



NO 13

5. Juli 1936

36. Aargang

TJENESTEKØREPLANEN

Tidligere hævdedes det ofte, at der overalt i Statsadministrationen og ikke mindst ved Statsbanerne herskede en kras Bureaukratisme; en stædig Fastholden ved det gamle, en ængstelig Modstand mod alt Nyt og mod alle »Moderniseringsbestræbelser«; det gamle, velprøvede var nu engang godt nok. Men dette skulde jo for længst være et overstaaet Stadium, da i hvert Fald for Statsbanernes Vedkommende, hør har vi moderniseret saa paa det ene og saa paa det andet Felt, saa hele det store Apparat efterhaanden skulde være nogenlunde tidssvarende, baade i den administrative og i den tekniske Ophugning — vi ser her bort fra den mellem Administrationen og vor Organisation herskende uensartede Opfattelse med Hensyn til at lade Lokomotiverne følge Trop i Moderniseringen og holder os til mere almene Spørgsmaal.

Moderniseringen har grebet ind paa mangeartede Felter, baade paa det kontormæssige, det driftsmæssige og det reglements-mæssige, og det maa indrømmes, at den paa nogle Omraader har simplificeret Forholdene, men den har til Gengæld ogsaa medført, at visse Ting er blevet betydelig mere komplicerede, end Tilfældet tidligere var. Inden for vort eget Omraade — Lokomotivtjenesten — kan vi f. Eks. pege paa, at »Moderniseringen«, det vil i denne Forbindelse sige baade en stærkere Maskinudnyttelse og en stærkere Personaludnyttelse end tidligere, har medført meget mere komplicerede Kørselsfordelinger; nogle er saadan, at der skal et ret indgaaende Studium til for at finde

ud af dem. Men der er efter vort Skøn et Omraade, som er fuldstændig glemt ved Moderniseringen, nemlig Tjenestekøreplanen.

Det er almindeligt bekendt, at Personalet nu kører betydeligt mere end tidligere, og at Togfremførelsestjenesten er bleven af langt mere intensiv Art end før, men de nyere Forhold har tillige medført, at der nu ogsaa køres paa flere Strækninger end før, og at Tjenesten i det hele taget er blevet mere uensartet. Har disse Forhold da noget med Køreplanen eller Ændringer i dens Ophugning at gøre, og i givet Fald hvad er det, der skal ændres?

For det første er det jo saaledes, at Kørslen nu er saa forceret, at der ikke under Togfremførelsen — og det hverken under selve Kørslen eller under Opholdet paa Stationerne — er Tid til at kigge i Køreplanen, for det andet er der nu for samme Strækning adskilligt flere Togarter og derved ogsaa flere forskellige Køretider for de samme Stationsintervaller; tidligere havde man de fleste Køretider i Hovedet; men dette er ikke mere muligt, dertil er det hele alt for skiftende. Disse Ting resulterer i, at Lokomotivførerne for hvert Køreplanskifte nu maa udføre et betydeligt Afskrivnings- og Beregningsarbejde: Afskrivning af Køreplanen for alle de Tog, som ligger i Turen, og det er i visse Tilfælde mange; Udregning af Køretider og Holdetider, Kilometerantal, Rangertider, Tjenestetider, Anmærkning om Krydsninger og Overhalinger m. v., og disse Oplysninger skal hentes paa flere forskellige Steder som f. Eks.: Køreplaner, Tog-

planer angaaende Rangertider og do. angaaende Sporbenyttelse paa Stationerne. Dette er altsammen Ting, som beslaglægger en endda betydelig Tid, men det har Administrationen ikke regnet saa meget med; Personalet maa udføre disse Arbejder i deres Fritid, og saa koster det jo ikke Banerne noget.

Da det for det første er urimeligt, at der samtidig med forøget Kørsel og en strengere Tjeneste ogsaa paalægges Personalet forøget Arbejdstid i deres Fritid, samt da det med et mildt Ord kan siges, at Køreplanen ikke er den praktiske Haandbog for Lokomotivføreren, som den burde være, er det paa høje Tid, at der sker gennemgribende Ændringer heri og i det øvrige Materiale, som skal benyttes ved Togfremførelsestjenesten.

Som det grundlæggende mener vi, at det er et rimeligt Forlangende, at der paa hver Side i Køreplanen fremtidig kun opføres eet Tog i Stedet for som hidtil en lang Række Tog ved Siden af hinanden; for de korte Strækninger kan Togene opføres under hinanden. Der maa for hvert Tog anføres ikke alene Ankomsttid og Afgangstid, men ogsaa Køretid og Holdetid; Kilometerafstanden mellem Stationerne bør være anført paa hver Side i Køreplanen i Stedet for een Gang for hver Strækning, end-

videre bør Sporbenyttelsen være anført ved de enkelte Tog i Stedet for i et særligt Hefte. Med alle disse Ting samlet, vilde Lokomotivføreren have et anderledes værdifuldt Hjælpemiddel i Køreplanen, end Tilfældet er, og han vilde blive sparet for en Masse af det Arbejde, hvortil der ikke er levnet ham Tid inden for de beregnede Tjenestetider.

Stiller man nu det Spørgsmaal, om de her fremsatte Krav ikke er lidt vel meget paa een Gang, maa vi sige et afgjort »Nej«. Det er ikke alene saaledes, at vor Tjenestekøreplan er en daarlig Hjælp, der burde have været forandret for adskillige Aar siden, og at den vel ogsaa var blevet det, dersom nogle af de mange Kontorfolk, som bryder deres Hjerner med at finde nye Rationaliseringsemner, havde tænkt lidt paa, at der findes andre Moderniseringer end dem, der er umiddelbart personalebesparende, — og det er jo dem, Interessen tilsyneladende har været størst for — men det er ogsaa saadan, at vi kan henvise til, at vore norske og svenske Kolleger til Hjælp under Kørslen har Køreplaner med alle de af os foran paapegede Oplysninger. Vi gengiver her Hovedet i 2 svenske Tjenestekøreplaner, en fra 1926 og en fra 1930, samt af en norsk do. fra 1935:

N:r 3. Snälltåg.

Dagligen.

2, 3 kl. Sv. 1, 2, 3 kl. Serv. Cst—Gn.

Cst-H: Grundhast. 70 km.; största 90. Lok. F.

Bromsgrupp I. Axlar 54. Vagnvikt 360 ton.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Avstånd km.	Driftplatser samt rörliga broar utan huvudsignal	Ordinarie gångtid min.	Signalbild för infart	Tågspår n:r	An- komst kl.	Up- pe- håll m. m.	Av- gång kl.	Signalbild för utfart	Möter tåg n:r	För- bi- går tåg n:r	För- bi- gås av tåg n:r	Bromstal

N:r 1. Snälltåg.

Dagligen.

2 och 3 klass. Restaurantvagn.

Cst-Tb. Största hastighet 90 km. Lok. H 3. Axlar 50.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Avstånd km.	Signalbild	Tågspår n:r	Stationer, hållplatser, lastplatser, blockposter, rörliga brear.	Ordinarie gångtid min.	An- komst kl.	Up- pe- håll m. m.	Av- gång kl.	Möter tåg n:r	För- bi- går tåg n:r	För- bi- gås av tåg n:r	Signalbild	Tågspår n:r	Bromstal

Tog nr. 41. Hurtigtog.

Alla dager. Oslo Ø.—Kornsjø (V. L.).

I, II, III klasse og spisevogn. Luftbremser. Togtelefon.
Største akselantall 60. Største hastighet 80 km. pr. time.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Avstand	Stasjoner Stoppesteder Holdeplasser	Kjøretid	Signalbillede for innkjøring	Spor	An- komst	Op- hold	Av- gang	Signalbillede for utkjøring	Krysser tog	Kjører forbi tog eller kjøres forbi av tog
km.		min.		nr.	kl.	min.	kl.		nr.	nr.

Af disse Eksempler ses det, at medens vi skal finde den tilladte Maksimalbelastning foran i Køreplanen, saa er den baade i Sverige og Norge anført for hvert Tog. Den norske Køreplan har een Rubrik for Krydsninger og een for Overhalinger, men den svenske har een Rubrik for Krydsninger og 2 for Overhalinger; desuden har den sidstnævnte en Rubrik til Angivelse af, hvilket Antal betjente Bremsler det paagældende Tog skal have, dette er jo særlig af Interesse for Godstogene, og under Hensyn til Stigninger eller Fald paa Banelinien er der ved Stationsnavnene anført nye Bremsler, hver Gang disse skifter; endvidere har Køreplanen for 1930 en Rubrik med Oplysning om, fra hvilket Spor, Togudkørslen skal ske.

