

NO 15

5. August 1936

36. Aargang

UDTAGELSEN AF PERSONALE TIL MOTORTJENESTE

Lige fra Motor driftens første Begyndelse skabte det megen Uro og Utilfredshed blandt Personalet, at der ikke syntes at være noget som helst System, naar det drejede sig om, hvem der skulde udtages til denne Tjeneste, ligesom der heller ikke syntes at være noget som helst System, naar det drejede sig om selve Besættelsen af Motorførerspladserne.

Det eneste, man havde Indtrykket af, var, at det gik efter det for visse Embedsmænd behagelige »Vi alene vide« System, men dette System, som vi efterhaanden fik bekræftet eksisterede, var saa utilfredsstillende som noget; thi det kunde være rene Vilkaarligheder og Tilfældigheder, der spillede ind ved Bedømmelsen, rent bortset fra, at de tilsynsførende Maskiningeniører, der som Regel skulde indstille, overhovedet ikke kendte de Mennesker, de skulde udtale sig om.

Ganske vist raadførte Maskiningeniørerne sig vel nok i de fleste Tilfælde med den stedlige Lokomotivmester, men heller ikke dette var nogen betryggende Ordning, thi hvis en Lokomotivfyrbøder havde haft en eller anden lille Kontrovers med sin Lokomotivmester, var der her en dejlig Anledning til at hilse paa vedkommende Lokomotivfyrbøder; skaffe ham et Tretal i Indstillingen, og dermed var han forlods slaaet ud, og mangen gammel Lokomotivfyrbøder har dermed med Bitterhed maattet se langt yngre Kolleger springe sig forbi i Motortjenesten.

Fra Organisationens Side blev der Gang

paa Gang reageret mod dette System, thi det skabte indenfor vore Rækker en Uro, vi ikke vedblivende kunde være tjent med, og som vi heller ikke mener vore Embedsmænd kunde være tjent med.

Det blev vor Generaldirektørs Fortjeneste, at han tog hele dette Spørgsmaal op til Drøftelse og Behandling med en Forstaaelse, der maatte glæde. Men han krævede samtidig, at saa maatte man ind paa et andet System, et System der kunde dække Administrationens selvfølgeligelige Ønske om en vis Kontrol, men som samtidig kunde virke mere tillidsvækkende for Personalet, derved at det blev en fuldkommen neutral Institution, der foretog Bedømmelsen.

Da Statsbanerne i Forvejen stillede Krav om psykoteknisk Prøve for adskillige Kategorier ved deres Antagelse, var det kun naturligt, at man ogsaa ved Motorførerspiranternes Bedømmelse holdt sig til den Institution, som foretog bemeldte Prøve.

I Begyndelsen syntes vore Medlemmer ikke helt at forstaa den skete Forandring, men efterhaanden som Tiden er gaaet, har man alligevel faaet et andet Syn paa det og ønsker aldrig det gamle System tilbage, og forhaabentlig vil det nye ogsaa bevirke, at Personalet føler sig mere tryk, thi nu har man selv Afgørelsen i sin Haand, og kun Ancienniteten er afgørende for Tidspunktet, naar denne Afgørelse skal træffes.

Fra mange Sider har det været hævdet, at den psykotekniske Prøve og Motorførersproven

ikke havde nogen som helst Forbindelse med hinanden. Det kan derfor være interessant, nu da der er gaaet tilstrækkelig lang Tid, og tilstrækkelig mange Hold har deltaget i Prøverne, da at se paa, hvad en foretagen Statistik siger om dette Problem.

Vi har derfor bedt den Mand, som i Generaldirektoratet beskæftiger sig med dette Spørgsmaal, dels om at afgive en Udtalelse og dels om at stille det nævnte Materiale til Raadighed. Dette er venligst imødekommet, og heri siges:

»Som bekendt — for en Del af Læsernes Vedkommende af personlig Erfaring — er de i den senere Tid udtagne Motorføreraspiranter blevet underkastet psykoteknisk Prøve, der er tilrettelagt af Statsbanerne i Forbindelse med Københavns Kommunes psykotekniske Institut, hvor Prøven afholdes. Prøven bestaar af en Række enkelte Opgaver, der skal vise Aspiranternes Reaktionsevne blandt andet over for Lys- og Lydsignaler, deres almindelige Opfattelsesevne og samvirkende Egenskaber. For hver enkelt af Opgaverne gives en Vurdering udtrykt ved en Talværdi fra 1—5, saaledes at 1 betegner den ringeste og 5 den bedste Præstation. Slutresultatet af Prøven udtrykkes med 1 Decimal som Gennemsnit af Enkeltbedømmelserne. Endvidere ledsages Prøveresultatet af Bemærkninger om Aspiranternes personlige Egenskaber (hans Fremtræden, Reaktionsmaade o. s. v.).

Efter det endelige Prøveresultat placeres Aspiranterne i Hovedgrupperne »Gode« (3,9 eller derover), »Over Gennemsnittet« (3,4—3,8), »Som Gennemsnittet« (2,7—3,3), »Under Gennemsnittet« (2,5—2,6) og »Ringe« (2,4 eller derunder). Af de hidtil prøvede ca. 130 Aspiranter har kun 9 udvist utilfredsstillende Resultat ved psykoteknisk Prøve.

Et meget nærliggende og vigtigt Spørgsmaal er det, om en psykoteknisk Prøve kan anses for et saa sikkert Middel til Sortering af Aspiranterne, at der ikke gøres disse Uret. At dette er Tilfældet er selvfølgelig ret vanskeligt at dokumentere i Enkeltheder, da Aspiranterne ikke under deres senere tjenstlige Løbebane underkastes nogen Bedømmelse, som specielt tager Sigte netop paa de Egenskaber, det er den psykotekniske Prøves Sag at oplyse, og da Aspiranternes rent praktiske Færdigheder i den daglige Tjeneste, saalænge alt forløber nor-

malt, kan dække over den eventuelle Mangel af hurtig Reaktionsevne.

Hertil bemærkes først i al Almindelighed, at Erfaringerne saavel her fra Landet som fra Ulandet for de Fags Vedkommende, hvor det er muligt at kontrollere de psykoteknisk prøvede under deres senere Virksomhed, viser, at der er god Overensstemmelse mellem Prøveresultaterne og de Egenskaber, vedkommende viser i Praksis. For saa vidt angaar Prøverne for Motorføreraspiranter, som her er omtalt, har man i hvert Fald paa nuværende Tidspunkt ikke andet Sammenligningsgrundlag end Resultaterne fra de to Motorførereksamener. En saadan Sammenligning mellem Resultatet ved psykoteknisk Prøve og Gennemsnitsresultatet for de to Motorførereksamener under eet er givet i hosstaaende Tabeller. Disse Tabeller ud-

Sammenligning mellem Resultaterne ved psykoteknisk Prøve for Motorføreraspiranter og Gennemsnitsresultatet af Motorførereksamen I og II.

Gruppe ved psykoteknisk Prøve	Antal Personer i Gruppen	De placeredes efter Eksamensresultat med følgende Antal i Gruppe					
		I (over 6,85)	II (6,01—6,85)	III (5,31—6,00)	IV (4,00—5,30)	V a (dumpet ved 2. Del)	V b (dumpet ved 1. Del)
I (gode)	11	4	4	1		1	1
II (over Gennemsnittet) ..	20	2	6	6	5		1
III (som Gennemsnittet) ..	45	1	8	13	10	6	7
IV (under Gennemsnittet) ..	12		1	4	2	1	4
V (ringe)	6						

Fordelingen udtrykt.

Gruppe ved psykoteknisk Prøve	Af Aspiranterne i Gruppen kom ved Motorførereksamen % i Gruppe					
	I	II	III	IV	V a	V b
I	36,4	36,4	9,2		9,0	9,0
II	10,0	30,0	30,0	25,0		5,0
III	2,2	17,8	29,0	22,2	13,3	15,5
IV		8,3	33,3	16,8	8,3	33,3

Af de Aspiranter, der ved Motorførereksamen kom i Gruppe	hidrører i % fra Gruppe ved psykoteknisk Prøve			
	I	II	III	IV
I	57,1	21,0	4,1	0
II	28,7	31,7	25,0	29,4
III	14,2	42,1	54,2	58,8
IV	0	5,2	16,7	11,8
V a	12,5	0	75,0	12,5
V b	7,7	7,7	53,8	30,8

viser en hel god Overensstemmelse. De, der er dumpet ved Motorførereksamen, henhører alt overvejende til de Kategorier, der ved psykoteknisk Prøve er betegnet »Som Gennemsnittet« eller »Under Gennemsnittet«. Af førstnævnte Gruppe (Som Gennemsnittet) er der dumpet ca. 29 pCt. og af sidstnævnte Gruppe (Under Gennemsnittet) ca. 42 pCt., medens de som »Gode« eller »Over Gennemsnittet« betegnede tilsammen kun er dumpet med ca. 10 pCt. Det fremgaar ligeledes af Tabellerne, at Aspiranterne ved Motorførereksamen i kendetligt stort Tal placeres i tilsvarende Gruppe som den, de blev placeret i ved psykoteknisk Prøve. For en Ordens Skyld bemærkes, at de først prøvede ca. 30 Aspiranter ikke er medtaget i Sammenligningen, fordi deres Uddannelse med Henblik paa Motorførerkursus ikke som for de senere prøvedes Vedkommende har omfattet de ca. 5 Ugers Uddannelseskørsel forud for Kursus, og deres Resultater fra Motorførereksamen defor maaske kan være lidt mere paavirket af, at de ikke alle har haft samme Forhaandskendskab til det Undervisningsstof, de blev stillet overfor ved Motorførerkursus.

