



NO 21

5. November 1935

35. Aargang

PERSONALEPOLITIK PAA LANGT SIGT

En af de Ting, Generaldirektør Knutzen ved sin Tiltrædelse som Statsbanernes overste Leder fremsatte Udtalelse om, var Personalepolitiken, som han ønskede ført paa langt Sigt, hvormed han mente, at der paa dette Omraade skulde skabes en rolig Udvikling, saaledes at der Aar efter Aar fremkom naturlig Afgang fra Tjenesten, naturlig Forfremmelse og naturlig Tilgang.

Der er for os ingen Tvivl om, at Generaldirektøren nøjagtigt har vidst, hvad han vilde, og paa hvilken Maade han vilde opnaa det, han ønskede, men det kan desværre ikke siges, at hans Medarbejdere inden for de forskellige Omraader har været lige heldige i Opfattelsen heraf. Ja, det kunde endog se ud som om, en Del af dem, der har med disse Forhold at gøre, har forstaaet Generaldirektørens Tanke med Hensyn til Personalepolitiken, saaledes at det kun drejede sig om een Ting: Besparelser for enhver Pris. For Lokomotivtjenestens Vedkommende har dette udviklet eller udartet sig paa en saadan Maade, at vi i Dag staar uden fornødent færdiguddannet Mandskab til Ansættelse i Lokomotivmandsstillingerne.

For vort Vedkommende er Personalepolitiken, naar den skal tilrettelægges paa langt Sigt, jo i Virkeligheden et Spørgsmaal om normal Tilgang af Lokomotivfyrbøderaspiranter. Vi vil derfor prøve at vise, hvorledes de ledende har taget paa dette Spørgsmaal i den sidste halve Snes Aar.

I 1925 gennemførtes der nye Bestemmelser

med Hensyn til Lokomotivfyrbøderaspiranternes Uddannelse. Som naturligt er, udsendtes Reglerne af Generaldirektoratet, og det kunde vel saa forventes, at Distrikterne loyalt vilde følge dem, men nej, det kneb forfærdeligt med at faa dem til at overholde Reglerne. Foreningen maatte Gang paa Gang beklage sig over for Generaldirektoratet desangaaende. Spørges der nu, hvorfor Reglerne ikke blev overholdt, maa vi sige, at Aarsagen kun kan være den, at der var for lidt Personale, og at Distrikterne paa Grundlag heraf mente at kunne tillade sig at se bort fra de givne Forskrifter.

Da vi kom hen i 1927 viste det sig imidlertid, at Distrikterne til Trods for deres hidtidige Hævdelse af at have for lidt Personale nu mente at have saa meget Mandskab, at der kunde afskediges en hel Del. Man skulde jo saa antage, at der var tilstrækkeligt Mandskab til at give Aspiranterne den Uddannelse, de manglede og til iøvrigt at overholde de givne Regler. Ak nej, Foreningen maatte stadig besvære sig, og i 1931 tillod vi os at forespørge, om det i det hele taget ikke var muligt at faa de givne Bestemmelser overholdt.

Dette bevirkede, at Generaldirektoratet gav Distrikterne Instruktion. Nu skulde det være Slut, nu skulde der Orden i Tingene. Det ene af Distrikterne var imidlertid ikke i Stand til at kunne overholde Reglerne; dette vil sige, at det ikke havde tilstrækkeligt Personale, Aspiranterne kunde ikke undværes i den Tid, de

skulde i Værkstedet. Distriktet fremsatte da Anmodning om visse Dispensationer, og ved et Møde i Generaldirektoratet i December Maaned 1931 opnaaedes der Enighed i saa Henseende. Vi beder dette bemærket: Kort for Jul 1931 maatte der af personalemæssige Hensyn gives Dispensation fra Uddannelsesbestemmelserne, og saa viste det sig kort Tid efter, at der paany kunde afskediges en hel Del Aspiranter. Med det nys anførte in mente er det forklarligt, at en Del af de Mennesker, der havde Indsigt i disse Forhold, forbavsedes. Hvad havde været mere naturligt, end at man skyndsomst havde indhentet det, som kort Tid forinden ikke var muligt, nemlig givet en Del Aspiranter den Uddannelse, hvorfra der var dispenseret paa Grund af Personalemangel, men nej, dette kunde Distrikterne ikke se; det drejede sig blot om at indynde sig over for Generaldirektøren, d. v. s. at gennemføre Personalebeparelser; Aspiranterne blev afskediget.

I Løbet af 4 Aar havde man nu 2 Gange været Vidne til Afskedigelser, samtidig med at visse Bestemmelser ikke kunde overholdes, fordi der var for lidt Personale. Og ud fra den Betragtning, at de forskellige Tjenestledere ikke kun var »Efterplappere«, men virkelig var Ledere inden for deres specielle Omraade, maatte det vel forventes, at de paa gældende havde et saadant Overblik over Situationen — herunder de personalemæssige Forhold — og et saadant Fremsyn, at de kunde disponere saaledes, at Gentagelser af de foran omtalte uheldige Forhold blev undgaaet. Ja, det havde man efter vor beskedne Mening turdet forvente, men Fremsynet har atter været borte, Sparemanien har atter bragt d'Hrr. Ledere ud i Misére.

For vort Vedkommende har vi for lang Tid siden set, hvorledes Udviklingen vil forme sig, og vi har for mere end 2 Aar siden henledt Opmærksomheden paa, at der maatte nyantages og nyuddannes Aspiranter, da Ledelsen i modsat Fald vilde komme til at staa i den ubehagelige Stilling ikke at have færdiguddannet Mandskab, som var klar til Ansættelse, naar Ansættelsesforholdene atter blev normale.

Vi har siden bragt dette Spørgsmaal i Erintring, men d'Hrr. Ledere har ikke kunnet se saa langt som Organisationen, og, saa beskæmmende det end er, saa er den faktiske Stilling

den, at Lokomotivfyrbøderantallet i Dag er for lille, og at der ikke findes een eneste færdiguddannet Aspirant, som kan ansættes.

Paa Finansloven for indeværende Aar er Lokomotivfyrbødernes Antal sat til 655, men der findes nu kun 634. Naar Generaldirektøren udtrykkeligt ønsker, at der skal føres Personalepolitik paa langt Sigt, er det efter vor Mening beskæmmende, at dette for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende kun har medført Aspirantafskedigelser og dernæst er resulteret i den beklagelige Kendsgerning, at man nu ikke engang har Personale at ansætte.

ARBEJDSTIDSUDVALGETS BETÆNKNING

I sidste Nummer af Bladet redegjorde vi for Arbejdstidskommissionens Betænkning, idet vi i særlig Grad gjorde rede for det Underudvalgs Arbejde, som vedrørte Statsbanerne; men vi vil alligevel gerne knytte nogle flere Bemærkninger hertil.

Enhver Lokomotivmand vil utvivlsomt kunne glæde sig over og være tilfreds med det Resultat, der blev opnaaet med Hensyn til Fjernelsen af 10 Timers Normen, og at saa mange Tjenester blev flyttet fra 9 til 8 Timers Normen; thi efter at saa mange Tjenester og saa meget Arbejde i de senere Aar fuldstændig har skiftet Karakter, var det kun en simpel Retfærdighedsgerning, der fandt Sted, og hvis Endemaal maa være den fuldstændige Indførelse af 8 Timers Normen.

Paa Grund af Arbejdets Strenghed og særlige Karakter er al Lokomotivtjeneste ganske vist i Forvejen paa 8 Timers Normen; men næppe nogen har mere end vi følt de senere Aars Rationalisering og den dermed følgende Skærpelse af Arbejdsforholdene, hvilket ogsaa har givet sig Udslag i de stadig stærkere og stærkere fremsatte Krav til Ledelsen om at søge disse Forhold ændret. Og selv om det nu afsluttede Udvalgsarbejde har skaffet smaa Forbedringer, er det alligevel saadan, at hvis man ikke paa anden Maade kan hjælpe paa de nu eksisterende Forhold, maa vi Lokomotivmænd aabent erklære, at den Glæde, vi føler ved de Forbedringer, der er skabt, naar Talen er om Normerne, kan vi ikke opretholde,

naar Talen er om vore specielle Forhold. I saa Tilfælde maa vi tværtimod udtale et bestemt Ønske om, at der ses nærmere paa Forholdene, og at de indrettes efter den Tid, vi lever i.

