



33. Aargang No. 4

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Februar 1933

### KAN MAN HOLDE TIL DET?

En Følge af det Knutzenske Regimente er bl. a. blevet den, at der forlanges mere Arbejde og større Ydelse end forhen, og vore Læsere vil af vort sidst udsendte Blad have set, hvad Lokomotivmændenes Chef mener, at han kan kræve af dem, som han siger: »at 10 a 12 Timers Lokomotivtjeneste kan ikke være overanstrengende for en rask Mand«. Det er den samme Mand, som engang sagde: »Lokomotivtjenesten er en rigtig Mandfolkegerning«. Det er muligt, at denne Mand bilder sig ind, at han forstaar Lokomotivtjenesten, den sidst citerede Udtalelse tyder paa, at han, dengang han udtalte sig saadan, var inde paa den rigtige Vej, men den først citerede Udtalelse, der jo ikke er saa gammel, tyder ikke paa noget særlig intimt Kendskab til Lokomotivtjenesten. Vi er absolut ikke interesseret i at have en Mand til Chef, der bedre kender maaske al anden Tjeneste end blandt andet vor og ved sin ophøjede Stilling kan have Indflydelse paa denne Tjeneste, derimod er vi interesseret i at tale med Folk, der kender det, de taler om.

Nu har vi jo faaet baade den øverste Chef og Maskinchefen hjem fra Ægypten, og forhaabentlig har denne Kongrestur aabnet Øjnene paa vore Repræsentanter for Ting, som de i den korte Tid, de har været ved Banerne, ikke har vidst før. Lad os haabe det. Sverige fandt ikke, at der var Grund til at sende Repræsentanter til Kairo, ud fra den Forudsætning, at Udgifterne ikke stod i Forhold til Nyten. Formentlig maa det have været modsat

her. Og forhaabentlig kan Repræsentanterne holde til den Kongresrejse.

Formentlig kan vore Medlemmer erindre en Artikel, vi havde i Blad Nr. 23 f. A., i hvilken vi i korte Træk omtalte en Statistik, udarbejdet af tyske Læger over Hjertesygdomme hos Lokomotivmænd og Dødsfald i Forbindelse hermed. Naar vi nu finder Anledning til at tale lidt om dette igen, skyldes det den foran citerede Udtalelse af Maskinchefen om 10 a 12 Timers Lokomotivtjeneste, som ikke er noget at tale om for Lokomotivmænd, samt hans Udtalelse i Skrivelser, hvori han bebuder mere rationel Udnyttelse af Personalet. Vi kan bl. a. ogsaa af den sidste Omlægning af Tjenesten paa Gb. se, at det, det i første Række drejer sig om, er at faa Personalet udnyttet det mest mulige. Derfor vil vi vende tilbage til Spørgsmaalet om Lokomotivmændenes Hjertesvagheder, der staar i Forbindelse med Tjenesten.

3 Læger fra berlinske Hospitaler har fundet sig foranlediget til — paa Grund af en i de tyske Jernbanelægers Organ (*Zeitschrift für Bahnarbeit*) af Dr. Weitsmann omtalt Undersøgelse af 121 Lokomotivmænd med særligt Henblik paa Hjertemusklerner; han har konstateret, at 10 pCt. af dem havde Hjertemusklerner i Uorden — at foretage en *Undersøgelse af Hjertefejl blandt det tyske Lokomotivpersonale*.

Denne Undersøgelse bragte for Dagen, at *den stadig anspændte Opmærksomhed, som Lokomotivføreren maa have under Kørselen, den altbeherkende Ansvarsbevidsthed domine-*

rer fuldstændig hans Tankegang, hans Liv, og undergraver hans Nervesystem (fremhævet af Forfatteren). I et stort Antal Tilfælde har *Skrækken* foraarsaget, enten ved et virkeligt passeret Uheld eller stammende fra Frygten for en eller anden Fare, fremkaldt eller udviklet Sygdommens første Symptomer. Hos andre foraarsager en Forskrækkelse under Tjenesten en stigende nervøs Spænding, der efter Tjenesten medfører nervøse Ubehageligheder, f. Eks. Søvnløshed i Forbindelse med Ildebe- findende i Hjertekulen.

Det er jo saaledes, at Togenes Hastighed og Vægt forøges. Ligeledes forøges de korte Kilometerantal for hver Lokomotivmands Vedkommende, medens Lokomotivmandsantallet formindskes. Lokomotivførernes og Lokomotivfyrbødernes Opmærksomhed forceres, Følgen heraf er en Overanstrengelse, der svækker visse Organer, i Særdeleshed Hjertet. *Der er altsaa god Grund til at henlede Administrationens Opmærksomhed paa de Følger, som Lokomotivpersonalets Helbredstilstand kan medføre for Trafiksikkerheden.*

*For Tiden dør en Trediedel af de tyske Jernbaners Lokomotivpersonale — enten som Følge af et Slagtilfælde eller en Hjertesygdom.*

En anden Del af den omtalte Undersøgelse har paavist, at *Tjenestens Uregelmæssighed* — i Særdeleshed den uregelmæssige Overgang fra Dag- til Nattjeneste — umuliggjorde en regelmæssig Søvn. Lokomotivpersonalet kan ikke sove tilstrækkeligt om Natten og indhente det forsømte den paafølgende Dag, og Følgen er, at Manden i Løbet af Nattjenesten gribes af en Trang til at sove, som kun kan afvær- ges ved de allerstørste Nerveanstrengelser. (Se Artiklen: Nattjenestens uensartede Bedømmelse.) Det maa desuden tages i Betragtning, at Lokomotivmændene skal udføre Arbejdet i en Temperatur, der i Højde med Ansigtet udgør 58 Grader Celsius, hvilket udøver en ugunst- stig Indflydelse paa Aandedrættet og Blodom- løbet. Alt dette kræver en abnormal Virksomhed af Nervesystemet og kan betragtes som for- staaelige Aarsager til den hyppige Optræden af Hjertefejl hos Lokomotivpersonalet.

De nævnte tre Læger har foretaget Stu- dier af Dødsarsagerne for 731 Lokomotiv- mænd i 1929, 721 Lokomotivmænd i 1930 og

694 Lokomotivmænd i 1931. 36 Procent af Lo- komotivmændene dør paa Grund af Slagtil- fælde eller Hjertefejl.

»Dette Procenttal, fortsætter »Sociale Me- dizin«, hvori dette er trykt, »gør et endnu stør- re Indtryk, naar man sammenligner det med den følgende Dødsarsag, der knapt nok ud- gør  $\frac{1}{3}$  af Hjertesygdommene. Det maa tages i Betragtning, at kun 16 Procent af Tysklands mandlige Befolkning over 20 Aar dør af Hjer- telidelser.

Det maa bemærkes, at Lægeundersøgelser- ne for dem, der søger Stilling som Lokomotiv- mænd, er yderst strenge, og at den gennemsnit- lige Levetid for mandlige Befolkningsmedlem- mer af andre Fag er højere end for Lokomo- tivpersonalets Vedkommende. Det bør ej heller glemmes, at Aareforkalkningens Indflydelse paa Hjertet spiller en større Rolle paa de 16 Procent end paa Lokomotivmændenes 36 Pro- cent.

Undersøgelsen beskæftigede sig ogsaa med Aarsagerne til Pensionering, men om dette og om andre Forhold, der har Interesse i denne Forbindelse, skal vi komme tilbage til senere.

Det siges til sidst i Afhandlingen, at Loko- motivmændenes Hjertelidelser forekommer i et saa usædvanlig Antal, at de med største Ret kan betragtes som

*Fagsygdomme for Lokomotivpersonalet.*

Den Kendsgerning, at troværdige Eksper- ter efter en samvittighedsfuld Undersøgelse har betegnet Hjertelidelser som en *Fagsygdom* eller *Teknopati* (d. v. s. i Henhold til Lovgiv- ningen, en Sygdom, der helt eller delvis skyl- des Arbejdets Teknik eller de Forhold, under hvilke Ofret har arbejdet), maa tiltrække sig Opmærksomheden.

Kan man holde til det, Maskinchefen til- lader sig at tro? — Vi spørger bare!

## NATTJENESTENS UENSARTEDE BEDØMMELSE

Paa den Tid, da de ved Jernbanen nugæl- dende Tjenestetidsregler kom frem, blev der fra Personalet og det Organisationer fremsat en særdeles udførlig og stærk Motivering for de særlige Hensyn, der bør tages, til under for- skellige Forhold forekommende Nattjeneste.

bygget paa Erfaringer fra den praktiske Tjeneste og fra Læger m. m., grundet paa rent videnskabelige Studier, dels over Meneskelegemets Bygning i Almindelighed og naturlige Forudsætninger for at kunne tilpasse sig efter forskellige Leveforhold, Fag- og Arbejdsbetingelser samt tillige over Studiet af Tilstanden hos de Mennesker, som i længere Tid har udført Nattjeneste. Af denne Motivering fremgaar det enstemmigt, at det er vanskeligt at holde sig vaagen og arbejde paa den Tid af Døgnet, som i Almindelighed anvendes til Hvile og Søvn, fordi Legemet fristes i højere Grad, end hvis Arbejdet udføres paa den Tid af Dagen, hvor der almindeligvis arbejdes. Men ikke nok hermed, der er ogsaa Forskel paa Nattjeneste.

Naar det er en saadan Nattjeneste, som kommer tilbage regelbunden paa bestemt Tid Døgn efter Døgn, regnes den for strengere end Dagtjenesten, og derfor bør den bringes til Ophør efter et vist Antal Døgn i Række og skiftes med Dagtjeneste et vist Antal Døgn. Er det derimod uregelbunden Tjeneste paa Døgnets forskellige Nattider Døgn efter Døgn har en saadan Tjeneste altid anset at være og er uden Modsigelse ogsaa anset som værende værre end Nattjeneste af førstnævnte Slags. Medens den regelbundne Nattjeneste medfører, at Hvile og Søvn — endskønt forskudt — kan faas paa samme Tid af Døgnet al den Tid, Tjenesten varer, saa er dette ikke Tilfældet med den uregelbundne Nattjeneste. Denne Tjeneste er nemlig ikke ens to hinanden følgende de Døgn. Hvis det er en Kørselsfordeling paa 5, 10 eller 15 Dage, kan det ikke lade sig gøre med en ensartet Tjeneste flere Dage i Rad. Den ene Dag er det Tjeneste først paa Natten med Hvile og Søvn eksempelvis Kl. 1 a 2, næste Nat begynder Tjenesten ved sidstnævnte Tid, for maaske Døgnet derpaa at begynde om Eftermiddagen eller om Aftenen. For den, som har prøvet en saadan Tjeneste i længere Tid, staar det klart, hvor svært det til sidst bliver at kunne sove og tage nødvendig Hvile paa de forskellige Tider af Døgnet — hvor svært det er at »sove paa Kommando«, som det hedder. Men ikke nok med Søvn og Hvile, endskønt alene disse Ting er vigtige Forudsætninger for en saadan Tilstand hos Individet, at det opfylder den nødvendige Sikkerhed — den Uregelmæssighed, der her er Tale om vedrørende Nattjenesten, virker ogsaa forstyrren-

de paa Individets Velbeindende som Følge af at Maaltider og alt andet, som indvirker paa det sjælelige og legemlige Velbefindende, bliver uregelmæssig og paa den Maade ogsaa for tidligt udslidt.