Iøvrigt vilde det ikke have paavirket Sammenligningen i væsentlig Grad, om de var taget med.

Foranstaaende Oplysninger vil formentlig, hvis der overhovedet maatte eksistere nogen Tvivl om Berettigelsen af psykotekniske Prøver, bidrage til at fjerne denne Tvivl og styrke Opfattelsen af Prøverne som et objektivt Grundlag, der vel ikke er absolut ufejlbarligt, men som efterhaanden, som man vinder Erfaringer ved at gennemprøve det i Praksis, kan nærme sig det rigtige.

Hertil kommer, at psykotekniske Prøver set fra Personalets Synspunkt danner et betydeligt mere objektivt Grundlag for Udtagelsen end de Bedømmelser fra de foresatte, som man tidligere i væsentlig Grad har maatte bygge sit Skøn over Aspiranternes Egnethed paa. Med andre Ord Prøverne skulde altsaa i betydelig Omfang kunne afskære fra at nære Mistanke om, at Aspiranterne ved Udvælgelsen skulde kunne være undergivet Vilkaarligheder.«

Det fremgaar heraf, at man ikke saadan uden videre kan feje den Paastand til Side, at de to Ting alligevel har lidt med hinanden at gøre.

Vi er som tidligere nævnt glade ved den skete Forandring med Hensyn til selve Udtagelserne; thi den har skaffet Ro paa dette Omraade, nu mangler vi blot, at Udnævnelserne ogsaa helt og fuldt kom til at foregaa efter Anciennitet og Forflyttelserne efter Lokomotivpersonalets almindelige Regler, saa vilde hele Motorførerspørgsmaalet være bragt ind i et Leje, som baade Administration og Organisation vilde være vel tjent med.

Men vi kommer vel ogsaa nok det sidste Skridt frem.

ORGANISATIONSJUBILÆUM I HOLLAND

Det hollandske Jernbaneforbund — et Enhedsforbund omfattende alle Kategorier — fejrede i Juni Maaned 50 Aars Dagen for dets Oprettelse og foranstaltede i den Anledning en stor og smuk Festlighed.

I et i Anledning af Jubilæet udgivet omfangsrigt Festskrift — 334 Sider — gives der en udførlig Oversigt ikke alene for Organisationens Oprettelse, dens Vækst, dens Kampe, dens økonomiske Stilling, dens Forhold til Partibevegelsen m. m. m.; men der redegøres ogsaa for de forskellige hollandske Baners Tilblivelse, deres Sammenslutning til eet samlet Hele, og for deres økonomiske Stilling gennem Aarene, samt for hele den hollandske Arbejderbevægelse.

Det fremgaar af Festskriftet, at det jubilerende Forbunds Stifter var en vis Hr. G. du Bois. Sammen med en Del Kolleger blandt Kontorpersonalet fandt han i 1886, at det kunde være af Betydning, at Personalet ved de forskellige Baneselskaber, som dengang bestod, dannede en Forening for at kunne tale sammen om fælles Forhold. I Maj Maaned bemeldte Aar udsendtes der Opraab i saa Henseende, og den 4. Juni afholdtes der i Amsterdam et Møde, hvor Sagen drøftedes. Der viste sig Stemning for Dannelsen af en Organisation, og den 29. Juni s. A. afholdtes der et nyt Møde, hvor der blev vedtaget Love og valgt Bestyrelse. Der indmeldte sig straks 28 Medlemmer.

Det var i Holland, som flere andre Steder, saaledes, at der ikke straks ved Starten var Tale om en Fagforening i Nutidens Forstand, man maatte gaa forsigtig til Værks. Den nye Forening skulde som nævnt have til Opgave

at samle Personalet fra de forskellige Baneselskaber til Drøftelse af fælles Anliggender, der afholdtes hver Uge selskabelige Sammenkomster, der blev anskaffet et Bibliotek, foranstaltet Udflugter og Kursus i fremmede Sprog, hvorhos der skulde arbejdes paa at skaffe Medlemmerne økonomiske Fordele ved billige Fællesindkøb.

I de første Aar voksede Organisationens ikke særligt stærkt; i 1889 — efter 3 Aars Bestaaen — havde den 160 Medlemmer; i 1892 steg det til 800 og i 1893 til 1 800.

I 1894 kom den senere saa bekendte hollandske Fagforeningsmand v. Oudegeest ind i Hovedbestyrelsen; han bragte en ny Aand, de socialistiske Fagforeningssynspunkter, ind i Organisationens Ledelse. I 1899 blev han, Oudegeest, valgt til Formand for Organisationen, som nu havde 1 930 Medlemmer, og som efterhaanden havde faaet en ren socialdemokratisk Ledelse, og derfor snart efter indmeldte sig i den hollandske Landsorganisation (de samvirkende Fagforbund). I 1902 spadserede Medlemstallet opad mod de 3 000, og der blev indledet Forhandlinger med 3 andre eksisterende Organisationer — E. m. M., O. a. B., V. d. V. — om Sammenslutning. En saadan blev godkendt og endelig vedtaget i Januar 1903. Sammenslutningen mellem det store Forbund og de 3 Smaaorganisationer skulde officielt gennemføres fra og med den 22. Februar s. A., men der blev ikke noget ud deraf; thi allerede den 31. Januar var Organisationen kommet i i Kamp — Sympatistrejke — Havnearbejderne i Amsterdam havde besluttet ikke at ville arbejde sammen med uorganiserede, dette førte til en Havnearbejderstrejke, og da en Stationsforstander beordrede nogle Portører til at udføre noget Arbejde, som ellers udførtes af Havnearbejdere, kom Jernbanepersonalet paa den Maade med i Strejken; først ved at det blev forbudt Medlemmerne at udføre de strejkendes Arbejde og senere, da Forholdene efterhaanden udviklede sig, ved almindelig Sympatistrejke. Denne Strejke blev temmelig langvarig, og kort efter dens Afslutning udbrød der en ny Strejke, den 6. April 1903, som dog kun varede i 4 Dage; saa maatte Organisationen aflæse den.

En af Strejkens Følger var, at et betydeligt Antal Tillidsmænd blev afskediget. Medlemmerne blev ængstelige, der opstod Mistillid

til den socialdemokratiske Organisation, som næsten blev slaaet helt i Stykker, og maatte begynde helt forfra med en ny Genopbygning, samtidig med at det katolske, kristelige Forbund søgte at drage de fra det socialistiske Forbund flygtende Medlemmer til sig.

Genopbygningen gik kun langsomt for sig, mod de 1 930 Medlemmer i 1899, stod der kun 870 i 1907 og 1 513 i 1908; men i 1909 var Medlemsantallet dog bragt op til 2 715.

I 1910 rettede Banerne et Angreb paa I. T. F.'s nuværende Sekretær, N. Nathans, som da var Tillidsmand i Amsterdam. Resultatet blev, at det besluttedes at ansætte ham paa Forbundets Kontor. Aaret efter kom det jubilerende Forbunds nuværende Formand, P. Moltmaker, ind i Hovedbestyrelsen, og han valgtes kort efter til Formand. Herefter voksede Forbundet atter støt og roligt; det naaede i Juni 1914 op paa 4 000 Medlemmer. Der blev paany indledet Forhandlinger om Sammenslutning af en Række af de Organisationer, som bestod paa det Tidspunkt, i alt 10, men Krigens Udbrud stoppede dette Arbejde. I 1917 henstilledes det til de andre Organisationer, at der samarbejdedes om Lønforbedringer, men kun det selvstændige Lokomotivmandsforbund tiltraadte Henstillingen. Fra da af stod disse 2 Organisationer i venskabeligt Samarbejde, og i 1918 sluttede de to Organisationer sig sammen. Lokomotivmandsforbundets Formand, E. van Hinte, blev Medlem af de sammensluttede Forbunds Forretningsudvalg; dets Sekretær, G. Joustra, blev fastlønnet Tillidsmand paa Forbundets Kontor, han er nu Forbundets Næstformand. Endvidere blev der truffet den Ordning, at Forbundets Medlemsblad, som udkommer hver Uge, er obligatorisk for samtlige Medlemmer, men desuden faar Medlemmerne af Lokomotivpersonalets Kategorigruppe — Forbundet bestaar i alt af 10 Kategorigrupper — hver Maaned et Blad med tekniske Artikler, det redigeres af E. v. Hinte og G. Joustra.

