

NO 16

20. August 1936

36. Aargang

KULLEMPNINGEN

Atter et Forsøg paa Overenskomstbrud.

Hvad er det dog for en Tid, vi lever i? Er der virkelig ikke Respekt for indgaaede Overenskomster. Mener visse Administrationsrepræsentanter stadig, at det er deres Opgave at skulle forsøge at fortolke de mellem Generaldirektoratet og Organisationen indgaaede Overenskomster til Skade for Personalet? Kan det, for at faa en Overenskomst respekteret fra Administrationens Side, virkelig være Meningen, at vi Gang paa Gang skal beskæftige os med Spørgsmaal om, hvorvidt en af to Parter sluttet Overenskomst kan fortolkes ensidigt af den ene af Kontrahenterne?

Vi skulde jo mene, at Forholdene i 1936 var saadanne, at man respekterede en Aftale; men dette synes af og til at volde Distrikterne Vanskeligheder, og deres Respekt for Generaldirektoratet kan næppe være ret stor; thi Generaldirektoratet hævder jo altid, at en Overenskomst skal overholdes.

Blandt de forskellige Ting, hvorom der mellem Generaldirektoratet og vor Organisation er truffet Overenskomster, findes der virkelig ogsaa Ting, som vi ikke er tilfreds med, men naar Medlemmerne kommer til os, er vor Stilling den, at de maaske har Ret i deres Beklagelser; men saa længe der paa det paagældende Omraade findes en Aftale, som vi har været med til at træffe, maa den overholdes, indtil der er gennemført Ændringer. Efter vor Opfattelse skulde det ikke være vanskeligt at finde ud af, at Stillingen maa være ens for begge Parter i

en Overenskomst, men det viser sig altsaa alligevel, at visse Administrationsrepræsentanter mener at kunne se bort herfra. De opfatter tilsyneladende deres Stilling paa en saadan Maade, at det kun drejer sig om at krakile Personalet mest muligt.

Hvad angaar denne Artikels Overskrift — Kullempningen — har 1. Distrikt den 24. Juli d. A. fundet sig foranlediget til at udsende et saalydende Cirkulære:

»Under Henvisning til Bestemmelsen i Ordre P. 71 (rettet ved Ordre P. 73) meddeles, at den Omstændighed, at der ved Godsbanegaarden, Østerport, Helsingør, Roskilde, Kalundborg, Slagelse, Korsør, Masnedsund og Gedser Depoter findes Depotpersonale, ikke berettiger Lokomotivpersonalet til at forlange lempet Kul paa Tenderne umiddelbart efter at disse er blevet forsynet med Kul.

Kullene maa derfor ved Kultagningen anbringes saaledes paa Tenderen, at Lempning ikke er paakrævet.

Overholdes dette ikke, maa Lokomotivfyrbøderne selv foretage fornøden Lempning, uden at der derfor kan beregnes de i Ordre P. 71, Side 177, Anmærkning 2, omhandlede 20. Min.)*

Dette Cirkulære er, som det vil ses, ikke ret langt, men det er til Gengæld tilstrækkeligt klart: Lokomotivfyrbøderne skulde selv foretage en Del af Kullempningen, men vel at mærke uden at faa nogen Tjenestetid derfor.

Distriktet har dog sikkert ment, at dette

*) Fremhævelserne foretaget af os.

Red.

Cirkulære var for kategorisk; thi det udsendte en Ugø efter et nyt, der lyder saaledes:

»Under Henvisning til Bestemmelsen i Ordre P. 71, Side 175, Linie 18—19 for oven saalydende: »at Lokomotiver, for saa vidt ingen anden Ordre er givet, forsynes med Kul« og Side 173, Linie 2 og 3 fra neden (rettet ved Ordre P. 73) meddeles, at den Omstændighed, at der ved Godsbanegaarden, Østerport, Helsingør, Roskilde, Kalundborg, Slagelse, Korsør, Masned-sund og Gedser Depoter findes Depotpersonale, ikke berettiger Lokomotivpersonalet til at forlange lempet Kul paa Tenderne, umiddelbart efter at disse er blevet forsynet med Kul.

Kun under Forudsætning af, at Kullene ved Kul-tagningen har været anbragt saa langt frem paa Tenderen som muligt, skal Depotet, naar der er hængaet mindst 3 Timer efter Kultagningen, lempe det Kvantum Kul frem, der er brugt under Opholdet i Remisen.

Undtagelsesvis kan der mellem D. L. F. og Distriktet træffes særlig Aftale om Lempning af Kul paa Maskiner, der har under 3 Timers Ophold i Remisen.

Depoterne bedes instruere Depotpersonalet i Henhold til ovenstaaende.«

Cirkulære af 24/7 36 J. Nr. Ma. 2303/36 annulleres.

Den opmærksomme Læser vil dog se, at der i Realiteten ikke er nogen Forskel paa disse 2 Cirkulærer; ogsaa det sidste paalægger Lokomotivfyrbøderne selv at foretage en Del af Kullempningen.

Forinden vi beskæftiger os med de 2 Cirkulærer og deres Indhold, vil vi kort pege paa, hvad der gennem Tiderne egentlig er sket i Spørgsmaalet om Kullempning:

I gamle Dage var der paa dette Omraade forskellige Ordninger rundt om i Landet; men da den første Tjenestetidskommission under 29. Februar 1916 afgav sin Betænkning og Forslag til Beregning af Tjenestetid for Lokomotivpersonalet, fandtes der heri et saalydende Forslag:

»Lokomotivpersonalet er fritaget for Fyrrensning samt for Kullempning paa 3- og 4-akslede Tendere.«

Spørges der saa, hvem var det, som i denne Kommission paa Administrationens Vegne tiltraadte det citerede Forslag, ja, saa maa det oplyses, at det var 1. Distrikts Maskintjenestes nuværende to øverste Ledere, Maskinbestyrer Schmidt og Maskiningeniør Sørensen.

Den 29. Marts 1917 forhandlede der med Generaldirektoratet om Sagen, og den 4. Juni s. A. meddelte Gdt., at de nye Tjenestetidsreglers Afsnit om Forberedelses- og Afslutnings-

tjeneste skulde træde i Kraft snarest. Det foran-citerede med Hensyn til Lokomotivpersonalets Fritagelse for Fyrrensning og Kullempning undergik ved Forhandlingen ingen Forandring og optoges altsaa ordret i de Regler, som skulde gennemføres. Man maatte derfor gaa ud fra, at i hvert Fald de Embedsmænd, som var Medfor-slagsstillere til denne Ordning, ogsaa gennem-førte den loyalt, men om Forladelse! Den 27. Juli s. A. udsendte 1. Distrikts Maskiningeniør en saalydende Meddelelse:

»Under Henvisning til Distriktets Bekendtgørelse af 21. f. M. meddeles, at Bestemmelsen om, at De-poterne skal udføre Kullempningen paa 3- og 4-aks-lede Tendere vil være at forstaa saaledes, at det kun drejer sig om den Kullempning, der maa finde Sted, naar en Maskine efter endt Tur er indsat i Remisen uden forudgaaende Forsyning med Kul (Brændsel). Lempning af Kul under Reserve el. lign. maa ud-føres af Lokomotivpersonalet.«

Da der ved Afslutningen af den paagældende Overenskomst ikke var taget noget som helst Forbehold med Hensyn til Fritagelse for Kullempningen, protesterede Organisationens overfor Generaldirektoratet, idet der i Foreningens Skrivelse af 15. August 1917 bl. a. anførtes:

»..... Dersom Maskinen skal henstaa i nogen Tid i Remisen, vil der af Depotpersonalet blive brugt en Del Kul til Vedligeholdelse af Fyret, henholdsvis til Opfyring. Det Kvantum Kul, der bruges hertil, svinger efter Omstændighederne mellem 0,3 og 0,5 Tons eller endnu større Kvanta, men selv om Maskinen skal ud igen umiddelbart efter Hjemkomsten, vil det alligevel være nødvendigt straks at foretage en Lempning, bl. a. fordi Tilrettelæggelsen af Fyret efter Rensningen kræver et ret stort Kvantum Brændsel.