Hvad er nu Aarsagen til, at netop Lokomotivmændene føler Trykket saa haardt, til Trods for at Gennemsnitstiden for os ligger en Del under den maksimale 8 Timers Norm. Her maa selvfølgelig i første Række peges paa vort Arbejdes specielle Karakter; det er nu engang vor Opgave at kunne være med til at opfylde de Trafikønsker, der fremkommer. Vi faar derved en stærkt vekslende Tjeneste, der rækker over alle Døgnet's 24 Timer og samtidig fører med sig, at vi maa tilbringe en betydelig Del af vor Fritid ude paa fremmede Depoter, en Fritid, der ikke har anden Værdi, end at man kan hvile sig; men dette gaar selvagt ud over den Fritid, man kunde ønske at have i sit Hjem.

Har man valgt Lokomotivmandsgerningen, maa man imidlertid ogsaa bøje sig for de Forhold, Gerningen fører med sig, og herover skal vi aldrig beklage os, men det, vi derimod maa beklage os over, er, at de Tjenestetidsregler, vi lever under, for ofte synes at blive brugt til at give Personalet maksimale Tjenester, og at Minimumsbestemmelserne kun kendes, naar det drejer sig om Fritid. Hvis man i Ture har megen Nattjeneste, mange Maksimumstjenester og i Tilgift Ture med Minimumsfrihed, hjælper det ikke, at disse Ture i den maanedlige Norm ligger under de 208 Timer; thi et saadant Personale vil altid være halvtræt, og det vil i Længden føre Ting med sig, som man ikke kan overse.

Udvalget har været inde paa mange af disse Spørgsmaal, og der har været mange og omfattende Undersøgelser i Gang, saaledes at Udvalget har haft et godt Materiale at arbejde med, og det vil ogsaa for Medlemmerne kunne være interessant og oplysende at faa lidt nærmere Kendskab til Forholdene, som de faktisk foreligger, og som der vil være god Grund til at hæfte sig ved og tænke nærmere over.

Man har undersøgt, hvad det vilde koste at føre Timetallet fra de nuværende Kørselsfordelinger og Rangerture ned til det Timetal, der var angivet i vort indsendte Andragende. Dette vilde koste 950 000 Kr. idet det var beregnet at ville medføre en Personalførøgelse

paa 105 Lokomotivførere, 25 Motorførere og 60 Lokomotivfyrbødere.

Alene dette beviser, at Ændringer i Normen er et rent økonomisk Spørgsmaal, et Spørgsmaal af saa store Dimensioner, at det utvivlsomt vil vare endnu et Stykke Tid, inden samtlige Statens Tjenestemænd kommer ned paa 40 Timers Ugen, selv om mange Fakorer i vort Land kunde ønske en saadan Nedsættelse. Men den Mulighed er jo til Stede, at Beskæftigelsesspørgsmaalet for hele Samfundet vil kunne give Sagens Løsning et godt Skub fremad.

Man skulde synes, at et saa rimeligt Forlangende som, at det kørende Personale skal have 12 Timers Frihed i Hjemmet mellem 2 Døgns Hovedtjenester, vel i Forvejen maatte ligge saadan, at det ikke kunde volde store økonomiske Vanskeligheder at gennemføre, men dette er slet ikke Tilfældet. Gennemførelsen af et saadant Forslag for det kørende Personale vilde koste 466 000 Kr., hvoraf der til Lokomotivpersonalet vilde medgaa 340 000 Kr.

Hvis man vilde gennemføre en Regel om, at den samlede Tjeneste ved Fremførelse af Tog ikke maatte overstige 9 Timer (i Modsætning til nu 10 Timer), vilde dette koste 181 000 Kr., hvoraf der til Lokomotivpersonalet vilde medgaa 160 000 Kr.

Tager man det gennemførte Forslag om, at det tjenestefri Ophold i Nattimerne for det kørende Personale skal være paa 2 Timer, vil man lægge Mærke til, at det koster 50 000 Kr. at gennemføre, men heraf lægger Lokomotivpersonalet Beslag paa de 35 000 Kr.

Skal man bort fra at have mere end 3 paa hinanden følgende Natture mellem Kl. 0,00 og Kl. 4,00, vil dette for Lokomotivpersonalets Vedkommende koste 40 000 Kr.

Vi har gerne villet pille disse enkelte Ting ud af det Arbejdsstof, der har foreligget i Underudvalget; thi vi synes, de taler deres eget tydelige Sprog, nemlig at Lokomotivpersonalet er dem, der er ude for de største Overskridelser i alle Forhold, hvad der ganske vist har den Forklaring, at det Stykke Værktøj, som vi nu engang skal have med os, nemlig Lokomotivet, maa siges at være medvirkende hertil.

Vi har i Underudvalgets Arbejde et Lyspunkt, der er kommet til Udtryk i Betænkningen, nemlig en nærmere Undersøgelse af flere af de paaankede Forhold, og det er at haabe, at en Henstilling til de tjenestetilrettelæggende

Faktorer om at tage videst muligt Hensyn til de fremsatte Ønsker, ogsaa skal vise sig at være mere end tomme Ord i en Betænkning.

Der findes muligvis endnu Folk, der mener at skulle tjene deres Sporer i Form af Avancement ved at kunne spare mest muligt Personale uden Hensyn til, hvorledes Tjenesten ellers bliver; men vi haaber, at Generaldirektøren vil kunne sætte den Slags Folk paa Plads; thi ogsaa han er bedst tjent med at have et tilfreds Personale til at betjene Statsbanerne.

Personalets Søndagsfrihed har ogsaa været drøftet i Underudvalget, men da man blev bekendt med, at noget saadant allerede paa anden Foranledning var under Ventilation i Generaldirektoratet, forlod man Spørgsmaalet, idet det forventes, at der senere vil blive ført en speciel Forhandling herom, og forhaabentlig opnaas der et tilfredsstillende Resultat, men herom senere. Hensigten er at søge fastslaaet det Minimum af Søndage, paa hvilke Personalet skulde være fri, og for saa vidt dette Minimum ikke naas, tænkes det manglende Antal godtgjort med øgede Permissionsdage. Det vil være en Retfærdighedshandling, hvis dette kunne gennemføres, og dertil er der nogen Udsigt.

Forhaabentlig bliver det Nævn, som skal nedsættes angaaende Tjenesteforholdene, ogsaa en Faktor, der ved en fornuftig Hensyntagen til alle Forhold og til alle Sider vil vide at skabe en saadan Respekt, at Personalet med fuld Tillid lader dets Sager afgøre der og ved, at naar de har faaet en Afgørelse, er det en, der hviler paa det mest retfærdige Grundlag.

Skulde denne Forhaabning blive opfyldt, vil adskillig Uro ogsaa høre op, en Uro alle Parter er bedst tjent med at faa fjernet, og vi skal for vor Part gaa ind i Arbejdet med en ærlig og god Vilje til at faa det bedste mulige ud af det, og vi haaber det samme maa blive Tilfældet fra Administrationens Side.

I en senere Artikel vil vi belyse, hvad der i Betænkningen siges angaaende Graduerings-spørgsmaalet, et Emne, vi tror, det vil interessere Medlemmerne at stifte Bekendtskab med.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Normativernes Beregning.

I den Artikel, K. M. P. er fremme med i sidste Nr. af nærværende Blad, beklager han sig over, at man kan tro, at netop han skulde ønske de omtalte Tvangsforflytninger fra Fredericia. Det er jo netop Skuffelsen over, at Forflytningerne ikke kom til at foregaa, K. M. P. har bygget sin første Artikel over, og det var derfor, han med Interesse vil følge Fredericia Depots endelige Normativ, naar dette engang kommer til at foreligge. Kørselsfordelingen af 6. Oktober, kan jeg ikke se, har ændret Forholdene i den af K. M. P. ønskede Retning, idet der efter denne Dato yderligere er kommen to Sæt Personale i Fredericia-Turene.

Ønske om at gøre Fredericia til et Størdepot behøver jeg ikke at nære, og til Underretning for K. M. P. skal jeg oplyse, at Fredericia i ikke saa faa Aar har været Landets tredje største Maskindepot. K. M. P. havde ganske sikkert forventet, at dette Forhold ved Lillebæltsbroens Aabning vilde blive ændret til Fordel for Nyborg, og jeg forstaar Skuffelsen ved, at dette ikke er sket.

Det, der af Hovedbestyrelsen er foretaget for at undgaa Forflyttelse af Personale fra Fredericia imod dettes Ønsker, er det samme, som i sin Tid blev foretaget overfor Aarhus og København; men den Gang følte K. M. P. sig ikke foranlediget til Paatale, vel sagtens fordi hans egne Interesser ikke tog Skade derved.

K. M. P. bygger en Del af sin Artikel paa, hvad der siges, hvad han har hørt, og hvad der gisnes om, alt sammen Ting, som intet har med Virkeligheden at gøre, og kun kan være Udtryk for, at K. M. P. ønsker at rende med Sladder.