Medlemstallet gik nu rask opad; det var som nævnt 4 000 i 1914, i 1918 steg det til 12 000, i 1919 til 17 000, i 1920 til 20 000 og det kulminerede i 1922 med 23 000, saa indtraf der i Holland, som alle andre Steder, en heftig økonomisk Krise, der medførte en Række Spareforanstaltninger bl. a. Personaleindskrænkninger. Omfanget heraf illustreres bedst derved, at Jernbanerne i Holland i 1922 be-

skæftigede i alt ca. 53 000 Personer mod nu kun ca. 36 000. Trods denne Nedgang i Personalestyrken paa ca. 17 000 Mand er det socialdemokratiske Jernbaneforbunds Medlems-tal kun gaaet ned med ca. 7 000, idet det for Tiden er omkring 16 000. Naar man hører, at der indenfor Forbundet findes ialt 218 Afdelinger, vil det forstaaes, at saadanne findes selv paa de mindre Pladser. Foruden den her omtalte socialistiske Fagorganisation findes der i Holland 4 andre: En kristelig katolsk, en kristelig protestantisk, en »neutral« og endelig en Organisation for overordnet Kontorpersonale.

I den største af disse, den katolske, staar ca. 9 000 Jernbanemænd som Medlemmer. Det socialdemokratiske Forbund har dog ligesaa mange Medlemmer som disse 4 Organisationer tilsammen.

I 1925 købte N. V. (Nederlandsche Vereeniging van Spoor — en Tramwegpersoneel, som det jubilerende Forbund hedder) sit eget Hus i Utrecht og indrettede her ikke blot Foreningskontorer, men Restauration, Teatersal, Koncertsal og en Række Modelokaler.

Endelig skal af Festskriftets Indhold nævnes at N. Nathans i 1922 frattraadte som Sekretær i N. V., idet han gik over som Sekretær i I. T. F., men han beholdt sin Plads i N. V.s Forretningsudvalg. Han afløstes indenfor N. V. af Forbundets nuværende Sekretær, van Braambeek, som altsaa har siddet paa Sekretærposten i 14 Aar, men ikke nær kommer op paa Siden af Moltmaker, der har været Formand siden 1911. I 1924 valgtes baade Formanden og Sekretæren til Medlemmer af Rigsdagen, henholdsvis Landstinget og Folketinget.

Forbundet ledes af et Forretningsudvalg paa 9 Medlemmer, en Hovedbestyrelse paa 19 Medlemmer (Forretningsudvalget + 10 andre Repræsentanter) samt et Repræsentantskab paa 54 Medlemmer, heri medregnet H. B. Af Forretningsudvalgets 9 Medlemme er de 5 (Formanden, Sekretæren, Næstformanden og 2 andre Repræsentanter) helt frigjort fra Banerne; de aflønnes og pensioneres af Forbundet.

I Anledning af 50 Aars Jubilæet afholdtes der et ekstraordinært Repræsentantskabsmøde, hvortil udenlandske Broderorganisationer var indbudt. Til Stede var Repræsentanter fra Frankrig, Belgien, Luxemborg, Tjekkoslaviet, England (alle 3 Organisationer) og Danmark.

Mødet formede sig som en Mindehøjtidelighed, hvor Formanden i store Linier omtalte Forbundets Virksomhed gennent Aarene, og hvor de udenlandske Repræsentanter fremsatte deres Udtalelser.

Senerø afholdtes en stor Reception, hvor Gratulanter frembar deres Gaver eller Hilsener. Der holdtes her Lykønskningstaler af Minister, Generaldirektør, Repræsentanter fra det socialdemokratiske Parti og dets Presse, de samvirkende Fagforbund, Bedriftsraadet, samarbejdende Organisationer m. m. m. Telegrafiske Hilsener indløb fra nær og fjern, et Utal af Blomsterdekorationer af kæmpemæssige Formater og andre Gaver fyldte efterhaanden en stor Del af Scenen. Blandt Gaverne (vor Organisation skænkede en Vase af kgl. Porcelæn) bemærkedes en Del kontante Beløb f. Eks. 5 000 Gylden fra Medlemmerne, 1 000 fra de samvirkende Fagforbund, fra Hustruerne, fra Forbundets Kontorpersonale m. fl. Til nogle af disse Pengegaver var der knyttet Betingelser vedrørende deres Anvendelse, tagende Sigte paa at hjælpe daarligt stillede Medlemmer i Sygdomstilfælde o. lign. Efter Receptionen var der en Festmiddag for Hovedbestyrelsen og Gæsterne, derefter en storslaaet Teateraften med Koncert og Varieténumre. Den paafølgende Dag var der fra Kl. 10 til Kl. 22 Orkesterkoncert, Sangforedrag, Cabaretopvisninger og Jubilæumstaler i hele det store Bygningskompleks, og Medlemmerne med Familie strømmede i tusindvis til for at deltage i Festlighederne. For Udlændingene arrangeredes der om Eftermiddagen en Udflugt til Hilversum, hvor Raadhuset — en tip-top moderne Funkisbygning — og Arbejdernes Radiostudie blev beset, samt til en Fiskerby, Volendam, hvor Befolkningen alle gaar i de gamle, hollandske Folkedragter, som ellers mest kendes fra Malerier e. lign.

Jubilæet blev for vor hollandske Broderorganisation en Tilkendegivelse af, hvor anset og afholdt den er, for Medlemmerne blev det en Mindedag og en Opildnelse til fortsat Arbejde for Socialismens Sag.



LOYALITET

I vort Blad for den 5. Juli meddelte vi, at Jernbaneforeningens Formand havde udtalt sig om vor Organisation paa en saadan Maade, at vi i Sagen om nogle Frirejser paa 1. Klasse beskyldtes for Illoyalitet, hvilket vi afviste. Jernbaneforeningens Medlemsblad, »Vor Stand«, skrev i den Anledning:

Det har ikke været vor Hensigt at beskyldte Lokomotivmændenes Organisation for at have været illoyal mod Jernbaneforeningen i den omhandlede Sag. Det er rigtigt, at Lokomotivmændene straks erklærede overfor Jernbaneforeningens Formand, at de gerne vilde samarbejde med os i Fripassagen; men hvis det var en Betingelse for Samarbejdet, at der skulde arbejdes paa, at Tjenestemænd i 6. Lkl. skulde med, maatte de melde Pas, og hver Forening maatte da arbejde for sig selv. Dette er selvfølgelig ikke en illoyal Handling; men om det er en hensynsfuld Handling, kan selvfølgelig diskuteres.

Det fremgaar heraf, at der fra Jernbaneforeningens Formands Side har været Tale om en Fortalelse. Vi beskyldes ikke for Illoyalitet og kunde altsaa erklære os tilfreds; men da vi har Pennen i Haanden, vil vi dog gøre opmærksom paa, at der ogsaa i Jernbaneforeningens Berigtigelse er en Fejl. Naar der staar, at vor Organisation maatte melde Pas, »hvis det var en Betingelse for Samarbejdet, at Tjenestemænd i 6. Lønklasse skulde med«, saa er dette saa forkert som noget. Selvfølgelig skulde 6. Lønklasse ikke holdes uden for; det var netop os, som holdt paa, at de skulde have det samme som alle de fik, med hvem de i frirejsemæssig Hensende var ligestillet.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Hr. Redaktør!

Maa man tillade sig at fremkomme med en Bemærkning til Artiklen »Tjenestekøreplanen« i vort Blad for 5. Juli d. A.? Der er det jo stadig Lokomotivførerne, der nævnes, hvorimod Motorførerne slet ikke nævnes, og i Artiklen »Normeringsloven« er der kun levnet dem en ganske kort Bemærkning, hvad man i Grunden finder ret mærkeligt, idet der paa Damplokomotiver dog er 2 Mand, hvorimod der i Motorvognene, hvis Gennemsnitskørehastighed er større end i Dampogene, kun er een Mand, f. Eks. her i Randers har vi haft 8 forskellige Typer af Motorvogne at køre med, hvorimod et Damplokomotiv jo er et Damplokomotiv. Lokomotivfyrbøderne er slet ikke nævnt, trods det at disse, naar der »sker« noget, dog saa maa tage deres Tørn med Hensyn til Forhør, Bøder m. m.

Hvorfor maa Motorførerstillingen ikke komme

frem i Lyset og faa den Ret, der i Virkeligheden tilkommer den, ikke under, men mindst ved Siden af Lokomotivførerstillingen.

Rd. Motorfører.