Den af Maskiningeniøren udstedte Bekendtgørelse er ganske i Strid med Tjenestetidsreglernes klare Bestemmelse, og vi tillader os derfor at protestere mod, at en af 1. Distrikts Embedsmænd saaledes fortolker Tjenestetidsreglerne, idet dette er et absolut Forsøg paa at forringe disse Bestemmelers Værdi, ligesom vi i øvrigt maa fastholde, at Bestemmelser, der er fastsatte efter Forhandling mellem Administrationen og Organisationens ikke kan gøres til Genstand for Fortolkning uden Organisationens Medvirkning.«

Generaldirektoratet har formentlig fundet, at det var kedeligt, saa hurtigt efter Ikrafttræ-delsen af en Forbedring, at skulle desavouere Distriktet. Distriktet fik derfor et Vink, og i den os tilsendte Svarsskrivelse hed det bl. a.:

»I Skrivelse af 15. August d. A. J. Nr. 320 har Foreningen besværet sig over, at 1. Distrikt ved Bekendtgørelse af 27. Juli s. A. har fastsat, at den i

§ 24 i »Regler for Beregning af Lokomotivpersonalets Tjenestetid« indeholdte Bestemmelse om det paagældende Personales Fritagelse for Kullempning paa 3- og 4-akslede Tendere vil være at forstaa saaledes, at det kun drejer sig om den Kullempning, der maa finde Sted, naar en Maskine efter endt Tur er indsat i Remisen uden forudgaaende Forsyning med Kul (Brændsel).

Efter at man i denne Anledning har indhentet en Erklæring fra bemeldte Distrikt, skal man herved meddele, at Samme har oplyst, at den paaklagede Bekendtgørelse er ophævet, og at man herefter gaar ud fra, at Sagen kan betragtes som bortfalden«

Dette Forsøg paa at forringe Bestemmelsen om Fritagelse for Kullempning blev altsaa hurtigt forpurret.

I 1919 fik vi en ny Tjenestetidskommission, af hvilken ogsaa saavel Maskinbestyrer Schmidt som Maskiningeniør Sørensen var Medlemmer. Hvilken Stilling indtog saa denne Kommission til Spørgsmaalet Kullempning? Ja, i § 10 i de af Kommissionen enstemmigt foreslaaede Tjenestetidsregler hed det: »Lokomotivfyrbøderne er fritaget for Fyrrensning og Kullempning«, og Kommissionens Motivering for dette Forslag lød saaledes:

»Efter de nugældende Regler er Personalet kun fritaget for Kullempning paa 3- og 4-akslede Tendere. Det er et almindeligt Ønske hos Lokomotivpersonalet at blive fritaget for Kullempning paa alle Tendere, og for at tilvejebringe Ensartethed i det paagældende Forhold har man ment at kunne foreslaa, at den nugældende Bestemmelse udstrækkes til at gælde i alle Tilfælde, hvor Kullempningen skal foregaa inden for Depotets Omraade*) og Depotpersonale forefindes.«

Det var altsaa anden Gang, at de 2 Embæds-mænd var med til at stille Forslag om, at Lokomotivfyrbøderne skulde være fritaget for Kullempningen, og den i 1917 kort oplussede Tanke om at kunne borteliminere en Del af denne Fritagelse maa have været helt bortvejret; thi ellers havde de to Repræsentanter vel gjort Forsøg paa at faa en saadan Bestemmelse indført evt. taget Særstandpunkt; men det gjorde de ikke; de var Medforslagsstillere til, at Lokomotivfyrbøderne uden nogen Indskrænkning skal være fritaget for Kullempningen.

Det er denne Ordning, vi lever under i Dag. Den paagældende Bestemmelse findes i en Overenskomst sluttet mellem Generaldirektoratet og vor Organisation, og hvis man ønsker

Ændringer heri, er det nødvendigt, at der forelægges Organisationen Forslag til saadanne. Saalænge dette ikke sker, og saalænge der ikke er gennemført Ændringer, staar Overenskomsten ved Magt og maa respekteres, og Generaldirektoratet har da ogsaa allerede i 1917 foranlediget, at Distriktets Forsøg paa en forringende Fortolkning toges tilbage.

Det er derfor ikke underligt, at vi er i højeste Grad forbavset over paa ny at skulle møde dette gamle Spøgelse; vi mødte det ganske vist ogsaa i 1927, da Tjenestetidsreglerne skulde forringes, og det syntes af Forhandlingerne at fremgaa, at det ogsaa dengang var 1. Distrikt, som foreslog at lægge Kullempningen over paa Lokomotivfyrbøderne; men det blev jo heldigvis kun en kortvarig Periode. Det er beskæmmende for Administrationen, at man i det hele taget forsøger paa ad saadanne Veje at forringe Personalets Forhold.

Selvfølge ligt skal Kullene lægges forsvarligt, og ikke skødesløst, paa Tenderen. Men for det første er det, hvilket vi skal vende tilbage til, nu ikke muligt at lægge dem saaledes, at Lempning kan undgaa, og for det andet er det i Ordre P. 71 udtrykkelig foreskrevet, at Kullene skal anbringes saaledes paa Tenderen, at de ikke tabes. Men denne Bestemmelse gælder maa-ske ikke i 1. Distrikt.

Hvis Personalet sløser med at anbringe Kullene forsvarligt paa Tenderen, har vi intet at indvende mod, at man indskærper Bestemmelsen herom, og derved kommer man ikke i Konflikt med nogen Overenskomst.

Vi skal derefter se lidt paa Spørgsmaalet, om det i det hele taget er muligt at tage Kul, saaledes at Lempning kan undgaa? Hvilket Distriktet jo synes at tro, men hvortil vi afgjort maa svare Nej.

Lad en P-Maskine køre fra København til Korsør, hvor Tenderen fyldes helt op. (Vi vælger Korsør, fordi det er det Sted, hvor man kan lægge Kullene bedst paa Tenderen, da de tages med Slidske.) Lad dernæst denne Maskine returnere til København, hvor der tages 1 Ton Kul, køre til Masnedsund, hvor der ligeledes tages 1 Ton, og paany til København, hvor der atter tages 1 Ton; hvorefter Maskinen atter skal til Korsør. Vi vilde gerne se den Maskinbestyrer eller Maskiningeniør, der under de anførte Forhold vilde være i Stand til at tage Kullene saaledes, at det ikke var en absolut Nødvendig-

*) Fremhævet af os.

Red.

hed at faa dem lempet. Det kan maaske indvendes, at P-Maskinen er et daarligt Eksempel, da Kullene dér som Regel tages »paa tværs«; men saa kan vi tage en C-Maskine og lade den køre paa samme Maade som anført foran. Ogsaa paa den vil Kullene til sidst ligge bag i Tenderen; ja, de vil ligge saa langt tilbage, at ingen, der ser det, vil hævde, at de ikke skal lempes frem.

Dette er en ret naturlig Ting, thi »Hullet«, d. v. s. den Plads, hvor de forbrugte Kul har ligget, bliver nødvendigvis foran i Tenderen; men naar man tager 1 Ton Kul, falder kun en Del af denne, maaske Halvdelen, i dette Hul, Resten falder længere tilbage paa Tenderen, og da Kultagningen jo foregaar paa den Maade, at man ved Kørsel maa løfte Kulkassen, bliver det endda kun midt paa Tenderens Langside, at Kullene nogenlunde kommer op i Højden; ved Siderne, ude ved Værktøjskasserne, er der jo altid store Huller, som skal fyldes ved Lempning. Iøvrigt er Kulkrankædens Længde jo ofte saadan, at det er en komplet Umulighed at faa Kassen midt ind over Tenderen. I saa Tilfælde skal Kullene falde i den ene Side af Tenderen, og de kan kun ved Lempning komme til at ligge ordentlig.

Vi skal dernæst sige et Par Ord om det i det først citerede Cirkulære anførte om, at Lokomotivfyrbøderne, hvis der skal lempes Kul, selv maa besørge dette, men vel at mærke uden at faa beregnet de i Ordre P. 71 Anm. 2 omhandlede 20 Min. Vi bliver i saa Henseende nødsaget til at gaa nogle Aar tilbage i Tiden.