Hos os har vi som bekendt den Ordning, at visse Stationer er lukket paa bestemte Tider af Døgnet, hvorfor Signalerne der staar paa Gennemkørsel for alle Tog, uanset om de skal standse eller ej, men ogsaa dette findes i en særskilt Fortegnelse. Kommer der nu en fremmed Lokomotivfører med et Tog, som skal standse, studser han over at faa Gennemkørsel, og da man jo ikke kan huske alle de forskellige Lukketider, er han maaske ikke straks klar over, at Gennemkørselssignalet blot er sat, fordi Stationen er lukket. Opstilles Køreplanen som her omtalt, kan det i selve Køreplanen og for hvert enkelt Tog anføres, om en Station er lukket, naar det paagældende Tog kommer dertil. I de svenske Tjenestekøreplaner er dette angivet ved, at der sammen med Holdetiden paa vedkommende Station er anført et ●, i de norske markeres det ved en ▲. Paa samme Maade kan det — men naturligvis ved andre Tegn — ud for visse Stationer markeres, at de ikke er Togfølgestationer for det paagældende Tog.

Som det vil ses, er der her Tale om Køreplaner af en saadan Beskaffenhed, at Lokomotivføreren kan faa saa at sige alle de Op-

lysninger, som er af Betydning for ham; efter vor Mening vilde det være en Fordel tillige at have Stigningsforholdene mellem Stationerne angivet, samt en Bemærkning om de faste Hastighedsnedsættelser, d. v. s. dem, som gælder for en hel Køreplansperiode ad Gangen. Har han saa foran sig en Kasse med almindelig Vinduesglasdække — dette er Tilfælde adskillige Steder i Udlandet — kan han skyde Køreplanen ned i Kassen med den Side opad, hvor paa hans Tog er anført. Han behøver saa ikke blot ikke at foretage alle de mange i denne Artikels Begyndelse nævnte Afskrivninger og Beregninger; men har saa at sige alle nødvendige Oplysninger lige foran sig til umiddelbar Iagttagelse. I de svenske og norske Tjenestekøreplaner findes de foran anførte »Hoveder« paa hver Side, hvor der er anført Tog. For de meget lange Strækningers Vedkommende optager et enkelt Tog 2 Sider, medens der paa de ganske korte Strækninger er to Tog paa samme Side, men under hinanden, og Rubrikkerne gaar naturligvis ned gennem hele Sidenes Længde.

Som sagt er det paa Tide, at vor Tjenestekøreplan revideres og forbedres, og vi henstiller til rette Vedkommende at tage de her givne Oplysninger ad notam.

NORSK LOKOMOTIVMANDSFORBUND 41. LANDSMØDE

Norsk Lokomotivmandsforbund afholdt den 12. og 13. Juni sit Landsmøde i Arendal. Arendal er en By paa ca. 11 000 Indbyggere, og Rejsen derved fra Oslo foregaar ad en 318 km lang Jernbanestrækning, som først nu i Aar er blevet færdigbygget og taget helt i Brug, Strækningen gennemløber nogle af Sydnorges skønneste Egne.

Landsmødet afholdtes i Byens Raadhus og blev aabnet af Formanden Th. Narvestad, som i sin Aabningstale udtalte Haabet om, at Repræsentanterne vilde vide at sætte Pris paa, at Landsmødet af Centralstyrelsen (Hovedbestyrelsen) var lagt til Aren-

dal, en af Perlerne paa Sørlandet. — Men, sagde Formanden videre, det er ikke bare for at nyde Sørlandets vakre Natur, vi er kommen sammen, det er jo først og fremmest for at behandle de Sager og Opgaver, vi har arbejdet med, og dem vi staar overfor. Formanden kom derefter ind paa det Arbejde, som i det forløbne Aar er udført af Forbundet, og de Sager, der skulde for paa Landsmødet, og endte sin Tale med at erklære det 41. Landsmøde for aabnet.

Inden Forhandlingerne begyndte, gav Formanden for den lokale Afdeling i Arendals Distrikt, Lokomotivfører Chr. Corneliussen, en kort Oversigt over Arendals Historie og forskellige andre Forhold Byen vedørende. Redegørelsen blev paahørt med stor Opmærksomhed af Repræsentanter og Gæster.

Efter at de forskellige Valg til Mødets Tillidsmænd var overstaaet, begyndte Diskussionen om Beretningen for den forløbne Tid.

Under Behandlingen af Beretningen var der mange interessante Sager, som Centralstyrelsen i den forløbne Tid havde beskæftiget sig med. Det skal nævnes, at Spørgsmaalet: Lokomotivførere paa alle Motortog blev behandlet indgaaende. Hovedstyrelsen i Norge (Generaldirektoratet) har i Realiteten givet Centralstyrelsen Ret i dens Betragtninger angaaende dette Punkt, og Formanden udtalte, at Regering og Rigsdag i en ikke for fjern Fremtid ogsaa maatte give Forbundet Ret i dets Synspunkter. Det bemærkes, at Motordriften i Norge ikke er i saa rivende Udvikling som i Danmark.

I Norge arbejder de tre Jernbaneorganisationer paa en Revision af Arbejdstidsbestemmelserne. Lokomotivmændene har særlig været udsat for meningsløse Tjenester, Tjenester, der i flere Tilfælde har givet sin Mand op til 70 Overarbejdstimer paa en Maaned.

Organisationerne har til Hovedbestyrelsen indsendt Forslag til nye Arbejdstidsbestemmelser, men endnu er denne Sag ikke løst. En Sag, som vor Broderorganisation i Norge omfatter med megen Interesse, er eenmandsbetjente Tog. Landsmødet beskæftigede sig længe og indgaaende med denne betydningsfulde Sag, og Formanden udtalte, at Eksemplerne hober sig op, hvor det viser sig, at Eenmandsbetjeningen er i Strid med Sikkerheden, og kan vi ikke, ndtalte Formanden videre, faa Eenmandstjenesten helt væk, maa andre Krav opfyldes, og her nævned Formanden, at Tjenestetiden maatte betydeligt ned sættes, og andre Ting i Forbindelse hermed ordnes tilsvarende.

Forfremmelsesforholdene for Aspiranterne og Lokomotivfyrbøderne i Norge er ikke gode, og det vedtoges at søge udvirket, at de paagældende faar et ekstra Løntillæg, indtil Forhandlingerne om nyt Lønregulativ forelaa. I denne Forbindelse kan nævnes, at et Forslag fra Oslo Distrikts Lokomotivpersonale om Lønkrav, naar Forhandlingerne begynder, havde følgende Udseende:

Aspiranter: Begyndelsesløn 2 800 Kr. med 4 Alderstillæg à 250 Kr. Slutløn 3 800 Kr. Lokomotivfyrbødere: Begyndelsesløn 3 200 Kr. med 4 Alderstillæg à 300 Kr. Slutløn 4 400 Kr. Loko-

motivførere: Begyndelsesløn 4 500 Kr. med 3 Alderstillæg à 500 Kr. Slutløn 6 000 Kr. For alle Grupper 2 aarige Alderstillæg.

Centralstyrelsen har godkendt dette Forslag, og Landsmødet vedtog det enstemmigt.

Forbundets Regnskaber blev enstemmigt godkendte. Det vedtoges at tegne for indtil 20 000 Kr. Aktier i Arbejdernes Landsbank. Ligeledes vedtoges et Forslag om Forbundets Garanti for et Konverteringslaan til det norske Arbejderparti.

Fra Arbejdernes Idrætsforbund forelaa en Skrivelse om Støtte. Landsmødet bevilgede 500 Kr.

Under de forskellige Valg genvalgtes Formanden Th. Narvestad med Akklamation. De fleste Valg var Genvalg, men der fandt dog et Par Nybesættelser Sted i Centralstyrelsen. Landsmødet sluttode Lørdag den 13. Juni Kl. 19,15.

Efter Landsmødets første Dags Forhandlinger foretoges en Udflugt pr. Damper til Broidablik paa Tromøen. Tromøen er en stor Ø, som ligger i Skær gaarden lige overfor Arendal By.

