaner.

Saa kan Kravet nemlig ikke afvises længere, og derfor vil det ogsaa være rimeligt, om Generaldirektoratet begyndte paa Reformen nu.

Rosenkilde Laursen.

Lønningsloven.

Hr. Redaktør!

Jeg vil gerne her i Bladet have Lov til at fremkomme med et Par Bemærkninger til den af Dem skrevne Artikel her i Bladet for 20 Januar om Emnet Røret i Organisationerne.

De skriver: men naar Situationen er saadan, at et virkelig demokratisk Forslag ingen Udsigt havde til at blive gennemført, Landstinget eksisterer endnu, skulde man saa have stillet et saadant Paradenummer o. s. v. Hr. Redaktør. De skriver sikkert mod bedre Vidende, maa jeg tillade mig at spørge, hvem kan tvinge en Regering til at forelægge et Forslag, der principielt er imod Partiets Program, at Partiet undskylder sig med, at det var den eneste Mulighed for at opnaa en Forbedring, maa jeg maaske samtidig tillade mig at forespørge, hvad det er for en Forbedring, der tales om, idet Halvdelen af vore Medlemmer faar intet som helst og tilmed maa oppebære en Almisse i Form af et personligt Tillæg, for

ikke ligefrem at faa en Nedskæring, de øvrige Medlemmer faar ca. 2 Kr. pr. Maaned, dertil kommer, at Pensionsloven er bleven forringet i betydelig Grad for de unge, og at samme Lov i Virkeligheden har saboteret Lokomotivmændenes Ønske om Aldersgrænsens Nedsættelse, idet man nu vil forsøge at Personalet til at blive længst muligt ved Løfte en lille Forbedring ved det fyldte 63. Aar.

at blive nævnt er ogsaa den umulige hvor man vil tage, hvor der i Forvejen intet er tage, samtidig Brandskatning af dem, der tillader at være ugift, og endelig vore Motorførere, der en Dels Vedkommende nu skal ned i en lavere Lønklasse, hvad mon det næste

Nej, lad os se Sandheden i Øjnene, og det er den, Kommissionen, som er nedsat af Regeringen, og paa en saadan Maade, at Resultatet af dens Arbejde paa Forhaand maatte være givet, idet Embedsklasserne har været repræsenteret i Forholdet til Funktionærklasserne som 10 til 1. At Funktionærklassernes Repræsentanter har underskrevet Betænkningen, kan jo ingen Undskyldning være for Regeringen, da den jo ogsaa havde Repræsentanter i Kommissionen, og disse har jo ogsaa underskrevet Betænkningen, hvilket jo kun kan tages som Bevis for, at Partiet har været tilfreds med Betænkningen.

Finansministeren har jo ogsaa i sin Forelæggelsestale i Rigsdagen understreget dette ved at udtale sin uforbeholdne Anerkendelse og Tak til Kommissionen og dens Formand for det store og udmærkede Arbejde.

At Overklassen er tilfreds, er let forstaaeligt, eftersom de har faaet Lønforhøjelser fra 600 til 1800 Kr. aarligt, samt en Del gode Forbedringer paa Avancementsspørgsmaalet.

Spørgsmaalet bliver saa, om det ikke havde været betydelig bedre at have stillet et Forslag af virkelig demokratisk Tilsnit, og havde det saa ikke kunnet gaa igennem, saa kunde man have henlagt Sagen til 1932, hvor det demokratiske Gennembrud almindeligvis er ventet.

Paradeforslag kunde det vel ikke kaldes, selv om man paa Forhaand var klar over, at Højre og Venstre ikke var særlig villige. Tænk bare paa Militærloven, Jordloven, Socialloven, som alle er fremsat imod Højre og Venstres Ønske, skulde disse Forslag saa ogsaa regnes for Paradeforslag, saa hører jo al Ting op.

Naar Bitterheden og Harmen er bleven saa stor som Tilfældet er mod Betænkningen, skyldes det sikkert for en stor Del, at man i en Tid, hvor der skrives op om Krisetider for Landbrug og Industri, gaar til Lønforhøjelser for de bedrestillede Mennesker i vort Samfund paa Bekostning af dem, der i Forvejen sidder med de smaa Lønninger, denne Harm og gaar langt ud over Funktionærklassernes Rækker, og skal sent blive glemt. Dette kan i hvert Fald ikke bortforklares.

K. H. Gjertsvang,
p. T. Formand
for Afd. 6, Østerbro.

Den ærede Indsender citerer et Uddrag af en af undertegnede skrevet Artikel og bemærker om dette, at vi sikkert skriver mod bedre Vidende. Vi skal bemærke, at vi ikke kan forstaa Hr. Gjortsvang, det er vistnok overflødig at sige dette, thi i den Henseende deler vi Skæbne med andre Mennesker, men alligevel skal vi gøre endnu et Forsøg paa at forklare bl. a. Gjortsvang lidt om den foreliggende Situation. Vi gaar ud fra som givet, at den ærede Indsender i sin Egenskab af Afdelingsformand læser Foreningens Blad, og hvis han gør det, hvad han bør, har han sikkert allerede forud faaet Svar i Bladet for den 20. Februar. Læs bl. a. Kommentarerne til de to Indsenderartikler. Der forelaa bl. a. den Opgave for den nu siddende Regering, at Tjenestemandssloven skulde revideres inden 1. April 1930. I den Anledning nedsatte Regeringen en Kommission, som foruden Repræsentanter for de politiske Partier paa Rigsdagen tillige bestod af Repræsentanter for forskellige Styrelsesgrene samt Repræsentanter for forskellige store Tjenestemandssammenslutninger. Paa det Tidspunkt, Kommissionen blev nedsat, hørtes der ikke fra nogen Side Indvendinger mod denne, tværtimod var der almindelig Tilfredshed med den Alsidighed, Kommissionen repræsenterede. I Modsætning hertil kan nævnes, hvorledes den Madsen-Mygdalske Regering havde tænkt sig denne Side af Sagen ordnet. Som bekendt skulde det ske rent administrativt. Vi kan vel derefter betragte Spørgsmaalet om Kommissionens Sammensætning som uddebatteret og som tilfredsstillende. Vi vil ikke opholde os ved Gjortsvangs letsindige Bemærkninger om, at Embedsmændsrepræsentanternes Tal i Kommissionen i Forhold til Funktionærklasserne var som 10 til 1. Det kunde vi endda forstaa, at Gjortsvang sagde et eller andet Sted, naar han har Ordet, saa løber han jo løbsk og savner fuldstændig Selvkontrol. Men naar han sætter sig hen for at skrive en Artikel, burde han kunne faa Tid til at samle Tankerne og ikke fremsætte saadanne Postulater, hvilket forøvrigt ogsaa gælder hans Bemærkning til os, om at tale mod bedre Vidende. Men det kommer vi senere til.

Af Ordførernes Taler ved første Behandling af Tjenestemandssloven vil den opmærksomme Tjenestemand have bemærket, at samtlige Talere udtrykte Ønsket om at hæve Lønningsloven op over Partierne, d. v. s., at dette Spørgsmaal skulde behandles rent sagligt og ikke politisk. Det vil vel ogsaa Gjortsvang gerne have saaledes, at det bliver en saglig Vurdering af Stillingens Værdi, der bliver Grundlaget for Lønningernes Ansættelse. Saa bliver Spørgsmaalet det, om man kan føle sig tilfreds med den tilvejebragte Vurdering.

Vi kan vel være enige om, at Spørgsmaalet Lønningslov ikke er og ikke bør være et politisk Spørgsmaal. Hvis vi nu er enige om det, og det er vi vel, Hr. Gjortsvang, saa er vi vel ogsaa enige om, at saa maatte et Forslag til en ny Tjenestemandsslov ogsaa være af en saadan Beskaffenhed, at det ikke alene kunde vedtages i Folketinget, men ogsaa i Landstinget. Det er mulig gjort gennem Kommissionsbehandlingen.

Den socialdemokratiske Regering har ogsaa set paa Sagen paa denne Maade, for dem drejede det sig om at faa gennemført en nogenlunde tilfredsstillende Lønningslov. Den ærede Indsender er vel klar over, at for saa vidt vi ikke havde haft den nuværende Sammensætning af saavel Regering som Folketing, hvis vi f. Eks. havde haft det forrige Folketing med tilhørende Regering var Lønningslovsforslaget kommet til at se helt anderledes ud. (Husk Nedskæringen saavel af Tjenestemændene som af de sociale Love m. m.)

Naar Lønningsloven altsaa skulde hæves over Partierne, naar Lønansættelsen skulde ske efter saglige Hensyn, naar der skulde tages Hensyn til det gennemførlige, det mulige, saa kunde det ikke blive bedre end det er.

Derfor kunde vi med Rette sige: »skulde man saa have stillet et saadant Paradenummer« som det vilde have været, hvis det havde været et partipolitisk Forslag, som havde lidt den Skæbne at blive forkastet i Landstinget. Den ærede Indsender er vist ene om at tro paa, at der opnaas Flertal ogsaa i Landstinget i 1932.

Endelig skal vi bemærke, at den ærede Indsender under ingen Omstændigheder har nogen som helst Ret til at sammenligne de rent politiske Forslag, som han nævner, med Tjenestemandssloven. Der kan ingen Paralel drages, og Udtrykket Paradenforslag kan altsaa ikke bruges om disse Forslag. I. D. L. T. Nr. 22 forrige Aar kan den ærede Indsender læse sig til, hvilke Forbedringer og Ændringer, Forslaget indeholder.

Endelig skal vi bemærke, at det gale ved Lønningslovsforslaget er, at det indeholder ret store Forbedringer for ca. et Hundrede af de højere Tjenestemænd, men en Del af de lavere Tjenestemænd har da ogsaa opnaaet visse Forbedringer. Og endelig er Lønnigerne jo ens for saavel gifte som ugifte.

Vi skal til Slut indrømme, at Lønningslovsforslaget kunde have været meget bedre, vi ser heller ingen Grund til at raabe Hurra for det, men tror den ærede Indsender det var blevet bedre om et Par Aar. Slutbemærkningen om, at den Harme, der hersker, sent skal blive glemt, kan man vist bedre tale om senere. Maaske Billedet ser noget anderledes ud, naar der er gaaet nogen Tid, saa kan det hænde, at Gjortsvang er falden til Ro og formaar at holde Tankerne samlet og se lidt objektivt paa Sagerne.

Red.

Hr. Redaktør!

Idet jeg takker Dem for Optagelsen af min Artikel i Lokomotiv Tidende og Deres elskværdige Svar, beklager jeg at have spurgt om noget, der laa uden for Hr. Redaktørens Opgave at besvare; som Undskyldning maa tjene, at jeg altid har opfattet Hr. Redaktøren som et Leksikon, Medlemmerne kunde henvende sig til og faa Oplysning om alt muligt, ja, selv om Politik; især naar jeg erindrere Redaktørens faderlige vejledende Bemærkninger til forskellige indsendte Artikler.

Det glæder mig imidlertid at se, at Organisatio-

nen nu er upolitisk, det er efter min ringe Mening det rigtigste, idet Hovedbestyrelsen da kan henvende sig til de forskellige politiske Partier om Støtte til vore Krav, og ikke er henvist til et bestemt politisk Parti.

Jeg maa herefter formene, at Hovedbestyrelsen er kommen paa bedre Tanker men Henblik paa deres kraftige Agitation for Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund, da det jo maa siges at være en decideret politisk Fagforening de søgte Tilknytning til.

Jeg synes ogsaa, det er betryggende, at Redaktøren staar paa Vagt med Tæppet, og løfter det for Hulheden i politisk Agitation, der skulde blot ikke have staaet visse Partiers, i Betragtning af Redaktørens upolitiske Stade.

Om selve Lønningsloven nytter det jo ikke at diskutere nu, det er for sent, der sker sikkert ingen Forandring, men en Kendsgerning vil det blive ved med at være, at Socialdemokratiet som Parti havde staaet ganske anderledes stærkt, om det havde skaaet Tjenestemændene for en saadan Lønningslovsrevision, fremfor at lægge Navn til en Lov mere reaktionær end selv Vinstre og Konservative nogensinde kunde tænke sig at faa gennemført.

Jeg kan ikke lade være at filosofere over, hvad Meningen egentlig er med den Lønningslov. Vi kan jo snart blive enige om, at det ikke er en Forbedring af de lavest lønnedes Forhold, der er tænkt paa, men vel nærmest at løfte de højere lønnede til et Niveau, der er ment passende til deres Uddannelse, Arbejde og Ansvar; hvis dette sidste har været Meningen, kan jeg ikke forstaa Lokomotivførernes Placering, da det vel ikke er ubeskedent at sammenligne Lokomotivførernes haandværksmæssige Uddannelse, Arbejde og Ansvar med de Tjenestemænd, Lønningsloven tilsmiler, og hvis Uddannelse i Reglen er en Real- eller Præliminæreksamen.