Da Venstregeringen i 1921 traadte til og skulde gennemføre alle mulige og umulige Besparselser inden for Statsmaskineriet, medførte dette bl. a. ogsaa, at Statsbanernes Generaldirektorat nedsatte forskellige Udvalg til at undersøge, om Personalet nu ogsaa var fuldt udnyttet.

Et af disse Udvalg beskæftigede sig med Maskintjenestens Forhold. Det var her særligt Maskiningeniør Sørensen, som var den sagkyndige. Med Hensyn til Lempning af Kul paa Lokomotivernes Tendere fremgaar det af Side 4 i den Betænkning, det paagældende Spareudvalg afgav den 28. Oktober 1922, at der ved ikke kulforsynede Maskiner maatte regnes med, at Kullempningen tog 30 Min. paa de store Lokomotivtyper og 20 Min. paa de mindre; paa kulforsynede Maskiner tog Kullempningen 10 Min.

ved alle Lokomotivtyper. Denne Beregning gjaldt Remisearbejderne; men da det drejede sig om et Spareudvalg, tør det vel formodes, at Tiderne til de forskellige Arbejder ingenlunde var beregnet for rundelige.

Er dette lille Eksempel ikke en udmærket Illustration til Distriktets »Flothed«: Naar Remisepersonalet skal lempe Kul frem paa en kulforsynet Maskine, saa tager det 10 Min., men naar man finder ud af at ville bebyrde Lokomotivfyrbøderne med dette Arbejde, saa skal det ske uden Tillæg til deres Forberedelsestid.

Mon det ikke vilde være betimeligt, at d'Herrens Ledere i 1. Distrikt erindrer sig, at vi nu lever i 1936, hvor der ogsaa skal vises Respekt for Personalets Rettigheder, og mon de ikke burde tænke en lille Smule paa deres egen Fortid i det her omhandlede Spørgsmaal? Hvis de gør dette, føler vi os overbevist om, at de her omtalte Cirkulærer, som tager Sigte paa at beskynde Personalets Rettigheder, snart har set deres sidste Dag. I modsat Fald maa der vel gaas andre Veje.

SPANIEN

Hvad er det, der foregaar i Spanien? Dette Spørgsmaal ligger i Dag paa alles Læber. Spanien er ikke blot geografisk, men ogsaa politisk, aandeligt og socialt et fjernt, afsondret Land. Indtil 1932 blev Folkets Opdragelse besørget af den katolske Kirke. Verdens mest reaktionære Kirke. Tillige besad denne Kirke de største Landejendomme og havde derfor en enorm Indflydelse. Men Folket levede i Fattigdom og Overtro. Næsten Halvdelen af alle Spaniere er Analfabeter. Kronen, Kirken og de store Godsejere havde kun det ene Maal, at Folket skulde vedblive at være, som det var, uvidende, overtroisk og fattigt uden at beskæftige sig med politiske og sociale Opgaver.

Men til Trods herfor gjorde en vis Modstand imod Reaktionen sig gældende, navnlig i de store Byer som Madrid, Barcelona og St. Sebastian. *Madrid* var til Stadighed Centrum for Fagforeningerne og Socialdemokratiet, hvorimod *Barcelona* blev Sæde for den Anarkisme, der støtter sig paa Bakunins Lære, og som kun ser det gode i Mennesket, men Livets Ondskab i Statsinstitutionerne, og som derfor maatte tilintetgøres. Den spanske Arbejderbevægelse har til Stadighed maattet lide under denne Spaltning, en Spaltning, der kom til at skade dem uhyre i dens Kamp overfor de rige Godsejere og Kirken.

Hertil kommer, at de for Størstedelen analfabetske Landarbejdere befinder sig i den yderste Uvidenhed og Fattigdom. Han kender ikke Godsejeren, sin Herre, men kun Forpagteren, der udnytter ham

paa det skammeligste. Den ludfattige Landarbejder i Katalonien, i Murcia og i Andalusien kender ingen Stat, ingen Kommune, ingen Fagforening, kun den ubarmhjertig haarde, middelalderlige feudalistiske Organisation. Da denne er den eneste Institution, han kender, vil han ødelægge den, og har intet andet at sætte i Stedet. Han er saa at sige Anarkist fra Fødslen. Det er disse hemningsløse anarkistiske Landarbejdere, der til Stadighed tilfører Anarkismen i Barcelona og St. Sebastian nye Kræfter.

Det er paa Baggrund heraf, at man maa betragte de sidste Aars Hændelser i Spanien. Da Primo de Riveras fascistiske Diktatur brød sammen i Aaret 1931, og Republikken blev indført, begyndte man et politisk og socialt Reformarbejde. Men Folket, uvidende og fanatisk, som det var, kunde ikke forstaa det langsomme politiske Arbejde, der var nødvendigt for at gennemføre en Koalition mellem borgerligt Frisind og den socialistiske Arbejderbevægelse. Allerede Valgene i 1933 viste Fremgang for Reaktionen og den klerikale Fascisme. Hele Aaret 1934 rasede en latent Borgerkrig som Følge af den spanske Rege- rings reaktionære halvfascistiske Politik. I Begyndelsen af dette Aar skilte det moderate Bourgoisi sig fra det fascistiske Terrorregimente, krævede og fik Valg. For første Gang i Spaniens Historie blev der dannet en Fællesfront af de radikale Partier, stræk- kende sig fra de borgerlige Radikale over Socialister og Kommuniste til Anarkister. Denne Front vandt Valget og fik den store Majoritet.

Desværre kunde Folkefronten sejre, men ikke re- gere. Det var ikke muligt at danne en Folkefrontregering. Derfor blev der dannet en Regering af borger- lig Radikale, der i Parlamentet fik Støtte af Social- demokraterne. Kommunisterne spiller ingen særlig Rolle. Imidlertid organiserede Anarkisterne store Strejkebevægelser, som i Forbindelse med de fascistiske Voldshandlinger styrtede Landet ud i Uro og Forvirring og skabte Borgerkrigens Atmosfære. Poli- tiske Mord stod paa Dagsordenen. Efter at en repu- blikansk Politiofficer var bleven myrdet og en Anar- kist havde skudt en monarkistisk Politiker, rejste de monarkistiske og fascistiske Generaler sig og førte de uvidende Soldater til Kamp mod det spanske Folk. Ganske vist var Anledningen til Oprøret tilfældig, men Bevægelsen som saadan havde sine dybe økonomiske og politiske Aarsager. Den nye Regering havde for- søgt at afslutte den spanske Middelalder og knække Feudalherredømmets Magt. Hermed vilde den ind- hente en Udvikling, der i det øvrige Europa allerede havde fundet Sted for 100—150 Aar siden. Udstyk- ningen af de store Landejendomme, og Befrielsen af de spanske Bønder og Landarbejdere fra Fattigdom, Uvidenhed og Hoveri, maatte endnu engang kalde de store aristokratiske og klerikale Godsejere, som risikerede deres Magt og Indflydelse, til Kamp. Den spanske Regering, som nu maa forsvare sig mod oprørske Generalers og Godsejeres Angreb, bliver i den danske Højrepresses fremstillet som bolschevistiske Terrorister; i Virkeligheden drejer det sig om en Regering, der vil gennemføre en Reformlovgivning, der i Danmark allerede be- gyndte i Struenses Tid, og som i Spanien, uendelig

forsinket vilde opfylde den franske Revolutions store Ideer. Det kaster et mærkeligt Lys over den danske Højrepresses, at den udelukkende skænker sin Sym- pati til de rebelske feudale Generaler.

Selvfølgelig er det muligt, at den spanske Ud- vikling vil fjerne sig fra sit demokratiske Udgangs- punkt og efter Fascismens Nederlag glide ind i en radikal revolutionær Bane. Massernes politiske og or- ganisatoriske Uvidenhed vil fremme Diktaturtenden- sen. Underkastelsesdriften hos det spanske Folk, der hidtil fuldstændig havde levet under Kirkens Ind- flydelse, vil sikkert ikke være til Gunst for den de- mokratiske Linie. Maaske vil Borgerkrigen ødelægge Muligheden for en rolig demokratisk Udvikling — forhaabentlig dog ikke i for lang Tid. —

Det er et godt Varsel, at Folkefrontens vidtforskel- lige Kræfter, særlig Socialister og Anarkister nu staa Skulder mod Skulder i Kampen for Republikken. Maaske begriber den spanske Anarkist nu endelig Nødvendigheden af at indordne sig i en fælles Front og i et statslig ordnet Samfund. Hvis Fascistgeneraler- nes Oprør vilde bevirke vedvarende Enighed mellem *Madrid* og *Barcelona*, vilde det alligevel til Trods for alle Ofre være til Held for det spanske Folk og den spanske Arbejderbevægelse.