Det var en interessant Kongres for os Danske at overvære, vore norske Kammerater havde selvfølgelig sin Maade at behandle de forskellige Sager og Spørgsmaal paa, men hvad der imponerede os, var de to Dirigenter, de var deres Opgaven voksen, der herskede under de to Dages Forhandlinger en Ro og Orden, som selvfølgelig sætter sit Præg paa en Kongres, og vi fik det Indtryk, at Repræsentanterne paa Kongressen ligefrem saa op til Dirigenten.

J.—C.

LOYALITET — ILLOYALITET

Ifølge »Vor Stand« har Jernbaneforeningens Formand paa Foreningens nys afholdte Delegoretmøde bl. a. omtalt Samarbejdet med de forskellige Organisationer og herefter fremsat følgende Udtalelse:

»Samarbejdet med de andre Jernbaneorganisationer har i øvrigt ogsaa — fraset Lokomotivmændenes Stilling til 6. Lønningsklassens Frirejser — været udført paa en særdeles loyal og hensynsfuld Maade fra alle Sider . . . «

Denne Udtalelse synes at skulle betyde, at vor Stilling til Jernbaneforeningen har været illoyal. Da Forholdet imidlertid er det, at »loyal« betyder »retskaffen«, medens »illoyal« betyder »uhæderlig«, maa vi gaa ud fra, at Jernbaneforeningens Formand her har gjort sig Skyld i en beklagelig Fortalelse. Der har fra vor Side ikke et eneste Øjeblik været Tale om Uhæderlighed overfor Jernbaneforeningen. I Frirejse-sagen har vi aabent redegjort for vore Synspunkter, og vi ønsker os meget forbedt, at noget saadant betegnes som Illoyaliet.

Vi synes ikke, det nu er værd at rippe op i gamle Sager; men skulde det være nødvendigt, skal vi for den Sags Skyld gerne illustrere, hvad Illoyalitet — Uhæderlighed — er, f. Eks. hvis nogle Organisationer er blevet enige om at indtage et bestemt Standpunkt til en bestemt Sag, og en af Organisationerne saa mener at kunne opnaa særlige Fordele for sine Medlemmer ved bag de andres Ryg at spænde fra. Men vi synes som sagt, at det for Samarbejdet Organisationerne imellem vilde være bedst, hvis det ikke blev nødvendigt at skulle uddybe disse Forhold nærmere.

ORGANISATIONSSAMMENSLUTNING I NORGE

Mellem det norske Jernbaneforbund og »Kontorpersonalets Forbund«, som svarer til Jernbaneforeningen her hos os, har der i længere Tid været ført Forhandlinger om Sammenslutning. De to Bestyrelser blev enige om Betingelserne, og paa en Kongres i Kontorpersonalets Forbund er Sammenslutningen derefter vedtaget med 52 Stemmer mod 6. Forslaget, som automatisk medfører Kontorpersonalets Indmeldelse i Norges samvirkende Fagforbund, har derefter været til Urafstemning og blev ved denne vedtaget med 794 Stemmer mod 567.

LØNREVISION I SVERIGE?

I Sverige er der for kort Tid siden nedsat en Lønkommission, som skal foretage en Gennemgang af Lønforholdene for Statens Tjenestemænd.

Kommissionen har faaet en Del Retningslinier; den skal blandt andet drøfte Spørgsmaalet om, hvorvidt der i Lønningsloven skal opføres Bruttolønninger eller kun Nettolønninger, d. v. s. de Beløb, som fremkommer naar Pensionsbidraget er afkortet. Endvidere skal den undersøge, hvorvidt der bør ydes et særligt Tillæg til Tjenestemænd med Forsørgerpligt overfor Børn.

Kommissionen bestaar af 7 Medlemmer, dens Formand er Generaldirektør H. Eriksen i Handelsministeriet, og det var ved dens Nedsættelse Tanken, at den skulde afslutte sit Arbejde i Løbet af forholdsvis kort Tid.

EN RASK REDNINGSDAAD

Lørdag den 13. Juni ved 16 Tiden, da Tog 417 fra Tønder til Sønderborg befandt sig mellem Bjernstrup og Kliplev, opdagede Lokomotivføreren A. Andersen, Tønder, at der laa noget paa Skinnerne. Han troede først, at det var en Bunke sammenføgne

Blade e. lign., men da Toget kom nærmere, bemærkede han, at det var et lille Barn, som laa og legede i Sporet. Andersen slog straks Vakum'et ned og gav Kontradamp, og han mente, det vilde lykkes ham at bringe Toget til Standsning. Han blev imidlertid klar over, at han dog ikke vilde komme til at holde, førend det var for sent, og resolut sprang han da af Maskinen for at løbe foran den. Han skulde ganske vist ned paa Siden af Ballasten, og naar han kom foran Maskinen, atter op paa Sporet for at faa Barnet væk, men det lykkedes ham, og han fik revet det intetanende Barn til Side, netop et Sekund før Maskinen gled hen over det Sted, hvor Barnet havde ligget og leget.

Det viste sig, at det lille Væsen, der saaledes uden nogen som helst Forestilling om Fare laa og legede i Sporet — han var beskæftiget med at fylde sine Støvler med Grus — var en 4-aarig Dreng, der af sine Forældre var taget med i Marken, hvor de arbejdede, men han var ubemærket gaaet fra dem, og op paa Banelegemet. Barnet blev afleveret til sine Forældre, og efter at Lokomotivfører Andersen — som er en velkendt Mand, dels ved sin Virksomhed som Afdelingsformand i Tønder, hvilket han har været i en lang Aarrække, dels for hans bekendte Evne til at underholde og mere andre — havde »sundet« sig et Par Minutter, fortsattes Kørslen.

Det siger sig selv, at Barnets Forældre var overstrømmende taknemmelige, fordi deres Barn var frelst fra Døden, men Andersen hævder, at han kun har gjort, hvad enhver Lokomotivmand i hans Sted vilde have gjort, og tilføjer, at Lokomotivfyrbøderen var medvirkende til at det gik, som det gjorde, idet han, efter at Andersen var sprunget af Maskinen, hvis Styring var sat til Baglænskørsel, lukkede mere op for Regulatoren, end Andersen havde gjort, saa der baade var fuld Kraft Bremsning og fuld Kraft Kontradamp.

FORHOLDENE I RUSLAND

(Fortsat fra forrige Nr.)

At de Schandorffske Skemaer passer daarligt med Virkeligheden, fremgaar vel med tilstrækkelig Tydelighed af, at Sundhedstilstanden uophørligt bedres, at Dødelighedsprocenten er sænket til det halve i Sammenligning med før Revolutionen, og at Deltagelsen i Sport har naaet et Omfang som i intet andet Land. Schandorff selv afliver da ogsaa grundigt sine egne Fabler ved umiddelbart bagefter at skrive: »Der hersker en vis Optimisme, især i Byerne og hos de højere Funktionærer, ikke paa Grund af øjeblikkelig Tilfredshed med Levevilkaarene, men paa Baggrund af de daarlige Tilstande under og efter Revolutionen og i Troen paa en fortsat Bedring.«

Denne almindelige Optimisme i Sovjet-Unionen forbavser ikke den, der under et mangeaarigt Ophold der har levet Livet med Russerne og har lært deres Historie og Land, deres Kampe, Metoder og Maal at kende. Jeg har gennem 8 Aar været Vidne til, at Par-

tiet og dets Ledelse, naar der var en eller anden økonomisk eller politisk Skanse, der maatte og skulde indtages — og den Slags Skanser har der fra 1927—35, under den egentlige Opbygning af Socialismen, været ikke saa faa af — altid har forelagt Sagen for hele den arbejdende Befolkning, uden Omsvøb sagt den, at de og de Vanskeligheder var der, og de Ofre maatte der bringes for at naa de og de Maal, og Parti og Regering har hver eneste Gang faaet den nødvendige Tilslutning og faaet den uden Surmulen og Smaalighed. Og hvorfor?

For di den arbejdende Befolknings sunde Menneskeforstand sagde den, at kun paa den Maade kunde Sovjet-Unionen bevare sin Uafhængighed, opbygge Socialismen og dermed en lykkelig, rig og forjættende Fremtid.

Og naar man tænker paa, hvad der daglig bydes den arbejdende Befolkning, særlig i de fascistiske og nazistiske Lande, og hvilke Prøvelser der i en nær Fremtid venter den, da forstaar man, at Sovjet-Unionens Arbejdere viste stor Klogskab, da de satte alt ind paa at holde den kapitalistiske Reaktion nede, som de saa elegant og effektivt slog over Ende i 1917—20.