Man maa jo gaa ud fra, at vor Organisation har arbejdet ihærdigt for en passende Placering af Lokomotivpersonalet, og naar dette ikke er lykkedes, kan jeg ikke frigøre mig for den Tanke, at vi i sin Tid har grebet forkert, da vi valgte at blive repræsenteret gennem C. O. I og følgelig deraf nu er repræsenteret af dennes Formand i Lønningskommissionen. Jeg skal i denne Forbindelse se bort fra den Venlighed, der i Uddannelsesspørgsmaalet vistest os af Jernbaneforbundets Repræsentant, han var jo som bekendt den eneste, der gik imod Lokomotivmændenes Ønsker, og fik ogsaa Held til at forringe det forelagte Forslag; for selv om Forretningsføreren har haft god Vilje til at hjælpe Lokomotivmændene, ligger det i Sagens Natur, at det vilde være vanskeligt for ham, der i første Række repræsenterer de noget lavere lønnede.

Jeg skulde ikke have reageret, hvis de lavest lønnede havde faaet Fordelen, og der af den Grund ikke var blevet mere til Lokomotivførerne; men som Forholdene ligger, finder jeg, der maa protesteres og overvejes om en anden organisationsmæssig Tilslutning ikke vilde være at foretrække.

Fredericia, i Februar 1931.

Th. C. Jensen.

Et Par Bemærkninger til Hr. Th. C. Jensen. Foreningen har altid været upolitisk, ikke blot nu, som Indsenderen udtrykker det. Naar Red. har brugt Udtrykket »visse Partier« saa er det velovervejet, thi det er blandt andet en Opgave, vi har, at holde Øje med den Stilling, de politiske Partier indtager i det rent faglige Spørgsmaal som Tjenestemandsløvsforlaget er.

Den ærede Indsender har jo Ret i sin Udtalelse om, at Socialdemokratiet partipolitisk havde staaet ganske anderledes stærkt, hvis det havde fermsat et rent partipolitisk Forslag, det er jo det, den ærede Indsender mener, selv om han udtrykker det paa en anden Maade. Men alle de Tjenestemænd, som er socialdemokratisk orienteret, og for hvem Spørgsmaalet om Lønningslov er et fagligt Spørgsmaal, forstaa ogsaa den foreliggende Situation og og tager det foreliggende Forslag som det er, et Kompromisforslag, der som bekendt ikke tilfredsstiller noget som helst Parti. Der har altsaa ikke vist sig nogen Mulighed for at tilfredsstille den ærede Indsender; maaske han havde været mere tilfreds ved at se et socialdemokratisk Forslag, der ikke var blevet gennemført. Ja, det er i Grunden en sjov Stilling!

Vi antager, at han hylder det gamle Ord: enten Skidt eller Kanel, og naar han ikke kunde opnaa at faa Kanelet, vilde han have Skidt.

Naa, saadan er Menneskene nu en Gang, det kan jo ikke nytte at sige noget til det, men vi vil haabe, at Hr. Jensen en Gang bliver færdig med at filosofere over Meningen med Lønningsloven.

Endelig kan vi til Bemærkningen om Lønningsloven »der er mere reaktionær, end selv Venstre og konservative *nogensinde* kunde tænke sig at faa gennemført« sige, at den Tanke er Hr. Jensen vist ene om, og naar hans Filosofi fører ham ud i saadanne Tøjerier, maa vi opgive ham. Saa er der intet paa Apoteket der nytter.

Red.

Statsbane-Diskussionen.

Af Maskinbestyrer Dorph.

Berl. Tid. 1. Februar 1931.

Den Form, Professor A. R. Christensen anvender i sin Kritik af Statsbanerne, senest i Bladets Nr. 18 for 18. ds., over for de tidligere Maskinchefer, holder sig — set gennem Fagmandens Briller — ikke helt paa Saglighedens Grund; men da Professoren ikke desto mindre synes at lægge en vis Vægt derpaa, beder jeg om Plads for følgende:

Der blev — siger Professoren — begaaet en Fejl ved, at man herhjemme valgte Vakuumbremsen i Stedet for Trykluftbremsen. Denne »Fejl« blev begaaet i 1893 paa et Tidspunkt, da alle Bremsesystemer, baseret paa Lufttryk, endnu var i Udvikling, hvor endvidere førende engelske Baner svor til Vakuumbremsen, og hvor der endelig ikke fandtes noget mere sikkert Bremsesystem. Her i Landet har

der, saa vidt jeg ved, ikke foreligget eet eneste Tilfælde, hvor Vakuumbremsen har svigtet.

For TrykluftbremSENS Vedkommende maa der skelnes mellem de nyeste Konstruktioner og de ældre; for de sidstnævnte foreligger der i Fagpressen en Mængde Rapporter over Uheld og Ulykker, forarsaget ved svigtende Trykluftbremse. Paa en af mine forholdsvis faa Rejser i Udlandet har jeg set et Lokomotiv, der paa Grund af svigtende Trykluftbremse var havnet midt inde i 2. Kl. Ventesaal i Frankfurt a. M., over væltet Prelbock m. v. I Holland blev der omkring Aarhundredskiftet paa den sidste Station før Vliessingen holdt Bremsprøve, fordi et Tog som Følge af svigtende Trykluftbremse var kørt i Vandet, og ofte har jeg i Tyskland paa meget stejle Fald mærket Toget tage »Raus«, blive bremset op, paany tage »Raus« o. s. v., alt som Følge af den ældre Trykluftbremses uheldige Egenskaber. Den, der har oplevet og prøvet dette, vil sikkert sige: »Godt, at vi ikke fik den Bremse.« Nu findes der nye Trykluftbremssystemer, der har alle VakuumbremSENS gode Egenskaber, og som heldigt har undgaaet de ældre TrykluftbremSENS Fejl og Mangler — Mangler, der først nu aabent indrømmes, og som allerbedst er belyst gennem Foredrag og Brochurer om de nye Bremssystemer.

I 1893 var Trykluftbremsen ikke, som den er nu, og Brugen af den var dengang forbundet med Fare for Togsikkerheden.

Derfor var det *rigtigt* paa daværende Tidspunkt at vælge Vakuumbremsen, hvad Forholdene til fulde har bevist. Den *moderne* Trykluftbremse fremkom først ca. 25 Aar senere, og man kan dog virkelig ikke paastaa, at der i sin Tid er foretaget et forkert Valg, naar den Bremse, Professoren nu foretrækker, paa det givne Tidspunkt slet ikke eksisterede.

Men det paastaar Professor Christensen altsaa.

Vakuumbremsen har saa sandt ikke, som af Professoren paastaaet, slaet økonomisk haardt, tværtimod, den er utvivlsomt den enkleste og billigste i Drift blandt samtlige eksisterende Bremssystemer, og i dens Anvendelse Verden over de ældre Trykluftbremser jævnbyrdig. Om den nu efter 37 Aars Forløb skulde trænge til en Afløser, der vil koste mange Penge, er muligt. Men i saa Fald deler vi her i Landet blot Skæbne med vore Naboer.

I Tyskland, der har benyttet forskellige Trykluftbremser, og i Sverige, hvor tidligere Vakuumbremsen anvendtes, har man i de senere Aar forladt disse ældre Bremssystemer og med Millionudgifter anskaffet nyt. Vi kan blot ikke som Tyskland derved spare 30,000 Togbetjente eller som Sverige dirigere tunge Godstog over lange Strækninger uden Togbetjening.

Hvem der bærer Ansvar for VakuumbremSENS Indførelse i Danmark, ved enhver Jernbanetekniker, spørg blot dem, Hr. Professor, Manden har saavist aldrig søgt at unddrage sig et Ansvar.

Med Hensyn til Professorens Bemærkninger om det alt for lave Kedeltryk paa Statsbanernes Lokomotiver, blot dette:

At man nu i 1931 *alle* andre Steder anvender 16 — 20 Atm., er ikke helt rigtigt, der menes ganske

sikkert, at *mange* nu anvender 16 Atm., enkelte Viderekomne op til 20 Atm. Men 16 (15) Atm. indførtes her i Landet af Direktør Busse allerede 1907 sammen med Compound-Systemet, den brede Fyrkasse og Stangrammen, alt hvad der, for at bruge et af Professorens Udtryk, »alle andre Steder« er Fremskridt i Dag, det fik Statsbanerne for ¼ Aarhundrede siden, baaret frem af en Mand, der ejede Fremsyn og Initiativ, og som i Kraft af den Position, han indtager paa sit Felt indenfor dansk Jernbanevæsen, kan tage sig Professorens Kritik let.

Aarhus, den 22. Januar 1931.

Dorph.

KAMPEN OM LØNNINGERNE

Af cand. polit. Knud Korst.

Social-Demokratens Kronik 25.—2.—1931.

Overalt i Verden løbes der for Tiden Storm mod de af Fagforeningerne stabiliserede Arbejderlønninger. Den Massearbejdsløshed, som er opstaaet mange Steder, søges udnyttet til endelig engang at faa Ram paa de organiserede Arbejdere og opnaa Lønreduktioner i større Stil. Driftsherrerne søger ganske naturligt at benytte Lejligheden til paa en billig Maade at forøge deres Profit og Dividende, eller i givet Fald at vælte deres Tab over paa Arbejderne.

Hvor Arbejderorganisationerne er svage eller undertrykte som i fascistisk styrede Lande, maa Arbejderne finde sig i, hvad der bydes dem i saa Henseende; saaledes gennemtvang den italienske Regering nylig en drastisk Lønnedsættelse over en bred Front. Men føler Organisationerne sig stærke, sætter de sig forstaaeligt nok til Modværge mod Angrebene paa Lønnen; alligevel har det økonomiske Tryk visse Steder, f. Eks. i Tyskland, været for stærkt, Organisationerne har maattet give efter og antage visse Reduktioner, som dog til Dato har været forholdsvis smaa.

Det sikre Resultat af denne Aktion mod Arbejderlønnen Verden over er en Tilspidsning af Klasse modsætningerne, som man længe ikke har set Mage til. Lønarbejdernes Modsætningsforhold til den bestaaende Erhvervsforfatning (det borgerlige Samfund, om man vil), der hist og her tilsyneladende var blevet mere eller mindre udspaltet i nogle Aar, springer pludselig op som et for tidligt lukket Saar. Mondismen o. l. Teorier om Samarbejde mellem Arbejder og Arbejdsgiver fordufter, i hvert Fald for Tiden, som Utopi og Drøm i den hede Kampluft.

Særlig i England og Tyskland har der allerede flere Gange staaet voldsomme og bitre sociale Kampe. Og det er jo øjensynligt, at Bitterheden hos de stridende Parter er stigende. Ogsaa i de Lande, hvor aabne Arbejdskampe paa Grund af det bestaaende Regime eller paa Grund af Organisationernes Svaghed er udelukket, maa man antage, at Kampen mod Lønningerne forøger den sociale Spænding umaadeligt.

Her i Landet har Modsætningerne vel ikke tilspidset sig i saa høj Grad som andet Sted. Men det er øjensynligt, at der forberedes en Aktion eller vel et System af Aktioner mod Fagforeningslønningerne. En Mængde Overenskomster er forlængst blevet opsagt fra Arbejdsgivernes Side, forlængst har disses Generalstab udtalt, at det vil være umuligt for Industrien fortsat at yde de nuværende Lønninger, og der er da ogsaa nu fremsat Krav om betydelige Reduktioner. De danske Arbejdsgivere mangler ganske vist det, der andre Steder giver Reduktionskampagnen virkelig Slagkraft, nemlig Massearbejdsløsheden; men man haaber maaske, at den vældige Arbejdsløshed i Tyskland og England og de dermed fulgte Lønreduktioner kan være et tilstrækkelig virksomt Skræmmebillede til at lamme de danske Organisationer.

Ingen Steder, end ikke i Italien, holder man imidlertid af, at Angrebene paa det bestaaende Løn-niveau skal blive udlagt derhen, at Driftsherrerne vil benytte Lejligheden til at sikre sig deres Profit og Dividende. For at faa Medvind i den offentlige Mening — ikke mindst blandt Landbrugets Mænd — gør Arbejdsgiverne sig allevegne Umage for at understrege, at Lønreduktionerne er i *Helhedens* Interesse, en samfundsmæssig Nødvendighed. Saaledes ogsaa her i Landet.

De Argumenter, man fremfører i dette Øjemed, er i Hovedtrækkene følgende: Det paavises ved Statistikens Hjælp, at Arbejdernes Realløn er steget en Del som Følge af Prisfald paa forskellige vigtige Varer i den senere Tid. Men dette kan Industrien ikke bære; thi saa kan den ikke nedsætte sine Priser, Landbruget, der har faaet sine Indtægter formindsket ved Prisfaldet, kan derfor ikke købe Industrivarerne, Resultatet bliver Arbejdsløshed. Her til kommer, at Industriens Konkurrenceevne overfor de udenlandske Industrier svækkes, naar Lønniveauet skal opretholdes her, til Trods for, at Lønningerne i Udlandet reduceres; baade paa Hjemmemarkedet og paa Eksportmarkederne bliver de danske Industrier derfor konkurreret ud af de tyske og andre udenlandske.