Men Borgerkrigen i Spanien er ikke blot den af- gørende Kamp mellem Folkefronten og Fascismen i Spanien. Vigtigere for Europas Fremtid er den Kendsgerning, at Kampen i Spanien forlængst er blevet en Kamp mellem den internationale Fascisme og det demokratiske Europa. Det tyske Krigsskibs officielle Besøg hos Oprørerne og de italienske og tyske Flyvemaskiners Nærværelse i Marokko, rimelig- vis for at eskortere Troppetransporter fra Marokko til Spanien, taler et tydeligt Sprog. *Sejrer Fascisterne* i Spanien, saa kan der ikke være den mindste Tvivl om, at *Spanien* for Fremtiden vil staa Side om Side med de fascistiske Diktaturstater, *Italien* og *Tysk- land*. Frankrig vil da paa alle Sider være omringet af fascistiske Diktaturstater og vil i Krigstilfælde maatte kæmpe paa tre Fronter. Hvis Fascismen sejrer i Spanien, vil Italien have Nøglen til Middelhavet. Hertil kommer, at Rygterne vil vide, at de fasci- stiske Generaler allerede har indrømmet Tyskland og Italien Koncessioner i Marokko og paa de Balariske Øer, dersom de faar Støtte. Fascismens Sejr i Spa- nien vil med andre Ord blive afgørende for de euro- pæiske Staters Magtforhold. Derimod vil *Folkefron- tens Sejr* betyde et enormt Nederlag for den inter- nationale Fascisme. Materielt og psykologisk set kan det overhovedet ikke overvurderes. Folkefrontens Sejr vil styrke og sikre det franske Demokrati og hemme og binde den italienske Fascisme; tillige vilde de af Fas- cismen undertrykte Folk i Mellemeuropa kunde se, at ogsaa den mest brutale militære Reaktion kan besej- res af Arbejderbevægelsens politiske Vilje og Retsbe- vidsthed.

Folkefrontens Kamp i Spanien er af den største europæiske Betydning. Den spanske Arbejder, som med sit Liv har forsvaret ikke blot den spanske Re- publik mod Fascismen, men ogsaa den socialistiske Ide som saadan, kan være sikker paa den internatio- nale Solidaritet.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

En Udflugt til Sverige.

Som det maaske ikke er ret mange af Lokomotivpersonalet bekendt, foregaar der et livligt selskabeligt Samkvem imellem de danske Lokomotivmænd i Helsingør og vore svenske Kolleger i Helsingborg, et Samkvem, der nu har bestaaet i nogle Aar og har været til overordentlig stor Fornøjelse paa begge Sider af Sundet.

Den sidste og ikke mindst vellykkede Sammenkomst fandt Sted Lørdag den 25. Juli og foretoges som en Heldagsudflugt, hvortil vore svenske Kolleger havde indbudt.

Vi danske afsejlede fra Helsingør Kl. 8, og Kl. 9 afrejste Deltagerne i Udflugten fra Helsingborg til Mølle, hvorfra nogle bilede og andre sejlede til Fyret paa Kullen, og da man havde set sig møet paa den storslaaede Bjergnatur spadserede man til Kullagaarden, hvor den medbragte Mad sattes til Livs under et muntert Samvær, som endte i en munter Svingom, hyppigt afbrudt af forskellige af Selskabet, der optraadte som Talere, Sangere eller Musikere, alle bidrog til at gøre Stemningen livlig.

Fra Kullagaarden afrejstes til Mølle, hvorfra man tog med Toget til Strandbaden for at bade og senere samles til en vellykket Smørugaas med varmt og diverse. Aftenen tilbragtes med Dans paa Hotellet.

Afrejsten startedes Kl. 22,10 fra Mølle; Kl. 23,30 skiltes Selskabet i Helsingborg. Forinden Færgens Afgang holdtes der Takketaler saavel fra svensk som fra dansk Side, og medens Danskerne sang: »Du gamla Du fria«, gled Færgen fra Bolværket.

En udmærket Dag var til Ende, og vi danske var enige om, at en mere vellykket Tur havde vi ikke oplevet, trods det, at Regnen til Tider strømmede ned; men mærkeligt nok paa en hensynsfuld Maade, det regnede nemlig, hver Gang vi spiste eller drak Kaffe, og det var Tørvej, naar det var nødvendigt at færdes ude, saa vi ved Hjemkomsten kunde konstatere, at ikke en af os var blevet vaad.

En Ting er man altid sikker paa, naar vi inviteres til Sverige, nemlig at Turen gaar til smukke Steder og helst til Steder, hvor Naturen ikke er som vor, og det er der tydeligt nok ingen Mangel paa i Skaane, og ligeledes er man sikker paa, at vore Kolleger har tilrettelagt Turen i alle Detailler, saa alting klapper, og at de i det hele taget sørger for, at alle har haft en god Dag, og derfor skal der herfra siges en Tak og paa Gensyn. *En Deltager.*

Om Forholdene i Rusland.

Til Hr. A. Kjørulf Nielsens Artikel under ovenstaaende Overskrift i D. L. T. Nr. 13 har Redaktionen knyttet en Kommentar indeholdende nogle af »Daily Telegraphs« Moskva-korrespondent angivne Tal, der skal belyse Levnedsmiddelpriser. Der er grove Fejl, og de værste er følgende: Sort Rugbrød ca. 3,25 Kr. pr. Pund, graahvidt Rugbrød 7,50 Kr. Pundet.

Jeg har fra Foreningen »Sovjet-Unionens Venner« København faaet Vished for, at Prisen siden 1. Oktober 1935 har været og stadig er: 0,36 Kr. for et

Pund Rugbrød, og 0,72 Kr. for et Pund graahvidt Hvedebrød. Altsaa ca. 10 Gange mindre end angivet. Jeg har benyttet den samme Kurs, som er benyttet i Artiklen, nemlig 1 Pund St. = 24,89 Rubler = 22,40 danske Kroner.

Ovenstaaende fremsendes, fordi der i Virkeligheden er stor Interesse for »Sovjet-Unionen«, hvilket bl. a. ogsaa ses af, at der d. 15. ds. rejser ca. 30 Jernbanemænd paa Studierejse dertil.

Esbjerg, den 3. August 1936.

Svend Andersen.

PRISNIVEAUET

De af det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringeres Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Basis for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersøgelse i 1931 indvundne Oplysninger.

I nedenstaaende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for Juli 1936 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1931 gnstl. Kr.	Juli 1935 Kr.	Okt. 1935 Kr.	Jan. 1936 Kr.	Apr. 1936 Kr.	Juli 1936 Kr.
Fødevarer	974	1142	1130	1132	1137	1133
Klæder, Fodt., Vask..	383	457	459	462	465	467
Bolig	421	448	448	465	465	465
Brændsel, Belysning..	159	163	163	166	166	167
Skatter, Konting. o. l.	436	485	478	478	478	492
Andre Udgifter	727	756	756	756	756	756
I alt....	3100	3451	3434	3459	3467	3485

Udgiften beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1931 gnstl. (Udgiften i 1931 gnstl. = 100).

	1931 gnstl.	Juli 1935	Okt. 1935	Jan. 1936	Apr. 1936	Juli 1936
Fødevarer	100	117	116	116	117	117
Klæder, Fodt., Vask..	100	119	120	121	121	122
Bolig	100	106	106	110	110	110
Brændsel, Belysning..	100	103	103	104	104	105
Skatter Konting. o. l.	100	111	110	110	110	113
Andre Udgifter	100	104	104	104	104	104
I alt....	100	111	111	112	112	112

Naar Udgiften i Aaret 1931 sættes = 100, var Udgiften efter de i April 1936 gældende Priser 112 og efter de nu for Juli foretagne Beregninger 112.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1931 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for Juli udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 174.

OM DAMPLOKOMOTIVERNES FREMTID

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Sluttet.)

