



NO 14

20. Juli 1936

36. Aargang

## NORMERINGSLOVEN

Normeringsloven tør vel nok siges at være en af de Love, Tjenestemændene ser hen til med en vis Fortrøstning; thi for mange er den bestemmende for, hvorledes hele deres Livsforhold vil forme sig i Fremtiden. Ingen er jo gaaet ind til Etaterne blot for at opnaa en ret beskeden Stilling, men tværtimod med Haabet om, inden man helt har naaet Slutaarene, da at være kommet op i en mere økonomisk betrygget Stilling.

Kun altfor mange er dette Haab glippet for, og det er derfor naturligt, at der stilles saa store Forventninger til vore Normeringslove.

Ser man hen til de senere Aars Normeringslove, bliver det kun et lidet lysteligt Syn at skue; thi man har nærmest haft Indtrykket af, at alle mulige Bestræbelser har været gjort for at faa den til at se saa ribbet ud som muligt, og for os Lokomotivmænd har det været meget nedslaaende at se, at Trafikken dalede, og at vi med Aarene fik vort Lokomotivførerantal skaa-ret ned fra 1117 til 950, og dette samtidig med, at vi hørte vore øverste Embedsmænd fortælle vidt og bredt, at det sidste Damplokomotiv var bygget til Statsbanerne.

Vore Medlemmer blev gamle i deres Begyn-derstilling, og med det Billede, der rullede ud fra næsten alle Sider, var det som om de tabte Troen og Haabet om nogensinde at komme videre. Var det underligt, at der ligesom var noget, der nagede dem, og de Normeringslove, man ellers altid havde set hen til med en vis

Forventning, dem saa man nu nærmest hen til med Rædsel; thi man var efterhaanden kommet til den Indstilling, at den kun kunde indeholde Nedskæringer og dermed atter bristede Haab.

Dette Aars Normeringslov har takket været et vist Opsving i Trafikken og visse andre Forhold, vist et lidt andet Billede; vi for vort Vedkommende fik atter at se en Stigning i Lokomotivførerantallet fra 950 til 1000, og fra 1. Juli har vi alle 1000 Lokomotivførere beskæftiget ved Statsbanerne.

Man kan netop af dette Aars Normeringslov se, hvor forsigtig man skal være med at ansætte Normeringen for lavt; thi det viser sig, at man med de 1000 Lokomotivførere ikke er i Stand til at udfylde de af Distrikterne ønskede Normativer, at man endog paa et enkelt Depot, nemlig Fredericia, idag mangler 11 Lokomotivførere i Udfyldelse af Normativet.

Vi tror indtil videre gerne paa, at naar vi faar de mange nye Motorvogne til Efteraaret, kan Forholdet maaske rettes lidt, men rettet helt, tror vi ikke paa det bliver, og det er en Urimelighed, at dette ikke kan lade sig gøre, alene fordi Normeringstallet er sat for stramt.

Ser vi paa Normeringslovsbevillingerne til Motorførere, da har Antallet praktisk talt aldrig været udfyldt; men her har man ligesom haft større Bevægelsesfrihed, og ingen vil kunne paa-staa, at denne Frihed har været misbrugt til at fremkalde flere Pladsbesættelser end strengt nødvendigt.

Vi erkender, at det fra Administrationens Side kan have meget store Vanskeligheder at fastsætte Normeringsallene for de forskellige Grupper, saavist som det er svært at se ind i Fremtiden, ikke mindst i Tider som dem, vi lever i, og hvor Konjunkturerne kan være saa svingende, men da vi allesammen helst vil være Optimister, maa man ogsaa anlægge dette Syn, naar det gælder Beregningen af de Tal, der skal opgives til Normeringsloven, en Optimisme, der udmærket godt kan være parret med en vis Forsigtighed; thi enhver kan forstaa, at naar man allerede i Sommeren og Efteraaret 1936 skal beregne det Behov, der er til Stede i Finansaaret 1937—38, ja, saa kan og maa det være præget af en vis Forsigtighed; thi man har kun de i Øjeblikket eksisterende Forhold at bygge Normeringslovstallet op paa, dog sammenholdt med de forskellige Ting, der kan ligge fastlagt i en forud bestemt fleraarig Plan om Udvidelser eller Indskrænkninger paa det ene eller det andet Omraade.

Det hedder sig jo for vort Vedkommende, at Normeringsloven skal bygges op paa Vinterbehovet, eller mere klart sagt, paa Mindstebehovet; men har vi ikke stort set efterhaanden faaet Trafikken i et saadant Leje, at der praktisk talt ikke er Forskel paa Sommer- og Vinterbehov; de i gamle Tider eksisterende store Udsving findes ikke mere, saaledes at det maatte være muligt at bygge et stabilt Normeringstal op paa Grundlag af et Gennemsnitstal for henholdsvis Sommer- og Vinterbehov.

Naar der derfor nu gaas i Gang med Beregningen af Normeringstallet for Finansaaret 1937—38, saa lad det foregaa under lidt mere retfærdige Synspunkter end tidligere, saaledes at vi altid vil staa overfor en helt ærlig Normeringslov, hvor der altid vil være Mulighed for at imødekomme ethvert retfærdigt Krav om Pladsbesættelse, og man skal gerne faa vor Organisations Garanti for, at der ikke fra vor Side skal blive krævet flere Forfremmelsespladser besat, end der er Brug for; men til den anden Side vil vi ogsaa forlange saa mange besat, saa Arbejdet kan udføres af dertil udnævnte Tjenestemænd, ud fra Generaldirektørens Ord om, at enhver Tjenestemand skal have den fulde Løn for det Arbejde, han udfører, men til Gæld skal han ogsaa være fuldt beskæftiget.

Vi ser altsaa med Forventning hen til den næste Normeringslov.

## KONGRES I SVERIGE

I Dagene 15.—17. Juni afholdt vore svenske Kolleger deres 11. ordinære Kongres i Hotel Fenix-Kronprinsen i Stockholm.

Et smukkere Lokale skal man lede længe efter, og det blev endnu smukkere ved den stilfulde Udsmykning med Faner og Blomster.

Stockholms Jernbanemænds Musikkor udførte glimrende nogle Musiknumre, for hvilke Kongressen kraftigt kvitterede.

Til Kongressen var mødt 116 Delegerede foruden Hovedbestyrelsen og 13 inden- og udenlandske Gæster.

Forbundets Ordførende, Hr. A. Borgstedt, aabnede Kongressen og bød de tilstedeværende Velkommen, hvorefter han kom ind paa en Omtale af Jernbanemændenes øjeblikkelige Stilling. Enhver maatte gøre sig klart, at de nye Tider og Forhold stillede ganske andre Krav til Organisationerne end tidligere, og at det derfor gjaldt om at opbygge sine Organisationer, saa de kunde udføre det Arbejde, den nye Tid krævede, og være i Besiddelse af den nødvendige Slagkraft. Udtalte Haabet om, at alle de mange store Forslag, der laa paa Kongressens Bord, maatte faa en saadan Behandling, at det maatte blive til Gavn for Lokomotivmændene.

De svenske Lokomotivmænd, der møder op til Kongres, maa siges at være nogle af de mest velskolede Organisationsfolk, man træffer paa, med korte, men præcise og klare Indlæg, og man hører aldrig de idelige Gentagelser af samme Synspunkt i samme Sag.

De præsterede det Kunststykke at gøre deres Beretning og Regnskab færdige paa ca. 2½ Time, saaledes at der blev god Tid til Behandling af alle de mange Forslag, der var fremsat.

En Sag, der nu har været behandlet paa flere Kongresser, var Spørgsmaalet om Indmeldelse i Landsorganisationen. Der er udmærket Stemning for selv det konkrete, nemlig Indmeldelsen; men det støder paa den Vanskelighed, at man i Sverige har Landsorganisationen bygget op paa Industriarteller, og det vil for Lokomotivmændene sige, at det nødvendiggør en Sammenslutning med det svenske Jernbaneforbund, og Lokomotivmændene er ikke parate til at sælge deres organisationsmæssige Selvstændighed for en Indmeldelse i Landsorganisationen.

Sagen gav Anledning til en meget lang Diskussion, og det vedtoges, at Hovedbestyrelsen skal føre Forhandlingerne om evt. Indmeldelse videre.

Man drøftede Sammenslutningen af de skandinaviske Lokomotivmænd inden for Nordisk Lokomotivmænds Forbund, idet man fandt, at Kongresserne kunde bortfalde, men til Gengæld skulde Sekretariatet udstyres med større Myndighed.

Der vedtoges herom følgende Forslag:

»At indgaa til N. L. F.s næste Sekretariatsmøde med Forslag om, til næste Kongres at behandle saadanne Lovændringer, der tager Sigte paa Afskaffelse af Kongresserne, medens Sekretariatet skal bestaa af 4 Medlemmer fra hvert Land, samt at Sekre-

tariatet faar besluttende Myndighed i alle Forbunds Anliggender.\*

Dette Forslag vil derfor antagelig komme til at foreligge paa næste N. L. F.s Kongres i Norge.