Der skulde her kunne citeres en stor Mængde af Udtalelser fra Jernbanelæger, som under deres Praksis Aar for Aar har haft Lejlighed til at konstatere Rigtigheden af foranstaaende, men det er unødvendigt at ofre Plads derpaa nu. I de nugældende Tjenestetidsbestemmelser er disse Fakta nemlig omsat i Paragraffer, Artikler og Protokoludtalelser. I S. J.s (Svenska Järnväger) Særtryk 4, 3 er udtalt, hvorledes man skal forholde sig med den regelbundne tilbagevendende Nattjeneste. Hvad angaar den uregelmæssige tilbagevendende Nattjeneste eller den, som forekommer for det kørende Personale, deriblandt Lokomotivpersonalet, findes i nævnte Særtryk Art. 7 tydeligt anført, hvorledes Hensyn til saadan Nattjeneste skal tages. Ser man til sidst efter, hvorledes disse Forskrifter tilpasses, kan det ikke nægtes, at en vis bestemt Tilpasning er opstaaet i Aarenes Løb, ofte efter Samraad mellem Personale og Sektionsledelse, men ogsaa i enkelte Tilfælde først efter Undersøgelse af Tjenestetidsnævn og Järnvägsstyrelsen.

Det er under disse Forhold svært at fatte Sammenhængen i den nu paa Omraadet opstaaede Situation. Siden Forbundsstyrelsen i Anledning af Järnvägsstyrelsens Skrivelse i Høst til Distriktscheferne fremsendte en Skrivelse med en Fremstilling af Sagen har Järnvägsstyrelsen, som det fremgik af dette Blads første Nr. for i Aar, svaret med dels at tilkendegive en helt ny Opfattelse, nemlig at Nattjenesten ikke er mere nedbrydende for Lokomotivpersonalet og dermed for det kørende Personale, end alt andet Personale, og gør saaledes intet Skel mellem den regelbundne og den uregelbundne tilbagevendende Nattjeneste, men forsikrer samtidig, at Hensigten ikke har været at ændre nugældende Bestemmelser. Saa langt som hvis det gjaldt at give en eller anden Sektionsforstander et Vink om Forhøjelse af Tiden for en enkelt Gruppe som for den Uindviede let viste sig ved et Blik paa Timetallet, kunde man alligevel til Nød forstaa en Del, men det, som greelt afstikker herfra, er at der inden for en Del Lokomotivdepoter skal ændres paa alle Ture, og som et tilfældigt Surrogat derfor

skal der udføres Tjeneste paa Hjemmedagen. for ikke at tale om, at det inden for en Sektion, hvor Timetallet i Forvejen stod højt, alligevel skulde ændres, og da der siden klagedes over den nye Tjeneste, anførtes det, at der ingen Ændring kunde ske, da Tiden ikke gik op til mere 195, d. v. s. det Tal, som Järnvägsstyrelsen angav i sin Høstskrivelse.

Da Järnvägsstyrelsen forsikrede, at en almindelig Omlægning af Turene ikke tilsigtedes med denne Skrivelse, at de hidtil gældende Bestemmelser fremdeles skulde være gældende, og at en Imødekommen af bl. a. vor Begæring om Evalvering af Nattjenesten som til Følge deraf ikke kunde imødekommes, havde man forventet, at de Tilfælde, hvor Ændringer skulde forekomme, blev indskrænket til rene Undtagelser, hvilken Forudsætning desværre synes at være paa Vej til at slaa fejl.

(Lokomotivmannens Tidning) A. B.

## ARBEJDSTIDSKONFERENCEN I GENEVE

Vi bragte i sidste Nummer af vort Blad en Omtale af den danske Regeringsrepræsentants Tale paa den for kort Tid siden afholdte Arbejdstidskonference i Geneve, en saakaldt Tregruppekongference — Regeringsrepræsentanter Arbejdsgiverrepræsentanter og Arbejderrepræsentanter. Siden da har det internationale Arbejdsbureau tilsendt os en Beretning over Konferencen med Anmodning om Offentliggørelse af samme.

Forinden vi bringer selve Beretningen, vil vi ganske kort bringe i Erindring, at »det internationale Arbejdsbureau« er en fast Institution, et af de Led Folkeforbundet er opbygget af, med Sæde i Geneve. Bureauet, der for saa vidt kan betegnes som den arbejdende Stands eneste positive Resultat af Verdenskrigen, har til Opgave at undersøge Arbejdsforholdene Verden over og paa Grundlag af de foretagne Undersøgelser forberede Forbedringer; dels ved Indførelse af Forandringer i selve Arbejdsmetoderne, dels ved arbejderbeskyttende Lovgivning o. s. v. Paa den allerførste Kongference — i Washington — vedtoges, Udkast til Lov om 8 Timers Arbejdsdag, hvilket Forslag blev tilstillet de forskellige Regeringer, hvoraf dog kun et Faatal har ratifi-

ceret den paagældende Kongvention; blandt de mange andre Ting, det internationale Arbejdsbureau gennem Aarene har beskæftiget sig med nævnes f. Eks. Eenmandsbetjening i Lokomotivtjenesten, Nedsættelse af en Kommission til Undersøgelse af Mulighederne for Indførelse af automatisk Kobling paa Jernbanevogne med deraf følgende mindre Risiko for det rangerende Personale.

Med den forestaaende ordinære Delegeretforsamling for Øje har Arbejdsbureauet foretaget en Del Undersøgelser med Henblik paa Afhjælpning af den stadig voksende Arbejdsløshed. Bureauet nedlagde Undersøgelserne og dets egne Betragtninger derover i en Redegørelse, og det foranledigede derefter de interesserede Parter, Regeringerne, Arbejderne og Arbejdsgiverne, sammenkaldt til en Specialdrøftelse af dette ene Emne.

Efter disse indledende Bemærkninger vil vi gaa over til selve Beretningen over den omtalte Kongference, saaledes som den er affattet af den af Arbejdsbureauets Sekretærer, der er Bindeled mellem Bureauet og Fagorganisationerne.

»Under Ledelse af den belgiske Regeringsrepræsentant, Professor E. Mahaien, har den af det internationale Arbejdsbureau indkaldte Tregruppekongference til Undersøgelse og Prøvelse af de med Spørgsmaalet: Nedsættelse af Arbejdstiden med Formindskelse af Arbejdsløsheden som Formaal, forbundne tekniske Problemer afholdt Møde i Geneve i Dagene fra den 10. til den 25. Januar. 35 Stater deltog i selve Kongferencen, og 2 Lande havde sendt Repræsentanter, som skulde gøre Iagttagelser.

Kongferencen besluttede at lade den af Arbejdsbureauets Ledelse udarbejdede Redegørelse danne Grundlag for Drøftelserne, og i Generaldebatten om Sagen deltog 54 Talere. Kongferencens Arbejdergruppe fremsatte Forslag til en Udtalelse, men da der ikke kunde skabes et Flertal for bemeldte Forslag, blev Slutresultatet af Generaldebatten, at en af 7 Regeringer (Belgien, Chile, Frankrig, Holland, Italien, Tyskland og Spanien) indbragt Resolution vedtoges med 41 Stemmer mod 22, 7 svarede: stemmer ikke. Stemmerne fordelte sig saaledes: De 41 »Ja« Stemmer var hele Arbejdergruppen (20) og 21 Regeringsrepræsentanter, nemlig Albanien, Belgien, Chile, Danmark, Finland, Frankrig, Holland, Italien,

Kina, Kuba, Letland, Luxemburg, Mexiko, Polen, Rumænien, Sverige, Svejts, Spanien, Tjekkoslovakiet og Tyskland. De 22 »Nej« Stemmer var 19 Arbejdsgiverrepræsentanter og 3 Regeringsrepræsentanter, Brasilien, England og Portugal. De 7, som afholdt sig fra at stemme, var Regeringsrepræsentanter for Indien, Japan, Jugoslavien, Kanada, Sydafrika og Norge.

I den nævnte Resolution udtalte Konferencen, at den efter at have prøvet de forskellige Argumenter for og imod en Nedsættelse af Arbejdstiden var kommet til den Opfattelse, at en saadan Nedsættelse er et af de bedst egnede Midler til Formindskelse af Arbejdsløsheden, hvorfor Konferencen besluttede at underkaste Sagens Enkeltheder en nærmere Drøftelse paa Grundlag af de i Arbejdsbureauets Redegørelse fremsatte Forslag gaaende ud paa at muliggøre en international Regulering, hvis Gennemførelse tillader Arbejderstanden at opretholde sin Levestandard.

I Tilslutning til denne Resolutions Vedtagelse udtalte Arbejdsgivergruppen, at det efter denne Vedtagelse kunde synes paa sin Plads, at Arbejdsgiverne forlod Konferencen, men at de for at undgaa Misforstaaelse eller falsk Udlægning af deres Handlemaade vilde bivaane Konferencens yderligere Drøftelser, uden at dette dog vilde have Indflydelse paa deres afvisende Holdning, og uden at deres Tilstedeværelse paa nogen som helst Maade maatte have Indflydelse paa deres senere Stilling til Spørgsmaalet.

Konferencen gik dernæst over til at drøfte, paa hvilken Maade Spørgsmaalet om en international Nedsættelse af Arbejdstiden kunde gennemføres, og af hvilken Beskaffenhed en saadan Regulering maatte være. Med 36 Stemmer mod 21 (18 Arbejderrepræsentanter og 18 Regeringsrepræsentanter mod 18 Arbejdsgiverrepræsentanter og 3 Regeringsrepræsentanter) vedtoges en Udtalelse om at søge Sagen bragt til Løsning ved en af det internationale Arbejdsbureauets ordinære Delegeretforsamling vedtaget Overenskomst, til hvilken Bureauet udarbejder Udkast. Det paagældende Udkast skal gaa ud paa en gennemsnitlig Arbejdsuge paa ikke over 40 Timer; Undtagelsesbestemmelser skal være optaget i Overenskomsten. Der skal fastsættes en Grænse for tilfaldt Overarbejde. Overenskomsten skal være

udarbejdet saaledes, at Tilpasningen af Arbejdstiden efter Valg kan ske efter flere forskellige Metoder — som dog alle skal overholde den foreskrevne Maksimusgrænse for den gennemsnitlige Arbejdstid — og Konferencen skitserede flere saadanne Metoder.

I Anledning af denne Vedtagelse erklærede Arbejdsgivergruppen, at den ikke vilde deltage i de kommende Afstemninger, da de ikke vilde have noget som helst Medansvar for Udarbejdelsen af en saadan Overenskomst.

Ved den videre Drøftelse af Spørgsmaalets Enkeltheder foretoges endnu en Række Afstemninger. En Udtalelse angaaende Arbejderes Levestandard og Lønninger vedtoges med 32 Stemmer mod 19 (19 Arbejderrepræsentanter og 13 Regeringsrepræsentanter mod 16 Arbejdsgiverrepræsentanter og 3 Regeringsrepræsentanter).

Med 41 Stemmer mod 1 (21 Regeringsrepræsentanter, 19 Arbejderrepræsentanter og 1 Arbejdsgiverrepræsentant mod 1 Regeringsrepræsentant) vedtoges en Udtalelse angaaende Arbejdsløshedens Tiltagen som Følge af de tekniske Fremskridt. Konferencen fandt det rigtigst, at de forskellige Regeringer i saa Henseende og med visse bestemte Mellemrum tilsendte Arbejdsbureauet Oplysninger, der skulde være bygget paa saa ensartet Grundlag som muligt.