Og deres Optimisme forklares ogsaa af den Omstændighed, at de, trods en hel Del Savn nu og da, altid havde Mulighed for at sørge for den opvoksede Slægt, for deres Børn, og kunde glædes ved, at ethvert Barn med de nødvendige Evner havde og har fri Bane til den højeste Uddannelse. Enhver ufaglært Arbejder i Sovjet-Unionen kan faa sit Barn eller sine Børn frem til den Uddannelse, som passer for Barnets Evner. Skulde han ikke være i Stand til at betale for Barnets Skolemaaltider, bliver det bestemt og klædt, og efter Barneskolen vil det faa det nødvendige Stipendium af Staten til fortsatte Studier.

Schandorffs Analyse af Sovjet-Unionen er saaledes efter min bedste Overbevisning ikke mange sure Sild værd.

At der i Sovjet-Unionen var og er Ufuldkommenheder, benægter selv dens bedste Venner ikke, og om det kan man forøvrigt blive grundigt vejledt f. Eks. i Stalins Taler op gennem Aarene. Hans Tale paa 17. Partikongres — som findes paa Dansk — giver megen aabenhjertig Kritik af daarlige Arbejdsmetoder, og Kaganovitsj og Ordsjonikidse har sandelig heller ikke sparet paa Høvl til dem, der trængte til dem. Men disse Mangler afhjælpes nu hurtigt. Den socialistiske Kappelstrid og Stødarbejdet har mange smukke Sejre at opvise, hvad Arbejdsproduktiviteten angaar, og Stachanowfolkene vil gøre Resten. De vil snart distancere de bedste tekniske Ydelser i andre Lande.

Men Schandorffs Kritik og gode Raad om at indføre kapitalistiske Metoder i Sovjet-Unionen har intet tilfælde med ovennævnte Kritik fra Stalin og hans Kammerater.

Og naar Schandorff nu finder sig kompetent til at begrave Kollektivismen og de socialistiske Principper og Arbejdsmetoder i Sovjet-Unionen, er det meget naivt af ham.

A. Kjærulf Nielsen.

Vi for vort Vedkommende maa tilstaa, at vi ikke kan se, at Hr. K. N.s Artikel i væsentlig Grad tager Livet af de i den kritiserede Artikel fremsatte Oplysninger. Det fremgaar af begge Artikler, at der er en meget stor Forskel paa Arbejdernes Forhold i Rusland og i Danmark. At dette ikke mindst gør sig gældende med Hensyn til Leveomkostningerne, illustreres yderligere ved følgende Dagbladsartikel, bygget paa »Dayly Telegraph«s Moskva-Korrespondents Oplysninger.

I et af de sidste Numre af »Daily Telegraph« giver dette Blads Korrespondent i Moskva en Oversigt over Levefoden i Rusland, efter at Rublen pr. 1. April d. A. er blevet fastlagt ved en Kurs af 24,89 Rubler pr. 1 Pund Sterling. »Det er nu endelig muligt«, skriver han, »at foretage en nøjagtig Opgørelse over Levefoden her og de virkelige Lønninger, uden at man risikerer at blive modsagt. Alle skal nu købe i de samme Forretninger, og der er intet Optrækkeri for de fremmede Turister eller nogen Begunstigelse af særlig favoriserede Befolkningsklasser.«

Engang i Januar meddelte Præsidenten for Statsplankommissionen, Mesjlavk, at Gennemsnitslønnen i 1936 kom til at ligge omkring 205 Rubler om Maaned. Dette gælder dog ikke for Bønder, der lever paa en meget lavere Standard, men for 25 725 000, der er Medlemmer af Fagforeningerne, og som igen hver for sig har 1,7 Person at sørge for af sin Gage foruden sig selv, d. v. s. at Gennemsnitslønnen af 205 Rubler om Maaned omfatter 70 Mill. Mennesker i alt.

De 205 Rubler svarer til 8 Pd. St. 4 sh 8 d om Maaned eller 38 sh 8 d om Ugen, en Gage, der efter engelske Forhold maa anses for nogenlunde. Men maaler man den op med Fødemidlerne og Beklædningsgenstandene, saa ser man, at dens Værdi ligger under en Trediedel af de 8 Pd. St. 4 sh og 8 d om Maaned i London.

Korrespondenten nævner derefter en Række Priser, som vi omsætter i danske Penge:

Brød:
Sort Rugbrød ca. 3,25 Kr. Pundet
Graahvidt Rugbrød » 7,50 » »
Hvidt Brød » 1,70 » »

Smør:
Ferskt 8,50 Kr. Pundet
Saltet 5,50 » »
Margarine 4,00 » »
Kartofler 0,20 » »
osv. osv.

Af Priser paa Beklædning nævner han:
Færdigsyet Herretøj af blandet Uld og Bomuld: 250 Kr. pr. Sæt. Af paastaaet ren Uld 550 Kr. Et sæt Tøj efter Maal af middeldmaadigt russisk Tøj: 1000 Kr. De billigste Lædersko: 45 Kr. Damesko af billigste Sort: 200 Kr.

OM DAMPLOKOMOTIVERNES FREMTID

Af cand. mag. C. E. Andersen.

Efter et Aarhundredes stadige, jævne og sikre, men langsomme Udvikling af Damplokomotivet og Togdriften synes alt at tyde paa, at vi for Tiden staar ved et Vendepunkt og en Renaissance i Jernbanelæsenets Historie.

Automobilet har meldt sig som en alvorlig Konkurrent til Banerne ved den lette, lokale Trafik. Ja, Motorkøretøjet har allerede afløst den væsentlige Del af Jernbanerne som Trafikmidlet paa de korte Afstande. Samtidig kan Automobileerne imidlertid opfattes som det naturlige Supplement til Jernbanerne, hvis egentlige og fornemste Opgave altid har været Varetagelsen af den svære og hurtige Landtrafik over større Afstande.

I Øjeblikket staar Jernbanerne rustet stærkere til at afhænde denne Trafik end paa noget tidligere Tidspunkt. Jernbanernes Rolle maa derfor ikke undervurderes. Deres Betydning er saa stor som nogen-sinde og øges stadig.

Paa den anden Side — i Ordets bogstavelige Forstand — har Jernbanerne i de sidste Aar faaet en ny Konkurrent — netop i den allerhurtigste og mest udprægede Fjerntrafik. Det er Flyvemaskinen, hvis Anvendelse i den regelmæssige Rutetrafik nu begynder at faa kvantitativ Betydning.

Ved Vurderingen af Flyvemaskinens trafikale Værdi og Lufttrafikens Udviklingsmuligheder maa man imidlertid stadig have for Øje, at Rejse ad Luftvejen til enhver Tid maa blive forholdsvis kostbar. Desuden maa Flyvemaskinernes Virkefelt altid forblive nogenlunde begrænset til Passager og Posttrafik, medens Godstrafikken bliver ved Jorden. Der til er Flyvemaskinernes Transportevne kun yderst ringe i Sammenligning med Jernbanernes. Fremdeles virker Ruteflyvningen næsten kun efter Linjer mellem de meget store Trafikcentre, hvorimod Jernbanerne — og forøvrigt i endnu højere Grad Automobileerne — arbejder i selve Planet eller et Maskenet ved ikke alene at skabe Forbindelser mellem alle større og mindre Befolkningscentre paa en bestemt Rute, men ogsaa ved ad Tilslutnings- eller Sideruterne at tilvejebringe Trafikforbindelserne til andre Linjer. Tillige er Hyppigheden af daglige Ture en vigtig Faktor. Endelig vil Flyvemaskinen forblive et Trafikmiddel, som kun er praktisk brugbar paa meget store Afstande, bl. a. fordi det sædvanligvis tager lang Tid at naa fra Storbyernes Midte til Lufthavnene, der undertiden ligger 20—30, ja, endog indtil 60 km borte. Eksempelvis varer Rejsen ad Luftvejen mellem London og Paris endnu henved fire Timer, regnet fra de to Byers respektive Centre, skønt Afstanden mellem disse ikke er synderlig meget over 300 km i Luftlinje, og der anvendes højmoderne Aeroplan-typer.

Ser man bort fra den internationale Trafik eller Rejser over meget store Afstande, kan Jernbanerne derfor selv med Hensyn til Rejsetiden meget vel optage Konkurrencen med Lufttrafikken ved Hjælp af

de moderne, hurtige Togtyper, der de sidste Aar er blevet konstrueret i snart de allerfleste Jernbanelande.