Man beskæftigede sig ret indgaaende med Spørgsmaalet om Eenmandsbetjeningen paa Damp- og elektriske Tog, ligesom Uddannelsesreglerne var stærkt fremme under Debatten.

Arbejdstidsreglerne er ogsaa et staaende Emne, men vore svenske Kolleger maa i Øjeblikket samle al deres Interesse og Kraft om en kommende Lønrevision, som de har ventet paa i flere Aar, og som nu skulde blive til Virkelighed.

Som det af foranstaaende kan ses, var Arbejdstoffet paa Kongressen haade alvorligt og mangesidigt, og skulde have og fik ogsaa en Behandling i Overensstemmelse hermed.

Ved Valgene blev *A. Borgstedt* genvalgt med Akklamation til Forbundsordførende (Formand).

Med denne Kongres gik 2 Mand af den gamle Hovedbestyrelse ud, nemlig Lokomotivførerne Robert Forss og Hjalmar Molin, begge to Mænd, der vil være kendt af mange danske Lokomotivmænd fra det skandinaviske Samarbejde.

Navnlig Hj. Molin har her ydet en Indsats, der er ud over det almindelige. Mange vil huske hans veltalende og velformede Indlæg, naar en alvorlig Sag skulde drøftes, og man kunde altid være sikker paa, at han vidste, hvad han talte om, og derfor hørte man gerne paa ham.

Han var Idealisten, der gik op i en Sag med Varme og ikke gav op for den første den bedste Modgang, men skulde nok vide at føre Sagen frem til en god Afslutning.

Han vil ofte blive savnet imellem os, men Kræfterne rakte ikke længere til, til Trods for at Molin ikke er mere end 56 Aar.

For hele hans Indsats i det skandinaviske Samarbejde skal der fra de danske Lokomotivmænd lyde en varm og dybfølt Tak.

J. S.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Hvad er Aarsagen?

Lokomotivpersonalet har ved Repræsentanter anmodet Maskinbestyrer Krag, 2. Distrikt, om at maatte blive fri for at fremføre Togene direkte Aarhus—Nyborg og omvendt. Med andre Ord, Personalet fra Ng. og Ar. ønskede hver Gang, man kom til Fredericia at stoppe op, evt. blive afløst og enten straks eller efter passende Ophold vende tilbage til deres Hjemsted. Dette Ønske om at tilbringe mest mulig af sin Hviletid og Fritid i Hjemmet er for Personalet en naturlig Ting, ligesom man aldrig har tænkt sig, det kunde stride mod Statsb.s Interesse. Men heri er Maskinbestyreren dog ikke enig med os, hvilket har vist sig derved, at Distriktet har gennemtvunget, at der nu køres 4 Togpar direkte Ng.—Ar.—Ng.

Det forlyder, at Motiveringen for Udvidelsen af nævnte Kørsel til at begynde med var den, at der jævnlig havde været Vanskeligheder med Fyret, og efter at Distriktet paany havde undersøgt Spørgsmaa-

let, sluttede det med, at det (Distriktet) havde fundet det økonomisk uforsvarligt ikke at udvide ovennævnte Kørsel mod Personalets Ønske.

Hvad angaar Paastanden om Fyret maa den vel forstaas saaledes, at man ikke tror, det bliver behandlet omhyggeligt, naar andet Personale skal overtage Maskinen og køre videre med den. Alene Tanken herom er en Fornærmelse mod Lokomotivpersonalet, thi det modsatte vilde selvsagt være Tilfældet. Det er heldigvis endnu ikke helt lykkedes Maskintjenestens Ledelse i 2. Distrikt at udslette vore Æresbebrejtelser, ejheller at dræbe al Interesse for Tjenesten. Den sidste Paastand om Økonomien har jeg ikke regnet ud i Kroner og Øre, men efter 30' Tur at dømme er det meget smaa Beløb, det drejer sig om, selv om Personalet nu kører 200 km mere pr. 30 Dage end før 15. Maj. Der ligger saaledes kun meget ringe, for ikke at sige, slet ingen Fortjeneste i hele denne Sag. Man spørger da sig selv, hvad mon den egentlige Aarsag kan være til, at Distriktet saa stærkt paa, at Personalet skal køre igennem? Er det mon blot for at gaa mod Personalets Ønsker, eller kan det være Værelsesforholdene i Fa., der er Drivfjederen? I sidste Fald konstateres Forbieren straks, thi fordi de herlige Enkeltmandsværelser i Ng. er bleven til Dobbeltværelser, og det er konstateret, at Værelsesforholdene i Aarhus ogsaa er slette, er der ikke bleven mere Ro i Opholdsbygningen ved Remisen i Fredericia. Det tyder ikke meget paa Ansvarsfølelse hos Administrationen, at man vedblivende tør byde Lokomotivpersonalet Nattehvil i denne støjfyldte Bygning.

Imidlertid er Aarsagen til Maskinbestyrelsens Standpunkt i heromhandlede Sag fremdeles uopklaret, maasko sidder den inde i et andet Kontor?

J.

### Tjenestekøreplanen.

Min Tak til Redaktionen for Kritiken af Tjenestekøreplanen i D. L. T. Nr. 13. Den er helt rigtig, saglig godt underbygget og de anviste Ændringer meget ønskelige, ja endog stærkt paakrævet. Thi det Sammensurium af Køreplan og Togplaner, som vi for Tiden maa slaas med, er ganske ved Siden af.

Der er dog een Ting mere, som bør kritiseres, nemlig den meningsløse Anvendelse af ½ Minuttal.

Et Par Eksempler:

Tog 80. Østjyden: Sd. 18,01 ½—02 ½. Hs. 18,21 ½—22 ½. Vj. 18,45 ½—46 ½.

> 971. Fa.—Ar: Pj. 17,24 ½—25 ½. Bk. 17,32 ½—33 ½. Dg. 18,15 ½—16 ½. Lø. 18,28 ½—29 ½. Hy. 19,22 ½—23 ½. Hx. 19,52 ½—53 ½. Hc. 20,00 ½—01 ½.

> 95. Fa.—Ar: Hs. 6,28 ½—31 ½. Sd. 7,01 ½—03 ½.

Man kan forsone sig med, at der anvendes halve Minutter, naar et lille Tog kun har ½ Min. Ophold paa en Station, vel at mærke, naar den ½ Min. kan overholdes, men naar f. Eks. Tog 95 har 3 Min. Holdetid i Hs. og 2 Min. i Sd., saa er det meningsløst at angivo dette med ½ Min. Det er fuldkommen ligegyldig, om der er 36 eller 36 ½ Min. Køretid mellem Vj. og Hs.

Maa vi derfor, »Hr. Køreplansberegner«, bede om

at faa fjernet alle de foran nævnte og lignende ½ Minuttal af Tjenestekøreplanen. Der er alligevel ingen af os ude i den praktiske Tjeneste, der tror paa, at Køretiden er regnet saa haarfint ud, at det er nødvendigt at anvende dem, og der er ingen af Urene, hverken Tjenesturene eller Stationsurene, der kan angive halve Minutter.

J.

## UHELDSFORSIKRINGS-FORENINGEN

Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale afholdt sit ordinære Repræsentantskabsmøde Tirsdag den 30. Juni 1936 med følgende

### Dagsorden:

1. Protokollen.
2. Beretning og Regnskab.
3. Beretning fra det nedsatte Udvalg (herunder Forslag til Ændring af Love og Forsikringsbetingelser).
4. Styrelsens Forslag til Bonusfordeling.
5. Valg i Henhold til Lovene.
6. Eventuelt.

Formanden, Forretningsfører *Ch. Petersen*, aabnede Mødet og bød de tilstedeværende Repræsentanter Velkommen, et særligt Velkommen til Foreningens Æresmedlem, pens. Togfører *P. D. Pedersen*. Folketingsmand *J. Friis-Skotte* havde sendt Afbud.

Formanden redegjorde for en Skrivelse, der var udsendt til Repræsentantskabet. Skrivelsen var et Forslag fra Styrelsen om at udnævne et nyt Æresmedlem, nemlig fhv. Overportør, nu Borgmester i København *O. Andersen*. Forslaget vedtoges enstemmigt. Kl. ca. 11 Fm. kom *O. Andersen* til Stede, og Formanden takkede ham for hans Arbejde i denne Forening og overbragte ham Æresbrevet.

Mødet gik herefter til Behandling af Dagsordenen, som godkendtes. Som Sekretær valgtes Godsekspeditor *Gustavsén, Kh.*

Forretningsføreren, *Chr. Schmidt*, aflagde en udførlig Beretning om alle de forskellige Sager, der har været til Behandling i Perioden, der var gaaet. Foreningens Medlemstal er nu 4973. Gav Oplysning om, hvorledes Fordelingen af Medlemmerne var blandt de 4 Jernbaneorganisationer:

Dansk Jernbaneforbund .....	2900
Jernbaneforeningen .....	1050
Dansk Lokomotivmands Forening .....	500
Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation .....	523

Til Beretningen havde flere forskellige Talere Ordet, og mange Forhold blev debatteret. Forretningsføreren replicerede, og til Slut blev Beretningen enstemmigt godkendt.