Det vilde være beklageligt, dersom vort Medlemsblad, fælles for alle vore Kategorier, til Stadighed blev skrevet saadan, at det fremhævede den ene eller den anden af vore Medlemskategorier, maaske — som den ærede Indsender synes at tro — paa de andre Kategoriers Bekostning; men det er jo heller ikke Tilfældet.

Herregud kære Motorfører, læs Bladet som en fornuftig Mand og ikke som en vis Person læser Bibelen.

Artiklen om Normeringsloven kan da ikke være skrevet for Lokomotivførernes Skyld, de har jo almindeligvis ingen Avancementspladser derpaa. Nej, det er Lokomotivfyrbøderne — og Motorførerne — som har Interesse i, at vi faar ansat saadanne Tal paa Normeringsloven, at nødvendige Motorfører- og Lokomotivførerstillinger ogsaa kan besættes. Medlemmerne har sikkert ogsaa alle forstaaet, at det var dette, Artiklen tog Sigt paa.

Hvad angaar vor Kritik af Køreplanen — en Artikel vi iøvrigt har faaet Tak for — er der vel ingen, heller ikke Indsenderen, som mener, at vi arbejder paa, at der skal være forskellige Tjenestekøreplaner for Lokomotivførere, Motorførere og Lokomotivfyrbødere. Faar vi vort Ønske opfyldt, og det haaber vi, saa skal du se, saa faar Motorførerne nok ogsaa den forbedrede Køreplan, og det var jo for at faa en saadan, og ikke for at omtale den ene eller den anden Stilling, Artiklen var skrevet.

Nu maa vi blot haabe, at vi ikke bliver skældt ud for, at der i den ledende Artikel i dette Nr. af Bladet staar for meget om Motorførerne! *Red.*

EN OPSIGTSVÆKKENDE DOM

Lokomotivføreren maatte hjælpe Lokomotivfyrbøderen.

Frankfurter Zeitung for den 27. Juni omtaler en interessant Retssag. Kort før Jul kørte et Ekspres-tog i Midtyskland ind i et Persontog, og Ekspres-togets 2 Lokomotivførere er nu idømt henholdsvis 15 og 7 Maaneders Fængselsstraf.

Lokomotivføreren paa det forreste Lokomotiv hævdede, at Aarsagen til Ulykken var den, at der var medgivet ham ukvalificeret Lokomotivfyrbøder, og det blev under Processen konstateret, at den paa-gældende Lokomotivfyrbøder ikke maatte gøre Tjeneste paa Hurtigtog, og at Lokomotivføreren derfor havde vægret sig ved at tage ham med, men han var blevet beordret dertil. Da Lokomotivfyrbøderen ikke kunde fremskaffe det fornødne Damptryk, maatte Lokomotivføreren hjælpe til med Fyrets Pasning, her-ved oversaa han et Signal, og Togsammenstødet skete.

Til Trods for at det saaledes var Baneledelsen, som, ved at sætte ukvalificeret Arbejds-kraft til Tjeneste i Hurtigtog, havde en væsentlig Del af Skylden for Togubødet, fik Lokomotivføreren alligevel den strenge Straf, 15 Maaneders Fængsel er.

OM DAMPLOKOMOTIVERNES FREMTID

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Af 2 B-Koblingen udvikledes 2 B 1-Typen, som blev almindelig i U. S. A. lige før og i Europa lige efter 1900. Men i de sidste 25 Aar er disse Lokomotiver næppe blevet bygget noget Sted (dog 2 Stkr. i U. S. A. 1935, hvorom senere). De blev allerede før Krigen erstattet af 2 C-koblede Maskiner paa Grund af dens slette Igangsætnings- og Accelerationsevne. I U. S. A. gik man hurtigt over til at bruge 2 C 1-Lokomotiver til alle svære og hurtige Eksprestog. Og i Europa og saa vel som den øvrige Del af Verden er 2 C 1-Koblingen efter Krigen blevet almindelig til saadanne Tog.

Talrige 2 B 1-koblede Lokomotiver er i Mellemtiden blevet udrangeret. Enkelte er blevet ombygget til 2 C-Kobling f. Eks. i England, U. S. A. og Ægypten. Og da de kun byggedes i en kortvarig Periode, er der næsten ikke flere tilbage noget Sted i Verden. Deres Antal udgør næppe 1 pCt. af samtlige Lokomotiver.

D. S. B.s 33 P-Lokomotiver er imidlertid stadig i saa god Stand og saa nødvendige for Togdriften, at de ikke kan kasseres. Deres Mangler paa Grund af de to koblede Aksler og den deraf følgende ringe Accelerationsvægt kunde imidlertid afhjælpes fuldstændigt, ja, forandres til en Fordel ved Hjælp af en Booster. Denne amerikanske Betegnelse refererer som nævnt til en Hjælpedampmaskine til Brug ved Igangsætning og Acceleration samt Langsomfart paa Stigninger; desuden muliggør den Kørsel med tungere Tog end forhen. Den virker paa en eller flere ukoblede Aksler, der kan være Lokomotivets bageste Løbeaksel eller een eller to Aksler i et bageste Drejestel — eller een, to eller tre Tenderaksler. Det er en lille, hurtigroterende, oftest tocylindret Dampmaskine, som over en Tandhjulsforbindelse med stort Udvekslingsforhold staar i Forbindelse med den drevne Aksel, der igen kan staa i Forbindelse med en anden, ellers ukoblet Aksel ved Drivstænger. Boosteren kan være gearet eller ugearet. Den kobles ud ved større Fart og kan eventuelt træde automatisk i Funktion eller ud af Funktion f. Eks. ved en Hastighed af 50 km pr. Time. Boosteren forøger Trækraften og Adhæsionsvægten. Dens Anvendelse muliggør Brugen af færre, koblede Aksler paa de moderne Lokomotiver, især Eksprestogsmaskinerne til stor Fart, hvis Drivværk da kan være lettere og mere enkelt.

Den lille Dampmaskine kan forøge Trækraften betydeligt paa Grund af sit store Udvekslingsforhold og sin store Omdrejningsfart. Ved stor Togfart maa den nødvendigvis kobles ud. Ved langsommere Hastigheder er Kedlens Dampproduktion tilstrækkelig stor til, at ogsaa Boosteren kan forsynes. Kedlens Størrelse er nemlig tilpasset til, at den kan forsyne Hovedcylindrene med en tilstrækkelig Mængde Damp, naar de arbejder for fuld Kraft og med indtil 10--12 enkelte Stempelslag pr. Sekund.

Boostere har fundet almindelig Anvendelse i U. S.

A. og Canada, hvor næsten alle nye og desuden talrige ældre Lokomotiver er udstyret dermed. Deres Tal beløber sig allerede til flere Tusinde. I Europa har L. N. E. R. indbygget Booster i den før omtalte 2 B 1-koblede Maskine, der er sammenbygget med Tenderen. Dette engelske Jernbaneselskab har ogsaa forsynet sine fem D 2-koblede Tankrangerlokomotiver med Booster. Endvidere er Alsace-Lorraines nye, meget svære 1 E 1-koblede Godstogslokomotiver udstyret med Booster. Det samme gælder en af Norges tre, nye 1 D 2-koblede Dovregubbe; de to andre er ogsaa bygget med en senere Montering af Booster for Øje. New Zealands nye, smalsporede 2 D 2-Lokomotiver med Tender byggedes ogsaa paa en saadan Maade, at man senere kunde montere en Booster i det bageste Drejestel. Og noget lignende gælder vistnok baade Australiens nye 1 D 2- og Chiles 2 D 2-koblede Kæmpelokomotiver. Endelig findes der i Rusland nogle svære 1 E 1- og 1 E 2-koblede Godstogslokomotiver, som er forsynet med Booster.

Naar Boosteren ikke er almindelig i Europa, beror det paa, at man allerede har udrangeret 2 B 1-Lokomotiverne for længe siden og i Stedet bruger trekoblede Lokomotiver til Eksprestogene og mest firekoblede Lokomotiver til Godstogene. Men det er f. Eks. omtrent sikkert, at man vilde have anvendt Boostere i Tyskland, saafremt Rigshænerne endnu havde anvendt deres 2 B 1-Lokomotiver (Type 14) i større Antal.

Hvis vore P-Lokomotiver blev forsynet med Booster, vilde man derved opnaa talrige Fordele. Boosteren bør helst virke paa den nuværende Løbeaksel bagtil eller paa den ene eller begge Aksler i det før omtalte, fælles Drejestel mellem Lokomotiv og Tender. Alt efter Forholdene vil Adhæsionsvægten kunne forøges med 40 å 80 pCt., eftersom Boosteren virker paa een eller to nye »Drivaksler«.