K. M. P. kan ikke forstaa Pointet i Lignelsen med det tabte Lokomotiv, — det tilgiver jeg.

Bemyndigelsen til at udtale sig i D. L. T. har jeg ikke bestridt — det overlader jeg til Redaktionen — men kun fremført, at det ikke var Afdelingsledelsens, men egne Betragtninger, K. M. P. fremførte. Om de vil faa det for K. M. P. eftertragtede Resultat, bliver en Sag, Nyborg Lokomotivfører Afdeling til sin Tid vil afgøre.

Mar. Ladeby.

Hermed maa dette Emne være saaledes belyst, at videre Debat derom her i Bladet kan ophøre.

Red.

STATSBANERNE I FINANSAARET 1934—35

Statsbanerne har for nylig udsendt Driftsberetning 1934—35, et statistisk Værk paa 157 Sider, hvoraf vi i det følgende gengiver forskellige interessante Oplysninger:

Forholdet mellem Indtægt, Udgift og Statstilskud har i de sidste to Finansaar stillet sig, som det fremgaa af nedenstaaende Tabel:

	1934—35 Tus. Kr.	1933—34 Tus. Kr.	Forøgelse	
			Tus. Kr.	%
Driftsindtægter	106 262	100 415	5 847	5,8
Driftsudgifter	109 296	105 470	3 826	3,6
Driftsunderskud	3 034	5 055	÷ 2 021	÷ 40,0
Afskrivning	6 208	5 684	524	9,2
Forrentning	10 157	9 177	980	10,7
Statens Tilskud t. Driften	19 399	19 916	÷ 517	÷ 2,6

Det ses heraf, at Indtægterne i 1934—35 har været 5,8 Mill. Kr. højere end i forrige Finansaar, men at Driftsudgifterne samtidig er steget med 3,8 Mill. Kr. Selve Driftsunderskuddet er derved gaaet 2 Mill. Kr. ned, fra 5 Mill. Kr. til 3 Mill. Kr. Naar det regnskabsmæssige Resultat dog kun er forbedret ½ Mill. Kr., saaledes at Staten har maattet tilskyde 19,4 Mill. Kr. mod 19,9 Mill. Kr. i Fjor, skyldes det, at Afskrivningen er steget med ½ Mill. Kr. og Forrentningen af de rentable Strækninger med 1 Mill. Kr. Statsbanernes Anlægsvardi pr. 31. Marts 1935 er ca. 500 Millioner, men den Del af Anlægs-kapitalen, som vedrører de urentable Strækninger — ca. 262,5 Mill. Kr. — forrentes ikke af Statsbanerne, men belastes Trafikministeriets Regnskab direkte med ca. 12 Mill. Kr.

For saa vidt angaar de samlede Indtægter, 106 Mill. Kr., fordeler de sig saaledes:

	1934—35 Tus. Kr.	1933—34 Tus. Kr.	Forøgelse	
			Tus. Kr.	%
Personbefordring	51 586	47 021	4 565	9,7
Rejsegodsbefordring ...	2 063	1 994	69	3,5
Gods- og Kreaturbeford.	40 882	40 789	93	0,2
Postbefordring	6 262	5 701	561	9,8
Andre Indtægter	5 470	4 910	560	11,4

Udgifterne for de samme to Finansaar fordeler sig saaledes paa de forskellige Poster:

	1934—35 Tus. Kr.	1933—34 Tus. Kr.	Forøgelse	
			Tus. Kr.	%
Overledelsen	2 861	2 796	65	
Driften	81 460	78 869	2 771	
Vedligeholdelse af Anlæg	13 638	13 083	555	
Pensioner og Understøtt.	9 298	8 488	810	
Fællesudgifter	1 943	2 320	÷ 377	
Bidrag til Hovedrevisionen	95	94	1	
			<u>3 825</u>	

Stigningen i Udgifterne er foranlediget ved: Reguleringsstillæggets Stigning pr. 1. April 1934, 1 Mill. Kr. — Merudgifter ved den forøgede Automobildrift, 1,2 Mill. Kr. — ekstraordinære Udgifter til Sporreguleringsarbejder og til Modernisering af Fælles-klasseremateriel, 1,3 Mill. Kr. samt Merudgift til Brændsel (herunder Elektricitet til Nærtrafikken) 0,9 Mill. Kr. Dette giver ganske vist tilsammen en Ud-giftsstigning paa 4,4 Mill. Kr., men da der samtidig er sparet 0,6 Mill. Kr. i Lønningsudgifter til fast ansat Personale, hvis Antal er gaaet ned med 320

Mand, bliver Slutresultatet som foran anført en fak-tisk Udgiftsstigning paa 3,8 Mill. Kr.

For Indtægternes Vedkommende falder den over-vejende Del, 4½ Mill. Kr., paa Person- og Rejse-godsbefordringen, medens kun 93.000 Kr. falder paa Godsbefordringen. Det maa dog tilføjes, at ca. 1½ Mill. Kr. af den fra Personbefordringen hidrørende Merindtægt stammer fra Rutebilerne, saaledes at Indtægtsforøgelsen for *Banernes* Ved-kommende kun udgør ca. 3 Mill. Kr.

Antallet af de paa Statsbanerne foretagne Rej-ser er beregnet til 39 Millioner, hvilket er en Stig-ning paa 18 pCt. fra i Fjor, og det er interessant at se, at over Halvdelen (nemlig 21 Mill.) af samtlige disse Rejser falder paa den københavnske Nærtra-fik. Af den førnævnte Indtægtsstigning paa Ba-nernes Persontrafik (3 Mill.) falder 1,3 Mill. Kr. da ogsaa paa Nærtrafikken, hvor Antallet af Rejser er steget med ikke mindre end 170 pCt.

Statsbanenettet omfatter pr. 1. April 1935 ialt 2.679,99 Kilometer Bane- og Overfartstrækninger. Endvidere raadede Statsbanerne samme Dato over 61 Bilruter med ialt 2.466 km Driftslængde, heraf er 11 Ruter med en Længde af 378 km erhvervet i 1934—35.

I Driftsaaret er der af Driftsmateriel anskaffet blandt andet: 1 Lyntog, 6 dieselelektriske Motor-vogne, 5 Rangertraktorer, 10 nye Bivogne til den elektriske Nærtrafik, 61 Automobilomnibusser og 5 Bivogne til Rutebiler. Der er bl. a. udrangeret 14 Damplokomotiver, 2 Benzinmotorvogne (solgt), 1 Rangertraktor, 49 Personvogne og 14 Rutebiler. Ved Driftsaarets Udgang ejede Statsbanerne 632 Damp-lokomotiver (452 Toglokomotiver og 180 Rangerlo-komotiver), 1 Lyntog, 12 dieselelektriske Lokomotiver, 18 dieselelektriske Motorvogne, 16 benzinelek-triske Motorvogne, 37 Benzinmotorvogne (Gearvog-ne), 42 elektriske Motorvogne, 52 Rangertraktorer og 183 Automobilomnibusser. Personvognenes Antal var 1894 og Godsvognenes 11.654. Hvad angaar Pladsantal var dette 107.285 i Vognene og 4.149 i Bilerne.

Den forøgede Trafik har medført en Stigning paa ca. 2 Mill. i Antallet af Lokomotivkilometer. Der er i 1934—35 kørt ialt 35 Mill. km mod 33 Mill. km i forrige Finansaar. Tallet naar dog ikke op paa Si-den af Aaret 1930—31, hvor der kørtes 35,5 Mill. Lokomotivkilometer. Fordelingen af Lokomotivkilo-meter paa de forskellige Maskintyper er undergaaet væsentlige Forandringer gennem Aarene. Af de 35,5 Mill. Kilometer i 1930—31 var de 27,5 Mill. Toglokomotivkilometer og de 8 Mill. Rangerkilometer. Sidste Aar var Fordelingen henholdsvis 28,5 Mill. og 6,5 Mill. km. Nedgangen i Rangerkilometer skyldes den forøgede Anvendelse af Traktorer.

Motoriseringens Udvikling præger imidlertid ogsaa Togtjenesten; alene i 1934—35 er Antallet af Mo-torkilometer steget ca. 2½ Mill., medens Damptogs-kilometerne er gaaet ca. ½ Mill. ned, saaledes at Damptogene nu kun kører 75,4 pCt. af samtlige Tog-kilometer. Forskydningen i de sidste 7 Aar illustre-res af nedenstaaende Tabel.