### Regnskabet.

Kassereren, *R. Andersen*, forelagde det reviderede Regnskab, som var udsendt til hver af Mødets Deltagere. I sin Egenskab af Revisor fremsatte *Kantsø* nogle Bemærkninger om den gode Maade, Regnskabet var ført paa, han anbefalede Vedtagelse.

Regnskabet blev enstemmigt godkendt.

### Driftsregnskab for Regnskabsaaret 1934—35.

INDTÆGT		Kr. Ø.
1. Skadesreserve fra forrige Aar .....	17 000.	00
2. Præmieindbetaling .....	54 089.	40
3. Genforsikringens Andel i Erstatninger .....	638.	60
4. Overskuds Andel i Genforsikringen .....	0.	00
5. Rente .....	4 464.	14
	<u>76 192.</u>	<u>14</u>
UDGIFT		Kr. Ø.
1. Genforsikrings Præmie .....	1 964.	38
2. Erstatninger .....	28 430.	50
3. Lægehonorar m. m. ....	1 262.	40
4. Administration: .....	Kr. Ø.	
a. Lønninger til Styrelse.		
Suppleant og Medhjælp ..	4 787.	81
Præmieopkrævning .....	1 022.	89
Repræsentantskabet .....	1 850.	78
Indmeldeshonorar .....	229.	20
Porto, Telefon og Stempel-		
mærker .....	506.	94
Tryksager .....	268.	50
Maskinskrivning .....	102.	12
Juridisk Assistance .....	50.	00
Depotafgift til Landmands-		
banken .....	45.	00
Udvalg nedsat af Repræ-		
sentantskabet .....	355.	10
	<u>9 218.</u>	<u>34</u>
	<u>40 875.</u>	<u>62</u>
5. Aarets Driftsoverskud udgør herefter		
Kr. 35 316.52 og fordeles saaledes:		
Skadesreservefonden .....	17 000.	00
Bonusfonden .....	18 316.	52
	<u>76 192.</u>	<u>14</u>

### Status pr. 1. December 1935.

AKTIVER		Kr. Ø.
1. 40 000 Kr. 5 pCt. Statsobligationer 1928		
Købsværdi 39 000 Kr. ....	40 000.	00
2. 25 000 Kr. 4 pCt. Københavns Kommu-		
neobligat. 1934 Købsværdi 23 375 Kr. ..	25 000.	00
3. 12 000 Kr. 5 pCt. Københavns Kommu-		
ne Laan 1916 Købsværdi 12 090 Kr. ..	12 000.	00
4. 13 000 Kr. 5 pCt. Kommunale Kredittf.		
3. Afdl. Købsværdi 12 860 Kr. ....	13 000.	00
5. Inventarieværdi .....	395.	25
6. Bankbeholdning i den danske Land-		
mandsbank .....	34 678.	85
7. Kontant Beholdning og Giro .....	1 347.	14
	<u>126 421.</u>	<u>24</u>
PASSIVER		Kr. Ø.
1. Skadesreservefonden .....	17 000.	00
2. Reservefonden .....	58 843.	23
3. Bonusfondens Beholdning den		
30. November 1934 .....	51 494.	63
Bonusudbetaling i 2 Kvarta-		
ler December og Marts .....	24 795.	85
	<u>26 698.</u>	<u>78</u>
Tillagt Aarets Overskud d. 30.		
November 1935 .....	18 316.	52
	<u>45 015.</u>	<u>30</u>
4. Kursavancefondens Behold-		
ning d. 30. November 1934 ..	5 537.	66
Gevinst ved Køb af Obligatio-		
ner i Marts 1935 .....	25.	05
	<u>5 562.</u>	<u>71</u>
	<u>126 421.</u>	<u>24</u>

Ovenstaaende Regnskab er revideret og fundet i Overensstemmelse med Bøger og Bilag. De opførte Sparekasse-, Obligations- og Kontantbeholdninger er til Stede. Obligations- og Bankbeholdninger er kontrolleret ved Forespørgsel og Eftersyn i Banker og Sparekasser.

København, den 4. Februar 1936.  
R. KANTSØ. M. H. SIMONSEN.

Efter Pausen kom Forslaget om de nye Love og Forsikringsbetingelser til Behandling, og der stillede det af Repræsentantskabsmødet den 25. Maj 1935 nedsatte Udvalg Forslag om Ændringer i Love, Forsikringsbetingelser, Invaliditetstabel og Præmietarif. Udvalget havde anmodet Sekretær Colding-Jørgensen i Statistisk Departement om at foretage en Risiko-undersøgelse for Foreningen i Perioden 1930—35.

Paa Grundlag af denne Rapport har Udvalget prøvet forskellige Muligheder for Fastsættelse af en ny Fareklasse-Inddeling og Tarif.

Et endeligt Tarifforslag, der bygger paa 3 Fareklasser, vil stille sig saaledes:

Afdeling I omfatter den Gruppe, der i Rapporten er betegnet med »Ge« og er saaledes identisk med alle de Medlemmer, der efter den gamle Tarif var henført til I, undtagen de særlig udskilte »Fo« (Obm. m. fl.).

Afdeling II omfatter de fra I udskilte »Fo« og endvidere »Lo« (Lokomotivpersonale) og »Ma« (Søfartens Maskinpersonale).

Afdeling III omfatter »Vo« (Vognopsynspers.) »Ba« (Banetjenesten) »Væ« (Værksted- og Remisearb.) samt »Dæ« (Dækspersonale), »St« (Stationstjenesten) og »To« (Togtjenesten).

For disse 3 Afdelinger vil de aarlige Præmier blive:

	For 1 Kr. i Dagpenge	For 1000 Kr. ved Inv.	For 1000 Kr. ved Død
Afd. A I ...	2.00 Kr.	0.40 Kr.	0.40 Kr.
» A II ...	3.20 »	0.80 »	0.60 »
» A III ...	4.60 »	1.40 »	1.00 »
Afd. B I ...	0.80 Kr.	0.40 Kr.	0.40 Kr.
» B II ...	1.20 »	0.80 »	0.60 »
» B III ...	1.60 »	1.40 »	1.00 »

For den hidtil gældende normale Forsikring paa 1 Kr. i Dagpenge, 1000 Kr. ved Død og 2000 Kr. ved Invaliditet, vil man faa følgende Præmier:

Afdeling A I:	3.20 Kr.	(Hidtil: 3.60 Kr.)
» A II:	5.40 »	(Hidtil: 10.00 »)
» A III:	8.40 »	(Hidtil: 10.00 »)
Afdeling B I:	2.00 Kr.	(Hidtil: 3.00 Kr.)
» B II:	3.40 »	(Hidtil: 6.00 »)
» B III:	5.40 »	(Hidtil: 6.00 »)

Det vil saaledes betyde en Nedsættelse for næsten alle Grupperne, de eneste, der faar en Forhøjelse, er den lille fra A I og B I udskilte Gruppe »Fo«, der hidtil for den normale Forsikring i Afdeling A har betalt 3.60 Kr. aarlig og nu kommer til at betale 5.40 Kr., i Afdeling B hidtil: 3.00 Kr., nu 3.40 Kr.

De forelagte Forslag vedtoges, saaledes at Uheldsforsikrings-Foreningen nu ledes efter mere tidssvarende Forhold. Ved den nye Ordning Gennemførelse er Bonusbetalingerne bortfaldet, og de ændrede billige Præmiebetaling kan særlig komme Medlemmerne til gode ved at forhøje de Forsikringssummer, de hidtil har haft.

De nye Bestemmelser vil først komme til at træde i Kraft fra 1. December, og der vil senere fra Uheldsforsikrings-Foreningens Bestyrelse blive udsendt en fuldstændig Redegørelse i alle Spørgsmaal.

P. J.

## DAMPMASKINER MED 100 ATM. DAMPTRYK.

Ifølge tyske Fagblade har det os velkendte Firma *Borsig*, Berlin—Tegel, bygget 2 Tregangsmaskiner, som skal arbejde med Damp paa 100 Atm., overhededet til 425 Grader, og udvikler ved 225 Omdr./Min. 6 000 HK. Maskinerne er leveret til et Firma i De forenede Stater.