Desværre er det saadan, at selv om slige Argumenter ikke er vel dokumenterede, gribes de dog med Iver af store Dele af den offentlige Mening, f. Eks. af Bønderne, som for Tiden har daarlige Vilkaar og derfor er stærkt interesserede i lave Priser paa Industrivarer og Industriarbejdskraft; ogsaa de vil gene indvinde en Del af deres tabte Profit paa denne Maade. Og naar Organisationerne ikke straks indser det nationalt nødvendige i dette, faar de Ord for at mangle Forstaaelse af det nationale Erhvervslivs Tarv.

Organisationerne staar naturligvis ikke uforstaaende overfor det nationale Erhvervslivs Tarv. De er tværtimod ganske klare over, at deres Medlemmers Interesser er nøje knyttet til det nationale Erhvervslivs Trivsel. De ved meget vel, at de er i samme Baad som de Industrielle, ja, som hele det øvrige Samfund, de tilhører, og at de ikke kan overlade dette uden selv at gaa til Bunds. Vel er de i

mange Henseender internationalt orienterede, og af mange Grunde kunde man forøvrigt ønske, at den internationale Fagforeningspolitik magtede at sætte sit Præg paa Tilstandene i højere Grad end det sker. Men det staar alle klart, at Organisationerne i hvert Land først og fremmest er interesseret i Bevarelsen af de nationale Industrier, i hvilke deres Medlemmer normalt tjener deres Brød, og af de øvrige nationale Erhverv, hvortil deres Hænders Arbejde sælges.

Paa den anden Side kan man dog billigvis ikke forlange, at de uden fyldestgørende Dokumentation skal godkende, at netop en Lønreduktion er den absolute og afgørende Betingelse for de nationale Erhvervs Bestaaen.

Naar man f. Eks. forekaster Arbejderne, at den sidste Tids Prisforskydninger har givet dem en ikke ringe Forøgelse af deres Realløn, saa er det jo ikke dermed sagt, at denne Ændring i Fordelingen af den nationale Velstand er en national Ulykke; det er endogsaa muligt, at den nye Fordeling i mange Henseender kan betegnes som et nationalt Fremskridt, fordi den er et materielt Fremskridt for en meget stor og hidtil ret daarlig stillet Del af Befolkningen.

Det er rigtigt, at Folk med stabile Indtægter (derunder Fagforeningsmedlemmer med regelmæssig Beskæftigelse) automatisk har faaet forbedret deres Realløn som Følge af den senere Tids Prisfald. Men deri ligger dog ingen Forpligtelse for Arbejderne til at »tilpasse« deres Løn efter Priserne. Man maa jo gøre sig klart, at Organisationerne er til for at føre deres Medlemmers økonomiske Interesser saa langt frem, som Nationens Økonomi overhovedet kan bære; det er jo ikke filantropiske Selskaber, der her er Tale om, men Kampinstrumenter. Arbejdernes Organisationer sagde sig som bekendt i sin Tid med velberaad Hu »løs fra Pristallet«, fordi de ikke kunde slaa sig til Taals med den procentvise Fordeling af Nationalvelstanden, der bestod mellem deres Medlemmer paa den ene Side og de øvrige Samfundsklasser paa den anden Side; de maatte ifølge deres Natur igen ind paa stadig at forsøge at forøge den Procent af Nationalindkomsten, der tilfalder de organiserede Arbejdere, saa langt Nationens Økonomi kan bære eller kan bringes til at bære.

Nu har den sidste Tids Prisforskydninger givet dem Lejlighed til at vinde Terræn i saa Henseende; men hvorfor skulde de faa daarlig Samvittighed af den Grund og give det vundne frivilligt tilbage. Ja, hvis det kunde paavises, at Prisfaldet havde medført en katastrofal Reduktion af den danske Nationalvelstand, er det rimeligt at tro, at Lønningerne ikke vilde kunne opretholdes. Hvor intet er kan intet faas. Men noget saadan lader sig jo ikke paavise. Tværtimod er det højst sandsynligt, at Danmarks nationale Velstand trods al Tale om Krise ligger paa omtrent samme Niveau som i Fjor, og det vil sige højere end nogensinde før i Landets Historie. Og i hvert Fald er Nationalvelstanden selv i Dag paa et væsentlig højere Niveau end i Forfjor. Dette kan bl. a. belyses ved følgende Tal: For et

Par Aar siden var Danmarks normale maanedlige Eksport 125—130 Millioner Kr. og Importen lidt mere; en kort Periode derefter laa den udenrigske Handelsomsætnings Værdi paa et noget højere Niveau, sædvanlig omkring 145—150 Millioner Kroner maanedlig. Efter det sidste store Prisfald er Omsætningen igen kommet ned paa et Niveau af omkring 125 Mill. Kr.; men samtidig er de omsatte *Varemængder*, baade den der udføres og den der indføres, paa mange Omraader langt større end i Forfjor. Vi leverer mere til Udlandet, men faar ogsaa mere, hvilket dog maa være ensbetydende med forøget Velstand. Og da Arbejdslønningerne i den Tid har været nogenlunde stabile, først i de senere Aar med svagt stigende Tendens, faar Lønarbejderne — *men altsaa først nu* — gennem de faldende Priser Andel i den forøgede nationale Velstand, den forøgede Varetilgang, som Bønder og andre Driftsherrer forlængst har profiteret af.

Nu er det som før sagt muligt, at den Andel i Nationalvelstanden, som Lønarbejderne har faaet, paa det sidste er blevet endogsaa *procentvis* noget større end før Prisfaldet; at altsaa Nationalvelstandens Fordeling har forskudt sig til Fordel for de organiserede Arbejdere, medens andre, f. Eks. Bønderne, har faaet en procentvis mindre Andel. Men dette alene er dog ikke tilstrækkelig Grund til, at Arbejderne skulde give Afkald paa det, de har indvundet (og det er til syvende og sidst ikke saa overdrevent meget, da f. Eks. Huslejen snarere er gaaet op i den senere Tid); det vilde være for meget forlangt, at Arbejderne skulde indgaa paa Lønreduktioner, blot fordi Gaardmændenes Profit er blevet beskaaret betydelig som Følge af Prisforskydningerne. Gaardmændene tager jo selv saa haardt ved som de kan, naar de har Lejlighed dertil.

Altsaa af Hensyn til den nationale Velstand behøver Organisationerne ikke at gaa med til Lønnedsættelser. Thi der er ikke noget, der tyder paa, at denne Velstand skulde være gaaet saa meget ned, at den ikke skulde kunne bære de nu gældende Reallønninger. Og naar det er Tilfældet, kan Arbejderne se med Sindsro paa, at Velstandens Fordeling har forskudt sig noget i deres Favør og til Skade for Bønders og andre Driftsherrers Profit. De Bønder, der sidder særlig haardt i det som Følge af Udviklingen, maa da hjælpes paa anden Maade end gennem Lønreduktion, hvis de skal hjælpes.

Der er imidlertid en anden Side af Spørgsmaalet, som har ganske anderledes reel Betydning for Organisationernes Bedømmelse af Situationen, nemlig om de vanskelige Tider — særlig for Landbruget — i det lange Løb vil give sig Udslag i, at Bønderne køber mindre af de Varer, som Industrien sædvanlig afsætter til dem. Holder Bonden op med at ryge Tobak og drikke Øl, vender han sin gamle Frakke i Stedet for at købe en ny, opsætter han Reparationer til bedre Tider o. s. v., vil dette naturligvis snart mærkes i Form af formindsket Salg af Industrivarer og dermed som forøget Arbejdsløshed.

Ligger der ikke deri en kraftig Opfordring til

Organisationerne om at sætte Lønnen ned og saaledes stimulere Salget, hvorved Tendensen til stigende Arbejdsløshed kunde modvirkes? Hertil er først og fremmest at sige, at som Landet ligger, maa man vel først vente og se, om det virkelig gaar saa galt. Det er jo muligt, at Prisforholdene vil ændre sig i hvert Fald noget i Landbrugets Favør; og som Forholdene er, skal der en forholdsvis ringe Pristigning til paa Smør og Flæsk for at skabe en Lettelse i Situationen. Men selv om det ikke skulde ske, saa er det endda muligt, at Bonden trods alt ikke vil sætte sit Forbrug ned; nogle Resurser har han vel at tære paa.

Dernæst er det et stort Spørgsmaal, om selv en nok saa drastisk Lønreduktion vilde lokke en Bonde til at købe en ny Frakke o. s. v., naar han har bestemt sig til, at nu vil han spare.

Og endelig — og det er det nationalt set mest betydningsfulde i hele Problemet — er det givet, at en Lønreduktion kun er en Omflytning, ingen Ny-skabelse af Værdier. Den fører ikke fremad i national Velstand, betegner allerhøjest en March paa Stedet. Her har Fagorganisationerne hidtil gjort en stor Indsats af samfundskonomisk Betydning, idet de ved at fastholde det engang opnaaede Løn-niveau har tvunget Driftsherrerne til at søge deres Profit gennem en Forbedring af Driftsmetoderne. Og det skulde være mærkeligt, om dette ikke vedblivende skulde kunne gøres.

Knud Korst.

JERNBANE OG AUTO

Forord.

Paa international Transportarbejder Forbund (I. T. F.s) Kongres i Madrid holdt i Jernbanesektionen Kollega Bratschi, Schweiz, et Foredrag over det stadig akutte Spørgsmaal: Automobilkonkurrencen. Foredraget blev tillagt saa stor Betydning, at man har ladet det fremkomme paa Tryk.

De, der har haft Lejlighed til at sammenligne Behandlingen af dette Emne paa Internationale Jernbanedirektioners Kongres og paa I. T. F.s Kongres, vil kunne fastslaa, at vore Forhandlinger og Vedtagelser — saavel ud fra Personalets Standpunkt, som ud fra et almindeligt socialt Standpunkt — ikke staar tilbage i Værdi og Betydning for Resultaterne fra Jernbanedirektionernes Kongres. Dette er et yderligere Bevis for det uholdbare i den af Jernbanedirektionerne fremsatte Paastand, at disse er i Stand til at løse dette Problem uden Personalets Medvirken — samme Personale, som jo dog sætter Driften i Gang og holder den i Gang, men som til Skade for Almeninteressen er afskaaret fra at tale med om Spørgsmaalet.

Rotterdam, Juli 1930.

N. Nathans,
Sekretær i I. T. F.s Jernbanesektion.

Indledning.

Konkurrencen mellem Jernbane og Auto er i de sidste Aar skærpet i de fleste Lande. Det ved begge Trafikmidler beskæftigede og i Internationale Transportarbejder Forbund organiserede Personale har derfor interesseret sig mere og mere for en Løsning af dette vigtige Problem.

Omend dette tidligere kun skete indenfor Rammen af de enkelte Landes Organisationer, saa har den Kendsgerning, at Spørgsmaalet var opført til Drøftelse paa Internationale Jernbanedirektioners Kongres, som afholdtes i Madrid fra 5. til 15. Maj 1930, givet Anledning til, at I. T. F. har beskæftiget sig med Spørgsmaalet ud fra internationale Personalesynspunkter. I. T. F.s Jernbanesektions Kongres i Dagene fra den 28. April til den 3. Maj 1930, ligeledes i Madrid, bød en god Lejlighed. Det indledende Foredrag over Emnet blev overdraget Forfatteren af dette Skrift, som forelagde og fik Kongressens Tilslutning til de her gengivne Synspunkter. Det efterfølgende er i Hovedsagen en Gengivelse af Foredraget og kan derfor ikke være nogen bredsporet Fremstilling af Forholdene i de enkelte Lande, men en kort Klarlægelse af Problemet Betydning, der viser sig at være ens i de fleste Lande, samt et Forsøg paa en Løsning. Kongressen besluttede at lade Foredraget trykke og tilstille de I. T. F. tilsluttede Organisationer Landene over. Da Foredragsholderen ikke har taget Standpunkt for de omtalte Trafikmidler, men for Befolkningen i Almindelighed under Hensyn til det derved beskæftigede Personale, maa det antages, at Foredraget som Helhed maa finde Tilslutning fra alle Sektioner indenfor I. T. F. Kongressen sluttede sig ogsaa til Foredragsholderen i, at dette Spørgsmaal behandles i en kammeratlig Aand. Denne Beslutning synes os saa vigtig, at vi refererer den forinden selve Foredraget.

I. Problemet.

Den interlokale Fastlandstrafik delte sig indtil for faa Aar siden i to: Skibsfart og Jernbanetrafik. Alt efter de naturlige Forhold var Andelen, som tilfaldt det ene eller andet Trafikmiddel, ulige stor. Medens Indenrigsskibsfarten spiller en stor Rolle i Lande, omgivet af Hav eller har sejlbare Søer, Floder og Kanaler, saa har Forholdene i andre Lande været saaledes, at man praktisk kunde tale om Jernbanernes Trafikmonopol. Man regnede ikke med Landevejene; de havde kun Betydning for Trafik over korte Afstande.