Hvis P-Lokomotiverne derfor ombyggedes til en Art Lyntogslokomotiver, saaledes som omtalt, saa kunde der af Hensyn til den større Fart synes at være adskillig Grund til at give dem Strømlinjebeklædning. Denne bør da omfatte baade Lokomotiv og Tender. Disses Sammenbygning og det lukkede Førerhus gør noget saadant endnu mere naturligt.

Samtidig kunde Forenden udformes paa lignende Maade som f. Eks. L. N. E. R.s, P. L. M.s, de belgiske, de tyske 05 Maskiner eller Sydaustraliens omtalte Strømlinjetyper, fra hvis Forflade Luften ledes til Vejrs mellem et Par smaa Vindblik ved Siden af Skorstenen, saaledes at Røgnedslag forhindres. Det bedste System er maaske den ejendommelige Røgafleder, som for første Gang er forsøgt ved Pennsylvania Railroads nye Strømlinjelokomotiv. Denne Røgdeflektor viser sig muligvis meget mere effektiv end de i Tyskland saa almindelige og siden ogsaa i mange andre Lande, deriblandt Danmark, indførte Vindblik ved Siderne af Kedlens Forende.

Det kan her indføjes, at man i Frankrig har høstet de bedste Erfaringer med aabne Udsigtvinduer paa Førerhusets Forside. Man risikerer da ikke Tilsodning og daarlig Udsigt gennem Glasruderne. Lokomotivpersonalet beskyttes da mod Træk af et ejendommeligt System af Skovle, som afbøjer Luftstrømmen fra Retningen mod det aabne, eller om man vil, det manglende Vindue. Resultaterne af de første Forsøg har været saa gunstige, at »Nord«baneselskabet antagelig fjerner alle Glasruder fra Eksprestogsmaskinernes Førerhus i den nærmeste Tid.

Af andre Ting, der kan blive aktuelle ved en Ombygning af P'erne til Strømlinjeform, kan nævnes Anvendelsen af Dobbeltkorstenen, der nu er ret almindelig i Frankrig, og som ogsaa er begyndt at vinde Indpas i England.

Strømlinjebeklædningen medfører ekstra Ulejlighed og Udgift til Eftersyn og lignende. Men dette vil langt mere end opvejes af Nedsættelsen af Brændstofforbruget og Formindskelsen af Kulimporten. Strømlinjebeklædningen vil indirekte medføre en Besparing, som aarlig vil andrage et Beløb, der for alle de 33 P'eres Vedkommende maa skrives med 6 Cifre. Forøvrigt lettes paa visse Maader Renholdelsen af de strømlinjebeklædte Maskiner. Det tiltrækkende og moderne Ydre af de ombyggede Lokomotiver vil iøvrigt fremme Publikums Interesse og faa de rejsende til at føle sig befordret af de nyeste og hurtigste, tempoindydende Lyntogslokomotiver, hvilket der bliver saa megen større Grund til, som P'erne virkelig bliver højmoderne, hurtigere og bedre.

Sammen med Reklamen for Offentlighedens Opmærksomhed og Interesse kunde nævnes et lille Træk, der i og for sig ikke har noget med de tekniske Ting at gøre. Man kunde male de ombyggede Lokomotiver i mere livlige Farver. Fra Skandinavien og vort sydlige Naboland er vi saa vant til Damplokomotiver-

nes sorte Farve, at vi maaske er tilbøjelige til at betragte det som en Selvfølge, at et Lokomotiv er sortmalet. Hvis man imidlertid ser lidt paa Forholdene i andre Lande, saa vil man finde en broget Mangfoldighed af forskellige Farver paa Damplokomotiverne.

Før de engelske Jernbaner sluttedes sammen til de fire, store Selskaber, havde saaledes de fleste, smaa Jernbaneselskaber hver deres egne »nationale« Farver paa Lokomotiverne. Nogle var blaa eller røde, andre grønne, brune, graa eller violette osv. Nogle havde flere Farver eller i det mindste røde eller gule Striber og lignende. Endnu i Dag har mange af de engelske Eksprestogslokomotiver stærke Farver. Især er L. N. E. R.s græsgrønne og L. M. S.s røde Lokomotiver velkendte.

I Holland er mørkegrøn den hyppigst anvendte Lokomotivfarve. Den gyldne Damphat er et pynteligt og karakteristisk Træk ved Landets Lokomotiver.

I Belgien bruges ogsaa mest den mørkegrønne og hyppigt den græsgrønne Kulør som Standardfarve. I nyere Tid er man ogsaa begyndt at male Lokomotiverne røde. Messingbaandene om Kedlen giver Belgiens Lokomotiver et særpræget Ydre.

I Frankrig anvendes meget de mørkebrune eller mørkegrønne Farver. Statsbanelokomotiverne er undertiden lysegraa med en bred, rød Stribe fra Forende til Bagende.

I Tyskland har Hurtigtogslokomotiverne sædvanligvis røde Hjul og Bærerammer o. s. v., men er i øvrigt sorte. Det samme gælder Tenderne. De ny 05-Lokomotiver er højrode. Det ligeledes strømlinjeformede 61-Lokomotiv er meget spraglet. Det er hovedsagelig malet i gult og Aluminiumfarve, men med brede, lila og sorte Baand, røde Striber o. s. v.

Lige saa spraglede er de to nye, amerikanske Hiawatha Lokomotiver, som er malet i sort, gult og maroon — og med gyldne Bogstaver paa Navneskiltet.

For en halv Snes Aar siden forsøgte et andet, amerikansk Jernbaneselskab gult som Hovedfarve for Damplokomotiverne til Persontrafikken.

Dette var blot et lille Udvalg af Eksempler paa Maling af Lokomotiverne i mindre trivielle Farver end den sædvanlige sorte.

Der skulde da ikke synes at være noget til Hinder for, at man kunde male D. S. B.s P-Lokomotiver — især efter at de havde faaet Strømlinjebeklædning — i mere tiltrækkende og oplivende Farver. Det medfører naturligvis visse ekstra Udgifter; men deres Størrelse vil kun være ringe. Spørgsmaalet bliver derefter: Hvilken Farve? Men det burde maaske ændres til: Hvilke Farver? idet de 33 Maskiner eventuelt kunde males i fire—fem forskellige Kulører. I saa Fald bliver der f. Eks. paa Sjælland kun fire med samme Farve. Eventuelt kunde der ogsaa bruges flere Farver — altsaa en Farvekombination — til samme Maskine. Men i saa Fald vil Renholdelse og Vedligeholdelse koste mere.

I samme Forbindelse kunde man ogsaa give Lokomotiverne Navne. Numret bevares naturligvis alligevel. Især i England er det almindeligt, at Lokomotiverne, i det mindste Eksprestogslokomotiverne,

har Navne. Det samme gælder ogsaa til en vis Grad i Nordamerika og i mange andre, engelskpaa-virkede Lande. Dog bruges det ogsaa f. Eks. i Tyskland; men her gælder det dog kun visse Privatbaneselskaber. Naar nu Skibene har Navne, og selv Smaa-baade har det, for ikke at nævne, at alle Trafik-flyvemaskiner eller vore hjemlige Lyntog har Navne, saa kunde der ogsaa synes at være lige saa megen Grund til at give vore P-Lokomotiver Navne, hvis de ombyggedes til Lyntogslokomotiver, som beskrevet. En gylden eller aluminiumfarvet Paamaling koster ikke mange Øre. Selve Navnet maa blive en Sag for sig. Lyntogene er navngivne efter Landsdele. Bynavne, Personnavne eller andet paa Lokomotiverne vilde ikke formindske Populariteten. Det maa dertil erindres, at P-Maskinerne netop trækker de hurtigste, bedste og mest velkendte Fjerntog, hvorfor en Reklame i Form af Navne paa Lokomotiverne eller en livligere Farve har sin særlige Berettigelse netop ved disse Lokomotiver og Tog.

I det følgende skal omtales nogle Moderniseringsmuligheder for P-Lokomotiverne, som mere har teoretisk Interesse end praktisk Betydning. De medtages kun for Fuldstændigheds Skyld.