Da Trækraften ved Igangsætningen begrænses af Adhæsionsvægten — Dampmaskinerne forudses kraftige nok til at udnytte Adhæsionsvægten fuldtud — saa vil Igangsætningssevne, Acceleration og Trækraft ved Langsomfart stige i samme Forhold. Togenes Acceleration vil kunne ske meget hurtigere og roligere end nu.

P-Lokomotiverne vil kort sagt opnaa samme hurtige Accelerationsevne som R- eller S-Lokomotiverne; og samtidig bliver deres Maksimalfart, der allerede er stor, yderligere forøget paa Grund af en roligere Kørsel. Med de ombyggede Lokomotiver kan Rejsefarten sættes væsentlig op baade, hvor der nu bruges P'ere, og hvor der bruges R-Lokomotiver. De moderniserede Lokomotiver, der har langt bedre Evne til at sætte et stort Tog med mange Vogne i Gang paa meget kort Tid, og som er i Stand til at trække Toget med meget stor Fart, kan da opfattes som en Art Lyntogslokomotiver.

Ved større Hastighed — over 100 km pr. Time — begynder Luftmodstanden at spille en væsentlig Rolle. Dermed bliver Problemet Strømlinjebeklædning aktuelt. Det har da sin Interesse at se lidt paa, hvad der hidtil er bygget af strømlinjeformede Lokomotiver, og hvilke Resultater, man derved har opnaaet. Bortset fra nogle enkelte, isolerede Forsøg tidligere

er det specielt i de sidste to Aar, man har begyndt at interessere sig for Strømlinjeformen. Det staa rimeligvis i Forbindelse med de forøgede Toghastigheder og Damplokomotivets Konkurrence med Dieseltogene i Lyntogstrafikken. Tidligere søgte man at formindske Luftmodstanden ved f. Eks at give Lokomotivernes Førerhus en skarp, fremadvendende, vindskærende Kant og Kedlen en tilspidset Forende eller lignende. Det havde dog ikke stor Værdi. Forøvrigt ses der et Udslag af disse Tendenser ved Formen af P-Lokomotivernes Førerhus. I Vore Dage lægges der derimod Vægt paa, at Lokomotivet og helst hele Tøget faar en aerodynamisk fordelagtig Form samt et aflattet Ydre af Hensyn til Formindskelse af Luft-hvirvler.

Af Lokomotiver med mere eller mindre Strømlinjeform og -Beklædning kan der allerede nævnes et halvt Hundrede forskellige Typer.

Før der gives en Oversigt over disse, skal der nævnes et Par af de mest karakteristiske Eksempler paa klassiske, udpræget skarpkantede Hurtigtogslokomotiver. Det tidligere omtalte, bayerske 2 B 2-Lokomotiv fra 1906 var et smukt Eksempel herpaa. Og det preussisk-hessiske 2 B 2-Lokomotiv fra 1904 var endda omtrent fuldstændig beklædt baade paa Siderne og fortil, hvor der var en lodret, fremadvendende Kant. Ogsaa ved Baltimore & Ohios »Adam«-ekspres fra omkring 1900 var Luftmodstanden søgt nedsat paa lignende Maader. Det franske Østbaneselskab har en Serie gamle 2 C-koblede Lokomotiver fra Førkrigstiden med strømlinjeformet Forlængelse af Skorsten og Damphat. Disse Lokomotiver ses hyppigt anvendt for Selskabets bedste Tog i vore Dage. Tillige kan nævnes nogle af P. L. M.'s Lokomotiver allerede fra Begyndelsen af dette Aarhundrede; de var beregnet til Rhonedalsruten, hvor der hersker stadige og stærke Nordenvinde i lange Perioder af Aaret. Endelig kunde man blandt de skarpkantede, klassiske Strømlinjelokomotiver medregne det ejendommelige, damp-elektriske 8-akslede ($4 \times A + 4 \times A$ koblede) »Hielmann« Lokomotiv, der byggedes i Frankrig allerede i 1896.

Før 10 Aar siden begyndte P. L. M. at bygge 2 D 1-Lokomotiver til Brug paa denne vanskelige Rute. Det var iøvrigt første Gang, at 2 D 1-Lokomotiver byggedes i Europa, bortset fra, at Spanien samme Aar, 1925, havde anskaffet saadanne Lokomotiver. De bygges første Gang i U. S. A. 1911. (Det var 10 Aar efter, at New Zealand anskaffede de første 2 C 1-Lokomotiver.) Til Sammenligning byggedes de første 2 C 1-Lokomotiver i U. S. A. i 1901 til Brug i New Zealand, medens 2 C 1-Lokomotiver i Europa første Gang byggedes i 1908.

En lignende Tidsforskel ses med Hensyn til Anskaffelsen af 2 D 2-Lokomotiverne, som første Gang byggedes i U. S. A. i 1926 og i Europa (Tyskland) i 1936 — eller 1935, hvor Tyskland byggede nogle 2 D 2-koblede Lokomotiver til Chile. Af den første Serie 2 D 1-Lokomotiver har P. L. M. efterhaanden bygget ca. 160 Stkr. De er i det Ydre meget paafaldende ved en kuppelformet, strømlinjeformet Forlængelse af Kedlen eller Røggamret. Det er rimeligvis det første Eksempel paa den moderne, afrun-

dede Strømlinjeform. L. N. E. R.'s 2 C 2-Lokomotiv Nr. 10 000, bygget 1931, har ogsaa delvis Strømlinjeform ved en ejendommelig Beklædning af Kedlen, hvis Ydre er ganske aflattet, og hvis Forende eller hele Lokomotivets Forende er udformet som en tilbagehældende, skraa Flade, der leder Luften op forbi Skorstenen, som forøvrigt ikke rager op over Kedlens Overkant. Noget lignende gælder samme Selskabs to nye 1 D 1-koblede Eksprestogslokomotiver, Type »Cock of the North«, til Brug for Edingburg—Aberdeen Rutens bedste Tog.

Af andre, delvis strømlinjeformede Damplokomotiver i England maa nævnes Great Westerns to forskellige 2 C-Lokomotiver, L. N. E. R.'s Hush Hush Lokomotiv og eventuelt ogsaa L. M. S.' 2 C 1-koblede Turbinelokomotiv. Fuldstændig strømlinjeformede er L. N. E. R.'s fire 2 C 1-Maskiner til Brug for Firetimers-ekspresserne til Newcastle. Endelig har L. N. E. R. 17 Stkr. lignende Lokomotiver under Bygning. De 4 af disse har dog 1 D 1-Kobling; de skal bruges paa Skotlands Østkystrute Edingburg—Aberdeen, og er strømlinjebeklædte af Hensyn til de hyppige og stærke Vinde fra NØ.

Uden for Europa har Japan to forskellige Typer af helt strømlinjebeklædte 2 C 1-Lokomotiver.

Det første, fuldstændigt strømlinjeformede Lokomotiv i Verden kørte for to Aar siden i Manchuriet. Af disse svære 2 C 1-Lokomotiver til Brug for den berømte Asiaekspres, som kører mellem Dairen og Hsinking, byggedes i første Omgang 4 Stkr.

I U. S. A. byggedes først to, helt strømlinjebeklædte 2 B 1-Lokomotiver til Hiawatha Ekspresen mellem Chicago og St. Paul. Omtrent samtidig beklædte Alton Banen et af sine Lokomotiver i Strømlinjeform til Brug for Togene mellem Chicago og St. Louis. Snart efter fik et af New York Centrals 2 C 2-Lokomotiver Strømlinjebeklædning. Baltimore & Ohio ombyggede et gammelt 2 B 2-Lokomotiv og byggede desuden et 2 C 2-Lokomotiv med strømlinjeformet Ydre. Desuden har Boston & Maine bygget 5 Stkr. delvis strømlinjeformede 2 C 1-Lokomotiver. Og endelig har Pennsylvania Railroad bygget et 2 C 1-koblet Strømlinjelokomotiv. Ialt byggedes der i 1935 i U. S. A. 15 Damplokomotiver, med mere eller mindre aflattet Ydre. I Maj 1936 har New York Central færdigbygget endnu et Strømlinjelokomotiv med 2 C 2-Kobling og udstyret med alle moderne Finesser. Endelig har New York—Hartford—New Hawen for nylig bestilt 10 Stkr. 2 C 2-koblede Strømlinjelokomotiver.

I Canada er Interessen for Strømlinjelokomotiver af gammel Dato. Allerede for en Række Aar siden blev der foretaget omfattende Modelforsøg over Luftmodstanden af de svære 2 D 2-Lokomotiver med og uden Strømlinjebeklædning. Men først for nylig er man begyndt at bygge nogle (5 Stkr.) strømlinjeformede Damplokomotiver i Canada. Af disse meget hurtige og kraftige Lokomotiver er det første allerede færdigt.

Sydaustraliens 10 Stkr. 2 C 1-Lokomotiver, hvoraf kun det første er færdigt paa indeværende Tidspunkt, har derimod ikke meget af Strømlinjeform, selv om man af Patriotisme gør dette gældende i Australien.