Maskinerne har den noget mærkelige Cylinderanordning at der findes to Højtryks-, to Mellemtryks- og en Lavtrykscylinder saaledes arrangeret, at en Højtryks- og en Mellemtryks cylinder virker i Tandem paa de to af Hovedakslens tre Krumtappe og Lavtrykscylinderen paa den tredje. Krumtappene er indbyrdes forsat 120 Grader. I Højtrykscylindrene skal Dampen ekspandere fra 100 Atm. til 42 Atm. og i Mellemtrykscylindrene til 16 Atm. Dampen skal da have en Temperatur af 204 Grader og overhedes derefter til 274 Grader, hvorefter den ekspanderes i Lavtrykscylinderen til 5,7 Atm. og er endnu overhededet 17 Grader. Dampen virker paa Oversiden af Højtryksstemplet og paa Undersiden af Mellemtryksstemplet og passerer derefter en Olieudskiller forinden den overhedes og kommer til at virke i Lavtrykscylinderen. Af Hensyn til Vanskelighederne, der er forbundet ved at fremstille en brugbar Stempelstangspakdaase for et saa højt Tryk og Temperatur, er Høj- og Mellemtrykscylindrene enkeltvirkende medens Lavtrykscylinderen er dobbeltvirkende. Maskinernes Hoveddimensioner er følgende:

Højtrykscylindrenes Diameter	.....	(2)	360 m/m
Mellemtrykscylindrenes Diameter	....	(2)	540 m/m
Lavtrykscylindrenes Diameter	.....	(1)	650 m/m

Cylindrene er staaletøbt og har støbejerns Foringer. Stemplerne er af Pelitjern. Da Maskinerne har et forholdsvis højt Omdrejningstal, er der til Dampfordelingen ikke anvendt Ventiler, men Glidere. Højtryksgliderne er smedet af Specialstaa, medens Mellemtryksgliderne er staaletøbt. Disse Glidere er anbragt vandret og bæres af de gennemgaaende Gliderstokke; de drives fra en Mellemaksel, som ved koniske Tandhjul faar Omdrejningerne fra Hovedakslen. Lavtryksglideren er anbragt lodret og trækkes af en Eksentrik anbragt paa Hovedakslen. Maskinerne er fuldstændig indkapslet og tryksmøres fra to Smørepumper. Til Smøreoliens Afkøling findes fire Kølere, og alle Hovedlejerens Temperatur kan kontrolleres ved Hjælp af Fjerntermometre.

Som man kan tænke, havde Maskinerne nogle Begyndelsesvanskeligheder. Det var særligt Højtryksstemplerne med 12 m/m brede Stempelringe, og man prøvede da Stempler med Drosselriller, som blev slidt ned til den bedst egnede Diameter. Der fremkom dog et stort Damptab ved Utæthed mellem Stempel og Cylinder; dette ophævedes dog omtrent ved at anbringe smalle Tætningsringe i Rillerne.

Det kontraktmæssige Dampfbrug er 4,75 kg pr. HK ved 100 Atm. Damp overhededet til 425 Grader, men det har endnu ikke været muligt at bringe det saa langt ned, da Borsig-Værket kun raader over Dampanlæg med 60 Atm. Tryk, og Værket i Amerika ikke kan præstere Overhedning til mere end 350 Grader.

Mr. Steam.

OM DAMPLOKOMOTIVERNES  
FREMTID

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

De tyske Rigsbaner anskaffede i 1935 135 Damplokomotiver. Antallet af de siden 1926 byggede Enhedslokomotiver er nu naaet op paa omtrent 1500. Flere tyske Privatbaneselskaber har ogsaa anskaffet nye Damplokomotiver sidste Aar. Men trods Eksporten er den tyske Lokomotivproduktion kun en Brøkdel af, hvad den har været tidligere hen, hvor den beløb sig til Tusinder i de bedste Aar. Paa den anden Side er der en meget stor Fremgang at spore gennem de sidste tre Aar, især med Hensyn til Eksporten.

I U. S. A. byggedes der i 1917 henved 7 000 Damplokomotiver. I 1932 anskaffede de amerikanske Jernbaner kun 6 — seks — nye Lokomotiver. I 1934 byggedes der ialt 88, hvoraf 16 til Eksport. Og i 1935 fremstilledes der i U. S. A. 125 Lokomotiver, Motorvogne, Lyntog og Rangerlokomotiver af forskellig Art, deraf 42 til Eksport. De resterende fordelte sig saaledes: 28 Damplokomotiver og 7 elektriske Lokomotiver samt 48 Benzin- og Dieselmotortog eller Lyntog og Motorrangerlokomotiver. De amerikanske Lokomotivfabrikker modtog i Løbet af de første 7 Uger af 1936 Ordre paa 60 Damplokomotiver mod 5 i de første to Maanedes af 1935.

I Frankrig bygges der til Landets egne Jernbaner kun 6 Damplokomotiver i 1936.

Til disse Tal kommer nu de Damplokomotiver, der fremstilles til Eksport, især til Sydamerika, Sydafrika og Asien. I Sydamerika bygges slet ikke Damplokomotiver, og det samme gælder Afrika bortset fra, at der i Sydafrika for første Gang blev bygget nogle faa Stykker i 1935.

Den internationale Eksportproduktion af Damplokomotiver bliver sikkert adskillig større i 1936 end i 1935, hvor England og Tyskland hver for sig eksporterede meget nær 10 000 t, hvilket antagelig svarer til godt 100 Maskiner. Derfra var der et langt Spring til Frankrig med 2 000 t. Hidtil hørte Sverrig til de Lande, der havde en stor Damplokomotivindustri, som arbejdede for Eksporten. I 1935 var den imidlertid lavere end Frankrigs. Og bortset fra U. S. A. var Eksporttallene forsvindende ringe eller Nul selv fra tidligere betydende Eksportlande som Belgien, Polen, Czechoslovakiet, Ungarn, Italien og Østrig.

En Del Lande har i den allersidste Tid optaget Bygningen af Damplokomotiver eller er i Færd med det netop i Øjeblikket, f. Eks. Manchuriet, Indien, Jugoslavien, Sydafrika og flere.

Listen over de Lande, som i Tidens Løb har bygget Damplokomotiver, er efterhaanden blevet ret lang. Før Verdenskrigen og især ved Aarhundredskiftet udmærkede den sig ved at være meget kort, idet den kun omfattede en halv Snes Lande. Nu omfatter den (ordnet nogenlunde efter Totalproduktionen regnet fra Jernbanernes Barndom) følgende Lande: U. S. A., Tyskland, England, Frankrig, Østrig, Ungarn, Czecho-

slovakiet, Rusland, Italien, Canada, Belgien, Sverrig, Japan, Polen, Schweiz, Rumænien, Spanien, Danmark, Norge, Australien, Manchuriet, Sydafrika, Indien, Jugoslavien samt delvis eller muligvis Lande som Holland, Finland, Tyrkiet, Litauen, Irland og Luxemburg, idet der herved delvis tænkes paa en Opbygning af Lokomotiverne af hovedsagelig importerede Dele til de paagældende Lande.

Paa Grund af Elektrificering og tildels ogsaa Indførelse af Dieseltog anskaffes ikke flere Damplokomotiver i følgende Lande, idet der ses bort fra Bygning af Forsøgslokomotiver eller enkelte Lokomotiver til Privathaner og lignende: Schweiz, Italien, Sverrig, Frankrig, Belgien, Holand, Østrig, Ungarn, Norge samt muligvis Spanien og maaske i nær Fremtid Sydafrika og Finland. I alle Tilfælde er Overgang til elektrisk Drift Hovedårsagen. Hertil kommer Danmark, der indfører elektrisk Togdrift og samtidig anskaffer talrige Dieseltog. Og noget lignende gælder de fleste andre Lande, som dog ikke helt har ophørt at anskaffe nye Damplokomotiver, selv om Antallet af nybyggede Maskiner decimeredes.

Damplokomotivernes Antal er imidlertid mangfoldige Gange større end Antallet af elektriske Tog og Motortog tilsammen. Deres Levetid er omtrent ubegrænset, praktisk set, idet sædvanlig kun Tilkomsten af nye Konstruktioner og Bygningen af nye Lokomotiver gør Anvendelsen af de ældre Typer relativt ufordelagtig, hvorfor disse udrangeres, uden at de derfor behøver at være ubrugelige.

Uanset den fremtidige Udvikling af andre Former for Togdrift, har Damplokomotiverne endnu en lang og stor Fremtid for sig. Og for alle Jordens Lande, taget som Helhed, vil Damplokomotivet rimeligvis vedblive at være den dominerende Grundpille for al Jernbanedrift i den første Menneskealder.

Hvorvidt de nye Damplokomotivkonstruktioner i Længden vil kunne bevare denne Førerstilling for Damplokomotivdriften, er vel højst tvivlsomt. Men Damplokomotivets Saga er ikke derfor ude med 1930erne. Een Ting er selve Nykonstruktionen og Nybygningen af Lokomotiverne. Noget andet er den faktiske Eksistens af et meget stort Antal Maskiner. Disses Nødvendighed og Betydning maa derfor ikke undervurderes.

I overskuelig Fremtid gør man da bedst i at betragte de tre Former for Togdrift, Damplokomotivdriften, elektrisk Togdrift og Brugen af Motortogene, som et naturligt og hensigtsmæssigt Supplement til hverandre i Stedet for at opfatte dem alene som Konkurrenter.

Det kan herefter være af adskillig Interesse at se lidt paa Damplokomotivernes Fremtid i Danmark.

Som nævnt, influerer baade Elektrificering og Omstilling til Dieseldrift paa Damplokomotivernes Stilling i Danmark.