Det hænder nu og da, at hele Kedlen maa udskiftes paa et af Lokomotiverne. Da der nu alligevel skal bygges ny Kedel, kan Forandringer og Ombygninger af mere radikal og gennemgribende Art komme i Betragtning.*)

Her melder nu selve Kedelstørrelsen sig som det første Problem i Forbindelse med, at man ved Tilkomsten af Drejestellet og Boosteren vil blive i Stand til at forøge hele Lokomotivets Vægt, foruden at man eventuelt samtidig kan omsætte en større Dampproduktion til mekanisk Arbejde. Hvis man desuden gør Brug af en tredje koblet Aksel eller af Dobbeltlokomotiver, som nedenfor omtalt, maa Kedlens Størrelse i alle Tilfælde ændres.

En anden Sag er Kedeltypen. I denne Sammenhæng kan nævnes den ejendommelige og interessante Veloxkedel, der for nylig er blevet udviklet og tilpasset til Lokomotiver. Den vil lettere end nogen anden, ny Kedeltype kunne indbygges i et ældre Lokomotiv. Dens Vægt er meget ringe. Det samme gælder dens Rumfang. Den er endvidere fordelagtig ved, at Lokomotivet kan gøres køreklar paa meget kort Tid. Den kan straks tilpasse sin Dampproduktion til enhver Variation af Behovet. Endelig kræver den næsten ingen Pasning. — Det første Veloxlokomotiv er allerede færdigbygget. Det er et gammelt, fransk 2 C-Lokomotiv, hvis hele Underdel og Drivværk er bevaret uforandret, medens der er indbygget en Veloxkedel, og Arbejdstrykket er forøget med 4 kg/cm². Desuden er baade Lokomotiv og Tender gjort helt strømlijniformet, og Førerpladsen findes i Forenden — Førerplads i Forenden af Slæbetenderlokomotiver er ellers kun meget sjældent blevet mulig gjort og anvendt. Der kan næppe nævnes andre Eksempler derpaa end nogle Typer, tilhørende Southern Pacificba-

nen i U. S. A., deraf nogle med 1 D D 2-Kobling + 6-akslet Tender — dertil de 43 italienske 2 C-Lokomotiver, som kører eller kørte paa Østkystbanen, samt et tysk 2 B 2-Lokomotiv fra 1904, et tysk, kulstøvfyret 2 C 2-Lokomotiv fra 1936 (Type 05) og nogle tyske Projekter, — samt Veloxlokomotiverne, hvoraf der fremdeles kan nævnes et schweizisk Udkast til et Hurtigtogslokomotiv og et andet til et 7000 H. Kr. Godstogslokomotiv.

Efter Kedeltypen kommer Kedeltrykket i Betragtning. Næsten alle moderne Damplokomotiver arbejder nu med et Kedeltryk af 16 til 22 kg pr. cm². Med almindelige Kedeltyper er man kun undtagelsesvis gaaet op til 25 kg, og det viste sig uhensigtsmæssigt. Derimod har 20 kg vist sig praktisk ved moderne Lokomotiver. Egentlige Højtrykslokomotiver, der arbejder med over 25 Atmosfærers Tryk, har altid Specialkedler som Vandrørskedler eller lignende. Skønt der efterhaanden er bygget en lang Række Højtrykslokomotiver i Tyskland, England, U. S. A., Canada, Schweiz og Frankrig, har ingen af de paa-gældende Typer holdt sig og er kun blevet bygget i højst ganske faa Eksemplarer hver.

Ved P-Lokomotiverne vilde der antagelig ikke være noget i Vejen for, at Drivværket kunde taale en vis Forøgelse af Arbejdstrykket. Og anvendes der Tripleekspansion, kunde man gaa betydelig højere op endnu.

For 25—30 Aar siden ansaas Compoundsystemet for at være det bedste, og i Europa byggedes Størstedelen af Hurtigtogslokomotiverne med dobbelt Ekspansion. Siden er man alle Vegne gaaet tilbage til den enkelte Ekspansion. Men alligevel synes Compoundsystemet at have en vis Berettigelse.

Praktisk set har det den Mangel, at man ikke altid har været heldig med Fordelingen af Arbejdet mellem Højtryks- og Lavtryks cylindrene. I Frankrig har man for nylig ombygget henved 100 Stkr. gamle 2 C 1-Lokomotiver, saaledes at Arbejdet blev mere ligeligt fordelt mellem Høj- og Lavtryks cylindrene, med det Resultat, at man opnaaede en Forøgelse af Arbejdsevnen fra 2000 til 3000 H. Kr. — og samtidig mindskedes Brændselsforbruget meget væsentlig. Ved 13 Lokomotiver, som P. & O.-Midi har ombygget paa lignende Maade, foruden at de forandredes fra 2 C 1-til 2 D-Kobling, har man endog opnaaet det enestaaende Resultat for baade gamle og nye Lokomotiver, at de kunde udvikle mere end 4000 i H. Kr. trods en Egenvægt paa kun 107 t. Til Sammenligning vejer vore P'er kun 35 pCt. mindre.

Ved Tryk paa 20 kg er man omtrent ved Grænsen for Brugbarheden af Enkeltudvidelse af Dampen. Af de to nye tyske, trecylindrede 06 Lokomotiver med 2 D 2-Kobling faar det ene Compoundmaskineri. Nogle nye amerikanske Højtrykslokomotiver har endog Tripleekspansion. Og et fransk Udkast fra 1934, baseret paa de gunstige Resultater med de omtalte 2 D-Lokomotiver, drejede sig om en 2 D 2-koblet Eksprestogsmaskine med 5 eller 6 Cylindre og med tredobbelt Dampudvidelse. Af de 6 franske Lokomotiver, som bygges i 1936, faar de to tredobbelt Ekspansion.

*) Udskiftning af Fyrkasse maa i det mindste foretages ret ofte. Og det er temmelig kostbart.

Hvis P'erne fik en større Kedel, beregnet for 19 å 22 kg Tryk, saa var det muligt — en anden Sag var den praktiske Side — at forsyne dem med ekstra Højtrykscylindre, hvori Dampen udvidede sig, før den gik til de nuværende Højtrykscylindre. De nye Cylindre kunde da virke paa en tredje Drivaksel, hvorved man vilde opnaa en overordentlig fin Afbalancering af et trekoblet Eksprestogslokomotiv — enten med 2 C 1-Kobling eller 2 C 2-Kobling. Den første af disse er nu den almindelige Koblingstype til store og hurtige Eksprestogsmaskiner i de fleste Lande; den sidste bruges derimod sjældent og kun til meget hurtige Lokomotiver i U. S. A. og Canada, bortset fra, at der i Europa kører en Del engelske, tyske, franske, hollandske og belgiske Tanklokomotiver med denne Kobling, medens der ellers vistnok kun er bygget 6 Maskiner ialt med denne Koblingstype. Det drejer sig om den franske Nordbanes to Maskiner, Typerne Wolf og Hellner fra 1911, den engelske L. N. E. R. Højtryksmaskine fra 1931, de to tyske 05 Lokomotiver fra 1935 samt den tredje 05 Maskine med Kulstøvfyring og Førerhuset i Forenden.

En saa radikal Ombygning af P'erne vil dog faktisk gøre dem til helt nye Lokomotiver, bygget af Dele af de nuværende Maskiner. Og desuden vilde der heller ikke være megen Brug for saadanne store Lokomotiver i Danmark.

Hvis der endelig var Brug for væsentlig større Lokomotiver end nu, saa vilde det være bedre — i Forbindelse med, at der alligevel nu og da er en og anden Maskine, som skal have ny Kedel — at bruge den øvrige Del af Maskinerne til en Art Dobbellokomotiver med eller uden Cisternetender.

Malletlokomotiverne kan ikke bruges som Forbillede for Hurtigtogslokomotiver af nogen Art. Derimod har det moderne Franco-System større Interesse, idet det kan tilpasses vidt forskellige Udførelsesformer. Ogsaa Garrattlokomotiverne er nu blevet udviklet som effektive Hurtigtogsmaskiner. P. L. M. har saaledes bygget et 2 C 1-1 C 2-koblet Garrattlokomotiv, der nu bruges paa den vanskelige Bjærggrube mellem Algier og Oran. Trods 1800 mm's Drivhjul har denne Maskine, der vejer over 200 t, kunnet køre med 130 km's Fart, en Rekord for et leddelt Dobbellokomotiv.