	34-35	33-34	32-33	31-32	30-31	29-30	28-29
Damplokomotiver	75,4	82,2	82,6	84,6	84,8	86,4	91,7
Dieselektriske Lokomotiver	3,5	3,9	3,9	3,2	3,0	2,7	2,4
Elektriske Motorvogne	4,8						
Dieselektriske Motorvogne	6,2	2,2	1,9	1,4	1,4	1,5	1,2
Benzinelektriske Motorvogne	4,0	4,8	4,7	4,5	3,9	0,6	
Benzinmotorvogne (Gearv.)	6,1	6,9	6,9	6,3	6,9	8,8	4,7
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Hvert tjenstgørende Damplokomotiv kører nu ca. 14 pCt mere end for 6 Aar siden, nemlig 56.622 km, mod 49.708 km i 1929—30. Dette er en af Rationaliseringens Følger, som samtidig har medført, at 98 Damplokomotiver henstaar overkomplette. For de dieselektriske Motorvognes Vedkommende er der dog i de samme Aar en langt større Stigning i Benyttelsesprocenten; hver af disse Vogne, som i 1929—30 kørte 59.850 km, har i sidste Finansaar kørt 91.833 km, altsaa en Stigning paa over 50 pCt. Derimod synes det for et Par Aar siden stærkt gennemførte System: »Smaa hurtigkørende Persontog« ikke at have haft Indflydelse paa Gennemsnitsbelastningen. Ekspres-, II- og Persontogenes (Damp-tog) Belastning var i 1934—35 gennemsnitlig 18,01 Vgl. mod 17,11 i 1928—29.

Hvad Materialforbruget angaar er der for saavel Damplokomotiver, dieselektriske Lokomotiver, benzinelektriske Motorvogne og alm. Benzinmotorvogne en mindre Stigning i Brændselsforbruget pr. Vognladningskilometer, hvorimod de dieselektriske Motorvogne udviser en betydelig Nedgang. I 1928—29 var disse Vognes Forbrug af Brændselsolie 15,28 kg pr. 100 Vognladningskilometer, men det er gaaet ned Aar for Aar (1931—32 dog undtagen) og har i Fjor været 10,62 kg pr. 100 Vognladningskilometer.

Statsbanernes samlede Personale i 1934—35 har gennemsnitlig været 19.892 Mand. Heraf var 299 beskæftiget ved Nyanlæg og Fremmedarbejder og 251 ved Omnibusruterne, saa at det ved selve Driften og Vedligeholdelsen af Baneanlægene beskæftigede Personale gennemsnitlig var 19.342 imod 18.927 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes for dette Personale i Gennemsnit for Driftsaaret været en Stigning paa 415 Mand. Stigningen falder udelukkende paa det løst antagne Personale, der er steget med 735 Mand, medens Antallet af fast ansatte som før nævnt er gaaet ned med 320 Mand.

Naar Personalet ved Nyanlægene holdes uden for, var Styrketallene ved Drift og Vedligeholdelse:

	1934—35	1933—34	
Tjenestemænd	12 921	13 184	÷ 263
Fast ansatte timelønnede	2 715	2 772	÷ 57
Ekstraarbejdere	3 706	2 971	+ 735
Ved Omnibusruter	251	129	+ 122
Ialt	19 593	19 056	+ 537

Set i Forhold til den forøgede Trafik er der trods Forøgelsen paa de 537 Mand alligevel en relativ Besparelse. Der var i 1934—35 ialt 0,89 Mand pr. 100 Togkilometer mod 0,93 i 1933—34 og mod 1,13 for 7 Aar siden. Ekstraarbejdernes Antal udgør nu 19,2 pCt. af det samlede Personale mod 15,7 pCt. i forrige Driftsaar. Dette vil med andre Ord sige, at hver 5. Mand nu er Ekstraarbejder.

Gennemsnitsantallet af fast ansatte og løst antagne i de forskellige Tjenestegrene var følgende ved Drift og Vedligeholdelse:

	1934—35	1933—34	
Overledelsen	530	531	÷ 1
Distriktsledelsen	336	339	÷ 3
Stationstjenesten	6 432	6 375	+ 57
Lokomotivtjenesten	3 312	3 340	÷ 28
Togtjenesten	1 536	1 507	+ 29
Banebevogtningstjenesten	794	829	÷ 35
Banevedligeholdelse	3 403	2 978	+ 425
Søfartsvæsenet	760	755	+ 5
Værkstedstjenesten	2 239	2 273	÷ 34
I alt	19 342	18 927	+ 415

Afgang fra Tjenesten ved Død eller Pension har været noget mindre end de foregaaende Aar. Gennemsnitslevealderen ved Afskedigelsen var 60,9 Aar. Det gennemsnitlige Antal Sygedage pr. Aar er steget til 12,26 (10,88 i 1933—34). Endelig er ogsaa Antallet af Ulykestilfælde steget: 10 Mand har sat Livet til i Statsbanernes Tjeneste, 52 er blevet haardt saaret og 689 let saaret.

DØDSDOMMEN OVER DE RUSSISKE LOKOMOTIVFØRERE

Som bekendt indtraf der den 4. Marts i Fjor en større Jernbaneulykke i Nærheden af Moskva, hvorved flere Mennesker blev dræbt. Det var 2 Tog, der stødte sammen. Lokomotivfører Fedjunin og hans Medhjælper Tschikov blev dømt til Døden ved Skyldning og tre andre Tiltalte blev idømt længere Fængselsstraffe.

I Anledning heraf har vore norske Kollegers Oslo-Afdeling henvendt sig til Sovjetunionens Jernbaneforbund med Forespørgsel om, hvori Forbrydelsen egentlig bestod, siden Straffen blev saa haard.

Det indløbne Svar, som omtalte baade selve Ulykken og Dommen, havde følgende Ordlyd:

»Ingen Naade for dem, som desorganiserer Transportvæsenet.

Retsforhandlingen mod dem, som var Skyld i Sammenstødet paa Stationen Fræser.

Lokomotivfører Fedjunin stod ved Vinduet med Ryggen til Regulatoren og saa paa Røgen, som steg op af Lokomotivets Skorsten. Hans Medhjælper Tschikov saa ud af det modsatte Vindue. Ingen af dem agtede det ringeste paa Signallysets Farve, skønt det gule Lys var sigtbart for dem begge.

Højesteret forhørte Lokomotivførerne Tschikov.

En bedre Hjælper kunde næppe tænkes for den anklagede Fedjunin. Enhver Lokomotivfører nægtede at arbejde sammen med ham. Demonstrativt traadte han ud af Fagforbundet og tog ikke ringeste Del i Depotets Selskabs- og Produktionsliv. Han benyttede sin Energi til at lave gøgleragtige Kunststykker, holdt et værre Leben, truede med, at han vilde lade det hele gaa nedenum o. s. v.

»Har det ikke forekommet Dem underligt, at Lokomotivføreren sætter Bremserne ud af Virksomhed«, spurgte Statsadvokaten.

Tschikov førte det hele tilbage til sin »Angst« for at miste Fedjunins Respekt.

Det fremgik heraf, at man kunde fortjene Fedjunins Respekt, naar blot man vilde dække over alle hans Forbrydelser

Kæden af de uhyrlige Misgreb mod enhver Orden og Disciplin afsluttedes med Afhøringen af Konduktør Sotov, som var tjenstgørende ved det ene af de forulykkede Tog. Han stod paa forreste Vogns forreste Platform med Westinghousebremsen lige ved Haanden, og han kunde uden særlig Anstrengelse have afværget Katastrofen, hvis han blot havde lagt Mærke til Signallyset. I Retten forsøgte Sotov at undskylde sig, men det lykkedes ikke.

Helt utilgivelig var Depotforstander Fomitschenkos Holdning i Retten. Til Trods for, at han var Partimedlem og gammel Jernbanefunktionær, veg han ikke tilbage for at føre Retten bag Lysen og fragaa al Skyld. I en alvorlig Tone og ganske ugenert hævdede han, at Depotet Moskva—Kasan var et af de bedste paa hele Banen, alt var i den skønneste Orden.

Fomitschenko bestred alt. Der blev forelagt ham et Aktstykke fra den specielle Kommission, som efter Sammenstødet havde kontrolleret Bremserne paa 9 Lokomotiver, og som havde konstateret, at paa de 8 Lokomotiver var Bremserne sat ud af Virksomhed.

»Dette hører jeg for første Gang«, sagde Fomitschenko, »det maa være Enkelttilfælde, som System er det ikke almindeligt.«

Derpaa afhørte Retten igen Fedjunin, Tschikov samt Lokomotivføreren for det andet Ulykkestog, Bokow. De citerede talrige Tilfælde, hvor Bremsen var udschaltet. Tschikov hævdede f. Eks., at alle de Lokomotivførere, han havde haft Anledning til at samarbejde med, havde sat Bremserne ud af Virksomhed. At det drejede sig om et System, som er dybt indgroet blandt Lokomotivførerne ved Depotet, bekræftedes af alle Vidnerne.