Omstillingen af Københavns Nærtrafik har friggjort et betydeligt Antal Damplokomotiver til andet Brug. Det er imidlertid næppe sandsynligt, at Statsbanerne i overskuelig Fremtid vil foretage yderligere Elektrificeringer, bortset fra Ballerupruten og maaske Strækningen Holte—Hillerød.

Med Elektrificeringsarbejdernes Gennemførelse

stiger imidlertid Antallet af Tog baade paa de elektriske og de dampdrevne Banestrækninger.

Der bygges i Danmark en Mængde nye, kraftige Dieselmotorvogne til lettere Lokaltrafik. Antallet af saadanne, nye Vogne vil formodentlig blive omkring et Dusin aarlig. Deres Indsættelse i Driften vil overflødiggøre en Del mindre kraftige Damplokomotiver af uøkonomiske og ældre Typer, der allerede nu for Størstedelen er omkring et halvt Hundrede Aar gamle. Disses Udrangering vil dog ske forholdsvis langsomt, bl. a. fordi Dieselvognene supplerer de nuværende Tog i lige saa høj Grad, som de erstatter dem, efter som Togenes Antal forøges samtidig med, at man gaar over til at bruge Dieselvogne.

Til hele Godstogstrafikken samt til den svære Personogstrafik er Damplokomotivet stadig eneraadende.

Til Fjerneksprestogstrafikken begynder det saa smaat at suppleres af Diesellyntogene. Men Lyntogenes Betydning er endnu kun ringe i Sammenligning med Dampstogenes. Og det gælder frem for alt under Toptrafik som Ferie- eller Højtidsstrafik, Søndagstrafik o. s. v.

Hvis man vil omstille hele Eksprestogstrafikken til Diesellyntogsdrift, saa maa denne Omstilling i alt Fald strække sig over en meget lang Aarrække. Hvis man f. Eks. bygger nye Lyntog i samme Tempo som hidtil, en Serie paa fire Tog hvert andet Aar, saa svarer det til ca. 370 nye Siddepladser aarlig — og det vilde vare omkring 300 Aar, før alle Siddepladserne i Statsbanernes Vogne var erstattet, forudsat at der ikke til den Tid vilde være Brug for et større Antal end nu — og Dieseltogene stadig var i god Stand! Dog maa det paa den anden Side bemærkes, at mange af Personvognene er Reservevogne; men de er dog nødvendige. Tillige bruges maaske de fleste af Vognene til Lokaltrafikken; men Dieselvogne til Lokaltrafik er forholdsvis lige saa kostbare som Lyntogene.

Lyntogene koster omkring 4000 Kr. pr. Siddeplads. Skulde alle Siddepladserne i D. S. B.s Vogne erstattes med Dieseltog, saa vilde det koste omkring en halv Milliard Kr., hvis man ikke bruger Diesellokomotiver.

Selv om man nu kun erstatter en mindre Del med Diesellyntog og Diesellokaltog, nødvendiggør det for det første, at man maa bevare en Mængde Damplokomotiver. Og for det andet bliver de øvrige Damplokomotiver kun overflødiggjorte meget langsomt. Kort sagt, man maa nødvendigvis regne med, at de nuværende ældre og nyere Damplokomotiver skal bruges en meget lang Aarrække endnu, ikke blot til Godstog og svære Personog samt Spidsbelastningstjenesten, men ogsaa til Eksprestogstrafikken — saafremt der ikke bygges nye Lokomotiver.

En ganske anden Sag er Problemet om Lyntogenes Fordelagtighed. At de er fordelagtige i visse specielle Tilfælde, er vel uomtvisteligt. Men Fordelene ved en generel Omstilling fra Damplokomotivdrift til Dieseldrift med Lyntog og Dieselmotorvogne under fuldständig Afskaffelse af Damplokomotiverne er højst tvivlsomme.

Det gøres gældende, at Lyntogene er meget billige i Drift. Især er Brændselsudgifterne lave. Men Brændselsudgifterne udgør nu kun en forsvindende ringe

Del af samtlige Udgifter. Selv ved Damplokomotivdriften er Brændselsudgifterne af mindre Betydning. I Tyskland beløber Rigsbanernes Lokomotivbrændselsudgifter sig kun til 21 pCt. af samtlige Driftsudgifter til Lokomotiverne, skønt de tyske Lokomotiver gennemgaaende er meget store og moderne.

Ved de amerikanske Dieseltog som Chicago—Burlingtons Zephyrtog beløber Brændselsudgifterne sig kun til 4 pCt. af Driftsomkostningerne. Brændselsudgifterne er altsaa af meget ringe Størrelse. Men ved Vurderingen af Dieseltogenes Driftsøkonomi maa man dog samtidig huske, at Driftsudgifterne som Helhed — i dette Tilfælde — er 25 Gange større. Og hertil kommer Anskaffelsesprisen for Dieseltogene — for ikke at nævne, at Reparationsudgifterne er meget større og Dieselmotorernes Levetid kortere.

Diesellyntogene kræver dertil rigeligt af Reservemateriel, og det vil for en stor Del sige komplette, ekstra Lyntog. Lyntogene er nemlig ulige mere komplicerede og skrøbelige end f. Eks. et svært, tocylindret Damplokomotiv, idet de har fire 6-cylindrede Dieselmotorer, fire Dynamoer og fire Banemotorer. En Defekt i en af Maskinerne kan sætte hele Toget ud af Drift. Ved at bygge fremtidige Lyntog saaledes, at de kan deles i to Halvdele, vilde man dog kunne opnaa at spare en Del Reserve-Lyntogsmateriel. Dog opnaar man i denne Henseende ikke samme gunstige Resultat som med driftssikre Damplokomotiver for Vogntog, hvor Vognene kan adskilles.

Dertil maa der være Reservelyntog af Hensyn til Forandringer i Trafikkens Størrelse. — Eller ogsaa maa man i visse Tilfælde køre med ringe Pladsudnyttelse, og til andre Tider maa en Mængde Rejsende henvises til Dampstogene. Pladshilletsystemet er ogsaa en Gene.

Dampstogene er derimod fordelagtige ved, at deres Størrelse kan varieres. Er Trafikken ringe, kan Togvægten formindskes. Er den stor, kan der sættes flere Vogne til. En tilsvarende Drift med to sammenkoblede Lyntog er upraktisk, og Lyntogsdoubling sinker Rejsen og vanskeliggør Køreplanen. Hertil kommer selve Togenes Transportkapacitet. Et Dampstog kan tage mange Gange flere Passagerer end et Lyntog. Desuden er Pladsen pr. Passager, Rørligheden og Komforten langt større i Dampstoget. I særlige Tilfælde, ved en pludselig og uventet Tilkomst af mange Rejsende, kan en Del af dem midlertidig faa Plads i Gennemgangen.

Vognene kan udnyttes bedre ved Dampstogstjenesten, idet man kan køre med færre Vogne paa visse Delstrækninger og bruge de øvrige andetsteds. Endvidere behøver de ikke at sættes ud af Drift paa Grund af Maskineftersyn. Og til Reserve for Trafikforøgelser m. m. behøves ikke saa mange Vogne. Togtrafikken bliver i det Hele mere elastisk. Endelig kan der ogsaa skabes gennemgaaende Vognløb til Sideruterne, idet visse Vogne kan afkobles fra Hovedtoget og tilkobles et andet Tog. Lyntogenes Rystelser, Rumlen, Støj og Os, foraarsaget af Maskinerne, der er anbragt i selve Vognene, undgaas ogsaa ved Damplokomotivdriften. Og ved Lokomotivtogdrift uden for elektriske Baner er Damplokomotivet som før omtalt ganske eneraadende i Verden.

Naturligvis har Damplokomotiverne ogsaa deres Ulemper. Deres noget kortere, daglige Arbejdstid opvejes imidlertid med deres længere Levetid og Prisbillighed, sammenlignet med Dieseltoggenes, idet man kan regne med, at et dieselelektrisk Maskinanlæg koster flere Gange saa meget som det tilsvarende Damplokomotiv. Og naar man saa endog har Togmateriale i Forvejen (baade Lokomotiverne og Vognene), staar Damplokomotiverne særlig gunstigt.

Naar Dieseltogget kun kræver een Fører, kan det alligevel ikke sammenlignes helt med Damplokomotivet med de nødvendige Lokomotivfolk, hvis Tilstedeværelse muliggør en Formindskelse af Føremomentet paa en lang og trættende Tur.

Hvorom alting er, Dieseltogene bør opfattes som et Supplement til Damplokomotiverne og ikke som disses snarlige Afløser.

Damplokomotiverne har i alt Fald endnu en lang Fremtid for sig. Og bygges der da ikke nye Lokomotiver i Stedet for de allerede gamle Typer, saa var der maaske nogen Grund til at modernisere en Del af de bedste blandt de forhaandenværende ældre eller yngre, men udmærkede Damplokomotiver af Hensyn til deres endnu lange Tjenestetid.