I Tyskland blev først Drivværket og Kedlens For-
ende beklædt i Strømlinjeform paa et af 03-Enheds-
lokomotiverne, for at man kunde undersøge Forde-
lene og Ulemperne nøjere, især med Hensyn til Aksel-
lejernes Temperatur. Herefter er der i Tyskland
blevet bygget flere, fuldstændig strømlinjeformede
Lokomotiver, nemlig 2 Stkr. 2 C 2-koblede Lokomotiv-
er Type 05 samt et 2 C 2-koblet Tanklokomotiv
Type 61. Tillige har Lübeck—Büchen Banen anskaf-
fet et 1 B 1-koblet Tanklokomotiv. Endvidere har Rigs-
banerne endnu et 2 C 2-koblet Lokomotiv under Byg-
ning, tilhørende Typen 05, men med Førerhuset i
Forenden. Endelig bygges to, noget forskellige 2 D 2-
Lokomotiver Type 06, som dog lige som de fleste
amerikanske Strømlinjelokomotiver faar frit Driv-
værk.

Foruden disse er der i Tyskland udarbejdet Pro-
jekter til omkring et Dusin forskellige, strømlinje-
formede Damplokomotiver, mest med 2 C 2, 2 D 2 og
2 B 1-Kobling, baade Tender- og Tanklokomotiver og
delvis med Turbinetræk, Førerhuset i Forenden og
lignende.

I Holland er et af de 40 nye 2 C-Lokomotiver
blevet strømlinjeformet beklædt.

I Belgien byggedes i 1935 ca. 15 Stkr. 2 C 1-kob-
lede Eksprestogslokomotiver, der i det ydre minder
om de engelske 1 D 1-Lokomotiver Type »Cock of the
North«; Profilet er udnyttet helt i Højden, saaledes
at man ikke ser noget til Skorsten, Damphat eller
lignende, naar man ser Lokomotiverne fra Siden.
Skorstenen ses kun forfra, hvor en skraa Flade leder
Luften til Vejrs op forbi den, idet den er omgivet af
smaa Vindblik.

I Schweiz er der udarbejdet Projekt til et 2 C 1-
koblet Strømlinjelokomotiv, forsynet med den moder-
ne, ejendommelige Veloxkedel. Det bliver dog næppe
udført, da Schweiz selv bruger elektrisk Togdrift.

I Frankrig er i 1935 et gammelt 2 C-koblet Lo-
komotiv blevet udstyret med Veloxkedel og har sam-
tidig faaet Førerhus i Forenden lige som ved det
schweiziske Projekt. Baade Lokomotiv og Tender er
fuldstændig strømlinjeformet beklædt. I Frankrig
bygges i Øjeblikket et svært, masutfyret Strømlinje-
lokomotiv med horisontal og skraat »afskaaet« For-
ende — ligesom Bugattis Motorvogne eller L. N. E. R.s
Strømlinjelokomotiver — i Stedet for den sædvan-
lige, lodrette Forende paa de strømlinjeformede Tog.

Endelig har P L M forsynet et 31 Aar gammelt
2 B 1-Lokomotiv (fra 1905) med en strømlinjeformet
Beklædning. Resultatet af Ombygningen har været
saa gunstigt, at man har besluttet at ombygge 6 andre
Lokomotiver Mage til paa samme Maade.

Da disse Lokomotiver har overordentlig stor Lig-
hed med D. S. B.s P-Lokomotiver, saavel i Henseende
til Akselordning, Drivværk og Hjulstørrelse som til
Ydre, Dimensioner, Hestekraft, Vægt og Alder, skal
Resultaterne omtales lidt nøjere.

Efter Ombygningen vejer Lokomotivet 141 t, og
det ligeledes strømlinjeformede Vogntog vejer 196 t,
ialt 337 t. Togene skal bruges til Ture mellem Paris
og Marseilles og skal køre med 97 km Rejsehastighed
til Trods for, at det er en meget vanskelig Rute (sml.
de danske Lyntog, hvis Gennemsnitsfart paa de 6

enkelte Ture er mellem 80 og 90 km, naar man ser
bort fra Storebæltsoverfarten og Rangeringen i Fær-
gehavnene). Det allerede ombyggede Lokomotiv kører
mellem Paris og Lyon paa en Køreplanstid af 316
Minutter incl. to Standsninger, der tilsammen varer
6 Minutter. Da Strækningen er 511 km, svarer det
altsaa til 99 km pr. Time trods meget lange og stær-
ke Stigninger samt mange Kurver. Det maa dertil
fremhæves, at den legale Maksimalfart kun er 120
km pr. Time, og at det paagældende Lokomotiv har
kørt med indtil 158 km's kontrolleret Hastighed og
endog skal have opnaaet over 160 km's Fart*). Ved
en Hastighed af 120 km pr. Time og stille Luft
kræves nu kun 880 i H. Kr. mod forhen 1160 i H. Kr.
til Togets Fremdrivning. Ved 140 km i Timen viser
Forsøgene en Formindskelse fra 1700 til 1250 i
H. Kr. Dette sidste Tal svarer iøvrigt til Lokomoti-
vets Maksimalydelse. Af de 1250 H. Kr. absorberer

*) En Række af de omtalte strømlinjeformede Damp-
lokomotiver har i Løbet af det sidste Aars Tid udført
bemærkelsesværdige Kørsler, der viser, at mange moderne
Damplokomotiver med fuld Ret kan dele Betegnelsen Lyn-
togslokomotiv eller Lyntog med Dieseltogene.

Allerede 1893 skal et amerikansk Lokomotiv have op-
naaet en Fart af 112 miles pr. Time svarende til 180 km's
Hastighed — mod antagelig 140 km Maksimalfart for
vore danske Lyntog. Omkring Aarhundredskiftet kørte
flere amerikanske Lokomotiver 160 à 185 km pr. Time.
1904 naaede et engelsk Lokomotiv 164 km paa en Tur
mellem Plymouth og London. 1906 kørte det bayerske
2 B 2 Lokomotiv omtrent lige saa hurtigt.

Af nyere Damplokomotiver har et af de amerikanske
2 B 1 Lokomotiver kørt med indtil 178 km's Fart endda med
et Vogntog, der vejede 400 t. Med et af de engelske, lige-
ledes strømlinjeformede 2 C 1 Lokomotiver tilhørende
L. M. S. er der opnaaet 179 km's Hastighed. Og det tyske
2 C 2 koblede Tanklokomotiv Type 61 har ogsaa kørt
179 km. Rekorden indehaves dog af de tyske 05 Lo-
komotiver, som har kørt indtil 195,6 km, ja den 11. Maj i
1936 har et af dem endog sat Verdensrekorden op til
201 km pr. Time. Det svarer til 56 Meter pr. Sekund.

Disse Tal og Tallene for det gamle, men moderniserede
franske 2 B 1 Lokomotiv viser tydeligt, at Damplokomoti-
verne endnu kan opnaa smukke Resultater selv i Sam-
menligning med Dieseltogene og de Elektriske Tog.

Allerede 1847 kørte der paa Great Westerns bred-
sporede Banestrækninger i England et Tog med mellem
50 og 60 miles Køreplansfart. Samme Selskabs hurtigste
Tog kører i Dag (paa Normalspor) med 115 km's Rejsefart.
L. N. E. R.s hurtigste Tog kører fra London til Newcastle
paa fire Timer, d. v. s. med 70 miles Gennemsnitsfart.

De tyske Rigshansers hurtigste Damptog kører 115 km
pr. Time.

Canada sad indtil for nogle Aar siden inde med Ver-
densrekorden med et Tog, hvis Køreplansfart var 110 km
pr. Time. Tidligere kørte Verdens hurtigste Damptog mel-
lem Camden og Atlantic City i Nærheden af Philadelphia
i U. S. A. Nu er denne Strækning imidlertid blevet elek-
trificeret — og Hastigheden nedsat.

I Japan gennemkørte et af de nye Strømlinjelokomo-
tiver for ikke længe siden den 177 km lange Strækning
mellem Osaka og Nagoya med en Gennemsnitsfart af 96
km pr. Time. Det er en meget bemærkelsesværdig Fart
i Betragtning af, at det er en bjergrig og vanskelig Rute,
og især fordi de japanske Jernbaner er smalsporede
(106,7 cm Sporvidde).

Talrige europæiske Damptog kører nu med en Køre-
plansfart paa mellem 100 og 110 km pr. Time, medens
vor egen Avisekspres kun naaede 89 km's Rejsefart før
den 15. Maj 1936 og nu endda kun 83 km paa Strækning-
en København—Korsør. Vort næst hurtigste Damptog
bruger 97 Minutter til Turen København—Korsør; det sva-
rer kun til 68 km's Rejsehastighed.

Lokomotivet 696 H. Kr. og Vognene kun 554 H. Kr. i Følge de meget grundige Forsøg.