Lyntogene, d. v. s. Fjerntrafiktog med meget stor Rejsefart, forefindes lige godt blandt moderne dampdrevne, motordrevne og elektriske Tog. For selve Hastigheden er Arten af Drivkraften ganske ligegyldig. Og det klassiske Damplokomotiv formaar fuldt ud at tilpasse sig eller udvikles til Nutidens Krav og Fremtidens Tempo i Radioens, Automobilets, Flyvemaskinens og — lad os tilføje — Lyntogenes Tidsalder.

Lad os derfor se lidt nøjere paa Damplokomotivets Stilling og Fremtidsudsigter.

Netop nu er man begyndt at indføre elektrisk Togdrift og Dieseldrift i kvantitativt Omfang. Det maa nødvendigvis influere stærkt paa alle Forhold vedrørende Damplokomotivet.

I et halvt Aarhundrede, fra 1825 eller 30 til 1880'erne, var Damplokomotivet ganske eneraadende som Kraftmaskine til mekanisk Transport ikke blot paa Skinnerne, men faktisk i hele Landtrafikken, da de faa Dampkøretøjer til Landevejsbrug aldrig har haft nogen større Betydning.

I 1879 kørte det første, elektrisk fremdrevne Skinnekøretøj paa en Udstilling i Berlin. 1881 anvendtes de elektriske Sporvogne for første Gang i den offentlige Trafik. De følgende Aar fremkom der sværere og hurtigere Sporvogne, især til Forstads og senere Nærtrafik. Dermed har vi de første, egentlige elektriske Baner, som ikke kan afgrænses skarpt fra Sporvejene, fordi der findes alle Overgangsstadier. Ca. 1890 byggedes de første, elektriske Undergrundsbaner. Elektrisk Togdrift er særlig fordelagtig ved egentlige Bybaner og stærkt trafikerede Nærtrafikstrækninger med mange Standsninger. Ved Aarhundredskiftet elektrificeredes de første Fjernbaner til hurtig og intensiv Persontrafik og Godstrafik. Men bortset fra Bybanerne og nogle enkelte Hovedbaner med meget stor Trafik elektrificeredes i den følgende Menneskealder hovedsagelig kun saadanne Strækninger, især i Bjergene, hvor der var meget stærke og lange Stigninger samt mange Kurver. Her er den omtrent udtømmelige Energi i Ledningsnettet og det elektriske Lokomotivs forholdsvis ringe Egenvægt af meget stor Værdi. Udviklingen af den elektriske Jernbanedrift skred imidlertid, kvantitativt set, kun langsomt fremad.

Især i Aarene lige efter Verdenskrigen ansaas en generel Omstilling fra Damplokomotivdrift til elektrisk Togdrift for at være af saa stor Betydning, at der blev udarbejdet Planer om Elektrificering af alle Hovedbaner i Frankrig, England, det østlige U. S. A. samt delvis Tyskland. Det blev imidlertid ved Tanken. Dels tillagdes den nye Form for Jernbanedrift maaske for stor Værdi. Men frem for alt forhindredes en Overgang til elektrisk Drift i større Udstrækning af den hertil nødvendige, meget store Kapitalinvestion.

Indtil det Aarti, hvori vi nu lever, naaede Elektrificeringen derfor kun saa ringe et Omfang, at kun noget under 1 pCt. af Verdens Jernbaner havde

elektrisk Drift. Og en væsentlig Del af dem var endda Bybaner eller Nærtrafikbaner til Storbyerne.

I Løbet af de sidste Par Aar er man imidlertid begyndt at elektrificere i langt større Udstrækning end tidligere; og det gælder hovedsagelig Hovedbaner eller Fjernbaner. Aarsagen hertil er i mange Tilfælde Autarkibestræbelserne, der gør Anvendelsen af indenlandske Kraftkilder, især Vandkraft, mere aktuell end førhen, idet man da kan aflaste Handelsbalancen for en stor Kulimport til Banerne i de paagældende Lande.

Sikkert er det i hvert Fald, at der for Tiden bliver elektrificeret adskillige Gange længere Banestrækninger end i et hvilket som helst Aar før 1930. Indførelse af elektrisk Togdrift for første Gang eller Udvidelse af den bestaaende, elektriske Drift finder i Øjeblikket Sted i ikke mindre end et halvt Hundrede lande, naar man medregner de Lande, hvor man for Tiden alvorligt overvejer eller allerede har bestemt sig til Elektrificering af visse Baner.

I Løbet af et Aar eller to kan saaledes alle følgende Lande forventes at have elektrisk Jernbanelanddrift i større eller mindre Udstrækning. De er ordnet efter Forfatterens løselige Skøn af den Længde, de elektrificerede Strækninger vil have ved Slutningen af næste Aar.

Italien, Frankrig, U. S. A., Sverrig, Schweiz, Rusland, Tyskland, Spanien, England og Østrig, alle med over 1 000 km. Allerstørste elektriske Baner finder man dog i Japan med over 8 000 km allerede nu mod godt 5 000 km i Italien; men i Japan drejer det sig næsten kun om Smaabaner, selv om en Del af Hovedbanerne ogsaa bliver elektrificeret i større Udstrækning i den nærmeste Fremtid.

Til disse Lande kommer Sydafrika, Holland, Indien, Norge, Belgien, Marokko, Ungarn, Chile, Alger, Polen, Czechoslovakiet, Tyrkiet, Bulgarien, Canada, Brasilien, Australien, New Zealand, Argentina, Tunis, Jugoslavien, Rumænien, Grækenland, Danmark, Ægypten, Java, Palæstina, Syrien, Portugal, Peru, Bolivia, Mexico, Venezuela, Costa Rica, Guatemala, Cuba, Rhodesia, Finland og Lilleputstaten San Marino, ialt 49 Lande. Muligvis har ogsaa en eller anden af de tre Smaastater Liechtenstein, Pavestaten eller Monaco elektrisk Bane af Hensyn til Tilslutning til Nabolandenes elektriske Banenet. Og da Mocambiques Baner staar i nøje Forbindelse med Rhodesias, og derfor ogsaa bliver berørt af Elektrificeringsplanerne senere, kan man regne med, at der snart vil være elektrisk Jernbanelanddrift i 50 Lande.

Idet Island, Andorra, Nepal, Bhutan, det ydre Mongoli og Sinkiang helt savner Jernbaner, og Afghanistanens eneste korte Jernbanelandstrækning ikke længere er i Drift, findes der til Sammenligning hermed 75 Jernbanelande paa Jorden, naar man med lidt god Vilje henregner Kolonierne i Almindelighed samt Nordkina, Danzig og Ruthenien til Moderlandene, og man henregner Albanien (som kun har faa km Jernbane) og Abessinien til Italien, — idet paa den anden Side Philippinerne, Manchuriet, Java, New Zealand, Australien, Indien, Iraq, Arabien (regnet som eet Land, skønt politisk set flere, Arabiens Jernbaner

er vistnok stadig ude af Drift), Syrien, Palæstina, Ægypten, Tunis, Alger, Marokko, Liberia, Rhodesia, Sydafrika, Canada og Panama regnes som selvstændige Lande.

Med en saadan Opstilling vil da netop $\frac{2}{3}$ af Jordens Jernbanelande i nær Fremtid høre med til Landene med elektrisk Banelanddrift.

Forholdsvis mest udbredt er den elektriske Togdrift i Schweiz, hvor snart mere end 90 pCt. af Trafikken vil finde Sted paa de elektrificerede Strækninger.

Ligesom man er i Færd med at indføre elektrisk Togdrift i vid Udstrækning i de fleste Lande, saaledes er man ogsaa i Løbet af de sidste Par Aar gaaet i Gang med at indføre Motordrift i omtrent alle Lande.

Her er Danmark det førende Land. I intet andet Land er Anvendelsen af Motortog tilnærmelsesvis saa udbredt som hos os, Landets Størrelse taget i Betragtning. I 1936 besidder Statsbanerne og Privatbanerne tilsammen godt 300 Motorvogne incl. de ret faa Motorlokomotiver mod ca. 900 Damplokomotiver, hvoraf en Del imidlertid ikke er i Drift. Sammenlignes Damp- og Motortogdriftens Omfang maa man dog huske, at Damplokomotivene repræsenterer de store Tog.

Ser man paa det absolutte Antal af Motorvogne, overgaas Danmark kun af U. S. A. med omkring 1 100, Frankrig med 600, Tyskland med 500 og maaske Czechoslovakiet med omtrent samme Antal som Danmark.