Som et Eksempel paa de Muligheder, der foreligger for en større eller mindre Ombygning af Statsbanernes Damplokomotiver, skal omtales, hvad man kan opnaa af P-Maskinerne under Sammenligning med Udviklingen i Udlandet.

Det er muligt af disse at skabe Lokomotiver, 1) der kan bruges paa alle Landets Hovedruter, 2) der kan køre i tilfældig Skifte med R-Maskinerne, 3) som kan anvendes til svær Godstrafik, hvortil der stadig vil blive Brug for en Del svære Damplokomotiver, og 4) der kan bruges til svær lokal Persontogstrafik, eventuelt i Skiftekørsel med S-Lokomotiverne, og 5) der samtidig kan benyttes som regulære Lyntogslokomotiver.

Bevares P'erne i deres nuværende, umoderne Skikkelse, hvor de ikke er egnede til andet end Hurtigtogtjeneste med ret begrænset Rejsefart, saa vil man om 15—20 Aar finde dem helt forældede, saafremt man til den Tid stadig har bevaret Damplokomotivernø til Togtrafikken i Danmark; og det er der næppe nogen Tvivl om.

Vore P-Lokomotiver indtager i mange Henseender en Særstilling i Statsbanernes Lokomotivpark. Deres Antal beløber sig til 33. De er vore nyeste, tokoblede Lokomotiver, bygget fra 1907 til 1910 — med lidt Forskel mellem de fire Serier, hvoraf de to første, Nr. 901—915 og 916—919 kører paa Sjælland, medens de øvrige 14, Nr. 920—933, løber Vest for Storebælt. Drivakseltrykket er ved de første 19 Maskiner 16,5 t og Adhæensionsvægten følgelig 33,0 t. For de sidste 14 P'er er Tallene derimod 19,0 henholdsvis 38,0 t. Her er Akseltrykket altsaa en Del mere end de 17 t, som ellers er Maksimum for Statsbanelokomotiverne. Medens vore øvrige Lokomotiver har to Cylindre, er P-Maskinerne firecylindrede. De er vore eneste Compoundlokomotiver. De to indvendige Højtrykscylindre driver forreste Drivaksel, og de udvendige Lavtrykscylindre virker paa de bageste Drivhjul. Dette giver en enestaaende god Afbalancering af Drivværket, og

Modvægtene er smaa. Paa den anden Side er Drivværket mere kompliceret end paa noget andet, dansk Lokomotiv. D. S. B.s øvrige Lokomotiver — ældre og nyere — har alle 12 kg Kedeltryk. De første P'er arbejder derimod med 13 kg og de sidste med 15 kg's Tryk pr. cm<sup>2</sup>. Andre danske Lokomotiver til Persontrafik har næsten alle 1866 mm Drivhjulsdiameter (Ltr. K, C, O, R og A), medens P'ernes maaler 1884 mm. Disse og en Række andre Ejendommeligheder gør P-Lokomotiverne til Danmarks udprægede Eksprestogslokomotiver. Selve Akselordningen, Cylinder-systemet og Hjulstørrelsen gør dem ideelle til Hurtigkørsel med faa Standsninger, men upraktiske til al den øvrige Togtrafik.

Deres Ulemper beror fortrinsvis paa ringe Trækraft selv ved stor Arbejdsydelse, samt daarlig Igangsætning og Accelerationsevne.

Deres storartede Køreegenskaber ved stor Fart begrænses af en stærk Tilbøjelighed til Slingren paa Grund af den korte, faste Akselafstand.

Den sidste Mangel kan afhjælpes paa følgende Maade eller Maader:

Den bageste Løbeaksel kan erstattes af en toakslet Truck.

Forsynet med et saadant bageste toakslet Drejestel, faar P'erne 2 B 2-Kobling. Denne Koblingstype er ellers meget sjælden. Den anvendtes ved det preussiske Wittfeldt Lokomotiv fra 1904, paa det bayerske S <sup>2</sup>/<sub>6</sub> Lokomotiv fra 1906 samt paa Baltimore & Ohio Rlws gamle, nu moderniserede Lokomotiv til Brug for et strømlinjeformet Vogntog i Skiftekørsel med et moderne Diesellokomotiv. Disse 2 B 2-Typer findes hver kun i eet Eksemplar. Ogsaa Tanklokomotiverne med 2 B 2-Kobling er sjældne, men findes dog anvendt endnu i Holland og England i ringe Antal.

2 B 2-Kobling er glimrende til meget hurtig Kørsel. Men til mere almindelig Togtjeneste er den til Gengæld højst upraktisk, da Adhæensionsvægten for disse 6-aklede Lokomotiver er meget ringe. Derfor har denne Type aldrig faaet nogen større Udbredelse. De nævnte Eksempler er alle Speciallokomotiver, næsten beregnet for Rekordkørsel, som de ogsaa har præsteret med Glans; ikke mindst det bayerske 2 B 2-Lokomotiv er berømt herfor; det er nu udstillet i Jernbanemuseet i Nürnberg.

Naar denne Koblingstype ikke senere har fundet Anvendelse selv til meget hurtige Lokomotiver, skyldes det dels Brugen af større Maskiner, f. Eks. med 2 C 2-Kobling og dels en Tendens til at bruge flere koblede Aksler og forholdsvis større Adhæensionsvægt end i Tiden omkring Aarhundredskiftet. Det er næppe nogen Tilfældighed, at disse Rekordmaskiner netop byggedes i den Periode, hvor 2 B 1-Koblingen var den populære (1890'erne i U. S. A. og 1900—1910 i Europa) og havde erstattet 2 B-Kobling for siden selv at fortrænges fuldstændig af 2 C-Kobling og senere af 1 D 1- eller 2 C 1- samt 2 D 1-Typerne.

Nu er der imidlertid atter en Tendens mod at bruge relativt færre, koblede Aksler. Desuden er Anvendelsen af et toakslet Drejestel bag ved Drivhjulene i Stedet for en enkelt Løbeaksel ved at blive hyppig. I Nordamerika er omtrent alle, nye Lokomotiver ud-



styret med en saadan toakslet Truck bag Drivhjulene; det gælder endog de fleste Godstogslokomotiver.

Forøgelsen af Hastigheden, delvis i Forbindelse med en Nedsættelse af Togvægten, gør 2 B 2-Kobling mere aktuel i vore Dage end tidligere. Men skal man bygge nye Lokomotiver, vil man sikkert i ethvert Tilfælde foretrække 2 C 2-Koblingen eller 2 C 1-Typen af Hensyn til et større Anvendelsesgebet. Dertil er Trekobling at foretrække i Forbindelse med to Cylindre, (der nu er almindelig) virkende paa den midterste Aksel.

Naar nu 2 B 2-Typen alligevel kan være praktisk for de ombyggede P-Lokomotiver, saa skyldes det dels, at P'erne er firecylindrede med et for 2 B 2-Kobling hensigtsmæssigt Drivværk; men langt vigtigere er det, at selve 2 B 2-Koblingen kan tilpasses alle nævnte Krav, ja, den kan netop blive alle andre Typer overlegen i Forbindelse med en moderne Opfindelse, Børsteren, d. v. s. en Hjælpedampmaskine, virkende paa en af de ikke koblede Aksler, og som ved større Fart sættes ud af Funktion. Denne omtales nøjere neden for. Den tænkes alligevel indbygget i P'erne. Og endelig kan den indbygges særlig let i P'erne, hvis de forsynes med det toakslede Drejestel bagtil i Stedet for den ene Løbeaksel.

En anden Maade, hvorved man kan opnaa en roligere Gang ved stor Hastighed, gaar ud paa, at Lokomotiv og Tender bygges fast sammen. De i Spanien udbredte Støttetendere kan nævnes som Eksempel paa en permanent Sammenbygning. Men det nærliggende Eksempel paa en fast Sammenbygning af Lokomotiv og Tender er Ombygningen af et 2 B 1-Lokomotiv, tilhørende L. N. E. R. Lokomotivets bageste og den treakslede Tenders forreste Aksel indbyggedes her i et toakslet Drejestel, paa hvilken saavel Lokomotivets Bagende som Tenderens Forende hvilede, kort sagt en Art Jacobstruck.

Ved P-Maskinerne kunde man imidlertid gøre Brug af begge de omtalte Principper for Opnaaelse af en rolig og slingrefri Kørsel ved den større Hastighed, der tiltænkes de ombyggede Lokomotiver.

Det vil i Virkeligheden være ret vanskeligt at ombygge P'erne til almindelig 2 B 2-Kobling, fordi Drejestellet bag til nødvendigvis maa naa ret langt tilbage bag ved Kedlens Bagende. Men denne Vanskelighed bliver netop til en meget stor Fordel i Forbindelse med en Sammenbygning med Tenderen. Dennes Aksler tænkes bevaret uforandret. Men Tenderens Bærramme forlænges fremefter, og dens Forende bringes til at hvile paa Drejestellets bageste Bæreleje, medens forreste Bæreleje understøtter Lokomotivet i Stedet for dettes sidste Løbeaksel i Lokomotivets nuværende Form.