Det praktiske Resultat af Strømlinjebeholdningen viser sig i en Brændselsbesparing paa 25 pCt., hvilket er af stor Værdi, da man ellers maatte regne med en Udgift hertil paa 40 000 Kr. om Aaret for hvert Lokomotiv.

Til de gunstige Tal ved dette Tog skal det dog bemærkes, at de i nogen Grad maa tilskrives Vogn-togets Strømlinjeform. Paa den anden Side maa ovenstaaende Tal, 696 H. Kr. for Lokomotivet og 554 H. Kr. for Vognene bemærkes.

For Lokomotiverne alene har de franske Forsøg i St. Cyr for et 2 C 1-Lokomotiv vist følgende Resultater. Ved en Hastighed af 120 km pr. Time absorberede Lokomotivet 338 H. Kr. Ved 145 km var Tallet steget til 585 H. Kr. Ved en Strømlinjebeholdning, som *ikke* omfattede Hjul og Tender, kunde disse Tal nedsættes til henholdsvis 230 og 400 H. Kr.

De engelske Togs smaa Dimensioner og afglattede Ydre giver sig Udslag i lavere Tal for Luftmodstanden end i noget andet Land.

National Physical Laboratorys Forsøg over L M S' Royal Scot Ekspres viser, at Luftmodstanden ved 60 miles (96 km) pr. Time absorberer 400 H. Kr. Deraf falder de 115 à 120 H. Kr. paa selve Lokomotivet.

Fra U. S. A. kan nævnes Pennsylvania Banens Strømlinjelokomotiv, hvis Luftmodstand ved Maksimalhastigheden er nedsat saa meget, at Kraften forøges med 300 H. Kr.

Ved Strømlinjebeholdningen af New York Central Banens første Strømlinjelokomotiv opnaaedes en Nedsættelse af Luftmodstanden med 30 pCt. og en Kraftbesparing paa 12½ pCt. ved 80 miles (129 km) pr. Time. Det svarer antagelig til ca. 500 H. Kr., da disse Lokomotiver ialt udvikler 4 000 à 4 500 effektive H. Kr.

Canadiske Forsøg viser følgende: Til et svært Lokomotiv med 10 tunge Vogne kræves 25 pCt. af Kraften til Overvindelse af Luftmodstanden ved 60 miles (96 km) pr. Time, 36 pCt. ved 80 miles (129 km) pr. Time og 45 pCt. ved 100 miles (161 km) i Timen. Dette gælder vel at mærke kun i stille Luft. Talene bliver forholdsvis lave ved de amerikanske Tog paa Grund af deres store Egenvægt.

Fra Europa kan nævnes et Eksempel, der har mere Interesse for Lokomotiver af danske Dimensioner, i Forsøgene med det hollandske 2 C-Lokomotiv, der er blevet beklædt i Strømlinjeform. Dets Trækraft ved 100 km pr. Time er derved blevet 20 pCt. større end Søstermaskinernes.

Dette viser, at P'erne ved en Fart af 100 km i Timen skulde kunne trække 12 Vogne med samme Letthed, som de nu kan tage 10 Vogne, hvis de blev beklædt i Strømlinjeform. Hvis der er en lille Smule Modvind, er Fordelen imidlertid langt større.

Tyske Forsøg over mere eller mindre gennemført Strømlinjebeholdning af 2 C 2-koblede Lokomotiver viste, at man ved de Hastigheder, som Lokomotiverne kører med i den daglige Togdrift, vil kunne nedsætte Kraften til Luftmodstandens Overvindelse fra 570 til 320 H. Kr.

For at klargøre Betydningen af et hensigtsmæssigt

formet Ydre af Togets og Lokomotivets Bagende kan nævnes det Eksempel, at Luftmodstanden ved den sidste af Royal Scot Ekspresens Vogne var 45 pCt. større end ved de øvrige Vogne. — Og et andet Eksempel: En Kappe eller Bælg i fuld Vidde mellem Lokomotivet og den forreste Vogn formindskede Lokomotivets Luftmodstand med 10 à 12 pCt. paa Grund af mindre Lufthvirvler og Sug.

Alle de nævnte Eksempler, der er samlet fra helt uafhængige Undersøgelser i forskellige Lande, repræsenterer kun et lille Udvalg til Belysning, hvad man kunde forvente at opnaa ved at beklæde vore P-Lokomotiver i Strømlinjeform. Det maa imidlertid fremhæves, at det i alle Tilfælde drejer sig om stille Luft.

Ved Modvind og skraa Indblæsning bliver Luftmodstanden af langt større Dimensioner.

Hvis Toget f. Eks. kører med Vinden blæsende skraat ind i Forhold til Kørselsretningen, saa er Luftmodstanden langt større, eventuelt flere Gange større end ved Kørsel i stille Luft. Selv om Vinden blæser vinkelret paa Togretningen, udøver den en ekstra Luftmodstand for Toget. Er Togets Hastighed f. Eks. 100 km og Sidevinden af samme Størrelse, saa er Togets Hastighed i Forhold til den omgivende Luft 142 km pr. Time. Luftmodstanden bliver da 2,0 Gange saa stor som ved 100 km's Vindhastighed foruden at Vinden virker paa en meget stor Flade. Luften træffer nu ganske vist Toget med en Vinkel paa 45°: men det betyder kun en 30 pCt. ringere Luftmodstand end i det Tilfælde, hvor Vindtrykket kom lige ind forfra med samme Fart.

Tyske Modelforsøg med et strømlinjeformet 2 C 3-Lokomotiv viste, at Luftmodstandens Overvindelse ved en Fart af 150 km pr. Time krævede 748 H. Kr. ved Skraa-indblæsning under ugunstigste Vinkel. Det maa hertil fremhæves, at det drejede sig om et Tanklokomotiv, hvor Tallet maa blive særlig ringe, samt at Lokomotivet var strømlinjebeholdt. I modsat Fald vilde Luftmodstanden have været meget større.

Endelig spiller Modvind en stor Rolle, hvor det i Forvejen drejer sig om store Toghastigheder. Luftmodstanden vokser med en anden Potens. Men Kraften til dens Overvindelse forholder sig til Farten som en tredje Potens, idet Togets egen Hastighed ogsaa indgaar i Kraftligningen. Ved en Fart af 200 km pr. Time koster Luftmodstanden derfor 8 Gange større Kraft end ved 100 km pr. Time og 64 Gange saa megen Kraft som ved 50 km pr. Time — samt 64 000 Gange saa meget som ved 5 km's Togfart. Er der nu Modvind, vil man ved selve Luftmodstanden kunne komme til at regne med indtil 150 à 250 km's Vindhastighed i Forhold til Toget, f. Eks. 200 km, naar dette kører 120 km pr. Time og Vinden blæser med 80 km's Fart. Kører Toget med 120 km's Fart i en Modvind med samme Vindhastighed, saa er Luftmodstanden 5,8 Gange større end ved 100 km's Fart i stille Vind, og dens Overvindelse kræver 7 Gange større Kraft, og det vil sige flere Tusinde H. Kr. Dette Tal viser, at Strømlinjeformen kan være af største Værdi for hurtige Lokomotiver, der kører paa Ruter, hvor Vinden ofte blæser stærkt.

(Fortsættes.)

86 JERNBANEUEHELD PAA SAMME STATION

I Tschita i Transbaikal begyndte forleden en Proces i Anledning af en Jernbanekatastrofe ved Stationen Karymskaja paa den transsibiriske Bane. Den 22. Juni kørte et Tog her ind i et andet Tog, som uden at opstille Dækningssignaler var blevet holdende paa Banelinien, da det ikke kunde tage Stigningen. *De fire sidste Vogne i det holdende Tog blev knust, hvorved 51 Personer dræbtes og 52 saaredes. Under Retsforhandlingerne blev det oplyst, at der siden Begyndelsen af 1936 er sket 86 Jernbaneueheld alene ved Stationen Karymskaja.*

DANSKE JERNBANERS AFHOLDS-
SELSKAB

afholdt sit Aarsmøde den 20.—21. Juni paa Nyborg Strand.

Mødet, hvori deltog 35 Repræsentanter og ca. 150 Medlemmer, aabnedes af Selskabets Formand, Overassistent O. H. Malchau, som bød Forsamlingen Velkommen og præsenterede de fremmødte Gæster fra Broderorganisationerne i Norge og Sverige og fra de faglige Organisationer i Danmark: Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen og Dansk Lokomotivmands Forening samt Motorførernes Afholdsforbund.

Efter at Mødet havde konstitueret sig, aflagde Formanden en udførlig Beretning om Virksomheden.

Det fremgik heraf, at Selskabet i det forløbne Aar har haft en mindre Tilbagegang i Medlemstallet, som nu er 1223.