Fomitschenko holdt alligevel haardnakket fast ved sine Paastande til Trods for, at Retten havde paavist hans Uvirksomhed.

»Retten bekræfter«, siger dens Formand, Kammerat Jegorov, »at Fomitschenko forsøger at vildlede Undersøgelsen og hemmeligholder Omstændighederne ved Sammenstødet, idet han fastholder sine Udsagn mod Kendsgerningerne. Depotchefen maatte ubetinget vide noget om dette System med Udschaltning af Bremserne, saa meget mere som det ved Lokomotiver af »Serie 3« er synligt ude fra, selv ved en overfladisk Undersøgelse.

Lokomotivmester Mitinkin var indkaldt som Vidne,

og hans Udsagn viste, at Bestemmelserne om disciplinære Straffe er tilsidesat; ikke en eneste af Depotlederne havde gjort Brug af deres Ret til at drage de skyldige til Ansvar. Retten afslørede den fejje Neddysen af Forbrydelserne, hvilket er en Sabotering af Disciplinærbestemmelserne. Tilfældene var ikke diskuteret paa Møderne: der var ikke tilvejebragt en almindelig Forlømmelse af dem, som desorganisere Transportvæsenet.

Lokomotivmester Mitinkin røbede fuldstændig Ukendskab til Disciplinærstraffebestemmelserne. Ogsaa han havde fremmet Skødesløshed og Ansvarsløshed. Det viste sig, at ogsaa han havde dækket over Lokomotivførernes Udschaltning af Bremserne og andre grove Brud paa de tekniske Regler.

Statsadvokaten krævede, at Mitinkin for sin Hemmeligholdelse af disse Tilfælde — som er et Bevis baade paa, at der ikke kæmpes for en Forøgelse af Trafikkens Sikkerhed, og at Arbejdsdisciplinen har forværret sig — skulde stilles under retsligt Ansvar. Efter en Raadslagning blev dette Forlangende tiltraadt.

De videre Vidneudsagn viste, at Forholdet mellem Lokomotiv- og Togpersonalet paa Moskva—Kasanbanen minder om Forholdet mellem to mod hinanden konkurrerende kapitalistiske Truster.

»Halen er min Sag, Hovedet kommer ikke mig ved«, erklærede den tilsynsførende Embedsmand, Pasdisjakov, paa Spørgsmaalet om hvorfor han, vel vidende at ikke Vognbremserne, men Lokomotivbremserne var i Uorden, ikke havde forhindret Togets Afgang fra Stationen, og hvorfor han ikke havde forsøgt at faa opklaret Aarsagen til Forstyrrelserne i Bremsesystemet.

Efter yderligere Vidneafhøring indledede Statsadvokaten sin Anklagetale. Han begyndte sin Tale med en kort Oversigt over Omstændighederne ved Tilfældet. Med uimodstaaelig Klarhed og Konsekvens rekonstruerede han det samlede Billede af Katastrofen og gik saa over til Rollen: at karakterisere hver enkelt af de Anklagede.

»Forundersøgelsen og Retsforhandlingerne viste«, sagde han, »at Tog Nr. 212 maatte holde paa Stationen Fræser som Følge af daarlig Funktion af Pumpen. Udsagnene af Lokomotivfører Bokow om, at Vognbremserne ikke skulde have været i Orden, er modbevist. Han havde ikke Ret til at lade Toget afgaa: det var hans Pligt at føle sig ansvarlig for Hundreder af Menneskeliv.«

Lokomotivfører Fedjunin blev karakteriseret som Forbryder, der havde gjort alt muligt for at Sammenstødet kunde finde Sted. For det første havde han sat Bremsen ud af Virksomhed før Afgang; for det andet havde han, om han kunde se, maattet kunne opdage, at der var noget, der ikke var i Orden med Tog 212. Han havde ikke alene vist Mangel paa Agtpaagivenhed, men havde vist Hensynsløshed overfor de allervigtigste, ligefrem hellige, jernhaarde Regler; han havde ikke bekymret sig om Signallyset.

Fedjunin var ikke ny Mand ved Jernbanen. Han ved ganske nøje, hvor hvert Signallys befinder sig. Men hvilken Nytte har man deraf? Han havde ikke

engang set sig om efter Lysene og er kørt ind i Tog Nr. 212 bagfra.

Dette er ikke den eneste Forseelse. Den lange Kæde af Fedjunins Forbrydelser er vokset op til en onskabsfuld Overtrædelse af Arbejdsdisciplinen.

Lokomotivfyrbøder Tschikov har heller ikke brudt sig om Signallysene og er i samme Grad som Fedjunin ansvarlig. Han har aabenbart, onskabsfuldt forbrudt sig mod Arbejdsdisciplinen.

Konduktør Sotov forsøgte overfor Retten at dække over sin Forbrydelse. Det er ikke lykkedes ham. Hans Skyld er med fuld Øjensynlighed fastslaaet.

Dette er Hovedgruppen af de Anklagede. De alvorlige Advarsler fra Uheldene ved Kossino i 1932 og ved Jausa i 1933 har ingen Virkning haft paa dem.

Statsadvokaten betragtede det som paavist, at Depotchef Fomitschenko ikke havde bekæmpet Systemet med Udschaltning af Bremsen. Han havde Skylden for denne Tilstand, som inden kortere eller længere Tid maatte føre til en Katastrofe.

Det hele berettiger til den Slutning, at Centralkomiteens og Folkekommissærernes Raads Forføjninger ikke endnu er trængt ind i Bevidstheden hos mange Arbejdere ved Moskva—Kasanbanen. Endnu hersker Efterladenhed ved Depotet, Fejlgreb neddysses, og der er Mangel paa Selvkritik.

Arbejderne ved Depotet behøver ikke at bilde sig ind, at de er sat paa Nummer 2-Pladsen, erklærede Statsadvokaten. De staar paa første Plads, dog ikke hvad godt Arbejde angaar, men i Katastrofer. Der gives i Sovjetunionen ikke et Depot som dette. Moskva—Kasanbanens Depot staar ikke tilbage for noget andet i at være Nr. 1 med Hensyn til Sammenstød.

Fedjunin er Mønstrer paa Efterladenhed og Ansvarsløshed, i onskabsfuldt Brud paa Trafikdisciplinen, en Desertør fra en forhenværende Kampstilling i det fjerne Østen — fra Ussuribanen. Hans Medhjælper Tschikov stammer fra Omgivelser, der er fremmed for Proletariatet. Man gav ham enhver Mulighed for at bryde med disse Omgivelser. Han blev optaget i Forbundet, han blev optaget i K. J. V., han fik Navn af Arbejder, og dette er meget forpligtende; men han har traadt Medlemsbogen fra Fagforbundet og K. J. V. i Snavset, han er forblevet en fremmed, som han var.

For de Anklagede, Fedjunin og Tschikov, forlangte Statsadvokaten det højeste Maal for social Beskyttelse — Skydning.

Sotov og Bokow krævedes idomt længere Isole- ring.

Fomitschenko maa dømmes til Fængselsstraf. Af hans Eksempel maa alle Depotledere lære at føle sig ansvarlig for Trafikkens Sikkerhed.

Statsadvokaten afsluttede sin Tale med følgende Ord:

»Denne Dom vil nu blive den tredje, som den øverste Ret har afsagt i Sager om Sammenstød paa Moskva—Kasanbanen. Alle Jernbanefunktionærer maa lægge sig dette paa Hjerte. Tiden er nu inde til, at de maa renvaske sig for den Skam, de stadig tilbagevendende Sammenstød er.«

Efter Forsvarerens Indlæg og de Anklagedes egne Slutningsudtalelser, afsagdes Dommen.

Transportkollegiet ved den øverste Domstol forkyndte efter 6 Timers Raadslagning Dom i Sagen mod de Anklagede i Forbindelse med Sammenstødet paa Stationen Fræser.

Den 3 Dages Retsforhandling havde bekæftet Anklagen i alle Punkter. Det er fastslaaet, at de Anklagedes Handlinger var af aabenbar onskabsfuld Natur. Det har til Slut ført til en Katastrofe med Tab af Menneskeliv og stor materiel Skade.