Med en saadan fast Sammenbygning af Lokomotiv og Tender vil man kunne opnaa en overordentlig rolig Kørsel ved store Hastigheder. De fint afbalancerede, tokoblede, tiakslede Maskiner vil blive ideelle til udpræget Hurtigkørsel uden at være mindre egnede til mere almindelig Togtjeneste. Det maksimale Akseltryk kan eventuelt nedsættes til f. Eks. 16 t, der tillader en hurtigere Kørsel paa spinklere Skinner. Den roligere Gang vil skaane baade Banelegemet og Lokomotiverne. Og for Lokomotivpersonalet

vil Opholdet blive adskilligt mere behageligt ved stor Fart. Desuden kan Førerhuset gøres rummeligere paa Grund af Tilkomsten af den ekstra Aksel i et for Lokomotiv og Tender fælles Drejestel. Det forreste og laveste Parti af Tenderens Kulbeholder kan forlænges fremefter til en relativ kort Afstand fra Fyrstedet, uden at Førerhuset som Helhed derfor behøver at blive snævert. Selve Kulbeholderen paa Tenderen kan overdækkes samtidig med, at Førerhuset gøres helt lukket og forsynes med Vinduer bagtil med Udsigt henover Tenderen langs dens Kulbeholder eller delvis hen over denne. Paa Grund af den faste Sammenbygning af Lokomotiv og Tender vil man derefter blive i Stand til at bruge P Maskinerne til Kørsel i begge Retninger ligesom f. Eks. S eller O Maskinerne. Derved spares megen Ranging, Vending af Lokomotiverne. Lokomotiverne kan bruges længere Tid til effektiv Togtjeneste, ligesom de vil blive mere praktiske til kortere Ture. Ved meget store Hastigheder hør man dog maaske stadig nøjes med at køre forlængs med Tenderen paa Slæb.

De ombyggede Lokomotivers større Anvendelighed til Nærtrafik begunstiges foruden ved Baglængskørslen ogsaa af den større Accelerationsevne, som opnaas ved Hælp af Boosteren. Disses Anvendelse vil afhjælpe de Mangler, der staar i Forbindelse med, at der kun er tokoblede Aksler. Herpaa beror P'ernes væsentligste Ulemper. De kan ikke bruges til meget naas ved Hælp af Boosteren. Dennes Anvendelse vil andet end Eksprestogstjeneste; og selv her forsinkes deres langsomme Igangsætning i Øjeblikket Fjertogene lige saa mange Minutter, som der indvindes ved den store Maksimalfart, med mindre det drejer sig om Tog, der kører helt igennem paa lange Strækninger uden stærkere Stigninger. P'erne kan vanskeligt bruges i Jylland paa Grund af Bakkerne; og selv paa Fyn er R Maskinerne mere egnede til Brug for de svære Eksprestog. P'erne kan slet ikke bruges til Godstog. Endvidere udnyttes de slet, fordi deres Anvendelsesgebet er saa begrænset, og fordi de kun vanskeligt kan bruges til tilfældig Skiftetjeneste med R Lokomotiverne og endnu mindre med S Lokomotiverne.

Men Boosterne vil afhjælpe alle disse Mangler.

Naar man ser bort fra mindre Tanklokomotiver, saa er tokoblede Lokomotiver næsten ikke blevet bygget noget Sted i Verden i den sidste Menneskealder, hvis man ser bort fra de britiske Øer. 2 B-Koblingen blev almindelig til Eksprestogslokomotiver i 1880erne og 1890erne, først i U. S. A. og senere i Europa. Antallet af 2 B-koblede Lokomotiver, der endnu er i Drift, er meget ringe uden for det flade Holland og Danmark samt England. I England er denne Koblingstype lejlighedsvis blevet bygget lige til efter 1930. Aarsagen hertil er dels de engelske Togs og Lokomotivers ringe Størrelse og dels det tilladte store Akseltryk. De nyeste, engelske 2 B-Lokomotiver har saaledes ikke mindre end 42 à 43 t AdhæSIONSVÆGT. — I England fandtes der ved Aarsskiftet 1935—36 2284 Stkr. 2 B-Lokomotiver. D. S. B. har i Følge sidste offentliggjorte Aarsstatistik 143 Lokomotiver med 2 B-Kobling.

(Fortsættes.)



JUBILÆUM



Den 1. August 1936 er det 25 Aar siden, Lokomotivfører P. H. Petersen, Haderslev, blev ansat som Lokomotivmand ved D. S. B. — P. H. Petersen var Aspirant i Skanderborg og blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Esbjerg d. 1. August 1911.

Blev senere forflyttet til Ribe, Vandrup og til Tinglev ved Sønderjyllands Genforening med det gamle Land. — Han blev udnævnt til Lokomotivfører 1. December 1926 og kom her til Haderslev 1. Februar 1930.

Petersen er Typen paa den rolige, og altid ligevægtige Lokomotivfører, der samvittighedsfuldt passer sin Gerning. En Pryd for sin Stand og Organisation.

Lokomotivmænd i Haderslev samt Afd. 41's Medlemmer bringer Jubilaren sin hjerteligste Lykønskning.

A. A.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Thamsen, Vesterbrogade 68, er bortrejst fra 1. Juli til 15. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge C. C. Jacobsen, Vesterbrogade 65.

Konsultationstid: 12—14.

KONG CHRISTIAN DEN IX's  
UNDERSTØTTELSESFOND

Ved det til Bestyrelsen for Kong Christian den IX's Fond senest foretagne Valg indvalgte som Suppleant Trafikassistent C. A. A. Larsen, Københavns Hovedbanegaard.



201 km i Timen.

Et af de tyske Rigsbaners Strømlinie-Damplokomotiver har for nylig været oppe paa en Kørehastighed af 201 km i Timen.

Nærtrafikken.

Ifølge en Opgørelse, foretaget af Københavns Kommunes statistiske Kontor, har Statsbanernes københavnske By- og Nærtrafik i Aaret 1. April 1935—31. Marts 1936 indbragt ialt 1,9 Mill. Kr. mod 1,7 Aaret forud, hvortil bemærkes, at hele den elektriske Drift først kom i Gang den 15. Maj 1934.

Kystbanen har givet 716 000 mod 612 000 Aaret forud, Nordbanen 877 000 mod 796 000, København—Maaløv 110 000 mod 107 000 og København—Roskilde 231 000 mod 223 000.

De franske Jernbanemænds Krav imødekommes.

1) *Amnesti*: Fra 1. Juli 1936 vil Jernbanemænd, der paa Grund af Strejken i 1920 er blevet afskediget, kunne genansættes: det samme gælder for dem, der er afskediget efter 1920 paa Grund af social Virksomhed;

2) *Ferier*: Fra 1. Januar 1936 faar alle Jernbanemænd 21 Dages Ferie eller 6 Dage mere end hidtil;

3) *Frirejser*: Alle Jernbanemænd hos alle franske Jernbaner vil faa tilstaaet Frirejser; deres Familienmedlemmer faar 90 pCt. Rabat. Der fortsættes Undersøgelser for at naa hen til en ensartet Ordning af Frirejser for Familienmedlemmer, paa de forskellige Jernbanelinjer, paa udenlandske Jernbaner, for Pensionerede, osv.;

4) *Organisationsretten*: Fagforeningernes Repræsentanter anerkendes og deres Virksomhed fastsættes i Overenskomsten, som vil blive forbedret og udvidet;

5) *Unge Arbejdere, Arbejdsmænd og Daglejere*: Der vil blive vist de herom fremsatte Krav den største Opmærksomhed, især hvad angaar Arbejdsmænd og Daglejere, der regelmæssigt arbejder hos Banerne; de vil blive fastansat, saafremt de opfylder de af Pensionsreglementet stillede Krav, hvorved Jernbanerne gaar bort fra det hidtil fulgte System med periodiske Afskedigelser for at undgaa Fastansættelser;

6) *Arbejdstiden*: Kravet om Ottetimersdagens Indførelse i Forventning af 40-Timersugen vil blive imødekommet. Der vil blive draget Omsorg for en snarlig Gennemførelse. Man har allerede udsendt Instrukser om at afskaffe Overtimerne, naar disse ikke er absolut paakrævet, og om at indføre forskellige Forbedringer med Hensyn til Ventetiden og Tjenesteafbrydelser for Lokomotiv- og Togtjenssten.

I. T. F.

Sejr for det franske Sovevognspersonale.

Den 2. Juni d. A. gik alle Kategorier af det franske Sovevognspersonale i Strejke. Det lykkedes Organisationen i Løbet af 8 Dage at afslutte en Overenskomst med Selskabet, hvis Bestemmelser blev bekendtgjort paa et af 3 000 Arbejdere besøgt Møde. Der er opnaaet en Lønforhøjelse paa Fr. 0,75 i Timen. Ganske vist skal de 10 pCt. Drikkepenge afstaaes til Selskabet, men i Stedet for er Bestemmelserne angaaende den faste Løn forbedrede. Der er ligeledes tilstaaet en aarlig Ferie.