Disse Lande med tilsammen ca. 8 Gange saa mange Motortog som Danmark har imidlertid 65 Gange saa mange Indbyggere og 90 Gange saa mange og gennemsnitlig langt større og kraftigere Damplokomotiver. Og ser man paa et Jernbaneland som England, saa er der her kun ca. 30 Motorvogne.

I disse Tal er dog ikke medregnet Rangertraktorer og Diesellokomotiver. Af smaa Rangertraktorer findes der et Par Tusinde i Tyskland; ellers er de ikke almindelige. Diesellokomotiverne er dels svære Rangermaskiner og dels egentlige Toglokomotiver. Antallet af de første er i hele Verden antagelig mellem 100 og 200, naar man medregner dem, der nu er under Bygning. Togdiesellokomotiver anvendes derimod næsten kun i Rusland og Danmark. I alle andre Lande kan de tælles paa Fingrene.

Indtil den allersidste Tid var Danmarks førende Stilling i Motortogdriften langt mere udpræget end nu. Motortogdrift er i andre Lande først begyndt at spille en kvantitativ Rolle i den allersidste Tid. Og det er sket ganske pludseligt.

Herhjemme og maaske i Czechoslovakiet vil vi maaske være tilbøjelige til at overse denne Pludselighed, fordi Motortogene hos os har undergaaet en støt og rolig Udvikling gennem længere Tid, og Motortogdriftens Indførelse er sket lidt efter lidt.

Pludseligheden i de fleste andre Lande er derimod højest paafaldende og ikke tilfældig; derfor kan det have sin Interesse at se lidt paa Motortogenes Historie.

Den begyndte i 1912—13. Den første Tid byggedes

kun nogle enkelte Lokomotiver og Motorvogne med tunge, voluminøse og upraktiske Dieselmotorer med ret begrænset Hestekraft. Det maatte nærmest opfattes som Forsøg.

Diesellokomotiver er nu og da blevet bygget i enkelte Eksemplarer i de fleste Industrilande siden hen. Ogsaa det maa kaldes Forsøg. Selv i Øjeblikket fremstilles der — uden for Rusland — ingen Tog-Diesellokomotiver ved Seriebygning. Der bygges kun nogle ganske enkelte Eksemplarer, fordelt paa flere Lande; og de bygges mest for at man kan prøve f. Eks. forskellige Former for Kraftoverføring, sammenligne forskellige Motortyper eller lignende.

Omkring 1920 begyndte man at bygge lette Motorvogne med Benzinmotor til Brug i Lokaltrafik, især paa lidet trafikerede Sidelinjer. I Danmark indledtes denne Udvikling i 1923. Disse Motorvogne kom snart ud over det første Forsøgsstadium. De blev derefter bygget i anseeligt Antal i U. S. A., hvor Benzinen er billig. I Europa byggedes Benzinmotorvognene i større Antal i Danmark og senere i Czechoslovakiet, medens andre Lande kun besidder et forholdsvis meget ringe Antal af dem.

Efterhaanden udvikledes der smaa, hurtigroterende Dieselmotorer med ringe Egenvægt, som var driftsikre, som kun optog ringe Plads, og var praktiske Motorvognsdieselmotorer. Omkring 1930 begyndte de at optage Konkurrencen med Benzinmotorerne paa Jernbanerne — dels til lette Motorvogne til Lokaltrafikken og snart ogsaa til Rangertractorer.

De smaa Togdieselmotorer, hvis Vægt nu er bragt ned til at variere mellem 2,4 og 10 kg pr. HK, taaletrods deres lette Bygning langvarig Arbejdsydelse ved omtrent fuld Krafteffekt. De er langt billigere i Drift end Benzinmotorerne, som de hurtigt konkurrerede fuldstændig ud. Og der bygges nu praktisk talt ikke længere Motorvogne med Benzinmotor noget Sted.

Med Dieselmotorens Tilpasning til Jernbanemotorvognene skabtes det økonomiske Grundlag for den kvantitative Anvendelse af de lette Motorvogne. Paa Grund af Dieselolies Prisbillighed sammenlignet med Benzinen samt Dieselmotorens ringe Brændstofforbrug blev man pludselig interesseret i at bruge Motorvogne med Dieselmotor til den lette Lokaltrafik i Stedet for tunge Damplokomotivtog. Disse Motorvogne anskaffes nu overalt, selv i de Lande, der aldrig har brugt Benzinmotorvogne.

Samtidig med, at Seriebygningen af Motorvogne dermed er blevet optaget i stor Stil, har Motorvognene undergaaet en gennemgribende, teknisk Udvikling. Medens de ældre Benzinmotorvogne næsten kun var sædvanlige lette Typer af Personvogne, forsynet med Motor og Førerplads, saa er de moderne, lette Dieselvogne vidt forskellige derfra, idet de i vognteknisk Henseende er udviklet meget stærkt under Tilpasningen til nye Krav.

I 1930erne er der nu tillige udviklet kraftige og dog lidet fyldige og lette Dieselmotorer, hvis Vægt bl. a. paa Grund af deres store Omdrejningshastighed er nedbragt til 2,9 à 15 kg pr. HK. Ved saa-

danne kraftige Motorer bruges næsten altid elektrisk Kraftoverføring fra Dieseldynamo til Banemotorer virkende paa Drivakslerne. Med svære Motorvogne, forsynet med saadanne Motorer, kan man nu ogsaa indføre Dieseldrift i den hurtigere og sværere Lokaltrafik paa Hovedbanerne, hvor der eventuelt kan bruges een eller flere Bivogne til Motorvognene.

Af disse svære og kraftige Vogne har man derefter kunnet udvikle Diesellyntogene, Fjerntrafiktog med meget stor Rejsefart. Denne muliggøres af den store Kraft i Forhold til Vægten samt af den elektriske Kraftoverføring, der tillader en særlig stor og rolig Acceleration. Togene kan gøres større. I Almindelighed bruges to, sjældnere een eller fire Dieselmotorer pr. Tog; og Togene bestaar gerne af to, tre eller fire fast sammenbyggede Vogne, ofte med Jacobstrucks. Brugen af Svejsning og Letmetal muliggør yderligere formindsket Egenvægt af Toget, trods en meget solid Bygning af Hensyn til den store Fart.

Til Overvindelse af Luftmodstanden kræves en betydelig Kraft, naar det som her drejer sig om store Hastigheder. Og den er forholdsvis endnu større ved smaa, lette Tog. Derfor gøres Lyntogene mere eller mindre strømlinieformede og gives desuden et fuldstændig aflattet Ydre, for at man kan undgaa Lufthvirvlerne.

De moderne Motortog er nu næsten udelukkende dieseldrevne Vogne eller Vogntog med Dieselmotorerne indbyggede i selve Vognene. Trods Overgangsformer kan man skelne mellem lette, dieselmekaniske Vogne til Lokaltrafik paa Sidebanerne samt noget sværere og kraftigere dieselmekaniske Vogne til Hovedbanerne. Dertil kommer de meget kraftige og sædvanligvis ogsaa temmelig hurtige dielelektriske Motorvogne til Hovedbanernes Lokaltrafik, der er egnede til at trække Bivogne.

Til den mindre intensive, men meget hurtige Fjerntrafik bruges endelig Diesellyntogene bestaaende af flere, fast sammenbyggede Vogne og almindeligvis med flere Dieselmotorer og næsten altid med elektrisk Kraftoverføring.

Desuden finder Dieselmotoren nogen Anvendelse til Rangertractorer og Rangerlokomotiver.

Men til Godstrafikken og til den svære Ekspresstogs- og Persontogstjeneste har Dieseltogdriften ikke formaaet at paaføre Damplokomotivdriften Konkurrence af Betydning.

Da Motortogets Anvendelsesomraade i Løbet af 1930erne er blevet væsentlig udvidet, og det i teknisk og økonomisk Henseende indtager en ganske anden Stilling end tidligere, er det naturligt, at det ganske pludselig begynder at betyde noget væsentlig i den samlede Togtrafik.

Indførelsen af Dieseldrift og elektrisk Drift i stor Maalestok maa nødvendigvis faa Indflydelse paa alle Forhold angaaende Damplokomotivet.