I de sidste ti Aar har disse Forhold ændret sig fuldstændig. Trafikken paa Landevejene har atter faaet stor Betydning, ja griber endog om sig over lange Afstande og skyder sig ind mellem de to Konkurrenter. Det er blevet muligt ved Opfindelsen og den store Udbredelse af det hurtigt kørende Motor-køretøj. Fra først er dette tænkt som en Erstatning for Hestekøretøjet, men disse Rammer sprængte det, saa snart det havde naaet en vis Fuldkommenhed; i hvert Fald er Hestekøretøjet forsvundet fra Storbyers intensive Gadgetrafik og trængt tilbage paa andre Trafikomraader. Dog har Motoren ikke kunnet stille sig

tilfreds dermed, men søger i stigende Grad at erhverve sig Fjertrafikken.

Efter Sagens Natur drejer det sig navnlig om en Trafikbranche, som før næsten udelukkende tilhørte Jernbanerne. Flodskibsfarten er kendetegnet ved sin lave Fragttakst og kommer særligt i Betragtning ved Transport af Gods, der ved sin relativt lave Værdi ikke taaler nogen høj Fragt og samtidig er mere taalsom overfor en lang og uvis Befordringstid. For Transporter af den Slags kommer Motorkøretøjet kun lidt i Betragtning, og dets Fremtrængen bliver, hvis det da ikke drejer sig om at erstatte Hestekøretøjet, paa Bekostning af Jernbanerne.

Mellem Jernbane og Auto er der derved opstaaet et Konkurrenceproblem. Som det plejer at gaa i kapitalistiske Forretningsproblemer, føres der en Konkurrencekamp mellem de to Trafikmidler uden væsentlige Hensyn til Sagens sociale Natur. Denne Vædekamp udkæmpes nu paa en Bane, der i temmelig lige Linie fører til Kaos for begge Parter og naturligvis til nye sociale Kampe. En retfærdig og hensigtsmæssig Deling af Trafikken i Stedet for en ødelæggende Konkurrencekamp er derfor en meget vigtig Opgave.

For en retfærdig Trafikfordeling er det nødvendigt at faa fastslaaet, paa hvilke Trafikomraader Jernbanen og paa hvilke Trafikomraader Autoen er mest ydedygtig, fordelagtigt, kort sagt den anden overlegen, og hvor Overlegenhed kan fastslaaes, bør den i den almene Interesse begunstiges. Kan Jernbanen ikke konkurrere med Autoen, maa Jernbanen erstattes af Autos, hvortil der selvfølgelig maa gives den nødvendige Tid til Omstilling af Driften for at undgaa Kapitaltab eller sociale Tilbageslag.

Hvor Autoen — takket være de lovfæstede Fordele, den nyder i mange Lande, eller af andre Grunde — har tvunget sig længere frem end dens Ydeevne berettiger den til, maa en Indskrænkning foretages, for at Samfærdslen ikke skal hemmes ved opskruede Fragttakster. Naturligvis maa dette ligesom for Jernbanens Vedkommende ske under Hensyn til berettigede Interesser.

Af største Vigtighed er Valget af de Foranstaltninger, man vil træffe for at faa en fornuftig Trafikfordeling. Lad være, at Forholdene i de enkelte Lande ikke viser samme Vej til at naa Maalet, saa er det dog overalt den samme Aarsag, der fremtvinger Forandringer. Men da samme Aarsag afføder samme Virkning, kan det fastslaaes, at de hidtil trufne Foranstaltninger, selv om de ikke er af samme Art, saa er de dog væsensbeslægtede. Med dette skal dog ikke være sagt, at de er i Stand til at løse Spørgsmaalet, tværtimod maa det siges, at de ikke magter Opgaven, og at en international Betragtning og Behandling af Spørgsmaalet er nødvendig. Grundet paa Sagens internationale Karakter kan der ikke blive tale om at fastlægge Enkeltheder, men kun, at Maal og Midler vælges saaledes, at de angiver ensartede Retningslinier.

De af Jernbaneforvaltningerne trufne Foranstaltninger har til Dels været resultatløse og kunde ikke føre til nogen Løsning. Det er I. T. F.s og de dertil

sluttede Organisationers Opgave ved en maalbevidst og ensartet Virksomhed at fremhjelpe den nødvendige Kursændring og bidrage til en planmæssig Behandling af dette store Transportproblem i Almenhedens Interesse.

II. *Jernbaneskinnerne omspænder Verden.*

Til Forudsætningerne for en rimelig og praktisk Deling af Trafikken hører ikke blot et Overblik over Jernbanens og Autoens Ydeevne, men det er nødvendigt at tage begge Trafikmidlers Betydning med i Betragtning. Kurt Wiedenfeld skriver i »Social-økonomisk Grundrids« (Transportvæsen) følgende:

»Jernbanen er det fuldkomneste Transportmiddel for Mennesker og Gods, som Nutiden har skaffet sig. Skinne og Vogn er tilpasset hinanden saaledes, at de besidder en Ydeevne som intet andet.«

Digteren Heinrich Heine skrev den 5. Maj 1843, altsaa paa Jernbanens første Stadium:

»I Jernbanen har vi igen en betydningsfuld Fremkomst — som Krudtets Opfindelse, Amerikas Opdagelse, Opfindelsen af Bogtrykkunsten; der begynder nu et nyt Afsnit af Verdenshistorien.«

Udviklingen har givet Profeterne Ret. Werner Sombart siger i »Højkapitalismen« om Jernbanen og den med denne følgende Trafikomvæltning i Forhold til Kapitalismen:

»For at maale Betydningen af Jernbanen fuldstændig bør man ikke alene tage dette Transportmidlets Ydeevne i Betragtning, men man maa ogsaa gøre sig en Forestilling om, hvilken Indsats der er gjort i Jernbaneanlæg. Man vil da blive overbevist om, at Jernbanen er det største produktive Værk, Menneskeheden endnu har frembragt.«

Wiedenfeld og Sombart har sikkert ikke overdrevet, men givet den rette Karakteristik. Det er en Kendsgerning, at Jernbanen har forandret hele Menneskehedens Samkvem og Væren, ja hele dens sociologiske Udvikling, og skabt uanede Chancer ved sin Transporteringsevne. Jernbanerne bringer hver Dag større Menneskemasser i Bevægelse end Fortidens Folkevandringer.

Den moderne Industri er ganske utænkkelig uden Skinnevejen; det er først ved Jernbanernes Hjælp, at Sammenhoben af Mennesker i Storbyer og Industricentrer er blevet mulig, og dette fordi Jernbanerne sikrer regelmæssig Tilførsel af Levnedsmidler og Raastoffer og Forsendelse af færdige Industriprodukter. Som intet andet Transportmiddel opfylder Jernbanerne de Krav, den moderne Trafik stiller, nemlig: Massetransport, Hurtighed, Sikkerhed og Regelmæssighed.

I »Jernbanearkivet« angives følgende Tal om Jernbanenettets Længde Jorden over i Slutningen af 1927:

Europa	405 179 Km
Amerika	606 316 »
Asien	123 780 »
Afrika	65 390 »
Australien	49 531 »

Ialt 1 250 196 Km

Dette uhyre Kilometerantal er lig Vejlængden Jorden rundt ved Ækvator 31 Gange.

Werner Sombart anslaaer Anlægsomkostningerne pr. Kilometer i Europa for de før 1890 byggede Jernbaner med tilhørende Materiel til 413 280 Guldfranc og for de øvrige Verdensdele til 204 110 Guldfranc. Han mener, at der for de mellem 1890 og 1913 byggede Baner maa regnes mindst 10 pCt. mere for Europas og 25 pCt. mere for de andre Verdensdeles. I Krigs- og Efterkrigstiden maa der naturligvis regnes med ganske andre Priser, og der er næppe Grund til at mene, at Jernbanebyggeri i de seneste Aar er blevet billigere i Amerika end i Europa. En Beregning viser, at der i Slutningen af 1927 i hele Jordens Jernbanenet var bundet en Anlægskapital paa ikke mindre end 375 058 800 000 Guldfranc, d. v. s. 375 Milliarder Guldfranc.

Efter dette er der i de sidste halvfems—hundrede Aar i Gennemsnit anbragt 4 Milliarder Guldfranc aarligt i Jernbaner Jorden over, det er omtent det samme, som de schweitziske Jernbaner med Elektrificeringen iberegnet har kostet. Jernbanerne er da ogsaa de kapitalstærkeste Virksomheder, der overhovedet eksisterer, og desto sværere er det at se dem blive elimineret ud af Trafiklivet.

Banernes Ydeevne bestemmes for en Del af det rullende Materiel. Efter Woytenskys »Verden i Tal« kommer vi til følgende:

Lokomotiver (Damp eller elektrisk) .	250 000 Stkr.
Personvogne	400 000 »
Godsvogne	7 000 000 »

Regner vi Personvogne til gennemsnitlig 50 Siddepladser og Godsvognene til gennemsnitlig 15 Tons Bæreevne, saa er der Verden over Personvogne med ca. 20 000 000 Siddepladser og Godsvogne med ca. 100 000 000 Tons Bæreevne til Raadighed for Trafikken.

Ved Bedømmelse af disse Angivelser maa tre Kendsgerninger tages i Betragtning.

1. Jernbanerne anlægges med Fremtidens Krav for Øje, derfor ligger Jernbanernes Ydeevne over Nutidens Trafikkraft; de har saaledes paa ingen Maade overlevet sig selv, men er kaldet til at løse store Fremtidsopgaver. Dette skulde ikke umuliggøres, da der i Jernbanerne er store Kapitaler bundne, som skal forrentes og amortiseres. En stor Del af Kapitalerne er indskudt af Staten, d. v. s. Offentligheden, det arbejdende Folk, som da ved indtrædende Tab hjem søges direkte eller indirekte.

2. Jernbanen har paa ingen Maade naaet Højdepunktet for sin Udviklingsmulighed. Damplokomotiverne har endnu store Muligheder, næsten hver større Nybestilling er udrustet med en eller anden betydningsfuld teknisk Forbedring. Elektrificeringen, som sikkert endnu kun er i sin Vorden, betyder et mægtigt Fremskridt. Udgifterne til Forbedring af Jernbanerne er i Forhold til den oprindelige Anlægssum og til de store Trafikmuligheder meget smaa.

3. Det er kun en lille Del af Jordens Jernbanenet, der er moderniseret; det er kun i Europa, de

forenede Stater og Japan, medens Jernbanerne i Rusland, Sibirien, Kina og Australien endnu er paa det første Trin, saa Skinnevejen har endnu store Udviklingsmuligheder.

Af disse Punkter fremgaar det, at Jernbanernes største Udvikling ligger i Fremtiden, hvor stor end den i Jernbanerne bundne Kapital er. De førende Magter indenfor Verdensøkonomien maa derfor overveje, om det er forsvarligt at svække denne vigtige Faktor i det internationale Samkvem, eller om der ikke hellere burde arbejdes for mere Grundfæstelse og Trivsel.

(Fortsættes.)

KEDELSTEN OG DENS INDFLYDELSE PAA LOKOMOTIVKEDLEN

Efter »Voraus« ved Lokomotivfører F. Spøer.

Kedelsten fremkommer ved, at faste Stoffer, som indeholdes i Fødevandet, under Driften udskiller sig og aflejrer sig i Kedlen. De faste Stoffer kan bl. a. være kulsur og svovlsur Kalk, kulsur og svovlsur Magnesia, Kiselsyre, Kogsalt og organiske Forbindelser. De udskiller sig under Opvarmningen og danner enten et haardt fastsiddende Lag Sten paa Kedelpladerne eller løs Slam. Forskellen i Kedelstenens Tilstand fremkommer af Kedelvandets Bestanddele, der er forskellige fra et Sted til et andet. Den farligste Kedelsten er den, som især paa stærkt ophedede Flader eller i Indsnævninger er tilbøjelig til at forme sig til fast Sten, hvorimod den løse Slam er relativt ufarligere og lettere at fjerne.

Næsten lige saa gammel som selve Dampdriften er Bestræbelserne for at undgaa Kedelstensdannelse. To Veje er man gaaet i den Hensigt. Den første var at rense Vandet ved at filtrere det eller lade det faa Tid til at afsætte Forureningerne og tilsætte Salte eller særlige Midler, forinden det kom i Kedlen. Den anden Vej førte til Anbringelse af Fødevandsforvarmere og Slamudskillere for henholdsvis at opvarme Fødevandet saa meget som muligt og derved udskille Kedelstenen i Forvarmeren, eller at samle Kedelstenen i Slamudskilleren paa et særligt dertil egnet Sted i Kedlen, hvorfra Kedelstenen let kan fjernes. Den allerseneste Fremgangsmaade, som særligt tager Sigte paa hypermoderne Højtrykslokomotiver, er at kun anvende destilleret Vand til Fødevand i den Del af Kedlen, der er ildpaavirket. Man haaber derved at holde den Del af Kedlen fri for Urenheder.

De væsentligste Ulemper ved Kedelstensdannelse er følgende:

1. Skadelig Paavirkning af Fyrkasse, Støttebolte og Kedelrør, foraarsaget ved for stærk Ophedning.
2. Formindsket Varmeoverførsel fra Hedeflader til Kedelvandet.
3. Hindring for Kedelvandets Cirkulation.
4. Formindskelse af Kedlens Vandindhold.