Retten dømte:

Lederen af Depotet i Moskva—Kasan, Fomitschenko, til 3 Aars Fængsel,

Lokomotivføreren paa Tog Nr. 212, Bokow, til 6 Aars Fængsel,

Overkonduktør paa Tog Nr. 104, Sotov, til 8 Aars Fængsel,

Lokomotivføreren paa Tog Nr. 104, Fedjunin, til Skydning,

Lokomotivmedhjælper paa Tog Nr. 104, Tschikov, til Skydning.

Dommen var endelig og uigenkaldelig.

Vort norske Broderorgan, hvorfra vi har laant denne Redegørelse, følger følgende Kommentarer til den russiske Skrivelse:

De Oplysninger, som er givet om Dommen over de russiske Jernbanefunktionærer, taler for sig selv. Den Retspleje, man har i Sovjetunionen, er selvfølgelig en ganske anden end i de vestlige Lande, og for helt at forstaa den, maatte alle Kendsgerninger have foreligget.

I Nærheden af Glasgow skete der i Fjor en Togulykke af ganske samme Art og Omfang med Tab af flere Menneskeliv, bl. a. blev Lokomotivfyrbøderen dræbt, og man mente, at Lokomotivføreren havde udvist Uforsigtighed. Han blev tiltalt, og en langvarig Sag, der strakte sig over flere Maaneder, blev Følgen. Alt, hvad der kunde tale til hans Fordel, blev ført frem med det Resultat, at han blev frikendt og øjeblikkelig indsat i Tjenesten igen. Selvfølgelig opklaredes det i Retten af dens talrige Eksperter, at der ikke var udvist nogen Uforsigtighed. Flere saadanne Sager har været fremme i Frankrig og som Regel med samme Resultat.

Fornylig løb 3 Tog over hinanden et Stykke uden for London, heldigvis uden større Tab af Menneskeliv; men den materielle Skade var stor. Det hændte netop, fordi en Pumpe var i Uorden, saa det ene Tog maatte standse uforudset.

Nu ser man, at den russiske Ret forudsætter, at Sammenstødet ved Fræser er foranstaltet af Jernbanefunktionærerne af Onskabsfuldhed, skønt de af to forudgaaende Domme vidste, at de satte Livet paa Spil, enten de omkom eller ej.

Moskva—Kasanbanen løber i lige Linie ca. 600 km østover fra Moskva til Kasan. Det er en gammel Bane, som formentlig ikke har saa godt Materiel som Syd- og Vestbanerne.

Det, der karakteriserer Statsadvokatens Indlæg, er først hans bestemte Paastand om onskabsfuld Hensigt og forbryderisk Vilje hos de Anklagede. Han

maa derfor hæfte sig stærkest ved de Anklagedes Personer. Fedjunin, som blev skudt, er deserteret fra en Post i det fjerne Østen. Det er ogsaa det eneste bestemte, han har imod ham. Ellers er han en gammel Jernbanemand, som kender, hvor hvert Signal paa hans Linie findes, siger han.

Men hvis det nu er sandt, at Fedjunin er en ussel Rømningsmand, hvilken Karakteristik er det saa af den russiske Jernbanestyrelse, at den ansætter ham i en ansvarsfuld Stilling ved en af de vigtigste og mest trafikerede Hovedbaner? Rømning og stor Fremfærd hører ikke sammen. Saa er der den stakels Spilopmager Tschikov, Lokomotivfyrbøderen. Fedjunin har ganske sikkert haft sine proletariske Ahner i Orden. Det har Tschikov derimod ikke; men han er optaget i Arbejderstanden. Det er selvfølgelig en alvorlig Anklage mod ham, at han har forladt Organisationen. Men der er ikke noget underligt i, at en Stymper, som har levet Livet af Naade, søger at gøre sine Foresatte tilpas og at tale dem efter Munden. At han i ondskafuld Hensigt skulde have hjulpet baade sin Foresatte og sig selv ud af Verden paa den Maade, lyder for os her i Vesten noget eventyrligt.

Statsadvokaten lægger ogsaa Hovedvægten paa en anden Side, som maaske er den mærkeligste.

Han siger, at Ulykken ved Fræser er fremkommet ved en lang Række af Forsømmelser, og at disse er sat i »System« ved hele Banen. Dette »System« maa uvilkaarligt føre til saadanne Katastrofer som ved Fræser, og heri er hele Personalet delagtigt. Deraf drager Statsadvokaten den Slutning, at naar »Systemet« fører til saadanne Katastrofer, er de, som er delagtige heri, Forbrydere, de bliver dømt som saadanne og skudt. Dette skal være til Advarsel for det samtlige Personale, som er paa samme Vej, siger han.

Heri ligger hele Hemmeligheden, Nøglen til Forstaaelse af Forskellen paa sovjetrussisk Retspleje og vor.

Vore russiske Kammerater har to psykologiske Knuder at strides med. Deres Styre i alle Forhold er endnu præget af Revolutionen. Overklassen er slaaet ned og forsvundet, Revolutionen har sejret fuldstændigt; men Revolutionens Midler er tilbage og bruges mellem dem, som har sejret. For at drive »Systemet« ud af Jernbanepersonalet, maatte Fedjunin og Tschikov skydes. Det er Statsadvokatens sidste og afgørende Argument.

Den anden Knude er, at Russerne er ifærd med at bygge et nyt Samfund, naturligtvis med mange kapitalistiske Træk; men Russerne — det almene Folk — er lige uvant med alt. De er Børn, som Catharina II sagde, da hun strøede sine Pengesedler ud, og ingen havde Mistanke om noget, der hed »Valuta«. Og Børn er grusomme. De maa have Syndebukke. Har de slaaet sig paa en Stol, saa skal Stolen have sig en Omgang, saa bliver det godt. Men Rusland vokser nok op og høster Nytte af sine Erfaringer i Samfundsbygning, hurtig Industrialisering og Kultur.

Det var bestemte Folkeklasser, fra Zaren og ned efter — Personer — den bolsjevistiske Revolution

havde at gøre med, og disse Personer var indbefattet i »Systemet«. Alt dette blev lagt i Grus; men saa snart der er noget, som ikke gaar efter en Snor i det nye — det er paavist, at det russiske Transportvæsen er saa utilstrækkelig og i en saadan Uorden, at det er en Svækkelse og Fare for Landet — saa snart noget gaar galt, maa et Eksempel statuere — »for at komme Sabotagesystemet til Livs«.

Bortset fra en Mulighed for et Øjeblik's Uopmærksomhed fra de dømte Jernbanemænd fra Fræser, hvilket Retten fuldstændig ignorerede, og som i russisk Ret ikke er nogen Undskyldning, er der heller ikke noget andet end Systemjag i denne Affære. Rusland søger overalt og i alt at gaa frem med Krigstempo. Der »arbejdes« ikke i Rusland, der »kæmpes«. Fedjunin havde »kæmpet« som Lokomotivmand i det fjerne Sibirien engang, som »Rømningsmand« blev han ansat ved den store Moskva—Kasanbane, blev anset for et daarligt »System« Frembringer af en Katastrofe og efter primitiv Retssans skudt.

Der vil nok blive flere saadanne Affærer. Saa stærkt er dette med »Systemerne« indgroet, at selve Ofrene virkelig erklærer sig skyldige i hvad som helst og tror, de er det. Det var dog ikke Tilfældet med Lokomotivmændene. Som man ser, benægtede de Beskyldningernes Sandhed.

MOTORBRAND

Hvorledes den opstaar, og hvorledes den bekæmpes.

Idens Opstaaen i Motorkøretøjer kan have flere Aarsager og kan ofte henføres til en eller anden Fejl, som f. Eks. Kortslutning i den elektriske Installation eller et glødende Udblæsningsrør, der er anbragt for tæt til Beklædningen, som undertiden er af Trædelø eller andet brandbart Materiale; men mest farlig og vel nok det, der giver Anledning til de fleste Katastrofer, er Karburatorbranden, som her maa ses nærmere paa. Her skal nævnes nogle af de Forhold, som kan foranledige en Karburatorbrand, samt hvorledes den bekæmpes.

Naar man starter en kold Motor uden at trække Chokeren tilstrækkelig ud, eller man har indstillet til for lidt Benzin, hører man det somme Tider knalde ud gennem Karburatoren. Knaldet stammer fra Forbrændingen inde i Cylinderen, som normalt skulde udløses gennem Udblæsningsventilen og Lyddæmperen. Naar Motoren er indstillet til for mager en Blanding, eller den er kold (hvilket ogsaa kan gøre Blandingen mager), foregaar Forbrændingen i Cylinderen imidlertid meget langsomt, og medens den normalt skulde være til Ende i Udblæsningslaget, fortsætter den nu ind i Indsugningslaget. Da der derved dannes Overtryk i Stedet for Undertryk (Sugning), vil der, i samme Øjeblik Indsugningsventilen aabnes, blive kastet en Stikflamme ud i Indsugningsledningen og Karburatoren, samtidig med at der høres et Knald.