I Sverrig ser man nu og da, at der køres med to Stk. 2 C-Maskiner, Type B, for et Eksprestog f. Eks. paa Ruten Göteborg—Halmstad. De vejer tilsammen ca. 234 t og har tilsammen 100 t Adhæsionsvægt. F. Eks. i Belgien og Tyskland bruges undertiden to mægtige 2 C 1-Lokomotiver for Eksprestogene. I Danmark er der egentlig lige saa megen eller mere Grund til at bruge Forspandstjeneste paa visse Strækninger end det er Tilfældet f. Eks. paa den nævnte svenske Rute. Men i Danmark er Forspandstjeneste ikke tilladt for de store Lokomotivers Vedkommende.

Hvis man endelig vilde ofre lidt paa at sætte Hastigheden op for svære Tog Vest for Storebælt, saa kunde man godt sammenbygge to P-Lokomotiver til en Art Garrattlokomotiv eller endnu bedre til Golwélokomotiver med Cisternetender. Selve Maski-

nen kan da veje 150 t, hvortil kommer en af Tenderne eller begge de tilhørende Tender med Vandbeholdningen. Man kunde da faa nogle moderne 250 t svære Maskiner med 70 t Adhæsionsvægt ud af de gamle P'ere.

Der kunde naturligvis nævnes mange lignende, teoretiske Moderniseringsmuligheder for de gamle P-Lokomotiver. Brændselsøkonomien kunde f. Eks. forbedres betydeligt ved en Opvarmning af den Luft, der ledes til Ildstedet. Et moderne, amerikansk System, der bruger den udvidede Damp fra Cylindrene, og et nyt østrigsk System, der udnytter Skorstensluften, har begge udvist gunstige Resultater.

Men en Ting er de mere teoretisk interessante, en anden Ting de mere praktiske og hensigtsmæssige Moderniseringsmuligheder. Hertil hører først og fremmest Boosteren i Forbindelse med det to-akslede Drejestel, der vel at mærke tænkes udformet som fælles Jacobstruck mellem Lokomotiv og Tender — samt maaske Strømlinjebeholdningen af Hensyn til den forøgede Hastighed.

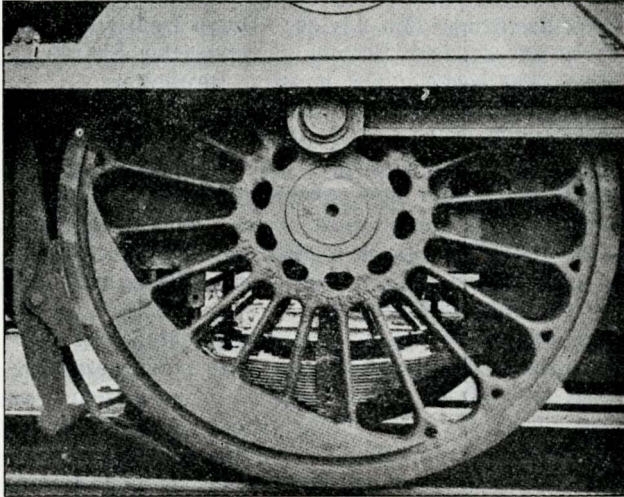
P-Lokomotiverne er jo bygget allerede før Verdenskrigen. Trods deres Alder vil man være nødsaget til at bevare dem til Eksprestogsdriften i en meget lang Aarrække endnu. Efter den omtalte Modernisering vil de kunne faa endnu et langt Liv — og det vel at mærke som moderne og tidssvarende Damplokomotiver, hvis Arbejdskraft endda udvides meget væsentlig, da de bliver brugbare til enhver Togdrift. De kan bruges paa Sjælland og det flade Falster saavel som paa den bakkede, jyske Hovedstrækning og kan med den større Tender køre længere uden Vandforsyning. De kan bruges i tilfældig Skifteførsel med R-Lokomotiverne — eller S-Lokomotiverne. De kan bruges som Nærtrafikmaskiner, som ikke skal vendes ved Endestationerne; de kan bruges til Persontog, der skal sættes i Gang med korte Mellemløb. Til Godstog vil de være fortrinlige; og svære Godstogslokomotiver vil der stadig vedblive at være Anvendelse for, selv om Dieseltogdriften vinder større Indpas. Eksprestogenes Hastighed kan sættes op alle Vegne. Hvor der nu bruges P'ere, vil de ombyggede Maskiner kunne sætte hurtigere i Gang og køre meget hurtigt og samtidig meget roligere ved den store Fart. Og hvor der nu bruges R-Lokomotiver, vil de moderniserede P-Maskiner kunne accelerere lige saa hurtigt og desuden køre betydelig stærkere uden, at Maskinerne slingrer. Kort sagt, de nye »Lyntogslokomotiver« vil kunne forøge Rejsetempoet i hele Landet for alle de nuværende Eksprestogs Vedkommende.

Endelig spares der, som omtalt, et betydeligt Beløb ved, at Maskinerne kan udnyttes mere, og ved at Brændselsforbruget kan nedsættes saa meget, at Statsbanernes Kulregning og Danmarks Import aflastes for et Beløb, der hver Aar skal skrives med 6 Cifre, og som snart vil betale Moderniseringen — i det mindste af D. S. B.s P-Lokomotiver.



NY HJULSTJERNEFORM

Paa et nyt Lokomotiv, bygget til de hollandske Jernbaner, er anvendt en ny Hjulstjerneform, det saakaldte *Leonard-System*. Hensigten med dette er, at hindre Hjulringen i at gaa løs fra Hjulstjernen, hvad der efter Konstruktørens Mening skyldes, at Hjulfælgen paa en almindelig Hjulstjerne spændes



Leonards Hjulstjerne.

og bøjes indefter mod Hjulcentret under kraftig Bremsning. Det resulterer i, at Hjulringen kun er i fast Forbindelse med Hjulstjernen lige ud for Hjul-egerne, og Hjulringen bliver løs.

Ved Leonards System er Egerne forbundne med Hjulfælgen ved en større Udformning, som er støbt hul. Denne Formgivning gør den frie Part paa Hjul-fælgen mellem Egerne betydelig mindre og mere holdbar end sædvanlig. Ved Hjulnavet er Egerne forbundne paa lignende Maade og Materialet tiltager gradvis i Tykkelse, saa Spændinger i Hjulstjernen under Afkøling formindskes, og Revner undgaas.

LANDEVEJSUDVIDELSER SOM FØLGE AF MIDTBANENS NEDLÆGGELSE

I Anledning af Midtbanens Nedlæggelse er der blevet forøget Trafik, bl. a. Rutebilkørsel paa Vejen fra Jystrup—Valsølle over Ebberup—Tingerup mod Hvalsø. Da Vejen paa sine Steder er for smal og for ubefæstet til den Trafik, har det paagældende Sogne-raad vedtaget at ansøge om Andel i Vejmillionerne til Afholdelse af Udgifterne ved en Udvidelse og Udbygning af nævnte Vejstrækning.

Jystrup-Valsølle paatænker en lignende Udvidelse af Vejen i deres Kommune, og kunde hele dette Arbejde komme i Gang, vil det give Beskæftigelse til en Mængde Mennesker. Men uden Tilskud fra den særlige Vejfond mener de vedkommende Kommuner, at Arbejdet vil være uoverkommeligt for dem.



UDFLUGT TIL STORSTRØMSBROEN

For Medlemmer med Paarørende vil der *Torsdag den 10. September* d. A. blive arrangeret en Udflugt til Besigtigelse af Arbejderne ved Storstrømsbroen.

Turen startes fra København med Tog 113, Afg. Kl. 8,43, Ankomst til Masnedø Kl. 11,50. Deltagere fra Jylland og Fyn kan være i København med Morgenekspresen Kl. 8,03.

Der vil blive arrangeret Fællesfrokost, som spises straks efter Ankomsten til Masnedø. Derefter vil der blive Lejlighed til at bese Arbejderne baade paa Land og i selve Storstrømmen, dette sidste ved Sejlads med en Færge, alt med sagkyndig Ledsagelse og Forklaring.