Skønt ikke alle Arbejdernes Krav er blevet indvilliget, modtog Forsamlingen Resultatet med stor Begejstring.

I. T. F.

Italien forlænger Arbejdstiden.

En Dekret-Lov af 26. Marts 1936 traadte i Kraft den 6. Maj 1936, forlænger den gennemsnitlige Arbejdsdag

for Personalet hos Jernbanerne, Sporvejene og Flod- og Kanalskibsfarten. Den gennemsnitlige Arbejdsdag er forlænget fra 8 Timer til 8,40 Timer (10 Timer og 12 Timer for visse Kategorier af Banegaardspersonalet, hvis Arbejde er ustadigt og lidet anstrengende). Den højeste ugentlige Arbejdstid er 52 Timer (65 og 78 Timer for Personalet af ovennævnte Kategorier).

I. T. F.



*Udnævnelse fra 1.—7.—36:*

Motorfører I til Lokomotivfører:

E. N. R. Johansen, Tønder, til Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

- R. Jensen, Korsør, til Brande (min. Udn.).  
 A. P. T. Rasmussen, Viborg, til Oddesund Nord (Depotforst.) (min. Udn.).  
 P. T. Jacobsen, Korsør, til Lunderskov (min. Udn.).  
 M. Christensen, Aalborg, til Brande (min. Udn.).  
 J. M. P. Friis, Brande, til Brande (min. Udn.).  
 J. I. V. Hansen, Esbjerg, til Tønder (min. Udn.).  
 L. M. A. Larsen, Esbjerg, til Brande (min. Udn.).  
 L. O. Nielsen, Roskilde, til Lunderskov (min. Udn.).  
 G. M. Christiansen, Esbjerg, til Brande (min. Udn.).  
 A. Jensen, Gedser, til Gedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

- A. P. K. Knudsen, Randers, til Struer.  
 S. A. Jacobsen, Fredericia, til Padborg.  
 W. Poulsen, Kbhavns Godsbgd., til Gedser.  
 K. M. S. Christensen, Brande, til Brande.  
 O. E. D. Madsen, Struer, til Struer.  
 G. O. Larsen, Kbhavns Godsbgd., til Brande.  
 A. Østergaard, Struer, til Struer.  
 S. H. Petersen, Struer, til Struer.  
 I. M. Jensen, Viborg, til Viborg.  
 N. V. Ø. Jensen, Kbhavns Godsbgd., til Padborg.  
 P. F. Behr, Kbhavns Godsbgd., til Tønder.  
 O. E. Haubye, Kbhavns Godsbgd., til Tønder.  
 H. E. Møllerstrøm, Kbhavns Godsbgd., til Tønder.  
 H. C. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., til Gedser.  
 P. E. E. Larsen, Kbhavns Godsbgd., til Brande.  
 M. P. Lauer, Kbhavns Godsbgd., til Thisted.

*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—7.—36:*

Lokomotivførerne:

- S. Petersen, Lunderskov, til Fredericia.  
 K. M. Nikolajsen, Struer, til Esbjerg.  
 K. L. Eriksen, Brande, til Tønder.  
 K. K. Pedersen, Gedser, til Kalundborg.  
 C. A. Rasmussen, Korsør, til Odense.  
 K. P. Søndergaard, Langaa, til Randers.  
 J. A. Hansen, Brande, til Struer.  
 N. P. E. V. Nielsen, Oddesund Nord (Depotforst.), til Gedser.  
 R. J. Malmgaard, Gedser, til Korsør.  
 G. A. Eisenbichler, Lunderskov, til Langaa.  
 G. P. Clemmensen, Brande, til Aalborg.

Lokomotivfyrbøderne:

- H. D. Frederiksen, Struer, til Kalundborg.  
 J. H. Petersen, Tønder, til Helsingør.  
 P. G. Møller, Brande, til Kbhavns Godsbgd.  
 H. V. Harder, Esbjerg, til Kbhavns Godsbgd.  
 V. Wedel, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.  
 A. K. Andersen, Struer, til Kbhavns Godsbgd.  
 V. K. Hansen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.  
 T. Viberg, Padborg, til Kbhavns Godsbgd.  
 A. A. Nielsen, Brande, til Frederikshavn.  
 E. L. J. E. Justesen, Padborg, til Randers.  
 C. H. Nielsen, Thisted, til Struer.  
 C. F. Svenning, Tønder, til Esbjerg.  
 A. G. Pedersen, Tønder, til Esbjerg.  
 N. P. Jensen, Brande, til Esbjerg.  
 K. K. V. Andersen, Viborg, til Gedser.

*Forflyttelse (uansøgt):*

Motorførerne I:

- A. Henriksen, Tønder, under 1.—7.—36 til Fredericia.  
 H. U. Andersen, Tønder, under 1.—7.—36 til Fredericia.  
 S. K. T. Nielsen, Tønder, under 1.—7.—36 til Fredericia.  
 H. A. Christiansen, Tønder, under 4.—7.—36 til Fredericia.

*Afsked:*

Lokomotivfører E. S. Rohde, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—36 (min. Afsked).



*Optaget som ekstraordinære Medlemmer:*

- pens. Lokomotivførere  
 N. P. A. Kildevang, Bogholder Allé 84, 4., Vanløse 1. April 1936.  
 G. H. Lysholm, Langaa, 1. Maj 1936.  
 C. E. Andersen, Montanagade 66, 1., Aarhus, 1. Maj 1936.  
 P. C. Lykkeberg, Jyllandsgade 17, 2., Aalborg, 1. Maj 1936.  
 Simon Larsen, »Pauli«, H. C. Andersensv., Rosenvang, Aarhus, 1. Maj 1936.  
 V. T. E. Lund, Nørrevoldgade 7, 2., Odense, 1. Juli 1936.  
 F. C. Rasmussen, P. Gydesvej 27, Esbjerg, 1. Juli 1936.  
 J. Nielsen, Jyderupvej, Jyderup, 1. Juli 1936.

**HUSK**

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den nye Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket forarsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

m. v. i Maj Maaned 1936 samt i Tidsrummet April—Maj 1936 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1935 i runde Summer.

	Maj Maaned		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	5 040 000	4 170 000	870 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 600 000	3 570 000	30 000	
Postbefordring .....	620 000	530 000	90 000	
Andre Indtægter .....	420 000	430 000		10 000
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>9 680 000</b>	<b>8 700 000</b>	<b>980 000</b>	
Driftsudgifter .....	9 290 000	9 180 000	110 000	
Afskrivning .....	560 000	540 000	20 000	
Forrentning .....	970 000	920 000	50 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>10 820 000</b>	<b>10 640 000</b>	<b>180 000</b>	
Statens Tilskud til Driften .....	1 140 000	1 940 000		800 000

	April-Maj		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	9 920 000	8 990 000	930 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	6 820 000	6 820 000	—	
Postbefordring .....	1 210 000	1 020 000	190 000	
Andre Indtægter .....	950 000	840 000	110 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>18 900 000</b>	<b>17 670 000</b>	<b>1 230 000</b>	
Driftsudgifter .....	16 840 000	16 440 000	400 000	
Afskrivning .....	1 130 000	1 090 000	40 000	
Forrentning .....	1 930 000	1 830 000	100 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>19 900 000</b>	<b>19 360 000</b>	<b>540 000</b>	
Statens Tilskud til Driften .....	1 000 000	1 690 000		690 000

*D. S. B. Maj 1936.*

I Forhold til Maj 1936 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa 870 000 Kr. Stigningen skyldes navnlig, at Hovedparten af Pinseindtægten (Udrejse og 1. Pinsedag) i Aar faldt i Maj, medens hele Pinsen i Fjor faldt i Juni.

Godsbefordringsindtægten viser en mindre Stigning (30 000 Kr.), og de øvrige Indtægtsgrupper er steget med 80 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 1 Mill. Kr.

Sammenlignet med Maj 1935 er de egentlige Driftsudgifter steget med 110 000 Kr., der i det væsentlige maa tilskrives Forskydning af Betalingsterminerne for visse Regningsposter.

For April og Maj Md. 1936 er Driftsresultatet — med Hensyntagen til en Forøgelse i Udgifter til Afskrivning og Forrentning paa ca. 140 000 Kr. — ca. 700 000 Kr. gunstigere end i de tilsvarende Månedner i 1935.



**Nye Grammofonplader**

**50 Øre.**

*To danske Numre paa hver Plade.*

**I. C. JACOBSEN**

Telf. Nora 8443. Aaboulevard 36.

**Jernbanefolk! Husk!** Skal den gamle Habit have nyt Præg, og den nye Habit sidde smukt og elegant, da henvend Dem trygt til

**Østerbros Presse- og Skræderforretning**

F. Hansen

Slagelsegade 3

Øbro 2838 v

**KØB HOS VORE ANNONCØRER!**

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Reventlowgade 28, København V. Telefon Central 7708. Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION: Reventlowgade 28, København V. Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4. Postkonto 20 541.