Det er bekendt, og det kan ses paa en Vandkedel, som den bruges i Husholdningen, at de ildberørte Flader f. Eks. paa en Emaljekedel ikke tager nogen Skade, saa længe der er Vand og kun

lidt eller ingen Sten i Kedlen. Der kommer af at Vandet køler Kedlen ved at optage Varmen, den modtager. Naar der derimod er dannet et Lag Kedelsten, virker dette isolerende mellem Kedlens Plade og Vandet, saa Kedlen endog kan blive glødende i Bunden. I en Lokomotivkedel er Forholdet noget lignende. Saa længe de ildpaavirkede Flader kan afgive sin Varme til Kedelvandet, køles de tilstrækkeligt, men naar Varmeafgivelsen til Kedelvandet hemmes af et Lag Kedelsten, saa antager Fyrkassens Kobber- eller Flusstaalplader en saa høj Temperatur, at Brudgrænsen nedsættes betydeligt. Ved Brudgrænsen forstaas den Kraft eller Paavirkning — udtrykt i Kilogram — som hver cm^2 eller mm^2 af Materialets Tværsnit kan udsættes for, forinden der sker et Brud.

For Flusstaal falder Brudgrænsen hurtigt, naar dets Temperatur overstiger 180 Grader. Forsøg har vist, at en Flusstaalstang af 100 mm^2 Tværsnit, der i kold Tilstand kan taale en Belastning af 41 kg mm^2 , ved en Temperatur af 400 Grader kun taaler en Belastning af 33 kg mm^2 , og ved 600 Grader kun 18 kg mm^2 . Noget lignende med Kobber. Ved en Temperatur af 400 Grader har det kun 26 Procent og ved 500 Grader kun 18 Procent af sin Styrke i kold Tilstand. Hertil kommer, at Kobber ved Forsøg har vist, at det ved varig Belastning taber mere i Styrke end ved kortvarig Belastning.

I Lokomotivkedlens Fyrkasse kan Temperaturen stige til 1400 Grader, og da Kobberets Smeltepunkt ligger ved 1084 Grader, saa vil Fyrkassen hurtigt tage Skade, hvis Kedelvandet ikke aftager Varmen. Er Fødevandet daarligt, og der samler sig Sten paa Fyrkassen, tæres Kobberet hurtigt, og der opstaar smaa Revner især ved Støttebolthullerne, saa Fyrkassen undertiden maa kasseres efter 3—4 Aars Brug. De ofte forekommende Brud paa Støttebolte skyldes for Størstedelen, at Kedelsten har forhind-

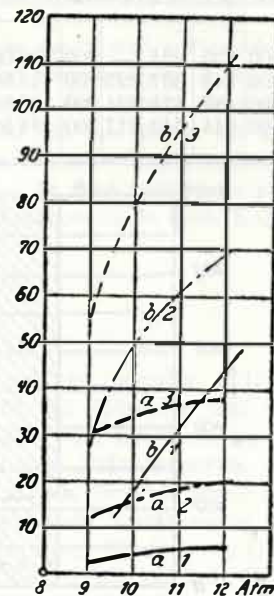


Fig. 1. Oversigt over udvekslede Støttebolte.

dret Varmeoverførslen fra Fyrkassen til Kedelvandet, hvorved den forekommende høje Temperatur har nedsat Materialets Brudgrænse. Et Bevis derfor er, at Brud i Støttebolte saa godt som altid er ved Fyrkassen, og at Støtteboltene ikke viser noget synligt Svaghedsegn.

Diagrammet i Fig. 1 viser Resultatet af 15 Aars Kontrol med udvekslede Støttebolte. Linien a 1 viser Antallet paa de lejlighedsvis udvekslede Støttebolte, Linien a 2 viser Antallet paa de ved udvendigt Eftersyn, og a 3 paa de ved indvendigt Eftersyn udvekslede Støttebolte i en Kedel, hvor godt Kedelvand var anvendt; og Linierne b 1, b 2 og b 3 viser det samme, men i en Kedel, hvor der var brugt daarligt Kedelvand.

Som sagt stiger Fyrkassematerialets Temperatur ved Kedelstensaflejring og nedsætte Materialets Styrke. Selv ved et meget tyndt Lag Kedelsten kan Fyrkassepladerne faa en meget høj Temperatur. I det følgende skal Varmeoverførselen fra Fyret og Formindskelsen paa Grund af Kedelsten omtales, dog maa der skelnes mellem de Hedeflader, som kun kommer i Berøring med Forbrændingsprodukterne (Kedelrørene) og de Hedeflader, der tilige kommer i Berøring med Fyrets glødende Masse og yderligere modtager Straalevarme (Fyrkassen). I Fig. 2 er de i Fyrkassen forekommende Temperaturer skematisk fremstillet under Antagelse af, at t 1 er Fyrets Temperatur paa 1000 Grader, og t 2 er Vandets Temperatur paa 200 Grader, den sidste tilsvarende et Damptryk af 16 Atm. Fyrkassens Temperatur d 1, d 2 og d 3 og Størrelsen af den Varmemængde, der trænger gennem 1 Kvadratmeter Fyrkassévæg i ren Tilstand eller belagt med henholdsvis 2, 5 eller 10 mm Kedelsten, er til bedre Forstaaelse af Fig. 2 gengivet i Tabel 1.

Tabel I.

	t 1	d 1	d 2	d 3	t 2	O V. E./m ²	Formindskelse i %
Ren Kedelplade	1000	230	224	—	200	120 000	0
2 mm Kedelsten	1000	342	337	223	200	113 600	5.3
5 " "	1000	482	474	221	200	102 650	14.4
10 " "	1000	644	640	217	200	84 500	39.4

I Fig. 2 er d 1 Temperaturen paa Fyrkassévægens Ildside, og d 2 er Temperaturen paa Væggens Vandside, naar Fyrkassepladen er fuldstændig ren — i Tabellen er det let at se, at disse Temperaturer er henholdsvis 230 og 224 Grader. O angiver Varmemængden, der i 1 Time trænger gennem hver Kvadratmeter Fyrkasseplade og er i en ren Fyrkasse sat til 120,000 V. E. (120,000 V. E./m²). For mindskelsen i Varmeoverførselen er angivet til Nul. Ved 2 mm Kedelsten stiger Temperaturen paa Fyrkassévæggens Ildside d 1 til 342 Grader og paa Vandsiden d 2 til 337 Grader, medens Temperaturen d 3 paa Kedelstenen, som berører Kedelvandet, kun er 223 Grader. Ved 10 mm Kedelsten vil man se, at Temperaturen paa d 1 er 644 Grader og d 2 640 Grader, men paa d 3 kun 217 Grader. Samtidig med, at Kedelstenslaget bliver tykkere, formindskes Varmeoverførselen til Kedelvandet; ved 2 mm, 5 mm og 10 mm Kedelsten er den henholdsvis 113,600, 102,650 og 84,500 V. E./m² i Timen, lig 5,3 og 14,4 og 29,4 Procent.

Tabel II.

	t 1	d 1	d 2	d 3	t 2	O V. E./m ²	Formindskelse i %
Ren Kedelplade	1400	285	268	—	200	340 000	0
2 mm Kedelsten	1400	587	572	262	200	309 600	9.0
5 " "	1400	888	876	250	200	250 400	26.3
10 " "	1400	1112	1100	235	200	173 000	49.2

I Tabel 2 antages en Fyrkassetemperatur t 1 paa 1400 Grader, medens Vandtemperaturen t 2 og Kedeltrykket ligesom i Tabel 1 er henholdsvis 200 Grader og 16 Atm. Ved en meget forceret Forbrænding og under Tilførsel af forvarmet Forbrændingsluft kan der opnaas saa høj Temperatur i Fyrkassen. Tabel 2 viser, at baade Vægttemperaturen og Varmeoverførselen er steget betydeligt, men samtidig at Kedelstenens skadelige Virkning mod Varmeoverførselen er blevet meget større end ved en Fyrkassetemperatur af 1000 Grader.

Varmetabet ved Kedelsten paa Kedelrørene er ikke nær saa stort, men skal dog omtales. Ved 2 mm Kedelsten formindskes Varmeoverførselen med

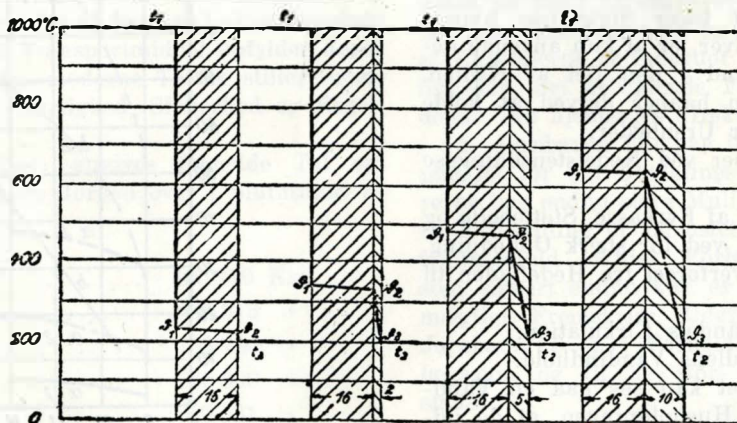
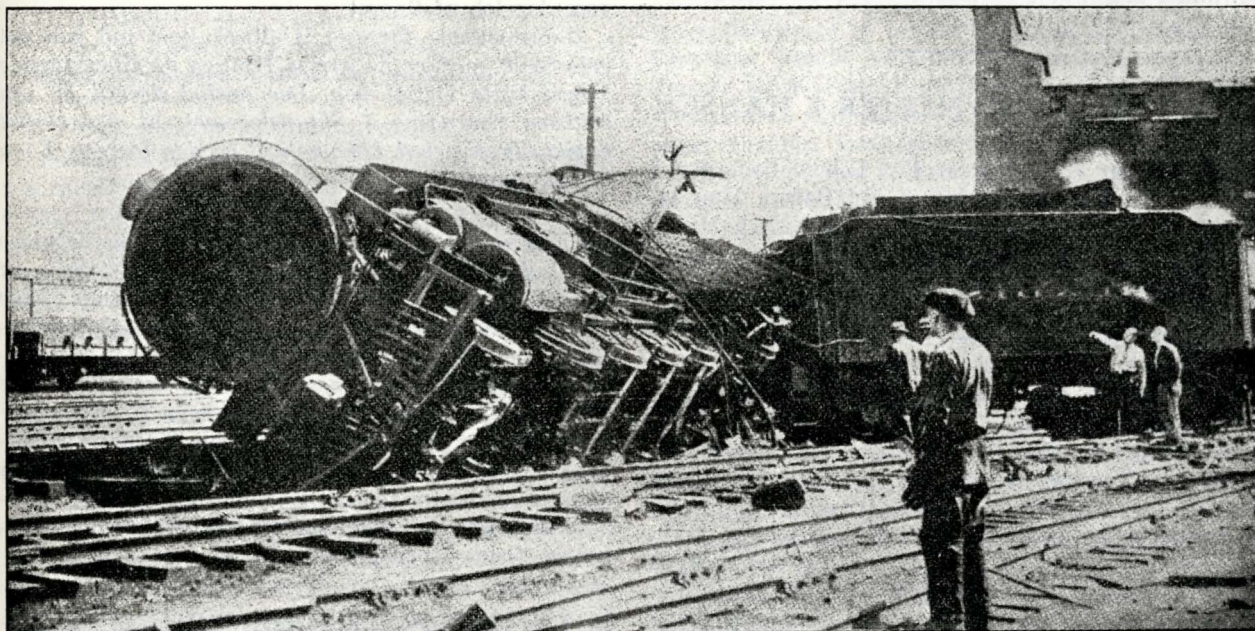


Fig. 2. Varmeoverførsel gennem Fyrkassévæggen.

procenten 10,76. Desuden virker Kedelsten stærkt hemmende paa Vandcirkulationen. Den begynder, saa snart Kedlen fyres op — det varme Vand stiger opad, og det kolde gaar nedad. Vandets Opvarmning og Fordampning er ikke den samme overalt i Kedlen, og Forskellen kommer stærkere frem, naar Fyrkassen og Rørene paa nogle Steder er dækket af Sten. Ovenpaa Fyrkassen kan Vandcirkulationen forekomme meget ugunstig, her finder den største Fordampning Sted og samtidig den største Aflejring af Kedelsten. Tillige kan der over Fyrkassen danne sig en skumlignende Blanding af Damp og Vand, som leder Varmen daarligere end Vand, 4,56 Procent og ved et 5 mm tykt Stenlag er Tabs-

og Fyrkasseloftet faar derved en meget høj Temperatur.