Fællesfrokosten koster 3 Kr. pr. Deltager (Drikkepenge og Drikkevarer ikke medregnet).

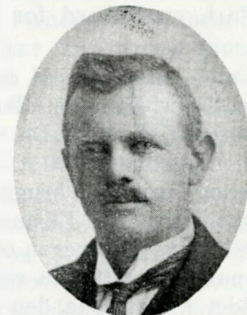
Afrejsen fra Masnedø finder Sted Kl. 16,23 for de Deltagere, som skal til København (Ank. 18,15). Deltagere, som ønsker at rejse over Næstved—Slagelse, afrejser fra Mn. Kl. 16,31 (Næ. Ank. 17,28, Afg. 18,19, Sg. Ank. 19,25). I begge Tilfælde kan der til Fyn og Jylland faas Forbindelse med Eksprestoget fra Kh. Kl. 21,00, henholdsvis i København og Korsør.

Der vil blive søgt om, at Pensionisters Fripas samt Familiefripassene til denne Udflugt ikke medregnes i det sædvanlige aarlige Antal.

Ordinære Medlemmer, som ønsker at deltage i Udflugten, bedes snarest meddele dette til deres Afdelingsbestyrelse. Pensionister, som ønsker at deltage, maa anmelde det til Foreningens Kontor *inden 28. August*.

Meddelelsen maa indeholde Oplysning om Antal Deltagere og om, hvorvidt vedkommende ikke ønsker at deltage i Fællesfrokosten.

JUBILÆR



Den 1. September kan Lokomotivfører *J. M. Nielsen*, Holbækvej, Kalundborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Nielsen har før sin Ansættelse ved Statsbanerne været beskæftiget som Lokomotivfyrbøder ved Privatanbanerne. Først ved Amagerbanen og fra 1. September 1911 ved Vejle—Givebanen. Ved Statens Overtagelse af den sidst-

nævnte Bane den 1. Oktober 1914 overgik N. til Statsbanerne som Lokomotivfyrbøder i Brande og med Anciennitet fra 1. September 1911. Det er saaledes denne Dato, der danner Grundlaget for Nielsens Jubilæumsanciennitet, selv om han altsaa har været Lokomotivmand i mere end 25 Aar.

Jubilaren har med en kort Afbrydelse været i Kalundborg siden 1918, dels som Lokomotivfyrbøder, og siden 1. Januar 1927 som Lokomotivfører. Han er bekendt for sit stille Gemyt, er en god Kollega og er sin Organisation tro. En Periode var han Medlem af Kalundborg Lokomotivførerafdelings Bestyrelse, som ønsker Jubilaren Held og Lykke paa Dagen og i Fremtiden.

R.



Lokomotivfyrbøder *H. P. Jørgensen*, Vestervoldgade 18, Gedser, kan den 1ste September fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Dette er et Jubilæum, som heldigvis er sjældent. Jørgensen har ikke været Lokomotivfyrbøder hele sin Tjenestetid, han begyndte som Stationsarbejderaspirant den 20. Januar 1911, ansattes som Stationsarbejder d. 1. September 1911, blev Portør 1. September 1913, Togbetjent 1. Marts 1918, Lokomotivfyrbøderaspirant 27. Maj 1919 og Lokomotivfyrbøder 1. November 1920 i Gedser.

Jørgensen har taget meget Del i Organisationsarbejdet. Han var Formand for Afd. 12 i 4 Aar og Formand for Fanefonden fra Start til Dato.

Paa Jubilæumsdagen vil Flagene sikkert hejses, og Jubilaren modtage mange Lykønskninger saavel af Medansatte som Kolleger. Afd. 12 sender de bedste Ønsker.

R. H.

TAKSIGELSER

Naar jeg fra den 31. Juli har frattraadt den Tjeneste ved D. S. B. Maskindepot i Fredericia, jeg har haft i over 31 Aar, føler jeg Trang til at bringe hver enkelt af de mange Lokomotivmænd, jeg gennem de mange Aar kom i Samarbejde med, en hjertelig Tak for al Velvillie og Imødekommenhed, der blev vist mig, en særlig Tak for den sidste vanskelige Tid.

J. Hendriksen, Lokomotivmester.

For den ved min Mand, Elektrofører A. Lund Jensens Begravelse viste Deltagelse bringes en hjertelig Tak.

Edith og Nina Lund Jensen.

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING, GB.

Onsdag den 2. September d. A. foretager Sangforeningen en Udflugt til D. L. F.s Feriehjem. Udrejsen sker med Tog 165, Afg. København Kl. 9,45.

Paa Feriehjemmet faas fuld Forplejning for en Pris af 5 Kr. pr. Deltager. Pensionister, som ønsker at deltage i Udflugten, bedes *inden den 28. August* anmelde dette til Lokomotivfører J. C. Christensen eller H. H. Hansen, begge Gb.

Bestyrelsen.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge *Friderichsen*, 8' B Lægedistrikt, København, er bortrejst fra 9.—31. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Freudenthal, P. Bangsvej 61.

Konsultationstid: Kl. 14—15.



Afsked:

Lokomotivmester II A. C. Kirkensgaard, Kbhavns Godsgd., paa Grund af Alder med Pension fra 31.—10.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører S. V. Christiansen, Vejle H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører L. J. Jagd, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—36 (min. Afsked).

Dødsfald:

Motorfører II A. L. Jensen, Enghave Mdt., den 24.—7.—36.



Optagelse af nye Medlemmer.

Overflyttet fra D. S. og M. F. 1. Juli 1936:

Lokomotivfyrbøderne A. P. K. Knudsen, Struer, O. E. D. Madsen, Struer, A. Østergaard, Struer, S. H. Pedersen, Struer, S. A. Jacobsen, Padborg, N. V. Ø. Jensen, Padborg, W. Poulsen, Gedser, C. M. S. Christensen, Brande, G. O. Larsen, Brande, P. E. E. Larsen, Brande, I. M. Jensen, Viborg, P. F. Behr, Tønder, O. E. Haubye, Tønder, H. E. Møllerstrøm, Tønder, M. P. Lauer, Thisted.

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pens. Lokomotivførere

N. C. Kristensen, Resenvej 6 A, Skive, 1. August 1936.

J. P. Møller, Møllestræde 6, Hillerød, 1. August 1936.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	Juni Maaned		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 690 000	6 030 000		340 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 730 000	3 270 000	460 000	
Postbefordring	620 000	540 000	80 000	
Andre Indtægter	430 000	550 000		120 000
Indtægter i alt	10 470 000	10 390 000	80 000	
Driftsudgifter	9 700 000	9 480 000	220 000	
Afskrivning	560 000	550 000	10 000	
Forrentning	1 120 000	920 000	200 000	
Udgifter i alt	11 380 000	10 950 000	430 000	
Statens Tilskud til Driften	910 000	560 000	350 000	

	April-Juni		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	15 600 000	15 020 000	580 000	
Gods- og Kreaturbefordring	10 550 000	10 090 000	460 000	
Postbefordring	1 840 000	1 570 000	270 000	
Andre Indtægter	1 380 000	1 380 000		
Indtægter i alt	29 370 000	28 060 000	1 310 000	
Driftsudgifter	26 530 000	25 920 000	610 000	
Afskrivning	1 690 000	1 640 000	50 000	
Forrentning	3 060 000	2 750 000	310 000	
Udgifter i alt	31 280 000	30 310 000	970 000	
Statens Tilskud til Driften	1 910 000	2 250 000		340 000

D. S. B. Juni 1936.

I Forhold til Juni 1935 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Nedgang paa 340 000 Kr. I Fjor faldt imidlertid hele Pinsen i Juni, medens i Aar 1. Pinsedag faldt i Maj. Tager man Maj og Juni Maaneder under eet, er der i disse en Fremgang i Indtægten af Personbefordringen paa ca. ½ Mill. Kr.

Godsbefordringsindtægten er steget med 460 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper har der været en mindre Nedgang (40 000 Kr.), der skyldes en Betalingsforskydning.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 220 000 Kr.

For de forløbne 3 Maaneder af Finansaaret stiller Driftsresultatet (Driftsindtægter ÷ Driftsudgifter) sig 700 000 Kr. gunstigere end i de tilsvarende Maaneder i 1935.

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

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