Det klassiske Damplokomotiv, som kun har forandret sig langsomt gennem et Aarhundrede, er for det første blevet stimuleret til en Udvikling langt hurtigere og mere gennemgribende end nogensinde

før. Det har vist, at det ikke er en sensil Fortids-overlevering, ude af Stand til Videreudvikling. Eksempelvis har et amerikansk Jernbaneselskab med stor Fordel erstattet en Serie kun 10 Aar gamle Damplokomotiver med de mest moderne. Damplokomotivet formaar fuldtud at tilpasse sig Øjeblikkets og Fremtidens Krav og er i alt Fald Dieseltog overlegent til den svære Trafik. Selv med Hensyn til Hastigheden kunde mange gamle Damplokomotiver i forrige Aarhundrede og kort efter Aarhundredskiftet opvise Resultater, der ikke staa væsentlig tilbage for Nutidens Diesellyntog. Og selv en Menneskealder gamle Damplokomotiver kan ved Ombygning omdannes til fortrinlige Lyntoglokomotiver.

Den anden Følge af den nye og pludselige Tilkomst af Dieseltog til forskellig Brug samt Indførelsen af den elektriske Togdrift viser sig i Nyanskaffelsen af Damplokomotiverne. En Oversigt over Størrelsen af de forskellige Landes Damplokomotivbygning udviser derfor et højt ejendommeligt og broget Billede. Indførelsen af elektrisk Togdrift, f. Eks. til Storbyernes Nærtrafik, frigør talrige Damplokomotiver, mest af moderne, kraftige Typer. Og da ogsaa Fjerntrafikruterne elektrificeres, bliver Virkefeltet for Damplokomotiverne yderligere begrænset samtidig med, at flere Maskiner frigøres. Der bliver ikke længere nogen særlig Brug for de allerhurtigste og mest effektive, moderne Damplokomotivkonstruktioner, fordi det netop er de vigtigste Hovedbaner, som elektrificeres. Desuden belaster Udgifterne til Elektrificering ethvert Jernbanebudget meget stærkt.

Dieseltogenes Indførelse virker paa lignende Maade. Selv om Dieseltogene kun bygges i ringe Tal, saa koster de meget. Og netop de første Forsøgstog, der ikke bygges i Serier, koster saa meget, at der ikke bliver meget tilovers til Nybygning og Udgifter til Videreudvikling af Damplokomotiverne, hvoraf der bliver Brug for færre samtidig med, at flere frigøres. Og da Diesellyntogene i visse Tilfælde er et naturligt Supplement til Damplokomotiverne, og de i Forvejen mangler, mens der er Overskud af Damplokomotivmateriel, saa vil Indførelsen af de nye Former for Togdrift afspejle sig mange Gange stærkere i Antallet af nybestilte Damplokomotiver end i den Betydning, som Dieseltogene og de elektriske Tog har og faar i Jernbanetrafikken, sammenlignet med Damplokomotiverne.

Den begyndte i 1929 og kulminerede i 1932, men synes nu at være i Hovedsagen overvundet.

Dertil spiller Verdenskrisen ind. Den begyndte i 1929 og kulminerede i 1932, men synes nu at være i Hovedsagen overvundet. Den har gjort et meget stort Antal Damplokomotiver ledige og overflødige paa Grund af Trafikkens Formindskelse. Nu kommer de ganske vist i Brug igen. Men saa længe der er tilstrækkelig mange henstillede, gode Damplokomotiver, maa Nyanskaffelsen naturligt forblive ringe.

I Tyskland stod f. Eks. 4 000 Damplokomotiver ledige hen i den værste Krisetid 1932. Nu er de dog alle kommet i Drift igen trods senere Nyanskaffelse af talrige Dieseltog og Dieselmotortraktorer samt

Elektrificering af flere Hovedbanestrækninger, hvortil der tidligere brugtes talrige Maskiner. Det er ikke uden Interesse at se, at Budgettet for Nyanskaffelse af rullende Materiel steg fra 40,5 Mill. Mark i 1932 til 240,9 Mill. i 1935. — Ifølge en østrigsk Statistik fra 1935 var der kun 1 370 Lokomotiver i Drift blandt en samlet Lokomotivpark paa lige ved 2 200, af hvilke omkring de 200 er elektriske. — I Belgien skal Antallet af henstillede, ledige og næsten udelukkende svære, moderne Lokomotiver sikkert skrives med fire Cifre. Og et lignende trist Billede er eller især var Resultat af den med Verdenskrisen følgende Indskrænkning af Trafikken i de fleste andre Lande. I U. S. A. svandt eksempelvis Persontrafikken paa Jernbanerne ind til en Trediedel. I Løbet af en halv Snes Aar er der her blevet ophugget henimod 30 000, for det meste meget svære Damplokomotiver. Og Fornyselsen af Bestanden har siden 1928 været forsvindende ringe.

Naar man vil se paa den Indflydelse, som Elektrificeringsarbejderne og Indførelsen af Dieseltog har faaet paa Nyanskaffelsen af Damplokomotiverne paa et Tidspunkt, der følger lige efter en Krise i Verdensøkonomien og i Særdeleshed i Jernbanetrafikken, saa vil det være praktisk at resumere, hvor mange Damplokomotiver der nu findes til Brug paa de egentlige Jernbaner, d. v. s., at Smaabelokomotiver, Fabrikslokomotiver, Havnelokomotiver, Grubelokomotiver o. s. v. er fraregnet. For hele Verden er Tallet 240 000 à 250 000.

Heraf findes de 46 000 i U. S. A. (Tidligere har Tallet her været oppe over 69 000.) Derefter kommer England, Tyskland, Rusland og Frankrig, alle med mellem 20 og 21 000 Lokomotiver. Indien har lige ved 10 000 Damplokomotiver, Italien ca. 7 000 Damplokomotiver, trods udbredt elektrisk Togdrift. Canada, Japan, Czechoslovakiet, Polen og Belgien har alle omkring 5 000 Lokomotiver, Australien 4 000 og hele Sydamerika ca. 14 000, hvoraf Størstedelen i Argentina og Brasilien. Alle andre Lande Verden over har hver mindre end 3 000 Lokomotiver.

I Krisens værste Aar, 1932, byggedes der i hele Verden ca. 1 000 Damplokomotiver. I 1935 var dette Tal blevet firedoblet, og i Aar bliver Tallet endnu større.

Men Fordelingen af det Antal Lokomotiver, som bygges i de enkelte Lande i 1936, er højt paafaldende og karakteristisk. Rusland og England er ganske dominerende. I anden Række kommer Tyskland, Japan-Manchukuo og U. S. A.

Produktionstallene vil komme til at se ud om trent saaledes:

Rusland bygger ca. 1 850 Lokomotiver mod 1 540 i 1935. I England bygges til Hjemmebrug godt 1 000 Damplokomotiver mod ganske faa for nogle Aar siden. De fire, store, engelske Jernbaneselskaber bestilte lige ved 500 Stk. til Levering i 1935 og mellem 990 og 1 000 til 1936. Men en Del af de første er ikke blevet færdige til Aflevering før i Begyndelsen af dette Aar.

Desuden har England en meget betydelig Eksport, og det samme gælder Tyskland.

(Fortsættes.)

DESAVOUERING AF ARBEJDSFRONTEN

Efter Omvæltningen i Tyskland har de forskellige Hitler-Institutioner for Tjenestemændenes Vedkommende gjort flittigt Brug af Personalakterne. Det har saaledes hørt til Dagens Orden, at baade Gestapo — det hemmelige Statspoliti — og Arbejdsfronten har udbedt sig Personalakterne for snart den ene og snart den anden Tjenestemand, ja, endog underordnede Instanser af Arbejdsfronten har fremsat saadanne Krav; men nu har Rigsbanernes Generaldirektorat imidlertid sat en Stopper herfor. Der er udsendt en Forordning, ifølge hvilken det uden Generaldirektoratets direkte Tilladelse er forbudt saavel at faa udleveret Personalakter for en bestemt Mand, som at henvende sig paa Tjenestestedet for ved Selvsyn at læse de paagældendes Personalakter, og det sidste er heller ikke tilladt, selvom vedkommende Tjenestemand er til Stede og overværer Gennemlæsningen. Ifølge Forordningen kan der kun udleveres Personaloplysninger i samme Omfang som det, der hidtil har været Norm for Personaloplysninger til Sagførere.