Til Slut skal nævnes Kedelstenens skadelige Virkning ved at formindske Kedlens Vandrum. Et Lag Kedelsten paa 5 mm har i en stor Lokomotivkedel en Vægt af 2580 kg og formindsker Kedlens Vandrum og effektive Varmeindhold med 94 000 V. E., hvad der omtrent svarer til Varmeindholdet i en Dampmængde paa 140 kg. Kedelsten spærrer mere eller mindre Varmens Vej til Kedelvandet, og Følgen er store Temperaturforskelle i Kedlen med skadelige Virkninger paa Fyrkasse og Rør samt for høj Temperatur paa Spildevarmen fra Fyret og en daarlig Kedelvirkningsgrad.



KEDELEKSPLOSION PAA ET AMERILANSK LOKOMOTIV

Desværre hører man ret ofte om Eksplosion af Lokomotivkedler i Amerika. Den 25. Januar i Fjor eksploderede en Kedel i Ohio. Den blev slynget i Vejret, og Undervognen og Tenderen blev staaende paa Skinnerne. Føreren, Lokomotivfyrbøderen og en Bremsers dræbtes. Billedet viser en Eksplosion af en Lokomotiv-

kedel, som ogsaa fandt Sted i Fjor, den 9. September i Filadelfia. Hele venstre Side af Fyrkassekappen blev flaaet ud, og ved det stærke Sidetryk blev det store Lokomotiv kastet om paa Siden. Af de ved Ulykken 7 Døde og 8 Saarede blev flere slynget op i Luften. Artiklen »Kedelsten og dens Indflydelse paa Lokomotivkedlen« forklarer Aarsagen til de fleste Kedelekspllosioner.

Memo.

FHV. MASKINDIREKTØR AXEL FLOOR

Efter faa Dages Sygeleje døde ved et Hjerteslag den 23. f. M. den tidligere Chef for Maskinafdelingen Direktør A. Floor. Direktør Floor, der blev 70 Aar gammel, blev ansat ved Banerne i 1885 og virkede som Konstruktor, Regnskabsfører, Ingeniørassistent og Maskinbestyrer, forinden han i 1910 blev Direktør for Maskinafdelingen. Han har saaledes gjort Tjeneste indenfor Afdelingens forskellige Omraader og var derfor, da han blev Direktør, godt kendt med de for-

skellige Afskygninger indenfor Afdelingens Tjeneste. Ved sin Afgang fra Tjenesten den 31. August 1927 fik han Stillingen som maskinteknisk Konsulent ved Statens Tilsyn med Privatbanerne.

I Direktør Floors Periode som Chef for Maskinafdelingen anskaffede Statsbanerne de 3 cylindrede Personoglokomotiver R. og S. og Godstogslokomotiverne Litra H. I hans Chefstid kom Verdenskrigen, der skabte store Vanskeligheder for Banerne, Vanskeligheder, der under ham Ledelse besejredes godt. I denne Periode fra 1910 til 1927 fik Organisationerne,

Sammenslutningerne af Tjenestemænd forøget Indflydelse paa alle de Omraader, hvor det nu be-
tragtes som en Selvfølgelighed, at de taler, og af den Grund er det utallige Forhandlinger mellem Organi-
sationen og Administrationen den nu afdøde Chef har siddet som Leder af. Han var en behagelig Leder af disse Forhandlinger, og mange for Personalet vigtige Anliggender er under hans Ledelse blevet afgjort. Han udtalte sig ofte friskt om Tingene, men altid paa en hensynsfuld Maade, men samtidig maa det siges, at man ikke havde Indtrykket af en særlig kraftig Personlighed som Leder af Maskinafdelingen.

Vi bevarer Mindet om hans altid elskværdige Fremtræden og venlige Hensyntagen i Samarbejdet om de Sager, Organisationen ønskede fremmet.

Direktør Axel Floor begravedes Lørdag d. 28. f. M. under meget stor Deltagelse fra Vartov Kirke.

FHV. LOKOMOTIVMESTER I. HANSEN

I en Alder af 83 Aar er fhv. Lokomotivmester I. Hansen den 18. f. M. afgaaet ved Døden. Han be-
gravedes under stor Deltagelse Søndag 22. f. M. fra Bispebjerg Krematorium.

Den afdøde var i mange Aar Lokomotivmester paa Kjøbenhavn H. og sluttede sin Tjeneste der i 1921, da Remiserne blev nedlagt.

Der er jo mange af de nu ansatte Lokomotivmænd, som slet ikke kendte »den lille«, som hans Kælenavn var, men mange af de ældre Lokomotivmænd erindrer sikkert med Venlighed den afdøde. Der var en vis Respekt om Lokomotivmesteren, der selv under vanskelige Forhold, ofte under en lidt bøs Mine, forstod at bevare en vis Form, et vist Humør, der lod skinne igennem, at der i hans Bryst bankede et varmt Hjer-
te. Der forlangtes jo i hans Tid mere af Lokomotiv-
mændene end nu om Dage, ja ofte var det Urimeligheder, der forlangtes, men »den lille« forstod at faa det til at gaa rundt. Knæb det endelig for en eller anden, og Hansen vidste Besked, var han ofte rede til at yde sin Bistand under den Form, som Situationen krævede.

Hos os lever endnu Mindet om alle den nu afdøde Lokomotivmesters gode Egenskaber.



23. Februar. Paa et Møde i Kjøbenhavn i Kgl. Dansk Automobilklub behandlede forskellige Sager bl. a. sagde en Taler:

Endelig er der et Spørgsmaal, jeg vil berøre — de trætte Chauffører. Gang paa Gang har en Chauffør, der var sigtet for at have været paavirket, reddet sig ved at sige: Nej, jeg var bare træt! Disse Forhold

har den siddende Regering taget mod med Kysbaand, og der foreligger et Lovforslag, der gaar ud paa, at der skal lovbeftales en 8 Timers Arbejdsdag for Chauffører. Det vil give et slemt Virvar. Sendes en Chauffør ud, og forsinkes han paa Turen, kan man risikere, at han maa lade Bilen staa for selv at tage hjem med Toget. Det vil blive uheldige Forhold.

*

24. Februar. Et meget alvorligt Afsporingsuheld skete i Morges paa Stationsterænet i Nyborg. Persontoget østpaa, der skal være i København Kl. 12,31, var Kl. 8,45 paa Vej fra Nyborg ned til Færgelejet. Afsporingen midtvejs skete netop som man passerede et Sporskifte. Togstammen bestod af et af de store 18-hjulede P-Lokomotiver og fire Truckvogne, og det var Lokomotivet og den forreste Vogn, en 3-Klasses Vagon, der løb af Sporet.

Lokomotivets forreste Hjultræk kom ind paa det gale Spor, medens de øvrige Hjul og de efterfølgende Vogne kørte rigtigt nok. *Der opstod derved en saa voldsom Spænding i Skimmelegemet, at Sporskiftet knækkede, hvorved Lokomotivet og den forreste Vogn løb af Sporet.*

*

25. Februar. I Hovedbanens Værksted, Oslo, arbejdes der i disse Dage under Højtryk med Eftersyn og Forandring af 5 Lokomotiver til Østfoldbanen, hvor efter Ruteforandringen 15. Maj Togenes Maksimalhastighed vil blive øget til 90 km pr. Time. Lokomotiverne, som er sekskoblet og er af den saakaldte Type 30 B, har 4 Cylindre og er af Hensyn til den svære Fart udstyret med meget store Hjul. Tendernes Kul-
kasser og Vandtanke bliver gjort større end før, da det er Forudsætningen, at Maskinernes Kul- og Vand-
holdning ikke skal kompletteres undervejs paa Strækningen Oslo—Kornsjø.

*

25. Februar. Under Rangeringen i Middags paa Tønder Station stødte et Lokomotiv sammen med en Motorvogn. I denne opholdte sig tre Rengøringskoner, hvoraf den ene fik en Del Skrammer i Ansigtet. Motorvognen fik en Del materiel Skade, idet Vinduerne sprængtes og Pufferne blev beskadiget.

*

26. Februar. Cand. polit. J. C. Jacobsen har for »Skatteborgeren« udsendt en Pjece, i hvilken foreslaas D. S. B. omdannet til A/S Dansk Jernbanedrift. Han anstiller forskellige Sammenligninger med udenlandske Baner, og disse Sammenligninger er til Ugunst for D. S. B. Han mener, at der kan spares ca. 4000 Mand ved D. S. B. Det maa antages, at en eller anden jernbanekyndig giver Forfatteren Svar.

*

27. Februar. Automobil paakørt af Toget. Et Automobil blev i Forgaars Eftermiddags ved Kollekolle paa Odsherredbanen i en Jernbaneoverskæring paakørt af Odsherred-Toget. — Automobil blev knust under Lokomotivet. Chaufføren og Passageren reddede sig ved at springe af Automobilet i sidste Øjeblik. Lokomotivet blev en Del beskadiget.



HOVEDBESTYRELSESMØDET
den 18. og 19. Februar 1931.

I Stedet for Motorfører A. S. Petersen, der paa Grund af Sygdom var fraværende, var mødt Motorfører Axel Jensen, Od.

Formanden aabnede Mødet og bød Velkommen og underrettede om, at A. S. Petersen var fraværende paa Grund af Sygdom, og at A. Jensen var mød i Stedet. Udbad sig H. B.s Sanktion til denne Forandring

H. B. godkendte Jensens Tilstedeværelse.

Punkt 1. Forhandlingsbogen.

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Formandens Beretning.

Formanden refererede de siden sidste H. B. Møde behandlede Sager, af hvilke de væsentligste refereres nedenfor. Dagen efter den ekstraordinære Kongres afholdtes der Repræsentantskabsmøde i C. O., hvor man har taget Stilling til Lønningslovsforslaget og Ændringer deri. senere havde der den 10. Januar været Forhandling med Finansministeren om Lønsagen. Finansministeren kunde godt se, at Kommissionsforslaget havde visse Mangler, men han turde ikke give Lokomotivpersonalet Løfte om væsentlige Forbedringer, med mindre de kunde opnaas i Folketingets Lønningsudvalg. Vi har derefter tilskrevet saavel Finansministeren som Lønningsudvalget en Skrivelse om Ændringer. Dernæst er der rettet Henvendelse til flere af de Politikere, som har med Sagen at gøre, men Sandsynligheden for Opnaelse af Ændringer er ikke særlig stor, men selvfølgelig vil vore Bestræbelser fortsat blive rettet derimod. — Derefter refereredes nogle Skrivelser, der var udvekslet mellem D. S. & M. F. og os. Omtalte derefter det udsendte Referat fra den ekstraordinære Kongres og kom derefter ind paa en Omtale af Velfærdsforanstaltningerne og det, vi paa dette Omraade havde naaet. Der var saaledes vist Imødekommenhed ved en Bevilling til en Bygning i Tønder, hvor der vil blive indrettet Badeværelse, i Aabenraa foretages forskellige Forbedringer, hvilket ligeledes sker i Esbjerg, og i Vedde. Der er rejst Krav om Velfærdsforanstaltninger i Vejle, Horsens, Skjern, Kalundborg og Godsbanegaarden. Endelig har vi vedrørende denne Sag rykket Generaldirektoratet angaaende Svar paa forskellige Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne, og vi har fornylig modtaget Svar derpaa. Det angaar Vinduesviskere, som Generaldirektoratet endnu ikke har færdigprøvet, Lamperne paa C. c. Vognenes Endeperron, elektrisk Belysning paa Lokomotiverne, Vindskærme til Forhindring af Røgnedslag, om nye Sæder paa S Maskinerne, Forslaget om Lemme foran Kulhullerne, denne Sag undersøges og Forslaget om Flytning af Vandstandsviseren paa Litra F. kan ikke tiltrædes. Der vil blive foretaget Forsøg paa et Par K. eller C. Maskiner med Anbringelse af Linoleum paa Kobbelhulkasserne, og endelig et Afslag paa Sagen angaaende Varmespiraler, under Førerhus-

gulvet paa de ombyggede D. Maskiner; Svarene er i det hele ikke meget imødekommende.

Vi har rykket paa Svar paa vor Skrivelse af 24. April 1930 angaaende Forslag til »Regler for Lokomotivpersonalets Anbringelse i Tur«.

Formanden omtalte derefter Tjenestetidsspørgsmaalet, idet han gjorde opmærksom paa, at vi kort efter den nuværende Regerings Tiltræden havde faaet de gamle Tjenestetidsregler genindført, og at man ikke havde fundet det opportunt at fremsætte nyt Forslag nu. Foreningen havde haft adskillige Tjenestetidssager til Behandling. Kørelærerspørgsmaalet synes at volde nogle Vanskeligheder bl. a. med Hensyn til Indøvelse af Arbejdsmand og Kørselen som 3die Mand. Disse Spørgsmaal overvejes for Tiden i Generaldirektoratet.

Der har været afholdt Sygekassevalg paa Sjælland-Falster med det Resultat, at Lokomotivfører Frode Nielsen genvælgtes, og at Lokomotivfyrbøder A. Knudsen blev Suppleant. Omtalte en stedfunder Drøftelse om Daglyssignaler m. m. Disse Drøftelser vil ved given Lejlighed blive fortsat. Vi skulde jo efter Planen have holdt nogle Foredrag, men der har stadig været Hindringer i Vejen for at naa et Resultat, saa vi vist maa se os om efter andre Foredragsholdere. Dernæst omtaltes adskillige Smaasager.