Andre Aarsager til Karburatorbrand. En hængende eller ikke tætlukkende Indsugningsventil vil ogsaa sende en Stikflamme ud i Karburatoren. Fejl ved Tændingen er ligeledes ofte Skyld i Karburatorbrand. Kortslutning mellem Tændrørskablerne eller deres Kontaktsteder kan lede Tændstrømmen ind i en Fejl Takt, saa et af Tændrørene tænder i Indsugningsslaget, og endelig kan et brudt Tændrørskabel eller for stor Afstand mellem Elektroderne paa Tændrørene ogsaa afstedkomme Fejltænding, og ogsaa her faar vi Stikflammen og Knaldet i Karburatoren.

Nu er det ikke Meningen med ovenstaaende Fremstilling at ængstes, hver Gang man hører et Smæld i Karburatoren. Man har nemlig ved Konstruktion af Karburatoren taget særligt Hensyn til dette Forhold, og de fleste Vogne er forsynet med et Støfilter, der ofte danner en god Sikkerhed mod, at Stikflammen naar ud i Karburatoren. I andre Tilfælde har man indbygget et Metalnet, som gør lignende Tjeneste.

Sker det nu alligevel, at Stikflammen antænder Benzinen, som muligvis stammer fra en læk eller overtippet Karburator, saa gælder det om at handle hurtigt og rigtigt. Flammerne vil til at begynde med slikke ganske rolig op om Karburatoren, men derved vil Temperaturen paa Benzinen i Svømmerhuset hurtigt stige, saa den kommer i Kog og sender en brændende Damp ud ved alle Aabninger. Ligeledes vil Dampen trykke Benzinen ud af Straalerørerne. Benzinen vil stadig løbe til Svømmerhuset, saafremt Vognen er forsynet med Faldtank, og Baalet vil vokse for hvert Sekund. Det allerførste Greb maa derfor ubetinget være at lukke Benzinhanen, hvorefter man søger at kvæle Ilden. Vand er ikke særlig egnet til at slukke en Karburatorbrand, men kan dog — naar man har det ved Haanden — gøre udmærket Tjeneste til at begrænse Ilden til selve Karburatoren og til at afkøle Metaldelene og forhindre deres Smeltning. Er Ilden begrænset til selve Karburatoren, og der ikke sker nogen Tilførsel af Benzin, vil Benzinen i Svømmerhuset snart være opbrugt og Ilden dø bort af sig selv. — Det skal i denne Forbindelse tilraades alle, som ikke allerede er orienteret, at undersøge, hvor Benzinhanen er anbragt, og om den kan lukkes uden Brug af Tang. En Del Vogne er udelukkende forsynet med Benzinpumpe, og i saa Tilfælde er Hanen overflødig, da Benzinen kun kan løbe til Karburatoren, naar Motoren er i Gang.

Det mest effektive til Bekæmpelsen af Brand i Motorvognen er imidlertid Apparater med kemiske Vædsker. Disse bestaar som Regel af Tetraklorkulstof, Kulsyre eller skumdannende Vædsker. Fælles for dem alle er, at den fordampende eller skumdannende Vædske om Brandstedet frembringer et isolerende Lag af en Luftart, som ikke nærer Ilden og derved fortrænger den atmosfæriske Luft, saa Ilden ligefrem kvæles. Har man et saadant Apparat ved Haanden, har man en næsten 100 pCt. Sikkerhed for at kunne kvæle en opstaaende Motorbrand. Der skal jo handles hurtigt i de første kostbare Sekun-

der, at ikke disse gaar tabt. Hvis man kan indse, at Faren er for stor, er der jo ikke andet at gøre end tilkalde Brandvæsenet, da det jo er Tusinder af Kroner, der staar paa Spil i saadanne Øjeblikke.

H. V. Pedersen, Lokomotivfører.

TYSKLANDS FØRSTE DAMPMASKINE

For 150 Aar tilbage, den 23. August 1785, sattes den første Dampmaskine, som var bygget i Tyskland, i Gang. Det var paa Foranledning af Kong Frederik den Store, og ingen anede, hvad Dampmaskinen skulde komme til at betyde de efterfølgende Aar.

Ved Bygning af en Dampmaskine traadte paa den Tid Manglen paa Værktøjsmaskiner særligt frem. Det var ikke uden Grund, at Datidens Teknikere saa med Skepsis paa Dampmaskinen. De første Dampeylindre af Jern havde Urundheder paa indtil 10 m/m, som skyldtes Jernets daarlige Kvalitet, og at Borestangen til Udboring af en 500 m/m Cylinder kun var lejret i den ene Ende. Senere konstruerede en Jernstøber *Wilkinson* en Cylinderudboringsmaskine med en Borestang, som blev baaret af to Lejer, og der opnaaedes da en Nøjagtighed paa indtil 0,5 m/m.

De enkelte Dele til det tyske Maskinanlæg blev bygget i forskellige Egne i Tyskland. Dampeylindren med en Diameter paa 710 m/m blev støbt af Kanonbronce i Berlin, Stempelstangen og andet Smedegods kom fra Oberschlesien: Kobber-Dampkedlen blev bygget i Mecklenborg og Pumpen i Harzen. Under disse Omstændigheder var Bygningen af en Dampmaskine en usædvanlig teknisk Ydelse.

I Begyndelsen af 1785 begyndte Montering, og i August samme Aar sattes Maskinen i Drift. Den blev senere bygget om, og med forhøjet Ydeevne fungerede den i mange Aar i König Friederich-Skakten mellem Halle og Halberstadt. Over 50 Aar efter at Maskinen var sat ud af Drift vidnede hele Bjerge af Slagger omkring Skakten om det mægtige Kulforbrug Maskininlægget havde. Det krævede ogsaa 5 kg Kul for at fremstille en Kilowatttime — den Elektricitetsmængde der skal til for at en 40 Watt Glødelampe kan brænde i 25 Timer.

Fra James Watts første Stempeldampmaskine til Nutidens kraftigste Stempeldampmaskine er der en lang Vej. Sidstnævnte er bygget af *Borsig, Berlin*, i 1932. Den er leveret til Ohio i U. S. A. og udvikler med 100 Atm. Damptryk 12 000 HK. Dampturbinen er naaet betydeligt videre i Kraftudfoldelse, bl. a. paa det store Elektricitetsværk Klingenberg i Berlin, hvortil *A. E. G.* har leveret et Turbineanlæg paa 115 000 HK. med et Kulforbrug af kun 0,5 kg pr. Kilowatttime.

Mr. Steam.



TRAFIKMIDLERNES KOORDINATION

Udvalg for almindelig Trafikplan i Tjekkoslaviet. For omtrent et Aars Tid siden har Jernbaneminister Rudolf Bechyně besluttet at foreslaa Regeringen Nedsættelsen af et blandet Udvalg til Udarbejdelse af en alm. Trafikplan for Tjekkoslaviet. Den 4. September d. A. er det paa Grund af nævnte Forslag nedsatte Udvalg traadt sammen til et første Møde. Her har Minister Bechyně holdt en Aabningstale, i hvilken han fremsatte en Sammenfatning af de Problemer, som Udvalget fremfor alt vil komme til at beskæftige sig med.

Det er nødvendigt at fastslaa — sagde Ministeren — hvorledes alle vore forskellige Trafikmidler svarer til Trafikbehovet af vor Tid og Fremtiden og at skaffe sig Klarhed over deres Virksomhed og Funktion i de enkelte Slags af Trafikbehov, at forberede deres Samarbejde og Arbejdsdeling og at udarbejde en Plan for et fuldkommengøre og udvide dem. Ministeren erklærede i Regeringens Navn, at han opfatter denne Plan ud af et Synspunkt af det almindelige Behov for at regulere hele Republikens Trafiksystem.

Det maa fastslaaes, hvorvidt de nuværende Veje, Jernbaner og Vandveje, opfylder Nutidens og den nærmeste Fremtids Krav ved deres Beliggenhed, deres tekniske Udrustning og Trafikorganisationen, og det er nødvendigt at sammenligne de økonomiske Grundlag for de enkelte Trafikmidler med den Værdi, de har for det almene Bedste, og belyse Grundsætningerne ud af et Enhedsstandpunkt ved at fastsætte Transporttariferne.

Det vil være en vigtig Opgave at fastslaa, for hvilke Slags af Trafikkrav et eller andet Trafikmiddel egner sig bedst teknisk og økonomisk set.