EN VÆRKSTEDSKOMMISSION

Som bekendt har det i de sidste Par Aar knebet med Beskæftigelsesgraden i Statsbanernes Centralværksteder, og Personalet har i den Anledning beklaget sig over, at Banerne lader en hel Masse Ting fremstille andetsteds, til Trods for, at de udmærket kunde fremstilles paa vore egne Værksteder. Til at undersøge disse Forhold er der nu nedsat et Udvalg, bestaaende af Maskinchef Munck, Baneingeniør E. Thybo og Maskiningeniørerne C. C. Christensen og F. Ebbesen, Ingeniør E. Olsen samt Formanden for Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, L. Hansen, og Formændene for D. S. og M. F. i København og Aarhus, I. P. Nielsen og C. Espensen. Maskinchefen er Udvalgets Formand.



TAKSIGELSER

Hjertelig Tak for Deltagelsen ved min kære Mand, Lokomotivfyrbøder L. F. Christensens Død og Begravelse.
Aarhus, den 15. Juni 1936.

Ebba Christensen og Holger.

Lokomotivførerne i 1. Distrikt og Slagelse Lokomotivførerafdeling bedes herved modtage vor hjerteligste Tak for al Deltagelse ved vor Søns Sygdom, Død og Begravelse.

Kirstine Plambech. Chr. Plambech.

STATSBANEPERSONALETS SYGEEKASSE

Jernbanelæge Biering Petersen, Vestre Boulevard 4, er bortrejst fra 27. Juni—19. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Søbørg-Ohlsen, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid (paa Centralværkstedets Lægestue Kl. 7½—8½).

Jernbanelæge Backer, Hjalmar Bergstrømsvej 3, er bortrejst fra 28. Juni—31. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Ch. Jacobsen, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid.

Jernbanelæge, Frk. Reinhard, Frederiksborggade 19, er bortrejst fra 15. Juli—20. August d. A.

Hendes Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge, Fru Helga Bast, Palægade 3.

Konsultationstid Kl. 13—14 samt Tirsdag Kl. 18—19. Telefontid Kl. 7½—8½.

Jernbanelæge Tange Jessen, Nordre Fasanvej 180, er bortrejst fra 1. Juli—3. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Z. Mikkelsen, Hillerødgade 112, Telefon Taga 5085.

Konsultationstid Kl. 13—14 samt Mandag Kl. 18—19.



Ny Strejke mod Enmandssystemet i U. S. A.

I Henhold til Meddelelser i den amerikanske Presse har Lokomotivpersonalet hos de tre Jernbaneselskaber Boston & Maine, Maine Central og New Haven Railways besluttet at gaa i Strejke mod det ved disse tre Selskaber anvendte Enmandssystem paa de diesel-elektriske og elektriske Vogne. Denne Beslutning blev først taget, da alle andre Udveje viste sig ikke at være farbare. Man kræver, at Parlamentet skal tage sig af Sagen. Selskaberne beskæftiger 1800 Lokomotivmænd, men i Tilfælde af en Strejke vil yderligere 7000 Mand blive inddraget. Organisationerne erklærer, at Problemet ikke kan løses af en Lønforhøjelse, men at det maa betragtes som en Sikkerhedsforanstaltning baade for de rejsende og for Personalet. *I. T. F.*

Godstog med Radio.

Lokomotiv- og Togpersonalet paa de lange Godstog er afskaaret fra enhver Forbindelse med hinanden under Kørslen, hvad der har stillet Jernbanerne for et Problem. Der kan ganske vist gives Signaler ved Hjælp af Lokomotivets Dampfløjte, men paa de lange Godstog, saadan som de forekommer i Amerika, er dette System ikke paa-lideligt. I de senere Aar har man derfor foretaget Forsøg med smaa Kortbølgesendere og -modtagere, der arbejder med 15 Watt. De hermed udrustede Tog har tilbagelagt 36000 eng. Mil, under hvilke Ture dette Kommunikationsmiddel har bevist sin Nytte. Lokomotiv- og Tog-

personalet kunde paa ethvert ønsket Tidspunkt gøre sig forstaaelige for hinanden, selv paa Tog med over 130 Vogne. Man er for Tiden igang med at bringe Installationsomkostningerne ned for at faa disse Apparater indført overalt.

I. T. F.

Jernbanepersonalet i Østrig skal have Militærudannelse.

I Henhold til en i Juni 1935 vedtagen Lov kræves der Militærudannelse for Ansættelse som Statstjenestemand. Dette gælder ogsaa for Jernbanerne. Personer, der er født efter den 1. Juli 1917, kan ikke blive antaget, naar de ikke har gennemgaaet den militære Uddannelse paa en eller anden Maade. Denne Bestemmelse gælder ikke for allerede ansatte Tjenestemænd og for ikke fast ansat Personale.

I. T. F.

Antallet af Damplokomotiver hos de britiske Jernbaner.

I Slutningen af 1935 raadede de 4 store engelske Jernbaneselskaber over 20 165 Damplokomotiver, — en Nedgang i Forhold til 1934 med 204.

I. T. F.

Diesel-elektrisk Drift i Holland udvides.

Den diesel-elektriske Drift i Holland er fra den 27. April 1936 udvidet til 35 000 Togkilometer pr. Maaned. Alt i alt køres der nu 235 000 Togkilometer pr. Maaned.

I. T. F.

Elektriske Hurligtog i Svejts.

De svejtsiske Statsbaner har bestilt to elektriske Hurligtog, der skal tages i Brug i Begyndelsen af 1937. Omkostningerne af hvert Togsæt ansættes til 600 000 sv. Fr. Motorerne er kalkuleret til en maksimal Hastighed paa 150 km i Timen. I hvert Togsæt befinder sig to Motorvogne af samme Konstruktion, mellem hvilke der er koblet en Vogn, der foruden II og III Klases Afdelinger ogsaa har Plads til Post og Bagage. Hvert Togsæt faar Plads til 214 Passagerer. Dørene skal kunne aabnes og lukkes ved Luftryk.

I. T. F.



Førflyttelse fra 1.—8.—36:

Lokomotivmester I S. Sørensen, Padborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Fredericia.

Tilladelse til at bytte Tjenestested efter Ansøgning fra 1.—7.—36:

Lokomotivfyrbøderne T. N. Boysen, Korsør, og C. E. T. Pedersen, Tønder.

Afsked fra 30.—9.—36:

Lokomotivfører H. Jørgensen, Kbh. Gb., paa Grund af Alder med Pension (min. Afsked).

Lokomotivfører W. M. N. Clausen, Tønder, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension (min. Afsked).

Lokomotivfører M. Mortensen Rold, Esbjerg, efter Ansøgning paa Grund af Alder men Pension (min. Afsked).

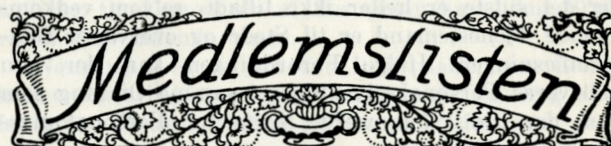
Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder L. F. Christensen, Aarhus H., den 6.—6.—36.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører J. C. Andersen, (Aarhus Ø.), den 22.—6.—36.

Pens. Lokomotivfyrbøder N. V. Birch, (København), den 16.—6.—36.



Optagelse af nye Medlemmer.

Overflyttet fra D. S. & M. F.

1. Marts 1936: Lokomotivfyrbøder A. A. Nielsen, Brande.

1. Maj 1936: Lokomotivfyrbøderne H. Rasmussen, Herning.

Karl Olesen, Herning, H. C. Hyllegaard, Herning, V. K. Hansen, Gedser, L. C. Rasmussen, Padborg, J. C. G. Rasmussen, Padborg, T. Viberg, Padborg, L. S. B. Grønvall, Padborg, V. M. Pedersen, Tønder, K. E. T. Pedersen, Tønder, J. H. Petersen, Tønder, C. F. Svenning, Tønder, A. G. Pedersen, Tønder, H. K. Schrøder, Tønder, B. T. G. Andersen, Tønder, H. O. Petersen, Brande, R. L. Olesen, Brande, H. C. Hansen, Brande, K. H. Nielsen, Thisted, L. H. C. Olsen, Assens, L. H. E. Kubel, Glyngøre.

Overflyttet fra Dansk Jernbaneforbund.

1. Juli 1936: Motorførerne II H. C. J. Søgaard Hansen, C. Jørgensen og H. A. Dyrving, alle ved Enghave Mdt.



Lokomotivførerafdelingerne:

Thisted Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. K. Larsen, Møllevej 7.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Herning Afdeling: Kassererens Navn og Adresse rettes til: M. Christensen, Grønnegade 48.

Skanderborg Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: E. Jørgensen, Adelgade 47.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Reventlowsgade 28, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2. Gang md. — 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.