Under Hensyn til Forretningordenens Bestemmelse om, at mindst 37 Repræsentanter skal deltage i Afstemninger for at der ved disse kan træffes gyldige Beslutninger, blev der ikke truffet Beslutning i følgende Spørgsmaal:

Skal Overenskomsten være af kortere Varighed og eventuelt kunne forlænges? (36 »Ja« Stemmer 0 »Nej«).

Skal Overenskomsten indeholde særlige Bestemmelser, tagende Hensyn til Transportvæsenets særlige Forhold. a) For Jernbanerne, b) for andre Transportmidler? (27 Ja, 1 Nej.)

Skal Overenskomsten indeholde særlige Bestemmelser med Hensyn til dens Anvendelse i Smaavirksomheder? (35 Ja, 0 Nej.)

Ved Afstemningerne om 40 Timers Ugens Indførelse ogsaa i Handels- og Kontorvirksomheder blev kun afgivet 22, 26 og 23 Stemmer, hvilket i. H. t. foranstaaende ikke var tilstrækkeligt til at kunne træffe Beslutninger.

En af Arbejdergruppen fremsat Udtalelse om en Undersøgelse af Arbejdstiden i Land-

bruget — Landbruget og Søfarten var efter Beslutning af det internationale Arbejdsbureau's Ledelse holdt uden for Konferencens Arbejdsomraade — blev henvist til Bureauet.

Da Konferencen var naaet til Afslutning af sit Arbejde afgav Arbejdsgivergruppen følgende Erklæring:

»Ved Generaldebattens Afslutning og inden Konferencen gik over til Drøftelse af Enkelthederne har vi udtrykkelig meddelt Konferencen, at vi paa ingen Maade følte os foranledigede til at opgive vor Opposition mod de Konferencen forelagte Forslag. Senere, da Konferencen under dens Drøftelse af Enkeltheder med 36 Stemmer mod 21 besluttede, at Overvejelse skulde gaa ud paa Oprettelse af en Overenskomst, erklærede vi, at vi ikke kunde give en saadan Vedtagelse vor Tilslutning, og at vi afviste ethvert Ansvar med Hensyn til Konferencens Arbejde for en saadan Overenskomst. Som Følge deraf har vi fra bemeldte Tidspunkt afholdt os fra at deltage i Drøftelserne og i Afstemningerne.

Ved Forhandlingernes Afslutning vil vi indskrænke os til at erklære, at efter vor Opfattelse har Konferencens Drøftelse kun bidraget til at bevise, at det er umuligt og praktisk haabløst at arbejde videre paa den Maade, det forelagte Forslag tilsigter, og vi vil paany henvende Opmærksomheden paa, at vor Deltagelse i Konferencen er fuldstændig uden Indflydelse paa den Holdning, vi senere — naar Undersøgelserne er naaet videre frem — vil indtage.«

Arbejdergruppen fremsatte en saalydende Erklæring.

»Vi ønsker at fastslaa, at Arbejdsgivergruppen har indtaget en fuldstændig negativ Holdning, siden Konferencen udtalte sig for Muligheden for Opnaaelse af en international Overenskomst af Arbejdstiden til Bekæmpelse af Arbejdsløsheden, som for Tiden har ramt mindst 30 Millioner Mennesker Jorden over. Overfor denne Arbejdsgivernes negative Holdning konstaterer Arbejdergruppen, at Konferencen er naaet til positive Resultater, og at et Flertal, som med en enkelt Undtagelse omfatter Regeringerne for de betydeligste Industristater i Europa har anerkendt Tanken om Nedsættelse af Arbejdstiden og Opretholdelse af Arbejderstandens Levestandard som et Middel mod Arbejdsløshed.«

Med Hensyn til disse 2 Erklæringer ind-

skrænkede Konferencen sig til at tage dem til Efterretning og iøvrigt overlade Ansvaret for deres Indhold til dem, der havde fremsat dem.«

Sagens videre Udvikling vil blive den, at det internationale Arbejdsbureau's Forretningsudvalg vil gennemgaa den her omtalte Redegørelse, og dernæst afgøre om den skal forelægges for den kommende økonomiske Verdenskonference i London, og om den eventuelt skal udsendes til Regeringerne. Men Sagen vil under alle Omstændigheder komme til Behandling paa Arbejdsbureauets 17. Delegeretforsamling, som begynder i Geneve den 31. Maj i Aar.

E. K.

### »SPAREAANDEN«

Man maa nok spørge om nu, om det er Meningen, at Lokomotiverne skal staa og ruste op paa Grund af Rationalisering og »Sparemani«. De Lokomotiver, der er bleven »overkomplette«, stilles under aaben Himmel uden at være tildækket; man skulde dog ikke synes det var nødvendigt for vi andre at minde om, hvor meget Vejr og Vind tærer paa Jern og Metal, for det kan da ikke være, fordi det er den letteste Maade at komme af med Maskinerne paa, for saa var det vel nok kun de gamle, der alligevel skulde hugges op.

Forhaabentlig kan der vel nu blive Raad til at dække en Presenning over, for Lokomotivmændenes Hjerter bløder ved Synet af saadanne Dispositioner, og man knytter Hænderne — selv om det er i Lommen — naar man tænker paa, at de Lokomotiver, der kører paa Linien, er i en saadan Forfatning, at Personalets Tanker altid gaar i en Retning, som de ikke skulde, blot fordi disse i Drift værende Maskiner skal køre saa mange Kilometer mellem Udvaskningerne, at Vandet i Kedlen ofte koger over, og Opholdene mellem hver Tur er saa korte, at nødvendige Reparationer ikke altid kan udføres.

Nu er jeg klar over, at der fra en vis Side vil siges, at dette ikke passer, men nogle ganske enkelte Eksempler paa, at Paastanden er rigtig:

En Dag Personalet møder til Tog 73 (Berliner-ekspressen), er Kedelrørene saa utætte, at Lokomotivføreren ikke turde køre med Maskinen, (formentlig havde han endnu i Erindring, da Personalet paa et S-Lokomotiv, der kom med et Tog fra Helsingør, blev saa forbrændt og skoldet, at i hvert Fald Lokomotivføreren sikkert ikke kan komme til at gøre Tjeneste mere,) og da Depotet ikke havde nogen anden P-Maskine under Damp, maatte der tages en, der kom ind for at udvaske. Resultatet var da ogsaa, at Personalet havde de største Vanskeligheder med at fremføre Toget, og der tabtes da ogsaa nogen Tid paa Kørselen.

For at kunne køre Berliner Nr. 92 retur maatte

Vandet i Kedlen da ogsaa skummes under det korte Ophold i Masnedsund.

I Aarhus gik en Maskine ud fra Udvaskning med en suspenderet Vacuumpotte, 3 utætte Støttebolte, 2 utætte Cylinderhaner og 1 uet Cylinderstopbøsning. alle disse Ting var skrevet til Reparation, men der er Ordre for, at Reparationerne ikke maa udføres i Aarhus, men *skal* udføres ved et bestemt andet større Depot, *hvor Maskinen ikke har saa meget Ophold som under Udvaskningen i Aarhus.*

Der er mange lignende Tilfælde, som der muligt bliver Lejlighed til at fremkomme med paa rette Sted. Saadanne Forhold tager paa sin Mand, samtidig med at Sikkerheden formindskes, og det blot fordi en eneste Mand, som paa den Maade gør sig bemærket, har forstaaet at kaste alle Hindringer, der var ham i Vejen, til en Side. Hvor længe skal 1800 Lokomotivmænd finde sig i, at deres Helbred undergraves, blot fordi denne ene — ganske ene — Mand mener at kunne spare nogle Penge og samtidig bevise, at det ikke er nødvendigt at købe Motorkøretøjer. Det er virkelig genialt.

For hvad er det, der er sket efter alt dette? Der er jo netop sket det, at der er bestilt 10 nye Motorvogne, medens snesevis af Lokomotiver, som er afskrevet og forrentet, staar og rustet op i fri Luft.

Kan den socialdemokratiske Minister blive ved at lukke Øjnene for saadanne Forhold?

For nogen Tid siden gik et Godstog 14 Min. forsent fra Godsbanegaarden, men var rettidig i Roskilde. Der blev Lokomotivføreren spurgt, om han vilde skrive rette Tid fra Gb., og paa Forespørgsel svarede der, at Grunden til Forsinkelsen var, at der, for at spare, var inddraget en Rangermaskine, og derfor kunde Togene ikke blive rettidig færdige.

Altsaa — gaaende ud fra Lokomotivpersonalets Pligtfølelse, at de nok skal indvinde Forsinkelserne, er der en eller anden emsig Kontrolør, der uden videre giver Anvisning paa, at Godsbanegaarden godt kan klare sig med en Rangermaskine mindre; men Følgen heraf maa blive, at ingen Lokomotivfører indlader sig paa at skrive andet end den virkelige Afgangstid fra en Station, lad det fremgaa af vore Rapporter, hvor megen Tid der indvindes paa Kørselen, vi behøver ikke hele Tiden at lægge Ryg til, naar d'Herrers skal ud at ride, for det viser sig jo nemlig ved mange Lejligheder, at de ikke generer sig for at falde over os, saa snart der gives en Anledning.

Nu skal Rungstedtogene fortsætte til Frederikssund og Roskilde, hvilket man naturligvis ikke kan sige andet til, at det er ubegribeligt, at der er gaaet saa mange Aar, før det kunde praktiseres, eller ogsaa — og det er maaske rettere — kan man sige, at der skulde hentes en Mand fra det lille Struer over til Landets største Banegaard for gennem ham at faa at vide, at al denne Udveksling af Togstammer og deraf flydende store Rangering, der er foregaaet siden Boulevardbanens Aabning, har været fuldstændig spildt.

Der er bare det kedelige ved denne Mand, at naar han finder paa noget, der er godt, saa kan man

være sikker paa, at Lokomotivmændene skal betale det i Form af ringere Tjeneste, og saaledes er det ogsaa nu ved denne Foranstaltning. Saaledes har Personalet paa Østerbro faaet Forslag til ny Tur, i hvilken der er 9 Dage mellem Fridagene, som falder paa 6. Dag, og for at kunne faa 52 Fridage ud af det paa et Aar, er der saa ogsaa Fridag, naar 4. og 9. Dag er Søndage; men der er Perioder, hvor der altsaa 9 Dage mellem Fridagene, og alt Personalet kan ikke faa 52 Fridage paa et Aar.

Dette byder Administrationen det Personale, som har det største fysiske Arbejde og med den største Sikkerhed at gøre, alt imens at Administrationspersonalet holder fri alle Søn- og Helligdage samt Valgdage og desforuden holder fri Kl. 12 Grundlovsdag samt Jule- og Nytaarsaften. Jo, der er Forskel paa Kong Salomon og Jørgen Hattemager.

Da Folketinget behandlede Forslaget om Nedlæggelsen af de urentable Baner, beklagede Retsforbundet, *at man ikke overlød Banerne til Personalet!*

Jo, det kunde vel nok være rart, og sker det nogen Sinde, saa ved man da ogsaa, at der sker et saadant Omslag, at det Personale, som nu lever i Sol-siden, vistnok vil føle sig lidt ilde berørt ved at skulde flyttes over i Skyggesiden.

Men enten det sker paa den ene Maade eller den anden Maade, saa er det jo saaledes, at de, der nu rider os som en Mare, netop forkorter den Tid, der er til, at der maa ske en Ændring. Vi ser allerede Solopgangen i det fjerne Øst.