Efter forskellige Bemærkninger godkendtes Formandens Beretning.

Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.

Lovudvalget har afholdt Møde, og der foreligger en Indstilling, som H. B.s Medlemmer har modtaget.

Denne Indstilling vedtoges.

Velfærdsudvalget har afholdt Møde og behandlet forskellige Velfærdssager, der for de flestes Vedkommende er omtalt under Formandens Beretning.

Efter forskellige Bemærkninger toges Meddelelserne til Efterretning.

C. O. har afholdt Repræsentantskabsmøde, paa hvilket Formanden indvalgtes i C. O.s Styrelse.

Der aflagdes endvidere Beretning om Marketenderiet paa Godsbanegaarden, der viste samme gode Resultat som tidligere Aar.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1930. Balancen var 41 698 Kr. 62 Øre, hvoraf 6 484 Kr. 88 Øre overføres til Reservefonden. Paa Grund af forskellige Forskydninger vil sidstnævnte Beløb maaske blive noget større.

Toges til Efterretning.

Punkt 5. Fastsættelse af Tidspunktet for den kommende Kongres.

Det vedtoges at afholde Kredsgeneralforsamlinger og Kongres i Dagene den 6., 7. og 8. Maj i København.

Punkt 6. Forslag til Kongressen.

Hovedbestyrelsen gennemgik de til Kongressen indkomne Forslag, ialt 55. Et Forslag om Kørepengeberegning udgaar, da H. B. allerede er beskæftiget med denne Sag. H. B. tager Stilling til Forslagene paa H. B.-Mødet forud for Kongressen.

Punkt 7. Sager til Behandling.

En Sag angaaende Depotforstanderhonorar henvistes til Formandens Behandling.

Det vedtoges at søge gennemført 1. Distrikts Ordning af Afløsningsforholdene ogsaa i 3. Distrikt

Generaldirektoratet meddeler, at der skal nedsættes et Udvalg til Revision af Uniformsreglementet og Regulativet, hvortil Organisationen anmodes om at udpege et Medlem.

Hertil valgtes Formanden.

Punkt 8. Studiekursus.

Formanden fremsatte Spørgsmaalet om vi i Henhold til den Bevilling, vi havde, kunde fortsætte med Afholdelse af Kursus uden først at spørge Kongressen.

Man enedes om at afvente Kongressen.

Efter forskellige Udtalelser angaaende Oplysningsarbejdet hævdedes Mødet.

**LOKOMOTIVFØRERNE KREDS-
BESTYRELSESMØDE
17. Februar 1931.**

Alle var tilstede.

Punkt 1. Kredsformandens Beretning.

Kredsformanden bød Velkommen og omtalte en Sag, som vi før har beskæftiget os med angaaende en afgaaet Lokomotivfører. Vi har nu paany undersøgt Sagen, og der er intet at gøre, hvorfor Sagen bør henlægges. Redegjorde endvidere for en Sag angaaende forkert Placering i Personalialia, der var bragt i Orden. Gjorde derefter Rede for en Drøftelse angaaende Daglyssignaler, Signalgivning ved Trinbrætter m. m. Om den sidste Sag har vi paany indsendt Skrivelse. Og endelig har vi drøftet Signalkommissionssammensætningen. Kredsformanden oplæste derefter en Skrivelse om dette Spørgsmaal, som godkendtes. Derefter omtaltes en Sag angaaende Reparation af Rangerlokomotiver paa Rangerdepoter, hvilken Sag er bragt i Orden.

Desuden behandlede flere andre Sager.

Beretningen godkendtes.

Punkt 2. Kredskassererens Meddelelser.

Kredskassereren redegjorde for Indtægter og Udgifter i det forløbne Aar, der endte med en Kassebeholdning paa 1 606 Kr. 41 Øre.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Eventuelt.

Kredsformanden omtalte Valget af Kredsbestyrelsesmedlemmer. Der afgaar i Aar Rosenkilde Laursen og Aug Andersen.

Efter forskellige Bemærkninger derom sluttede Mødet.

C. M. C.

**LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS-
BESTYRELSESMØDE
den 17. Februar 1931.**

Punkt 1. Foreliggende Sager.

Kredsformanden redegjorde for de siden sidste Kredsbestyrelsesmøde behandlede Sager. Angaaende Anciennitetssagen vedrørende 2 Lokomotivfyrbødere i Fredericia, og hvori Trediemand ikke berøres, idet de paagældende staar Side om Side i Anciennitetsrækken, og kun ønskes ombyttet, har Generaldirektoratet som allerede bekendtgjort ikke kunnet imødekomme os. Sagen har nu været forelagt vor juridiske Konsulent, men efter dennes Udtalelse var der megen ringe Sandsynlighed for, at Sagen kunde bringes til en for os heldig Afslutning, hvorfor man enedes om at tage Sagen til Efterretning.

En Anciennitetssag vedrørende 2 Lokomotivfyrbødere finder Kredsformanden ikke efter foretagen Undersøgelse, at de paagældende har noget at beklage sig over. Sagen om Lokomotivfyrbøderaspiranternes Anciennitet vil paany blive beskrevet over for Generaldirektoratet.

Aalborg Afdeling har fremsendt Anordning om at iværksætte en Indsamling til en fhv. Lokomotivfyrbøder. Sagen overlodes Kredsformanden til nærmere Behandling.

Et Afløsningsforhold i Gedser har været forelagt Kredsen til Udtalelse og skulde nu være bragt i Orden. — Afløsningsforholdene i Thisted forelaa atter til Behandling, og paa Grundlag heraf vedtoges over for H. B. at stille Forslag om, at det af 1ste Distrikt udstedte Cirkulære for Afløsning af Lokomotivpersonalet forsøges indført i III Distrikt.

I Anledning af, at der foreligger Eksempler paa, at Lokomotivfyrbøderne faar afbrudt deres Funktion som Lokomotivførere, fordi Depotet har ladet yngre Lokomotivfyrbødere forrette Lokomotivførertjenester, har Kredsen over for Generaldirektoratet beskrevet en bestemt Sag (se Lok. Tid. Nr. 3) og henstillet, at der trods Afbrydelsen — som kun skyldes forkert Disposition fra Depotets Side — udbetales Funktionsgodtgørelse.

Generaldirektoratet har imødekommet saavel dette Ønske, som vort Ønske om, at der til Distrikterne udsendes en Instruktion angaaende Beregning for Funktionsgodtgørelse.

Fredericia Afdeling fremsender Forespørgsel, om de tilkommer et Stueur paa deres Opholdsværelser, samt om Reglerne for fri Anciennitet. Førstnævnte er besvaret bekræftende, og samtidig er Afdelingen anmodet om at tilskrive 2. Distrikt desangaaende.

Korsør Afdeling fremsender en Sag om Pudsning af Maskinerne. Sagen overlodes Kredsformanden.

Brande Afdeling fremsender en Sag om Beregning for og Godtgørelse af Overtid.

Den paagældende har overfor Distriktet fremsendt Anmodning om at faa Overtiden godtgjort; men Distriktet har foranlediget heraf meddelt Brande Maskindepot, at den paagældende ingen Overtid havde.

Kredsen har i Overensstemmelse med den almindelige Beregningsmaade tilskrevet Generaldirektoratet og udtalt sin Forbavelse over, at Embedsmænd i 3. Distrikt kunde komme til en saa haarrejsende Opfattelse som den, Distriktet har givet Udtryk for, at den paagældende i Ste-

det for at faa Godtgørelse for udført Overarbejde. tværtimod kunde tillægges endnu 16 Tjenestetimer. Man har samtidig henstillet, at der fra Generaldirektoratet tilsendes 3. Distrikt Instruktion om Forstaaelse af Tjenestetidsreglerne.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Kredsformanden aflagde Beretning om forskellige Forhandlinger og Henvendelser i Generaldirektoratet samt rejste Spørgsmaalet om Kredsens Stilling til Motorførernes Forfremmelse til

Man debatterede indgaaende dette Spørgsmaals principmæssige Betydning og vedtog enstemmig, at Kredsens Stilling stadig maatte være den, at de Motorførere, som ønsker saadan Forfremmelse, ogsaa bør kunne faa den, uanset den foreskrevne Karenstid.

Punkt 3. Dagsorden for Kongressen 1931.

Herunder indkomne Forslag til Kongressen.

Man opsatte Dagsordenen for Kredsgeneralforsamlingen og behandlede de indkomne Forslag.

Punkt 4. Kredskassererens Beretning.

Af Kassererens Beretning fremgik, at den samlede Indtægt for 1930 var 34 666 Kr. 28 Øre, og den samlede Udgift 32 776 Kr. 37 Øre. Kassebeholdning at overføre til 1931 1 889 Kr. 91 Øre. Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 5. Eventuelt.

Herunder behandlede forskellige Spørgsmaal og kommende Arbejder.

H. P.

FOREDRAG

Efter Opfordring fra Dansk Lokomotivmands Forening har Direktør *Due Petersen*, A/S Frichs, lovet at holde Foredrag for Foreningens Medlemmer Lørdag den 14. Marts Kl. 17. Emne: »Dieselmotoren som Lokomotivmaskine«.

Foredraget vil blive afholdt paa Frichs Fabriker, Aarhus. Biler afgaar fra Bispetorvet Kl. 16,30.

Endvidere holder Baneingeniør *J. Kristensen* Foredrag om »Det nye Signalreglement« i Slagelse den 18. Marts og i Nyborg den 20. Marts.

KARNEVAL.

Lokomotivpersonalets selskabelige Forening i Fredericia afholdt Onsdagen den 18. Februar sit aarlige Karneval i Nationals Selskabslokaler, og Festen havde samlet et stort Antal Medlemmer, trods nogle Gnidninger fra nogle Medlemmers Side angaaende Stedet for Afholdelse af Festen; men de, der var kommen tilstede, morede sig ganske fortræffeligt. Komiske Herrer saas der ikke mange af, grundet paa mangelfuld Tilslutning fra Lokofyrb., men derimod var der mange pæne Damemasker. Da Klokkeren var bleven henad 9 blev der budt

paa et Optog i Form af et Cirkus med flere gode Numre, som sikkert faldt i Medlemmernes Smag. Da Klokkeren var henad 10¼, faldt Maskerne, og der blev uddelt 4 Præmier; umiddelbart efter samledes vi til fælles Kaffe bord — vistnok det pæneste Kaffe bord de fleste Medlemmer har set — og ved Kaffe bordet bød Formanden for Festudvalget. Hr. Lokofører Martin Petersen, Velkommen, og Hr. Nejsgaard sang sine bekendte morsomme Sange. Et dygtigt Jazz-Band spillede, og dette satte jo Stemningen op ved Kaffe bordet, og da vi saa var godt forsynet med den gode Kaffe, vi havde faaet, hævdede vi saa Kaffe bordet. Derefter gik Dansen lystigt til Klokkeren 2. Deltagerne i Festen vil sikkert sammen med mig sige Festudvalget Tak for det store Arbejde for Afholdelse af Festen. Men en Ting skal Festudvalget bebrejdes for, og det var med Hensyn til den ene Damepræmie, den faldt meget forkert, men det bliver sikkert bedre næste Gang.

En Deltager.



Jorden rundt i Fremtiden.

Efter Propelvognens velykkede Prøvefart gives der i Fremtiden fantastiske Muligheder for Hastigheder i det internationale Samkvem. Hurtigtog vil kunne tilbagelægge 200 km i Timen, Luftbefordringen 150 km og de hurtiggaaende Skibe 50 km i Timen. Ved at kombinere Hurtigtog og Luftfart vil Rejsen fra Berlin til Santiago-Valparaiso — kunne gøres paa 3½ Dag, medens det med Damper alene vilde vare 16 Dage. Fra London til Sidney vilde Luftfart vare 5 Dage, med Damper 19½ Dag. (Geo-Politik.)

Mægtigt Jernbaneanlæg i Rusland.

I Aaret 1906 nedsatte Rusland en Kommission til Undersøgelse af Mulighederne for at anlægge en Jernbane fra Turkestan til Sibirien. Disse Undersøgelser førte ikke til Resultat, men i 1926 besluttede Sovjetregeringen i Løbet af 5 Aar at anlægge en Jernbane fra Lugowaja i Turkestan til Semipolatinsk i Sibirien. Jernbanen, der gaar over Strækningen Alma-Ata med den fremtidige Hovedstad Kasakstans, har en Længde af 1481 km (den hidtidige Vej udgjorde 5539 km) med en Befolkning paa 6½ Mill. Omkosningerne blev ansat til 203,7 Mill. Rubler, hvori det rullende Materiel ikke er medregnet. De fra Amerika importerede Maskiner har kostet 2,2 Mill. Rubler. De største Vanskeligheder ved Banens Bygning frembød Bjergpassene Tschokparsk og Maiar-Sar, som bestaar af Granit, samt Brobygningen over de store Floder. Banelinien har været befærdet efterhaanden som den blev færdigbygget og skal i Aar tages i Brug i hele sin Længde. (Wochenbericht.)