Planen gaar ud paa: at gøre Offentlighedens Syn paa de enkelte Trafikmidlers Funktion i vor Stat ensartet; at gøre et Arbejde for at fuldkommengøre og udbygge disse Trafikmidler resp. af de nødvendige Investigationer ensartet i Forhold til de Grundsætninger, der opstilles til at gøre disse Trafikmidlers Funktion ensartet.

Udvalgets Formand, Professor, Ingeniør Záhorsky, mente, at Problemerne teknisk set ikke er uløselige, da Videnskaben, Tekniken og Erfaringerne vil komme med en Løsning.

Koordinationsplaner i Kanada. Kanadas Premierminister, Mr. R. B. Bennet, har i sin sidste Radio-Valgtale den 14. September lovet en fuldstændig Oversigt over Kanadas Trafikvæsen. Han udtalte, at det økonomiske Raad vilde foretage en Undersøgelse ikke blot med Hensyn til Konkurrencen mellem de to Jernbaneselskaber Canadian National og Canadian Pacific, men ogsaa med Hensyn til den mellem Motorvogne og Flyvemaskiner stedfindende Konkurrence. Naar Rapporten vilde anbefale en Sammenslutning af Jernbanerne, udtalte han, at man vilde høre Folkets Mening, før man gik over til Handling.

Regulering af Konkurrencen mellem Bane og Bil i Østrig. Grundlæggelsen af »RONA« (östrerr. Rollfuhr. — Nahverkehrs- und Speditions-genossenschaft) har medført en Regulering af Konkurrencen mellem Jernbane- og Biltransporter i Østrig. »RONA« hviler paa et Samarbejde mellem Forbundsbanerne, Speditions- og Bilforetagender. Den nye Trafikdeling mellem Skinner og Veje bestemmer,

at Befordring af Gods over Afstande indtil 30 km — ligegyldigt hos hvem de bliver indleveret — gennemgaaende skal foretages med Biler; for Afstande paa mellem 30 og 50 km vil »RONA« i hvert enkelt Tilfælde undersøge, om Befordringen pr. Bil eller Bane er den mest formaalstjenlige; Afstande over 50 km falder paa Jernbanerne. Disse vil samtidigt blive specialiseret paa Fjerntrafiken.

I. T. F.



**»LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING«
KØBENHAVN**

Der afholdes indtil videre Sangøvelse og selskabelig Aften hver Lørdag Aften Kl. 20,00 paa Haveselskabetsvej 3 for Sangforeningens Medlemmer.

Alle bør deltage.

Bestyrelsen.

TAK

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Tønder, i Oktober 1935.

A. Hansen, Lokomotivfører.



Sejrrig Kamp.

De grafiske Organisationer i det af det østrigske Diktatur oprettede »Fagforbund« har udsendt en fortrolig Beretning, som giver et godt Billede af de østrigske Arbejderes tapre Kamp mod de fascistiske Tvangsorganisationer: »... Desværre gav en stor Del af Medlemmerne efter for den illegale Agitation af politiske Udsendinge og Fordægtige fra den frifaglige Tid ... Medlemmerne var vanskelige at faa fat paa. Den udgivne Parole af forhenværende frifaglige Funktionærer om ikke at betale Kontingenter ..., blev kun altfor ofte fulgt under Tryk(?) af de afskedigede(!) Funktionærer i Virksomhederne. Trods Indmeldelser i den nye Fagforening blev Kontingenterne holdt tilbage, og denne Slags Kamp blev Gang paa Gang fornyet ved de mest forskellige Anledninger i det faglige Liv. Denne Kamp blev særligt ført mod Fagforeningen af dens egne Medlemmer i Wien, og heri deltog store Virksomheder under Ledelse af et Bladforetagende for at gennemtvinge at faa den gamle Ledelse kaldt tilbage ... Desværre var et frugtbringende Arbejde heller ikke muligt i Fagforeningens Ledelse selv, da de af Bogtrykkerfagforeningens tidligere Ledelse udnævnte Funktionærer altfor ensidigt betragtede sig selv som Stedfortrædere for den gamle Fagforeningsledelse og saa at sige kun var en Slags Udkigsposter. Ved Indskretioner,

som endda Publikationer i den illegale faglige Presse var bygget op paa, ved Forhaling af Opgaver, der skulde gennemføres, og endelig ved Desavouering af Fagforeningsledelsen paa aabent Møde kom Hensigterne af nogle Bestyrelsesmedlemmer for Dagen indtil »Sabotørerne« blev afsat. Men et nedsat Forslagsudvalg gennemførte i et forhalende Tempo Bestyrelsens Supplering.

Ved Kontingentstrejke skadede man Fagforeningens Indtægter med Hundredtusinder af Schilling (Maanedunderskud paa 80 000). En Nedgang i den kontante Formue paa 800 000 Sch. ved Aarets Slutning bragte den fascistiske Ledelse til Fortvivelse.

I. T. F.

Blodpenge.

Levnedsmidlerne til de østrigske Koncentrationslejre og Fængsler leveres af Grossererfirmaet Gabler. Hr. Gabler er Svigerfar til Handels- og Trafikminister Stockinger, og Ministeren er interesseret i dette Firma. Enhver Person, der kommer i Fængsel eller Koncentrationslejr, forhøjer Omsætningen for Firmaet Gabler og Indtægterne for Ministeren.

I. T. F.

Selv mordsepidemi.

Den kristelige Socialreaktion i Østrig driver stadig flere Folk ind i en Situation, i hvilken Selvmord forekommer dem som eneste Redning. Det kristelige Diktatur vil ikke ændre sin socialreaktionære Politik, som har haft Selvmordsepidemiet til Følge. Men nu har man forbudt Bladene at bringe Meddelelser om Selvmord som Følge af Nød.

I. T. F.



Udnævnelse efter Ansøgning ifølge Opslag:

Fra 1.—12.—35:

Lokomotivmester II A. E. Gustafsen, Korsør, til Lokomotivmester I i Korsør (vgl. Udn.).

Fra 1.—11.—35:

Lokomotivfyrbøder A. A. Sørensen, Aarhus, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Motorfører II til Motorfører I (min. Udn.):

A. Christensen, Aarhus H., i Tønder.

N. K. Andersen, Aarhus H., i Tønder.

M. C. Pedersen, Struer, i Tønder.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (min. Udn.):

C. H. Brett Schneider, Kbhavns Godshgd., i Helgoland.

L. P. Olesen, Helsingør, i Helgoland.

V. A. B. Loft, Aarhus H., i Aarhus H.

C. C. Larsen, Nyborg, i Odense.

K. J. Rost, Kbhavns Godshgd., i Aarhus H.

S. J. P. Herbst, Struer, i Struer.

A. Pedersen, Aarhus H., i Aarhus H.

P. C. Christensen, Kalundborg, i Skælskør.

J. C. Roed, Struer, i Struer.

O. W. Thorngaard, Hobro, i Viborg.

O. L. R. Hollænder, Gedser, i Næstved.

O. K. Djernæs, Randers, i Aarhus H.

J. K. M. Andersen, Slagelse, i Aarhus H.

F. J. H. Svendsen, Østerport, i Aarhus H.

J. Christiansen, Kalundborg, i Næstved.

N. M. Jensen, Næstved, i Næstved.

Førflyttelse fra 1.—11.—35:

Motorfører II C. C. Nielsen, Aarhus H., efter Ans. iflg. Opslag til Helgoland.

Motorfører II N. P. Christensen, Randers, til Viborg.

Overgang til anden Stilling fra 1.—11.—35:

Lokomotivfyrbøder A. Qvist, Randers, til Haandværker, Maskindepotet, Aarhus.



Motorførerkredsen.

Sjælland-Falster Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Niels Juelsvej 3, Næstved.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Østerport: Formandens Adresse rettes til: Arkonagade 10, 2., Kbhv. V.

Kalundborg Afd.: Formandens Adresse rettes til: Lundemarken.

Skanderborg Afd.: Formandens Adresse rettes til: Korsvej.

Brande Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Nielsen, Lindeallé 14.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

St.-Falster 191.-192

Nye Bøger.

17537	16630	Korch, J.: Lise fra Skovridergaarden.
17538	16611	Meyen, N.: De ukendtes Klub.
17539	16612	Kjær, K.: Den lille Røver.
17540	16642	Bystrøm, D.: En lille Kosak.
17541	16616	Kaarsberg, H.: Uganda.
17542	16634	Oppenheim, E. Ph.: Fem om en Million.
17543	16631	Baum, V.: Besættelse.
17544	13387e	Roche, M. de la: Gamle Dage paa Jalna.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 4. November 1935.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Reventlowsgade 28, København V.

Telefon Central 7708.

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto 20 541.