*Kreds 1.*

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Aviser og Bøger

Ved Maskindepotet i Randers er der en Læsestue med Bibliotek til behagelig Afbenyttelse for saavel lokal som fremmed Personale, men beklageligt er, at Aviser m. m. forsvinder. Der er f. Eks. »Jyllandsposten«, der bliver udbragt til Maskindepotet om Formiddagen og forsvinder lidt efter. Bladet kommer saa senere paa Dagen tilbage; og sker det ikke, kan lokalt Personale som Regel finde den paa et af Op-holdsværelserne.

For de Aviser, der kommer ved Aftenstid er Forholdene ligesaadan, hvilket iøvrigt gælder for alt læseligt; selv et meget lille Blad, der paa Forsiden er paatrykt *Lokomotivføreren*, forsvinder aldeles omgaaende; formentlig nappet af en hungersulten.

Saavidt jeg husker rigtigt, forsvandt et stort Julehæfte af Aargang 1930 faa Dage efter, det var fremlagt; altsaa paa nær Omslaget, der var blevet lidt smudsigt.

Nu til sidst er en indbunden Aargang af Familiejournalen forsvunden, den vilde jeg saa gerne læse, men maa nu opgive dette?

Det vilde være rart, om de Bøger, Aviser m. m., der henlægges paa Læsestuen ikke fjernes.

*J. M. Nejlund.*

## 120 Km/T.

Hr. Redtør! Tillad mig som Svar paa Kommentarerne til min Artikel i sidste Nr. at svare, først paa Spørgsmaalet om, hvor meget der kan vindes med en tom Maskine; det afhænger af, hvor megen Køretid man har, men jeg antager, at man kan køre Turen Kø—Kh paa ca. 1 Time og 10 Min. med 100 km Hastighed, som man kan opnaa kort udenfor Kø, og antageligt uden Hastighedsnedsættelse paa Strækningen holde konstant hele Vejen. Det er givet, at Gennemsnitshastigheden vilde forøges med den tomme Maskine, naar Maksimalhastigheden var 120 km i Timen, da Maskinen, naar den intet Tog har, hurtigt vilde naa den Fart, saa jeg ser af Deres Bemærkning derom, at vi er svært enige om, at det gælder at lette Arbejdet for Maskinen, naar vi skal køre hurtigt. — Jeg vilde foretrække at være Tilskuer til den vilde Fart f. Eks. i Ta.

Jeg skal forsøge at forklare, hvad jeg mener med Gennemsnitshastighed; det er nemlig ingen *tvungende Nødvendighed* at sætte Maksimalhastigheden op, lad os gaa til Yderligheder og sige, at Maksimalhastigheden sættes op til 200 km i Timen, og Togbelastningen til nuværende Størrelse paa Eksprestog 45 Vgl. De tror da ikke, Hr. Redaktør, at man kommer hurtigere til Kh., fordi størst tilladte Hastighed er 200 km i Timen, naar Maskinen ikke formaar at fremføre det store Tog med mere Hastighed end ca. 50 km i Timen over ca. en Trediedel af Strækningen, og Resten af Vejen har et meget stort Besvær med at naa 100 km.

Det er ikke nogen mærkværdig Vej at lette Togbelastningen paa vore relativt korte Strækninger, det gør vi jo i alle Tog, der skal fremføres med stor Gennemsnitshastighed, f. Eks. 0,12 Tog i Modsætning til 0,27 Tog; de har samme Maksimalhastighed, naar de fremføres af 0-Maskine, men der er stor Forskel i Farten — Gennemsnitshastigheden.

Jeg mener ikke, at nuværende Lokomotivførere kører daarligere eller mindre samvittighedsfuldt end der kørtes for 20 Aar siden, men Maskinkraft og Togbelastning stod i bedre Forhold til hinanden, saa man derved opnaaede en mere konstant Fart. Signalsystemet kan jeg se, at vi er fuldt enige om, det fremgaar af Deres Punkt 3.

Jeg er noget forbavset over Deres Opfattelse af Maksimal- og Gennemsnitshastighed, De maa da vide, at der bør være et vist Forhold mellem Togets Størrelse og dets Hastighed.

Meningen med min lille Opsats har iøvrigt været at henvise til, at vi kører med for store Tog, naar Hastigheden skal forøges.

K. R. I. Olsen.

— Den ærede Indsender har vist misforstaaet Spørgsmaalet om, hvor megen Tid der kunde vindes med en tom Maskine. Vi mener, Spørgsmaalet er klart, thi den ærede Indsender havde jo syslet med, hvad der kunde vindes ved at sætte Hastigheden op til 120 km i Timen med den nuværende Togbelastning, og hvad der kunde vindes ved 100 km i Timen med 20 a 25 Vgl. Problemet var ligetil — der

var Tale om Eksprestog, og Besvarelsen var altsaa ogsaa ligetil, men nu renoncerer vi paa videre Belæring. Vi kan det selv. Den ærede Indsender har ikke Ret til af vore Bemærkninger at udlede, at det gælder at lette Togene. Vi mener, at et Tog bør lattes, hvis Belastningen er for stor i Forhold til Trækkekraften og Hastigheden. De har naturligvis Ret i, at det kan ikke nytte at sætte Hastigheden op til 200 km i Timen, naar Maskinen ikke kan faa mere end 50 km Fart paa paa en Del af Strækningen og dobbelt saa meget paa Resten eller to Tredjedele af Strækningen. Der er vel ingen forstandige Mennesker, der vil paastaa dette. Selv vi tror det ikke, — lad os for en Sikkerheds Skyld tilføje det.

Den ærede Indsender synes at have glemte, at han i sin Artikel sagde til Generaldirektøren: »Nej, Hr. Generaldirektør, det er *ikke* Maksimalhastigheden, men *Gennemsnitshastigheden*, der skal sættes op, og *det sker kun* ved at sætte Togbelastningen ned ...«. Og herom er vi ikke enige! Det er Kardinalpunktet, og det er dér, Tampen brænder!

Men det synes, som Enigheden er paa Vej, thi *nu* siger den ærede Indsender: »*Det er ingen tvungende Nødvendighed* at sætte Maksimalhastigheden op«, medens det *før kun* skete ved at sætte Togbelastningen ned«. Talen er om en større Gennemsnitshastighed. Sandheden vandrer, og vi tør uden Risiko sige, at den ærede Indsender ved sin Indrømmelse er kommet paa den rigtige Side eller er ved at komme der. — Der skal Forsigtighed til.

Vi kan vist passende lade 0,12 Tog og 0,27 Tog blive udenfor Diskussionen, da det eventuelt kunde medføre en Diskussion om, hvorfor H. G. og L. G. o. s. v. ikke skal fremføre samme Antal Vgl. Dette er vistnok ganske elementært.

Endelig siger Hr. K. R. J. Olsen: »*De maa da vide*, at der bør være et vist Forhold mellem Togets Størrelse og dets Hastighed« — hvortil vi vil føje: »samt dets Trækkekraft«. — Det kan ikke nægtes, vi burde vide noget i den Retning, men vi har ikke os bevidst givet Hr. Olsen Anledning til at tænke det, endsige at skrive det.

Den ærede Indsender giver os i de sidste Par Linier Grunden til sin Artikel, idet han mener, at Togene *er for store*, naar (hvis) Hastigheden skal forhøjes. Vi har ikke forstaaet den indsendte Artikel saaledes og kan heller ikke nu se, at den dækker over en saadan Hensigt. Men forresten er det vel ogsaa Meningen, for saa vidt Hastigheden skal sættes op, at Belastningen *skal* passe dertil.

Red.

## Unikum!

I »Dansk Lokomotiv-Tidende«, forrige Nummer, fandtes en Spidsartikel med Overskriften: Taler han ogsaa paa Trafikministerens Vegne? I denne Artikel fremdrages et Afsnit af Protokollen over en den 9. November f. A. ført Forhandling angaaende Tjenestefordelinger i 1. Distrikt. Efter Protokollens Ordlyd skulde Maskinchef Munck ved denne Forhandling have udtalt: Det er i Tider som de nuværende Ad-



ministrationens Pligt at anordne Maximum af Tjeneste og Minimum af Fritid, og 10 a 12 Timers Lokomotivtjeneste kan ikke være anstrengende for en rask Mand! Disse Udtalelser af en af Administrationens førende Mænd forhavser sikkert ingen af Lokomotivmændene. Administrationens Synspunkter paa vore Tjenesteforhold er saa velkendte, at de behøver ingen yderligere Kommentarer. Naar Statsbanerne skal ledes som et Kapitalistforetagende, maa Mændene i Administrationen ogsaa have kapitalistiske Synspunkter for at lede Statsbanerne. Men uden at være kværuerende spørges der, hvorledes kan Organisationens Repræsentanter paa et Grundlag af 3 Sæt Personale indlade sig paa at udarbejde nye Ture til Administrationen, særlig naar man paa Forhaand ved at disse 3 Sæt Personale ikke skaaber nogen mærkbar Lettelse af Turene; set paa Baggrund af Maskinchefens Udtalelse ved bemeldte Forhandling bliver dette Forhold endnu mere greel! Har Organisationen ikke her indladt sig paa en Politik, der i det lange Løb kan blive farlig for Organisationens Prestige?

Ingen er i Tvivl om, at disse 3 Sæt Personale til Distriktets Ture betød nogen mærkbar Lettelse af Turene, at man ved Forhandling ikke kunde opnaa mere end disse 3 Sæt Personale, er naturligvis beklageligt, men det er uforstaaeligt, at Organisationens Repræsentanter paa dette Grundlag udarbejdede Ændringer til Kørselsfordelingerne af 1. Oktober f. A. og saa skal der i denne Forbindelse ses bort fra den Udgift, der er forbundet dermed! Havde det ikke været Administrationens Pligt at udarbejde disse Ændringer paa Forhandlingsresultatet. 3 Sæt Personale mere i Distriktets Kørselsfordelinger? Den almindelige Mening indenfor Organisationen har altid været denne, at saa længe Statsbanerne blev ledet som et kapitalistisk Foretagende, vilde man ikke tage Del i Ledelsen, hvad der naturligvis er rigtigt, men nu maa man antage, at der er sket et Omslag i denne Retning; det tyder da vore Repræsentanters Arbejde paa med Hensyn til vore Kørselsfordelinger! Det sidste Afsnit i Spidsartiklen har sikkert ingen Interesse mere, efter at Regeringen har faaet vedtaget et Lovforslag om Strejkeforbud. Ved Forhandling opnaar vi intet af relativ Betydning, og for at opnaa bedre Løn- og Arbejdsvilkaar maa vi ikke strejke. Ja, i Sandhed, vi er godt kørende!

København i Februar 1933.

Otto Løvborg.

Den ærede Indsender spørger omsorgsfuldt om Organisationens Prestige, som om den laa ham saa stærkt paa Sinde; han burde da vide, at han ogsaa har lidt af den at skotte, husk det! Den Vagt, der staar om Organisationen og dens Prestige, passer godt paa, og den kunde ikke tænke sig Muligheden af, at Løvborg skulde anvise Vejen, selv om han, som i dette Tilfælde, undtagelsesvis giver sig til at konstatere, at han ikke er *kværuerende*. Den ærede Indsender har vel ikke faaet den Opfattelse, at der er sket nogen Ændring i Ledelsen, fordi Organisationen er kaldt til og har beskæftiget sig med det omhandlede Kørselsfordelingsspørgsmaal. Hr. Løvborg

har jo en Tid selv beskæftiget sig med »Ledelse« — om godt eller daarligt, skal vi ikke bedømme, — men naar han nu maa antage, der er sket et Omslag, saa tyder alt paa, at hans Ledelsesbegreb har været mangelfuldt. Naar Løvborg endelig siger, at det sidste Afsnit i Spidsartiklen »sikkert« ingen Interesse har, saa betyder dette »sikkert« jo netop, at han ikke er sikker i sin Opfattelse.