Biler kontra Jernbane.

Den sidste Optælling af Biler i Amerika viste, at der var 21 000 000 Privatautomobiler mod Storbritanniens 940 000; til Gengæld havde Storbritannien over 700 000 Motorcykler mod 120 000 i Amerika. Ligeledes nævnes der store Tal for Motorbusser, deres Passagertal og Fragt. Jernbanerne i begge Lande lider stærkt under den store Motortrafik, i hvilken Anledning Generaldirektøren for London- og North-Eastern Railway, Sir *Ralph Wedgwood*, udtaler: »Jeg synes, der er Grund til at nære stor Frygt for, at Jernbanetransporten vil svigte, med mindre den kan gøre Landevejstransporten til sin Bundsforvandt«.

(The American Economic Review).

Trækulsdrevne Automobiler.

I Skovbrugskredse har det af og til været overvejet at anvende en Del af vort tarveligste og vanskeligt sælgelige Brænde til Fremstilling af Trækul; for nylig har Statens forstlige Forsøgsvæsen foretaget Undersøgelser i saa Henseende. Brugen af Trækul er dog ikke stor; i Frankrig bruges en Del som Drivkraft for Automobiler, men her i Landet har Beskatningen været en væsentlig Hindring. Afgiften paa en saadan Vogn er nemlig dobbelt saa stor som paa et benzindrevet Motorkøretøj. Dette Forhold vil forhaabentlig nu blive ændret, idet Minister Friis-Skottes Forslag til Lov om Afgift af Motorkøretøjer stiller de trækulsdrevne Motorkøretøjer gunstigere end de benzindrevne.

(Dansk Skovforenings Tidsskrift).

Metallisering af Træ m. m.

Dr. M. U. Schoop, Opfinderen af den bekendte Métalsprøjetemeteode, er efter 18 Aars Eksperimentering kommet til det Resultat, at Metallet ved Smeltning, Fordeling og Sprøjtning ikke maa bringes i Forbindelse med den atmosfæriske Luft. Flammer eller Ilt, men indifferente stærkt opvarmede Luftarter, som Kvælstof eller Kulsyre. Fremgangsmaaden har nu udviklet sig saa vidt, at ikke alene Træ kan metalliseres, men ogsaa Eternit, Linoleum, Cement, Papir, Galalith, endda Celluloid o. s. v.

(Kunststoffe).

A/S Scania-Vabis's Haandbog,

der er udkommet en Gang før, er blevet udsendt i en ny og smukt udstyret Udgave. Den indeholder en Mængde Oplysninger og i sin Art til Dels enestaaende Tabeller af Interesse for alle, der paa en eller anden Maade beskæftiger sig med Selskabets Speciale: Tandhjul. Hensigten med Bogen er at lette Arbejdet ved Beregning og Konstruktion af Tandhjul og Tandhjuls mekanismer, som jo finder en stedse større Anvendelse i Maskinbygningen. Det er et overmaade stort Tabelmateriale, der her stilles til Firmaets Forbindelsers Raadighed sammen med dets almindelige Salgskatalog paa det paagældende Omraade. Vi tvivler ikke om, at den i den nye Udgave meget forøgede Haandbog vil blive stærkt paaskønnet af mange.

(Arbejdsgiveren).

Den svenske Rigsdag

har bevilget 70 Millioner Kroner til Elektrificering af Stockholm—Malmø—Trelleborg Banen. Heraf anvendes 52 Millioner til selve Baneanlægget og Resten, 18 Millioner, til Anskaffelse af Motor- og Godsvogne. For

at afhjælpe Arbejdsløsheden er Arbejdet straks sat i Gang, og forventes afsluttet i 1934. — »Indland Banen«, som fører fra Kristianshamn ved Venneren i Midtsverige, parallel med Kysten til Gallivare højt mod Nord, vil naar den til Sommer er færdigbygget, have en Længde af 1.150 Kilometer. Endnu mangler 200 Kilometer mellem Sorsele og Iokkmokk i Lapland.

Olietanke i Tomatform.

Atter og atter tager den moderne Teknik sine Forbilleder efter Naturen I Amerika har man forsøgsvis bygget en Olietank i Tomatform, og Maalinger har vist, at denne Konstruktion er meget mere sikker og ogsaa langt mere økonomisk end den hidtil almindeligt anvendte Cylinderform.

(Die Woche).

Nordisk-belgisk Godsferdsel.

Med Gyldighed fra den 1. Januar d. A. vil der udkomme et Tillæg 1 til den direkte nordisk-belgiske Godstrafik, ved hvilket bl. a. foretages Ændringer i Godsinddelingen og Taksterne.

(Statstidende).

Religiøs Fordømmelse af Sorjet.

Der er i München udkommet et Værk med Titlen: »Imod Kultur-Bolschevismen«. Forfatteren, Karl Nötzel, betragter den russiske Bolschevisme som det ekstreme Udtryk for et satanisk Princip, der har virket og endnu virker i Menneskehedens Historie og viser sig f. Eks. i Rationalismen, Æsteticismen, i Taylor-Systemet og i Psykoanalysen. Redningen ligger i Religionen, der vækker Menneskets Bevidsthed om sin Begrænsning, udtrykt i Næstekærlighed og Budet: »Dømmer ikke«.

(Europäische Gespräche).

Fagforeningsbevægelsen i Tyskland.

Professor, Dr. August Müller har udsendt en ny Udgave af Wygodzinskis Bog fra 1911 om Fagforeningsvæsenet i Tyskland. Bogen er ført helt op til vore Dage og afhjælper herved en stor Mangel, da enhver, der beskæftiger sig med Fagbevægelsen, har savnet en sammenfattende, aktuel Behandling af dette Materiale, der hidtil har været spredt i de enkelte Organisationers Aarbøger. Bogen er kommet hos Teubner i Leipzig.

(Zeitschrift für Politik).

Tyrkiske Bunkerkul.

Under Forudsætning af, at Korneksporten over de russiske Havne ved Sortehavet næste Aar vil beslaglægge lige saa megen Tonnage som i Aar, eller maaske mere, har man truffet Foranstaltninger til Udlevering af tyrkiske Bunkerkul ved Coglau. Man har i længere Tid kunnet faa Kul ved Zongouldak, og den livlige russiske Korneksport har i det hele taget stimuleret den tyrkiske Bunkerkulsproduktion stærkt.

(Journal of Commerce).

Zuyder-Søens Forvandling til Land.

For nylig er det første Postkontor paa det fra Zuyder-Søen indvundne Land blevet aabnet 6—7 km uden for den tidligere Kystlinie. Man eksperimenterer energisk med

Tilsaaing af de tørlagte Arealer, men først om 7 Aar venter man at kunne faa det fulde Udbytte af Jorden, idet dennes Indhold af Havsalt har en skadelig Indvirkning paa Planterne; men efterhaanden føres dette dog bort med Regnvandet. Det nyindvundne Areal »Wieringermeer Polder« er gemeenfuldet paa Kryds og tværs af Kanaler og Grøfter, der leder Vandet til Pumpestationer. Til Foraaret skal Bygningen af Gaarde paa Arealet paa-begyndes.

(The Gardeners Chronicle).

Hvedehøsten paa den sydlige Halvkugle.

Argentinas Landbrugsministerium anslaaer det Over-skud af Hvede, der efter dette Aars Høst vil kunne eks-porteres, til 5 Mill. Tons. Hertil kommer en Rest paa ½—1 Mill. Tons fra foregaaende Aars Høst. Vejret har været gunstigt i Høsttiden. Australien og Sydafrika har derimod adskillige Steder haft for megen Regn.

(Landwirtsch. Wochenbl. für Schlesw.-Holstein).

Dyrkning af nikotinfri Tobak.

I Nærheden af Karlsruhe ligger et Institut for To-baksforskning, hvor man dyrker ca. 150 000 Tobaksplanter fra forskellige Egne af Verden. Ved en Undersøgelse, der omfattede 4000 Forsøgsplanter, har man fastslaaet, at man ved at lade Planternes Livsvilkaar variere, kan paavirke Bladenes Nikotinindhold. Dette kan stige til 12 pCt., men kan ogsaa — ved særlig tæt Plantning, passende Vanding m. m. — blive praktisk talt forsvin-dende lille. I Fremtiden vil man altsaa kunne frembringe nikotinfri og nikotinfattig Tobak, uden at denne behøver at undergaa en særlig kemisk Behandling.

(Trädgårdsodlaren).

Nye Takster for Sydfrugttransit.

I den direkte Tarif for Befordring af sure Sydfrug-ter fra Genève—Cornavin Transit til Danmark, Norge og Sverige optages der med Gyldighed fra 22. Januar 1931 Takster for Vognladninger paa mindst 5 Tons til Københavns Godsbanegaard og Københavns Frihavn.

(Statstidende).

Nye Bøger.

§1.-Valster. Jyll.—Fjo.

- | | | |
|-------|--------|--|
| 15941 | 14057b | Michaelis, Karin: Bibis store Rejse. |
| 15942 | 14565 | Vollquartz, I.: Vitta Mariæ Æventyr. |
| 15943 | 14582 | Hjortø, K.: Tre i Spillet. |
| 15944 | 14579 | Ehrencron-Kidde, A.: Huset ved Kanalen. |
| 15945 | | Brandmose, A.: Fortællinger. |
| 15946 | 14553 | Berg, Bengt: Den sælsomme Ø. |
| 15947 | | Eipper, Paul: Dyrabørn. |
| 15948 | 14573 | Delmont, J.: Vilde Dyr i Film. |
| 15949 | | Gerbault, Alain: I Kutter Jorden rundt. |
| 15950 | | Mundt, Gerda: Edel Liisberg. |
| 15951 | 14550 | Larsen, Karl: Midt i og mod Strømmen. |
| 15952 | 14566 | Boesen, Axel: Paa Eventyr i Junglen. |
| 15953 | 14586 | Presskorn-Thygesen, N.: Kusinen fra Amerika. |
| 15954 | 11548 | Heinberg, Erna: Lille Besse. |

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerkredsen.

Fredericia. Formandens Navn og Adresse rettes til: N. M. Ladeby, »Skrænten«, Grundtvigsvej, Fredericia.

Padborg. Kassererens Navn og Adresse rettes til: P. K. Storm, Nørregade, Padborg.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Gedser. Formandens Navn og Adresse rettes til: O. R. Hollænder, Alexandrinegade, Gedser.

Frederikshavn. Repræsenteranten for Feriehemmet, Navn og Adresse rettes til: N. Christensen, Gl. Torv 4, Frederikshavn.

Tønder. Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. Pedersen, Sønderport. Repr. for Feriehemmet: C. Pedersen, Sønderport.

Randers. Formandens Navn og Adresse rettes til: J. G. Poulsen, Fyensgade 12.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: P. S. Peter-sen, Nordgade 9.

Medlemslisten

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.:

Den 1. Januar 1931:

- Lokfb. E. Bondrup, Skanderborg.
Lokfb. J. A. K. Damgaard, Brande.
Lokfb. N. T. Christensen, Brande.

Den 1. Februar 1931:

- Lokfb. H. S. Knudsen, Fredericia.
Lokfb. R. V. Dorner, Fredericia.
Lokfb. N. J. L. Schneider, Nyborg.

Persönalia

Overgang til anden Stilling fra 1.—3.—31:

Haandværker V. R. O. Berg, Centralværkstedet, Kø-benhavn, efter Ansøgning til Lokomotivfyrbøder paa Kø-benhavns Godsbanegaard.

Afsked:

Lokomotivfører P. Olsen, Nyborg, fra 31.—5.—31 p. Gr. af Svagelighed med Pension (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder V. Bork, Kalundborg, fra 31.—5.—31 p. Gr. af Svagelighed med Pension.

GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej
(Ved Vester Fængsel) . Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevalle ved Indgangen til Terrassen

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende.
(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Istedgades Legetøjshus

A. M. Thuneby) Istedgade 66
Specialitet: Dukker og Dukke-
reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.

Blomsterforretning

H. Dinnenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979
Medlemmer erholder 10 pCt.
Varerne bringes overalt.



Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.

Vor Brochure: **Børnefødslernes Begrænsning**, m. 14 Bill.
giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler.
Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert.
Tjenestemænd 10% Rabat



B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.
(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas
efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718
anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10-8 og 6-7

Lørdag 10-2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

DEN NY LAANEBANK A/S
Vestre Boulevard 9 og 11. Telefon 438 og 9708.

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune
som berettiget til at modtage Lønforordninger fra Tjenestemænd.

Avertér i Dansk Lokomotiv Tidende.

D'hr. TJENESTEMÆND

med Familie kan som sædvanlig, uden Prisforhøjelse, faa Konto paa **SKOTØJ** til
billigste Dagspris. Smaa maanedlige Rater.

Vesterbrogade 120 - Tlf. Vester 8908.

Ærbødigst M. RASMUSSEN

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Marts.

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:
Reventlowgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10-4.
Postkonto: 20 541.