Siden sidste Aarsmøde har 30 Medlemmer faaet tildelt Diplom for 25 Aars Medlemsskab, og af Selskabets »Veteraner« staar der endnu 18 i Rækkerne.

Formanden udtalte sin Glæde over det gode Forhold, som bestaar mellem Selskabet og de faglige Organisationer indenfor Etaten og takkede for den Støtte, disse havde ydet Selskabet.

Beretningen godkendtes uden Diskussion.

Et Vandrebanner, som overrækkes den Kreds, der i det forløbne Aar kan opvise den største Tilgang af nye Medlemmer, tilfaldt Skjern-Ringkøbing Kredsen.

Det reviderede Regnskab fremlagdes af Kasseren og godkendtes uden Diskussion; og derefter drøftedes og behandledes forskellige Spørgsmaal vedrørende Lovene m. m.

Til Slut genvalgtes saavel Formanden som den øvrige Bestyrelse med Akklamation.

Til næste Mødested valgtes Aalborg.

K.



LANDSOPLYSNINGSUDVALGET

Udvalget retter herved en indtrængende Opfordring til samtlige Afdelingsbestyrelser om nu ved Efteraarets Begyndelse at foretage en kraftig Agitation blandt Medlemmerne for Deltagelse i Oplysningsarbejdet i den kommende Vinter.

Oplysningsarbejdet kan tilrettelægges paa flere Maader, f. Eks. ved:

1. Oprettelse af Skoler, hvor der undervises i elementære Fag: Dansk, Regning, Skrivning m. m.
2. Studiekredse, hvor Medlemmer i Kredse paa 5—10—15 Mand i Fællesskab studerer et bestemt Emne.
3. Kursus i Sprog, Bogholderi o. s. v.
4. Foredrag om sociale og litterære Emner.

Under Hensyn til al god Oplysningsgrundlæggende Betydning henstiller Udvalget til Afdelingerne at tage Arbejdet op. Der erindres om, at Program, Undervisningsplaner, Beregning af Udgifter o. l. maa være Landsudvalgets Formand i Hænde senest den 10. September d. A. under Adresse: V. Johansen, Marselisborg Allé 25, Aarhus.

P. U. V.
V. Johansen.

DØDSFALD

Søndag den 12. Juli afgik en af vore unge Kolleger, Lokomotivfyrbøder *Holger C. Nielsen*, ved Døden efter en Blindtarmsoperation.

Bisættelsen fandt Sted den 17. Juli fra Bispebjerg Krematorium.

Fra Østerport Maskindepot, hvor Holger Niensens Fader er stationeret som Lokomotivfører, var Lokomotivmester Kann og flere Lokomotivførere kommet til Stede, ligesom Aspiranter og Lokomotivfyrbødere fra Gb. var mødt op for at vise den afdøde Kollega den sidste Ære.

Foran den med Sommerens Flor smukt pyntede Kiste paraderede Faner fra »D. S. og M. F.«s Afd. 7, samt »D. L. F.«s Afdelinger i Helsingør, Roskilde og København.

Efter at Præsten havde forrettet Jordpaakastelsen, holdt Afdelingsformand S. Suneson en gripende Tale om den kun 26-aarige Kollega, der nu, efter lige overstaaet Eksamen og fast Ansættelse saa brat blev revet ud af sin Gerning; og medens Kisten stille gled ned i Graven, sænkedes Fanerne som en sidste Hilsen til Mindet om en ung og altid livsglad Kammerat.

St—.

TAKSIGELSE

Alle, der har udvist Deltagelse ved vor kære Søn, Broder og Forlovede, Lokomotivfyrbøder H. G. Niensens Død og Begravelse, bedes herigennem modtage var hjerterligste Tak.

E. R. Nielsen og Born. Nelly Johansen.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Kistrup, 4. C Lægedistrikt, er bortrejst fra 20. Juli til 18. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Povl Kønig, Jagtvej 183, 1., Telefon Ryvang 2772.

Konsultationstid: Kl. 14—15 (Fredag tillige Kl. 18—19).

**SAMLIV UDEN FORMELIGT ÆGTESKAB
SOM TJENESTEFORSEELSE**

I Østrig er der som bekendt et »kristeligt« fascistisk Diktatur; dette maa naturligvis give sig Udslag, særlig paa det kristelige Omraade, og Direktionen for de kommunale Sporveje i Linz har nu bekendtgjort et nyt Tjenestereglement, der bl. a. indeholder følgende Paragraf.

Indgaaelse af Ægteskab: Tjenestemænd, som ønsker at indgaa Ægteskab, skal forud indhente Direktionens Samtykke. Man forbeholder sig Ret til at nægte saadan Tilladelse, hvis der foreligger gyldige Grunde herfor. Kvindelige Tjenestemænd vil for Fremtiden overhovedet ikke faa Tilladelse til at indgaa Ægteskab.

Samliv i Konkubinat (uden Ægteskab) er en Tjenesteforseelse, som straffes med øjeblikkelig Afsked.

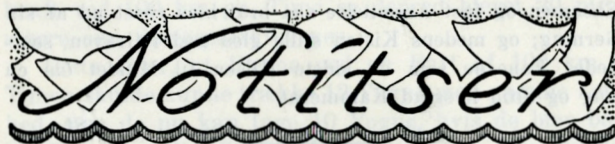
RÆDSLEN FOR DET ILLEGALE

Det fascistiske Styre i Østrig søger naturligvis ved alle mulige Midler at tvinge Arbejderne og Tjenestemændene ind i den fascistiske Enhedsorganisation, men dette gaar som tidligere meddelt ikke særligt godt. Det store Flertal holder sig uden for denne Organisation.

Administrationens Rædsel for det illegale Arbejde er saa stor, at man nu ogsaa har opløst visse af Enhedsorganisationens Sektioner og Afdelinger, idet det paa- staas, at Ledelserne drev Propaganda for de illegale Organisationer.

LØNNINGER UNDER EKSISTENSMINIMUM

I Følge »Danziger Juristenzeitung« for den 15. Maj d. A. har det statistiske Bureau i Danzig beregnet, at Eksistensminimum'et for en Familie paa 4 Personer maa anses for at være 186,20 Danziger Gylden pr. Maaned. Det er derfor lidet trøsterigt at faa oplyst, at en Jernbanearbejder i 4. Lønningsklasse, med Tillæg for Hustru og 3 Børn, ikke tjener mere end 170,72 Gylden pr. Maaned, saaledes at hans Løn altsaa er 16 Gylden lavere end det officielt beregnede Eksistensminimum.



De engelske Radiotelegrafister gaar ind i Landsorganisationen.

Ligesom de engelske Skibsofficerers Organisation har nu ogsaa de engelske Radiotelegrafisters Organisation indmeldt sig i den britiske Landsorganisation. I. T. F.

Lokomotivpersonalets Krav i Storbritannien.

Det engelske Lokomotivmandsforbund har fremsat et Kravprogram til de britiske Jernbaneselskaber, som indeholder følgende Punkter: Nedsættelse af Lokomotivpersonalets Arbejdsdag til 6 Timer; 50 pCt. Tillæg for Nat-arbejde; Forhøjelse af Ferien fra 6 til 14 Arbejdsdage.

I. T. F.

Enmandsbesætningen af dieselektriske Tog i U. S. A.

Først efter at der var taget Beslutning om at strejke, kunde der afsluttes en Overenskomst med tre amerikanske Jernbaneselskaber (The New York, New Haven and Hartford, og Maine Central), som foreskriver To-Mandsbesætningen for alle dieselektriske Tog, baade hvad angaar strømlinede, andre Passagertog, Godstog o. l. I. T. F.



Udnævnelser fra 1.—8.—36:

Motorfører II N. P. Christensen, Viborg, til Togfører i Glyngøre (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. G. H. M. Sørensen, Helsingør, til Lokomotivfører i Lunderskov (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder L. J. Mortensen, Gedser, til Lokomotivfører i Odesund N. med Funktion som Depotforstander (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning:

Lokomotivfører V. L. Nielsen, Lunderskov, fra 1.—8.—36 til Hillerød.

Lokomotivfører A. P. T. Rasmussen, Odesund N., fra 1.—8.—36 til Skive (Ophør af Funktion som Depotforstander).

Afsked.

Lokomotivmester I H. H. V. Clausen, Gb., i Naade og med Pension fra den 31.—10.—36 (kgl. Afsk.).

Lokomotivfører J. M. Jensen, Tønder, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—36 (min. Afsk.).

Lokomotivfører P. C. Jensen, Randers, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—36 (min. Afsk.).

Lokomotivfører O. C. G. J. Frandsen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—10.—36 (min. Afsk.).

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder H. C. Nielsen, Gedser, den 12.—7.—36.

Ordensdekoration:

H. M. Kongen har under 22.—7.—36 udnævnt Lokomotivfører R. P. Rasmussen, København Gb., til Dannebrogsmænd.

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

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

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