Naar Hr. Løvborg endelig beklager, at vi ikke maa strejke, ja, saa er *han* godt kørende, som han siger, og saa maa han jo være tilfreds.

Red.

### Strøtanker.

Jeg har hørt af forskellige Udtalelser paa Gh, at Generaldirektøren herefter vil forfremme Lokomotivførerne efter Dygtighed og ikke efter Anciennitet. Passer det? Jeg tror, det ad tjenstlig Vej vil falde vanskeligere nu end i Fortiden. Den Gang havde hver Fører sin Maskine, og Ledelsen kunde derved kontrollere hver Fører igennem deres Forbrug af Kul og Olie. Nu har vi Ture, hvor der er 19 Sæt til 4 Maskiner, og derved kan de ikke faa det rette Overblik over den enkelte.

At Kørelærerne ved deres Dygtighed har et Plus forud for Kollegerne til at avancere op i en højere Tur, kommer vi ikke udenom. Saa vidt jeg ved, har nuværende Kredsformand udvalgt dem, vi har paa Gh, som derefter er blevet godkendt af Hovedbestyrelsen.

Efter dette synes det at se mindre godt ud for Kolleger til at avancere, hvis de har Tendens til at kritisere Hovedbestyrelsen alt for meget; men det kunde dog tænkes, at de dygtigste af Oppositionen (de værste for Hovedbestyrelsen) ogsaa kunde blive forfremmet til Kørelærer, for dermed var samtidig Munden lukket paa dem. Jeg synes, det er en salomonisk Dom, naar baade dem, som slutter sig til Hovedbestyrelsen, og dem, som altid skælder den ud, bliver belønnet ens, saa vil der intet blive at kritisere herefter ved Forfremmelserne! Hvad mener Redaktionen?

Dernæst vil jeg henstille til Hovedbestyrelsen, at de arbejder for, at vi paa Gh. faar 15 Min. mere Forberedelsestid end vi nu har. For skal det Bibliotek læses rigtig igennem, saa gaar den halve Tid, inden vi kommer til Maskinen. Vi begynder i Gangen med at kvittere Mødetiden, dernæst hvad for en Maskine (skifter næsten hver Gang), vi skal have, og hvor den staar. I Korridoren paa 1. Sal hænger Strækningsfortegnelserne, som ofte er helt fyldte med Hastighedsnedsættelser, saa hvis man skal hurtig ud, tager man hele Recepten og dermed Videnskaben med for at være paa den rigtige Side.

Inde paa Førerstuen er den ene Væg helt fyldt med Meddelelser og Henvisninger. I Reolen er der 10 Rum og 10 forskellige Mapper, som ogsaa skal gennemses.

Ændringerne til Kørselsfordelingen er utallige, ja selve Ordet er for mildt et Udtryk. En af Ændringerne, som er traadt i Kraft den 15. ds., tror jeg har en Fremtid for sig, naar den bliver grebet rigtig an. Det er den med Afløsning paa Perronen. Da d'Hrr. Generaldirektøren og Direktør Munck fornylig har været i Ægypten, saa tvivler jeg ikke om, at de vil stille sig velvillig til, at Lokomotivpersonalet herefter med Lagendaase, Værktøj

og Madkasse, Kittel o. s. v., altsaa i fuld Krigsmaling, bliver transporteret pr. Kamelryg fra Remisen til Hovedbanen. Det vil blive en Seværdighed af Rang, trække Turister til Landet, forbedre Statsbanernes Budget, — Kronen vil igen komme i Pari.

Ja, det umulige vil næsten blive muligt. Ja, ikke engang Hr. Ingeniør Sørensen havde tænkt sig Rækkevidden af sin Ændring til Kørselsfordelingen den 15. Februar 1933.

Vil Redaktøren anbefale, at Forslaget kommer paa Dagsordenen som Punkt 1 paa næste Møde i Hovedbestyrelsen?

E. S.

At der i Redaktørens Kommentar vil falde Brænde (maaske Knuder) ned til mig, er jeg belavet paa. Naar jeg har læst Bladet i den Aarrække, Redaktøren har redigeret »D. L. T.«, saa er man bleven hærdet og reagerer ikke for noget.

Med Tak for eventuel Optagelse.

V. Bertelsen,  
Lokf. Gh.

Vi tror, at V. Bertelsen har Ret, baade i hans Syn paa Avancementsforholdene og specielt med Hensyn til Forberedelsestiden. Spørgsmaalet angaaende Kameltransporten har vor fulde Interesse, og det vilde blive interessant at se V. B. førende dem, iklædt Turban og Galoscher, efter at de ikke mere henregnes til de vilde Dyr. Men er der ellers nogen, som hører saa meget som V. Berthelsen.

Der vil hverken falde Brænde eller Knuder ned; thi Sagen er den, at der kommer *kun* Kommentarer paa Artikler, der vilde give et fejlagtigt Billede, hvis ikke vi ledsagede det fremsatte med at oplyse om Sandheden, og den er som bekendt ilde hørt!

Altsaa, V. Bertelsen, hvad skal man sige til det, du skriver. Du skriver kun Sandhed, og vi har altid troet fuldt og fast paa dig, naar du spredte dine »Strøtanker«, der som sædvanlig bæres oppe af sit indre Værd. *Red.*

## DIESELLOKOMOTIVBYGGERI I NUTIDEN

Af Regierungsbahnmeister E. Wahlbe.

Kaster man Blikket paa Udviklingen af Diesellokomotiver med Kraftydelse paa over 100 HK., vil man kunne fastslaa, at det frem for alt er Opfyldelsen af to Fordringer, der har sit Udspring i Lokomotivdriftens Egenart, nemlig: Igangsætning af Tog og en udstrakt Elasticitet af Trækkekraften, som volder særlige Vanskeligheder. Det er netop disse udmærkede Egenskaber, den mest elastiske af alle Varmekraftmaskiner og af saa mange foragede Stempeldampmaskine i saa rigt Maal besidder, og som med Dieselmotoren kun kan opnaas ved Hjælp af supplerende Hjælpemidler.

Derfor er Bestræbelser for at fremstille et brugbart Diesellokomotiv kun i ringe Grad gaet ud paa at finde den bedst egnede Motor, men derimod det bedst egnede Overføringsmiddel mellem Maskinakslen og Drivakslen. De Midler, man hertil har

brugt, er Elektricitet, Trykolie, Trykluft samt mekaniske Indretninger (Tandhjulsudveksling eller direkte Overføring). Maalet er i alle Tilfælde: Et Diesellokomotiv, som i Form (Vægt) og Ydeevne mindst er et moderne Damplokomotiv jævnbyrdigt.

Sammenligner man disse to Lokomotivers Brugbarhed i Forhold til hinanden, maa man foruden Trækkekraftens Karakter (Elasticitet) regne med Tjenestevægten i Forhold til Trækkekraftens Størrelse (paa Trækkrogen). Derved bestemmes Tjenestevægten ikke alene af en Dieselmotor af en given Størrelse, men ogsaa af de efter Lokomotivets Bestemmelse nødvendige Hjælpemidler.

### Elektrisk Overføring.

Af alle Overføringsmidler har de elektriske den længste Udviklingstid bag sig, da Dieselmotorvogne med Dynamo og Elektromotor i mange Aar har været anvendt i Gruber og Hütteværker; derfor var Udsigten til, at det skulde mislykkes, at gaa over til større Lokomotiver med elektrisk Overføring næsten udelukket. Den elektriske Overføring anvendes nu paa Steder, hvor der kræves størst Driftssikkerhed, f. Eks. i de amerikanske Byer, hvor Dampdrift er forbudt. I De forenede Stater, Argentina, Kanada, Danmark, Siam og Japan findes for Tiden ialt over 150 dieselektriske Lokomotiver med effektive Kraftydelse mellem 600 og 1500 HK. I Rusland er Lokomotiver af samme Art paa 1000—1500 HK. i Drift eller under Bygning. De fleste Diesellokomotiver vejer langt over 100 kg/HK., det sværeste naaede op paa 186 kg/HK. Et japansk Diesellokomotiv paa 600 HK. vejer nøjagtig 100 kg/HK.; et russisk er bragt ned til 98 kg/HK., men man tør nu regne med at komme ned til 88 kg/HK. Denne Værdi ligger dog betydelig over Damplokomotivernes. Et moderne 2 C 1 Lokomotiv vejer medregnet Tenderen med 32 m<sup>3</sup> Vand kun 68 kg/HK.

Hvad angaar Trækkekraftens Størrelse er man endnu ikke kommet op over en varig Ydelse af 1500 HK. De Fremskridt, der har fundet Sted, men som endnu er langt fra Maalet, er en Følge af at forhøje Motorens Omdrejningstal fra 400 til 700 Omdr./Min. og samtidig formindske Vægten af Elektromotor og Dynamo. Maskinfabriken *M. A. N.* er gaaet foran i disse Bestræbelser og præsterer nu 115 HK. pr. Cylinder. Med denne eller en lignende Motortype kan man maaske bygge Diesellokomotiver paa over 2000 HK. med en Akselanordning 2 E 2 og 170 t Tjenestevægt, og Vægten pr. H.K. vil nærme sig Damplokomotivets.

Begge de nævnte Fordringer til Igangsætning og Elasticitet opfyldes fuldt ud med elektrisk Kraftoverføring. Man kan forinden Afgang sætte Motor og Dynamo i Gang, saa Igangsætning af Toget sker ved at overføre den elektriske Belastning til Elektromotorerne. Regulering efter Togets Vægt og Hastighed er fuldt ud mulig. Den termiske Virkningsgrad\*) paa Trækkrogen er ca. 25 pCt. — 2,5 Gange

\*) Den termiske Virkningsgrad er Forholdet mellem den Varmemængde, der kommer til Nytte i Maskinen, og den tilførte Varmemængde.

Oversætterens Bemærkning.

de bedste Damplokomotivers — dog opnaas dette med en svær og indviklet og i Anskaffelse og Drift dyr Maskine.

#### *Trykolie-Overføring.*

Ved den saakaldte hydrauliske Overføring driver Dieselmotoren en Trykoliepumpe (kan ogsaa være en Vandpumpe), som fra en Opsamlingstank pumper Olien og fører denne under Tryk til en anden Pumpe, der virker som Banemotor. Trykoliepumpen følger Dieselmotorens Omdrejninger, og ved at lade faa eller flere af Trykoliepumpens Vinger pumpe Olie kan Kraften overføres trinvis til Banemotoren, hvorfra Olien løber tilbage til Opsamlingstanken. Den Fordel at kunne anordne Dieselmotoren konstruktivt uafhængig af Banemotoren, hvilket i Praksis kommer til Udtryk ved at anbringe Dieselmotoren paa langs i Vognkassen, opnaas for saa vidt ogsaa med hydraulisk Kraftoverføring.

Grundet paa den diesel-elektriske Overførings høje Pris og Vægt prøvede de tyske Rigsbaner ogsaa Trykolieoverføring, men det viste sig, at den af Pladshensyn kun kunde bruges til at overføre indtil 1000 HK., og at den udviste en saa lav Virkningsgrad, at det var udelukket at anvende denne Overføring til større Lokomotiver. Trykolieoverføring har endvidere den Fejl, at enten er der Utæthed ved Pumpens Vinger, eller — hvis de passer saa stramt, at de er tætte — der opstaar saa stærk en Gnidning, at Olien opvarmes, og forøget Køling bliver nødvendig.

#### *Trykluft-Overføring.*

I Modsætning til det diesel-elektriske Lokomotivs langsomme Udvikling, som dog ikke udviser nogen væsentlig Afvigelse fra den oprindelige Byggeform, staar nu den damplokomotivlignende Byggeform virkeliggjort i et 2C2 Lokomotiv, tilhørende de tyske Rigsbaner (Se Lok. Tid., Nr. 23, 1920).

For Valget af denne Byggeform talte den væsentlig lavere Pris, mindre Vægt og mindre indviklede konstruktive Enkeltheder og tillige den Mulighed at komme Damplokomotivets gode Egenskaber meget nær. Egentlig adskiller dette Lokomotiv sig kun fra Damplokomotivet deri, at Kedlen er udeladt og erstattet af et andet Element, Dieselmotoren, som arbejder ganske uafhængigt af Lokomotivmaskinen og fremstiller Energi til Anvendelse i Cylindrene. Til trods for de store Fortrin Trykluftoverføringen besidder, er det forstaaeligt, at Trykluftoverføring først saa sent er prøvet paa større Lokomotiver. Hovedgrunden er den forholdsvis lave totale Virkningsgrad, der følger med Stempelkompressor og Stempelmaskine.

Det viste allerede et Forsøg med en Forløber for 2C2-Lokomotivet, et 100 HK. Lokomotiv, bygget af Maskinfabriken *Görlitz*. Man anvendte dertil, hvad man havde af brugbare Maskindele og brugte Dieselmotorens Spildegas som Arbejdsmiddel. At man fortættede Spildegassen og brugte den som Arbejdsmiddel og ikke atmosfærisk Luft skyldtes Frygten for Eksplosion af den med Smøreoliedamp blandede Trykluft.

Den totale Virkningsgrad regnet fra Brændselsolien til Trækkekrogen blev kun 17 pCt. — det samme som med Trykolieoverføringen — en pCt., der ligger for lavt. Men Forsøget viste, at de ventede driftsmæssige Fortrin med Trykluftoverføringen var opnaaet.

Ved det i Tilslutning dertil byggede 2C2-Lokomotiv kunde man lade det paaregnede Driftsprogram af Motorydelsen udgaa. Specielle Lokomotivmotorer fandtes ikke den Gang, derimod havde man i U-Baadmotoren en brugbar Motor forhaanden, som i sin sammentrængte Byggeform, Vægt og Driftssikkerhed kom de til en Lokomotivmotor stillede Fordringer nærmest. Af disse Grunde valgtes en 6-cylindret kompressorløs *M. A. N.*-Motor med 450 Omdr./Min. og en kortvarig Højeste ydelse af 1200 HK. Med Hjulordeningen 2C2 kunde man holde Akseltrykket under 18 t, saa det i Konstruktion og Vægt blev lig de tidligere præjsiske T18-Lokomotiver.

Den konstruktive Anordning er valgt saaledes, at Motoren og Kompressoren er placeret paa en paa Lokomotivrammen anbragt Plade. I Kompressoren fortættes Luften i eet Trin til 7 Atm. Overtryk, men der maatte sørges for en særlig god Køling. Da Erfaringerne paa dette Omraade ikke var saa store, prøvedes tre Kølemaader: Cylinderkøling med Vand (Kølekappe), Stempelkøling med Olie samt Køling ved Indsprøjtning. Forinden den komprimerede Luft kommer til at arbejde i Cylindrene forvarmes den i en Spildegasforvarmer til 300 Grader (ved Højeste ydelse til 350 Grader. Selve Lokomotivmaskinen svarer til de almindeligt anvendte, dog maatte Cylindrene grundet paa Luftens lave Arbejdstryk være 700 mm i Diameter, Stylingen og Kanalerne maatte af Hensyn til de store Luftmængder indrettes saaledes, at Droslingen bragtes ned til det mindst mulige. Der anvendtes 250 mm Stempelglidere med dobbelt Indstrømning.

Selvfølgelig kan Brugbarheden af den valgte Type ikke bestemmes af den termiske Virkningsgrad alene, der maa regnes med den totale Virkningsgrad, hvis enkelte Faktorer tilsammen bestemmer hele Maskinanlæggets Duelighed i Sammenligning med Damplokomotivet. Det viste sig, at den totale Virkningsgrad blev meget lille ved de almindeligste Hastigheder, 70—80 km/T., den store Kølerforvæg paavirkedes stærkt af Luftmodstanden, og de store Cylindre med store Stempler og den forholdsvis høje Kompression i Cylindrene hemmer ved store Hastigheder Maskinens Løb. Ved 20 Kilometers Fart, hvor disse Faktorer ikke kunde gøre sig saa stærkt gældende, var Virkningsgraden god og holdt sig over 20 pCt., indtil Farten overskred 60 km/T.

Resultaterne med disse Forsøgslokomotiver er af stor Værdi for Udviklingen af Trykluftoverføring, der maa betragtes som en Overføring med store Muligheder og Fortrin, særlig dette, at man med en given Akselanordning og et givet maksimalt Akseltryk kan indbygge en Motor med en Kraftydelse ligesaa stor som et tilsvarende Damplokomotiv. Da Kraftydelsens Begrænsning kun ligger i Motoren, hvis Vægt pr. HK. kan bringes ned ved at forhøje

Omdrejningstallet, vil man i Fremtiden kunne bygge Diesel-Tryklufflokomotiver med 115 HK. pr. Cylinder ved 700 Omdr./Min. Rigsbanernes Diesellokomotiver, hvis Vægt er 28 kg/HK., kan derved bringes ned til 12 kg/HK., og tillige med en Formindskelse af Kompressorens Vægt vil man kunne forhøje Arbejdsluftens Tryk, hvilket atter giver en gunstigere Dimensionering af Cylinderne. Med 20 Tons Akseltryk og den brugelige Akselanordning 2 C 1 for middelstore Eksprestoglokomotiver, 1 D 1 for Persontoglokomotiver og E for Godstoglokomotiver, vil man kunne anbringe en Dieselmotor paa 1500 HK. med Trykluffoverføring. Yderligere Tilnærmelse til Damplokomotivets Højesteydelse, 2500 HK., lader sig foreløbig ikke gøre med ren Trykluffoverføring.

#### Tandhjuls-Overføring.

Foruden de omtalte Overføringsarter med gentagne Energiomsætninger og den dermed følgende lave Virkningsgrad forsøges det stadig at anvende den fra Automobilet kendte Tandhjulsoverføring med Gearskiftning til Diesellokomotiver. Men først i den allerseneste Tid er det lykkedes at bygge Tandhjulsoverføringer for større Diesellokomotiver, som med Hensyn til Plads og Vægt staar nogenlunde i Forhold til Lokomotivets øvrige Dele. Der opnaas med disse en betydelige større Virkningsgrad, men der maa tages forskellige væsentlige Ulemper med i Købet.

Det viser ogsaa nogle Forsøg med det andet Diesellokomotiv, Rusland anskaffede, et 1200 HK. 2 C 1-Lokomotiv med Tandhjulsoverføring (Vægt 109 kg/HK. Paa dette overførtes Motorens Kraftydelse ved en tregearret Tandhjulsoverføring af fineste Krupp-Staal til en Blindaksel og videre til Drivhjulene. Gearskiftningen udførtes med Magnetkoblere. Lokomotivet arbejdede ved Middel- og Højesteydelse med en Virkningsgrad paa 24,1 og 29,4 pCt. — Værdier, som ligger over, hvad der kan opnaas med elektrisk Overføring. En væsentlig Ulempe er, at der kun findes tre Udvekslingstrin, hvilket medfører stærke Afvigelser fra de sædvanlige Trækkekraftdiagrammer. Ligeledes laa Trækkekraften ved større Hastigheder og i Forhold til Lokomotivets Vægt betydeligt under et Damplokomotiv af samme Dimensioner.

Undgaas kan det heller ikke, at Trækkekraften mindskes betydeligt, naar Overføringen omskiftes til hurtigere Gang og Hastighedstilvæksten svarende til Dieselmotorens fulde Omdrejningstal sker meget langsomt, særligt med svære Tog paa Stigninger. Vil man forbedre Accelerationsevnen, maa Motoren have flere Hestekræfter end et i Driften jævnyrdigt Damplokomotiv, d. v. s. man maa gaa til Overdimensionering. Til Rangering med færre Hastighedstrin er Tandhjulsoverføringen hensigtsmæssig, og det er vel ud fra denne Erkendelse, at de japanske Statsbaner lader bygge et 600 HK. 1 C 1 Diesellokomotiv til Rangering. Dette faar en 6-cylindret kompressorløs firtakt Krupp-Germania Motor, som med 540 Omdrejninger i Minuttet giver en varig Ydelse af 600 H. K. Mellem Motoren og Tandhjuls-

overføringen er indskudt en hydraulisk Hovedkobling. Der er tre Udvekslingstrin beregnet til Hastigheder af 10, 25 og 50 km/Tim., og alle Tandhjulene er i uafbrudt Indgreb i hinanden. Gearskiftning kan med en elektromagnetisk Friktionskobling foretages under Fart uden at udløse Hovedkoblingen. Lokomotivets største Trækkekraft er 12 t.

#### Direkte Overføring.

Det første Diesellokomotiv til de prøjsiske Statsbaner byggedes 1911 af *Klose-Sulzer-Borsig*. Det havde direkte Kraftoverføring, og Kraftudviklingen tilpassedes ved at tilføre en Brændselsolie mængde af passende Størrelse. Fra Igangsætningsøjeblikket til Hastigheden var 10 km/Tim. arbejdede Motoren med Trykluff og omskiftedes derefter til Forbrændingstryk. Lokomotivet bragte dog ingen varige Resultater med sig.

For at opfylde Kravet om stor Elasticitet i Overføringen vil den Nødvendighed at anvende enten en middelbar Overføring eller en Udveksling med *mange* Udvekslingstrin bestaa saa længe man ikke i højere Grad end nu kan overbelaste en Dieselmotor. En Løsning i denne Retning viser den af Professor *Meineke*, Berlin, anbefalede *Schwetersche* Fremgangsmaade, hvor Kraftydelsen, naar Omdrejningsantallet bliver mindre, forhøjes pr. Omdrejning ved at oplade med Trykluff og tilpasse det døde Rums Luftvolumen automatisk. Trods lovende Prøvestandsforsøg er der aldrig bygget noget Diesellokomotiv efter dette Princip.

De italienske Statsbaner har prøvet med et af *Ansaldo*, Genua, bygget 2 C 1-Diesellokomotiv, paa hvilket Dieselmotoren virker direkte paa Drivhjulene. Motoren er en liggende dobbeltvirkende 6-cylindret *Junkers* Motor paa 1100 H. K. med et Omdrejningstal fra 10 til 250/Min. To ovenpaa hinanden liggende Cylinderanordninger driver hver en over sin Midte drejelig Kvadrant, hvorfra Kraften med Drivstænger overføres til en Blindkrumtapaksel og derfra til Drivhjulene. Motorens Skylleluftpumpe er anbragt paa Vangerne, hvor Dampcylinderne ellers har Plads, og Pumpestemplerne drives fra Drivhjulene med Stænger og Krydshoved. Under Igangsætning indlades fra en Beholder Trykluff i Skyllerpumpen, som da driver Lokomotivet paa samme Maade som Dampcylinderne. Naar Blindakslen kommer op paa 10 Omdr. i Min., sætter Dieselmotoren ind, og Pumpens Arbejde som Fremdrivningsmaskine ophører. Lokomotivet er prøvet i regelmæssig Trafik paa Stigninger 6,2 pro mille og udviste et Brændselsforbrug af 5,6 til 6,5 g/tkml. Dets Vægt er 76,4 kg/H. K. og ligger saaledes temmelig nær Damplokomotivets.

I det store Hele kan det siges, at Diesellokomotivbyggeriet ikke udviser nogen klar Udviklingslinie. Den Opgave at skaffe et driftsikkert og i Anskaffelse og Vedligeholdelse økonomisk Diesellokomotiv kan ikke betragtes som løst endnu. Dermed skal dog ikke bestrides, at Anvendelse af Diesellokomotiver under særlige Forhold kan være rigtig, og at det sikkert vil lykkes at bortskaffe Fejl og Mangler.

Efter »Die Lokomotivtechnik« ved F. Spøer).

## ET PAR ORD OM DEN NUVÆRENDE KRISE

Idet man ved et Pennestrøg i Sept. 1931 gjorde et radikalt Indgreb i Fordelingen, til Fordel for nogle, til Skade for andre Medlemmer af Samfundet — et Indgreb, hvis Rækkevide man ikke kunde forudberegne, fratog man Guldets en væsentlig Del af de Funktioner, man hidtil havde tildelt det. Som foran omtalt har Guldets i lang Tid været ude af Spillet som *Værdimaaler*, nu fik det ogsaa sin Afsked som *Om-sætningsmiddel*. Men det vilde være meget ønskeligt, om man ved en Kreditreform gik længere tilbunds. Som det er, er man inde paa rene Tilfældigheder, og det kan gaa saa galt, at Kreditors Fordring i Virkeligheden helt smelter hen, som Tilfældet var i Tyskland efter Verdenskrigen. Det er godt, at der er blevet rørt ved dette i de sidste Hæfte af Nationaløkonomisk Tidsskrift; selv har jeg for adskillige Aar siden offentliggjort Artikler om dette Problem, navnlig med *Livsforsikringsvæsenet* for Øje<sup>1)</sup>. Det er ønskeligt, at Risikoen fordeles bedre mellem Debitor og Kreditor. Man har fra forskellig Side angrabet det gamle *Métayage-System*, der gaar ud paa, at Grundejeren faar en Andel i Udbyttet — ikke noget bestemt Beløb, der skal gælde fra Aar til Aar. Naar Frisforholdene er stabile, kan det have sin Fordel, at Afgiften er fast. Enhver Forbedring i Driften vil da komme Forpagteren til Gode, og han har derfor en kraftig Opfordring til rationel Dyrkning af Jorden. Men Konjunkturerne er han ikke Herre over; enten han er flittig eller doven, dygtig eller udygtig, vil nedadgaaende Konjunkturer ramme ham ubønhørligt. Derfor er det rimeligt, at Debitor og Kreditor, Bruger og Ejer, bærer Risikoen i Fællesskab. Det vil i Virkeligheden ikke være ugørligt at faa Værdipapirer, hvis Rente retter sig efter Prisniveauet. Det gælder blot om at have et nogenlunde hurtigvirkende Beregningsapparat. Hvilken Prisindeks, man vil benytte ved saadanne Beregninger, er maaske ikke af saa afgørende Betydning, om man f. Eks. vil bruge enkelte Varer som Hvede, eller et System af Varepriser. Det vil i hvert Fald være bedre at bruge en saadan Maalestok i Stedet for Penge, enten der nu er Guldparitet eller ikke.

Kom man ind paa et saadant System, maatte ogsaa Hovedstolen i sin Tid afløses paa lignende Maade, ikke i Penge, men i Vareenheder. Den *nuværende* Misère i Forholdet mellem Debitor og Kreditor vilde man ikke derved faa ud af Verden, men saa meget desto mere magtpaaliggende maa det være at faa en Kreditreform, der værner Samfundet mod *fremtidige* Ulemper af denne Art. Det er i Virkeligheden en Tilbagevenden til gamle Tider, da saa mange Ydelser blev beregnet i Naturalier, f. Eks. efter Kapiteltakst, det være nu Pensioner, Lønninger eller Forpagtningsafgifter.

Ogsaa for *Sparekassedydere* kan det have Inter-

esse, at deres Indskud bliver værdifaste. Som det nu er, straffes Sparekasseindskyderen for sin Sparsommelighed, naar Prisniveauet stiger. Helt anderledes stiller det sig, naar det drejer sig om Vareenheder, idet Spareren da bliver stillet ganske ens, enten Prisniveauet gaar op eller ned.

Der er særlig *et* Omraade, som er blevet stærkt paavirket ved den hovedkuls Beslutning om Ophør af Guldindløsningspligten. Det er *Forsikringsvæsenet*. Det er forbavsende, at Forsikringsmændene ikke har reageret voldsomt her. Ved de *kortvarige* Forsikringer har dette mindre at sige, for saa vidt Afviklingen af en Skade i Reglen foregaar hurtigt. Men ved *lange* Forsikringer har man uden videre foretaget en Nedskæring af Forsikringens Værdi.

De fleste Mennesker skænker ikke i Øjeblikket denne Sag nogen videre Overvejelse. Og Livsforsikringsselskaberne selv er paa den sikre Side. De er i Stand til at indfri deres Forpligtelser til Punkt og Prikke. Livsforsikringsvæsenet er en af de smukkeste udviklede Forretningsgrene i vore Dage. Den Risiko, som i ældre Tid var saa fremtrædende, paa Grund af den stærkt svingende Dødelighed, er for en stor Del forsvunden. Man regner ikke længer med Kopper, Kolera og Pest. Og Dødelighedsstatistikken har naaet et Punkt af Fuldkommenhed, som man ikke drømte om tidligere. Den Nedgang i Dødeligheden, som man har kunnet iagttage i den sidste Menneskealder, og som har været til Fordel for den største Del af Livsforsikringsselskabernes Virksomhed ved det stadige Overskud der opnaaedes, vil rimeligvis kunne fortsættes endnu en lang Tid. Tuberkulosen er paa Retur, og Kampen mod Kræften vil forhaabentlig sætte god Frugt. Forsikringsselskaberne har ganske vist en Risiko med Hensyn til Rentefoden, men ved en planmæssig Anlæggelse af de opsamlede Midler og et klogt Valg af Rentefod, synes Selskaberne dog at være godt dækkede. Maaske har Driftsudgifterne en Tendens til Stigning i Modsætning til, hvad der ellers gælder under den fri Konkurrence. Selskaberne konkurrerer jo nemlig om de dygtigste, altsaa bedst betalte Agenter. Men denne Udgiftspost vil dog altid holde sig indenfor ret snævre Grænser. Og som Helhed kan man sige, at Livsforsikringsselskabernes Økonomi er vel funderet. Og hvad alle de tekniske Beregninger angaar, er man naaet meget langt frem. Jeg tænker ikke alene paa det fint udviklede Formelapparat, men paa de positive Opgaver. Der kan være et og andet Spørgsmaal, der kræver nye Iagttagelser, f. Eks. paa Invalideforsikringens Omraade, men i det store og hele skulde Maalet synes at være naaet, saa at det blot gælder om at holde Iagttagelsesmaterialelet vedlige under de skiftende Tider.

Men man tænker ikke derved paa, at Selskaberne ganske vist til Punkt og Prikke kan opfylde alle deres Forpligtelser, men at de har ladet en meget betydelig *Risiko* hvile paa de *forsikredes* Skuldre, nemlig Risikoen for Forandring i Pengenes Købeevne. Sporene fra Verdenskrigens Inflation burde skræmme. Hvad hjælper det en Mand, der har sørget for sin Alderdom ved en opsat Livrente, hvis

<sup>1)</sup> saaledes i Nationaløk. Tidssk. 1919 (Prisopgangen og Forsikringsvæsenet), endvidere ved Aktuarkongressen i London 1927, *Nærværende Artikel* knytter sig til et Foredrag i Helsingfors i *inde-værende Efteraar*.

Størrelse i sin Tid maatte anses for rigelig, naar det viser sig ved Livrentens Ikrafttræden, at Beløbet ikke strækker til til hans Livsophold. Naar det skulde synes, som om Livsforsikringsteknikernes Opgaver er ved at slippe op, saa er der her en vidtrækkende og i høj Grad lønnende Opgave at tage fat paa, og før den er løs, kan man ikke betragte Forsikringsvæsenets Udvikling som færdig.

## HIST OG HER

Aarhus—Hammel—Thorsø Banen har fornylig anskaffet sig en 225 Hestes dieselelektrisk Motorvogn fra Frichs Fabriker af samme Konstruktion, som den Fabrikerne har leveret til enkelte andre Baner. Vognens Prøvetur forløb tilfredsstillende. I Turen deltog forskellige, der i Hammel blev præsenteret for en ny dieselelektrisk 60 HK. Traktor med mekanisk Overføring.

Under Nørrevold, paa Boulevardbanen, har man travlt med at forsyne Banelegemet med nye Skinner, der sammensvejes i Stykker med en Længde af 240 m. Dette kan jo lade sig gøre i Tunellen, hvor Temperatursvingningerne ikke er store. Kørslen bliver behagelig fri for Stød fordi Skinnesamlingerne bliver faa.

At Forslaget om Nedlæggelse af Banerne ikke vilde gaa saa glat gennem Rigsdagen var temmelig klart, thi saa sker det samme, som da de anlagdes, at Lovgivernes lokale Interesse vaagner op til Daad. Formentlig vil det volde mest Besvær med Midtbanen som de forskellige lokale Myndigheder nu i den elvte Time arbejder interesseret for at bevare.

I England synes man ikke at være saa ængstelig for at bygge Damplokomotiver. Paa Lokomotivfabriken i *Swindon* skal der efter Programmet bygges 121 Damplokomotiver.

Der er gjort en ny »Opfindelse« med de saakaldte Rystevogne, idet man efter Sigende har fundet en ny Konstruktion, hvorefter Vognene ikke mere ryster, men ruller og slingrer som et Skib i Havsnød. Passagerer, som har Anlæg for Søsyge, faar ved Brugen af Vognen ganske samme Fornemmelser. Passagerer, som kommer i den Vogn, flygter rædselsslagne bort. Maskinchefen er vist tilfreds med Vognen, som minder ham om et Skibs Bevægelser. Nu er vi inde paa det rigtige, lad bare Vognene rulle og slingre, men lad os faa Ror paa dem, hvilket sikkert vil virke stabiliserende.

I »Folkets Presse« fandtes forleden følgende lille Digt i Anledning af, at fhv. Generaldirektør Andersen Alstrup fyldte 65 Aar.

Hvor hastigt Tiden gaar! Ja, navnlig hvis man vil sammenligne den med Banens Tog, med Tidens Tempo bliver fuldt tilfreds man, Rask vendes Bladene i Tidens Bog:  
*Andersen Alstrup* — hvem kan mindes Tiden, hvor *han* var Førstemand for D. S. B. og eftersom vi Hr. *Knutzen* siden, vi savner Alstrup dobbelt stærkt maaske.

Han gav os gerne alt, hvad han os skyldte af Hensyn, men han gav paa værdig Vis, og ikke som en emsig »Pressesylte«, der daglig talte til sin egen Pris. Han raabte aldrig op om egne Dyder, ej for sig selv han om Reklame bad; *nu* ganske andre Raab og Bønner lyder fra Stolen, hvori Alstrup den Gang sad.

Da Andersen blev fem-og-tres forleden og nævnedes kun i en spæd Notits, jeg huskede, hvor han var rart beskeden og aldrig henrykt for sin egen Vits. Han kom ej som en vældig Himmelstormer, der hamrede paa Redaktionen Dør, og raabte op om vældige Reforme — og kørte saa med Underskud, — som før.

Den nye Tid har bragt os nye Navne, hvad altsaa ogsaa gælder D. S. B., og de faar os til føleligt at savne den gamle Banedirektør — thi se, man stundom nye Koste nok behøver, men jeg har altid i mit Hjerte ment, det er ej nok, at nye Koste støver, der hvor de gamle kunde feje rent!

*Peter Simple.*



## JUBILÆUM



Den 1. Marts kan Lokomotivfører *J. C. Nielsen*, Arkonagade 6, 4., København V., fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Nielsen begyndte paa Værkstedet i København den 25. August 1906, blev ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. December 1919 forflyttet til Orehoved, hvor han var nogle Maaneder, den 1. August 1920 kom Nielsen atter tilbage til København, hvor han siden har været stationeret.

Nielsen hører til de stille, rolige Lokomotivførere, der passer sin daglige Gerning med særlig Omhu og Interesse. Afdeling 1 sender dig de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen, Tak for de svundne Aar og Held og Lykke til din daglige Gerning i Fremtiden.

*J. J.*

»LANTERNEN«

Lanternen afholder sin 12-aarige Stiftelsesfest den 4. Marts 1933 Kl. 18,30 i Sommers Selskablokaler, Valdemarsgade 8.

Der serveres: Suppe, Steg, Dessert og Kaffe.

Ved Kaffen vil der blive forskellig Optraeden af Kolleger.

Derefter Bal til Kl. 2, hvorefter man spiser Frokost og drikker Kaffe eller The.

Prisen er for Medlemmer pr. Deltager 3,50 Kr. Fremmede kan deltage à 8,00 Kr. pr. Deltager.

Bestyrelsen.



Damplokomotiver som »Elektricitetsværk«.

I Damplokomotivene paa Strækningen Berlin—Königs-wusterhausen har de tyske Rigsbaner nu fjernet Gasbelysningen, og i Stedet ladet installere elektrisk Lys. Det drejer sig her om en ny — og billig — Maade at oplyse Toget paa, idet her ikke som paa andre Damplokomotiver findes en Elektricitetsmaskine i hver Vogn, men kun en Turbine-Dynamo paa Lokomotivet. Den lille Damp-turbine drives af Spildedampen fra Lokomotivet. Turbinen driver en Lysmaskine, der udvikler en Energi af 5000 Watt. Saa længe Lokomotivet ikke er koblet til Toget, eller hvis Damp-turbinen skulde svigte, forsynes Toget med Elektricitet fra et Reservebatteri, der befinder sig i Godsvognen. Det er Meningen at indføre denne Belysningsmaade i alle berlinske Forstadsbaner, der benytter Damp som Drivkraft.

»Den flyvende Hamburger«.

Før de tyske Rigsbaners nye Lyntog i Marts Maaned i Aar bliver indsat i regelmæssig Trafik, ønsker Rigsbanerne at gennemprøve Toget under alle mulige Forhold. Ved Prøveforløbet Berlin—Hamburg, hvor hele Banestrækningen gaar gennem det flade Land, er alt som bekendt forløbet tilfredsstillende. For Tiden prøves Lyntoget ogsaa paa andre Strækninger, hvor Terrænet er kuperet, saaledes paa den meget ujævne Strækning Probstzella—Lichtenfels, hvor Stigningsprocenten paa sine Steder er den højeste i Tyskland.

Gratis Jernbanerejser.

I Tyskland har et Reklamefirma lanceret en ganske ny og morsom Reklameidé, der har vakt stor Interesse hos Publikum. Bureauet er traadt i Forbindelse med en Mængde Firmaer i forskellige Brancher og har formaaet disse at vedlægge deres Fremstillinger Værdimærker, der berettiger til Gratisrejser paa Jernbanerne. Paa samme Maade som de herhjemme saa kendte Sparemærker skal Værdimærkerne klæbes ind i en Bog. En fuld Bog har en Værdi af 6 RM. og kan benyttes som Betaling for Jernbanebilletter, der købes i MER-Rejsebureauerne. Er Rejsen kortere end 150 Tarif-Kilometer, bliver Differencen kontant udbetalt; er den længere, maa der flere

Bøger til. — En nem — og billig — Maade at spare sammen til Sommerrejsen paa, da Værdernes Pris er den samme som uden Værdimærker.

25 pCt. Rabat paa Togbilletten til Leipzig Messen.

Danske Forretningsfolk, der ønsker at besøge Foraarsmessen i Leipzig, som finder Sted fra 5. til 12. Marts, kan faa 25 pCt. paa Billetprisen indenfor Tysklands Grænser. Henreisen maa foretages mellem 28. Februar og 12. Marts, og Tilbagereisen tidligst den 5. og senest den 18. Marts.



En Lokomotivfører har fremsendt følgende Spørgsmaal, der har principiel Interesse. Spørgsmaalet har følgende Ordlyd:

»Har en Trafikkontrolør som fg. Stationsbestyrer Kompetence til, uden om Togreglementets § 8, at benævne Togbevægelser paa den frie farbare Bane som Rangerbevægelser, og lade to Tog, endog i Mørke, hvoraf det ene er personførende, følge efter hinanden med ganske kort Afstand, selv om ogsaa nævnte Trafikkontrolør er med paa bageste Togs Maskine.«

Af nedenstaaende vil De nærmere faa Indblik i det af mig stillede Spørgsmaal. En Em. rangerede jeg paa Nf St. og fik Kl. ca. 21 Ordre til med fire Vogne at afgaa til et paa Lollandsjernbanen og Nysted—Stubbekøbingbanens Fællesstrækning nedbrudt Tog, som ved Passagen af Nagelsti — den sidste Station før Fællesstrækningen — havde knækket en Hjulaksel og derfor spærrede ogsaa for Lollandsbanen. Vi kørte imidlertid tilbage til Nykøbing. Kl. 23,30 afgik jeg med Tog 91's Forbindelse til et ved Nagelsti holdende Lollandstog, som grundet paa Uheldet ikke kunde gennemføres til Nykøbing, for derfra selv at fortsætte til Nakskov medførende Tog 91's Forbindelse. Umiddelbart efter min Ankomst til Nagelsti, var det lykkedes at faa trukket det nedbrudte Tog saa langt tilbage fra Fællesstrækningen, at Strækningen Nykøbing—Nakskov var farbar. Det bestemtes nu, at det holdende Lollandstog skulde føres til Nykøbing, og derfra afgaa til Nakskov. Jeg, som holdt foran Lollandstoget med 91's Forbindelse, fik Ordre til med Forbindelsestoget at køre til Nykøbing, hvor det skulde indrangeres i Lollandstoget. Umiddelbart efter min Afgang blev Lollandstoget sat i Bevægelse ligeledes med Nykøbing som Maal.

Omtalte Lokomotivfører har indberettet Sagen, men synes ikke om Svaret, han har faaet, der væsentlig gaar ud paa, at det er i sin Orden.

Vi har korresponderet med speciel Sagkyndig paa Togreglementets Omraade, og Svaret paa Spørgsmaalet bliver følgende:

»Strengt tilladeligt efter Togreglementet er det vel ikke, at man betragter Toggang paa et Stationsinterval som Rangering; men Togreglementet kan jo ikke give Regler for alle Forhold, og i Tilfælde af Tognedbrud maa man kunne handle efter Konduite. Skulde Lollandstoget have ventet foran Nagelsti, indtil det første Tog (ført af den spørgende Lokf.) var naaet Nykøbing, eller i al Fald

havde passeret Jernbanebroens Vagt, vilde det være blevet paaført yderligere Forsinkelse. *Da Strækningen var fuldstændig spærret for andre Tog* end de her omhandlede, var det sikkert god Konduite af den fung. Stationsbestyrer i Nykøbing at lade Tog 12 rangere ad Strækningen til Nykøbing, uanset at Stationsafstand ikke overholdtes. Stationsbestyreren som Lollandbanens Trafikinspektør der havde Plads paa bageste Maskine, maa efter vor Mening være Garanti for, at der ikke kunde opstaa Fare ved Togbevægelsen. Endelig burde den spørgende Lokomotivfører have været underrettet om, at det andet Tog fulgte efter som Rangertog. *Red.*

**TAK**

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum. Og særlig Tak til Motorførerne paa Kk. og Gb.  
*A. C. Hansen, Motorfører.*

**RABATBILLETTER**

til *Zoologisk Have* samt *Badeanstalten »København«* kan faas paa Foreningens Kontor.



*Optaget som ekstraordinært Medlem:*

- Lokomotivmester H. A. E. Johansen, Viborg.
- Pens. Lokomotivfører N. C. Johansen, Viborg.
- Pens. Lokomotivfører A. C. Schrøder, Assens.



*Lokomotivførererkredsen.*

- Helsingør.* Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: Th. Olsen, Rosenkildevvej 55, 2.
- Repræsentanten for Underafdelingen, Hillerød, rettes til: H. V. Nielsen, Flynderborgvej 19.

*Langaa.* Formandens Navn og Adresse rettes til: K. P. Søndergaard, Langaa.

For Repræsentanten for Feriehjemmet rettes Navn og Adresse til: H. N. Carlsen, Langaa.

*Brande.* Kassererens Navn og Adresse rettes til: R. Christoffersen, Lærkevej 20.

*Aarhus.* Kassererens Navn og Adresse rettes til: Simon Larsen, Tietgens Plads 8, 2.

*Lokomotivfyrbøderkredsen.*

*Korsør.* Formandens Navn og Adresse rettes til: H. P. V. Petersen, Lille Færgestræde 1, St.

*Langaa.* Kassererens Navn og Adresse rettes til: F. Jørgensen, Søndergade.

*Herning.* Formandens Navn og Adresse rettes til: H. Winther, Haakongsgade 21.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. Jørgensen, Th. Niensensgade 48.

*Esbjerg.* Navn og Adresse for Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: A. K. A. Berg, P. Gydesvej 28; Boldesager.

*Skanderborg.* Kassererens Adresse rettes til: Banegaardsvvej 9, St.

For Repræsentanten for Feriehjemmet rettes Adressen til: Møllegade 17, St.



*Afsked:*

Lokomotivfører R. P. Grosen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. P. Busch, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—33 (min. Afsked).

*Dødsfald:*

Lokomotivfører A. C. Christensen, Randers, den 10.—2.—33.



**Blomsterforretning**

*H. Dannenberg.*

**Blaagaardsgade 25**

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

**TANDLÆGE**

**S. A. MARTENSEN**

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 og 6—7

Lørdag 10—2.

Telf. Vester 3330.

**Enghave Plads 6**

**STØT VORE ANNONCØRER!**

*Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Februar.*

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. 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:

Reventlowsgade 28, København V.

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

Postkonto: 20 541.