



NO 2

20. Januar 1936

36. Aargang

## GENERALDIREKTØRENS NYTAARSBETRAGTNINGER

Som naturligt er, har Dagspressen ved Aarskiftet interviewet Generaldirektøren, som ved den Lejlighed har udtalt sig baade om 1935 og 1936. Det fremgaar af disse Udtalelser, at Generaldirektøren ser nogenlunde lyst paa Forholdene, saaledes som de har udviklet sig, og da der er nogen Udsigt til, at Regnskabsaaret 1935/36 vil slutte med Balance mellem Driftsindtægter og Driftsudgifter, ja maaske endda med et lille Driftsoverskud, hvilket vi som bekendt ikke har haft i adskillige Aar, er Generaldirektørens lyse Syn paa denne Side af Sagen fuld forstaaelig. Tilbage er endnu adskillige Millioner Kr. til Forrentning og Afskrivning, sidstø Finansaar 16,3 Mill. I dette Spørgsmaal har vi som bekendt hævdet, at Statsbanerne under normale Forhold vel burde kunne bestrive Afskrivningerne, men at der ikke burde være Tale om Forrentning, idet Banerne har mange andre Opgaver og tjener mange andre Interesser end at være en blot og bar Kapitalanbringelse. Denne Opfattelse har vi stadig, og det er med Interesse vi har bemærket, at den tidligere Trafikminister, Hr. Hasing-Jørgensen, i en Tale under Finanslovsdebatten gav Udtryk for netop de samme Synspunkter. Men tilbage til Nutiden. Det viser sig, at Antallet af rejsende i den københavnske Nærtrafik er steget betydeligt, nemlig omkring ved 33 pCt., og det er her ganske særligt selve Bybanen, der gør sig gældende. Dersom Elektrificeringen af Holtebanen bliver en lige saa stor Succes, som Klampenborgbanen har været, er

der ogsaa al god Grund til i saa Henseende at se lidt lyst paa den nærmeste Fremtid.

Med Hensyn til selve Toggangen forestaar der med ganske enkelte Undtagelser næppe Trafikudvidelser, men en Videreførelse af Motoriseringen. Der er bestilt 10 nye MO-Vogne, som tænkes indsat paa Strækningen Roskilde—Rungsted.

Derimod er det efter Generaldirektørens Udtalelser Hensigten at foretage saadanne Ændringer i Køreplanen, at den virkelig kan overholdes. Det er muligt, at dette vil komme til at gaa i Retning af noget længere Køretider, saaledes at f. Eks. de Tidstab, som er en absolut nødvendig Følge af de mange ved Sporarbejder foranledigede Hastighedsnedsættelser, kan indvindes; Generaldirektøren udtaler nemlig, at naar Sporarbejderne er færdige, skal der paa ny køres hurtigere.

Hertil vil vi gerne gøre et Par Bemærkninger; thi efter vor Mening har det i alt for mange Tilfælde skortet paa Tilrettelæggelse af de forskellige Arbejder paa Linien. Naar vi skal have en hurtig Toggang, er det for det første meningsløst, at et Tog, saaledes som det ofte er sket, skal have 3—4 Hastighedsnedsættelser til 25 km/T blot paa en Strækning af ca. 100 Kilometer. I Henhold til Køretidsberegningstabellerne skulde en saadan Nedsættelse blot paa en kortere Strækning for et 100 km's Tog betyde et Tidstab paa 2—3 Min.; men der har i de senere Aar vist sig en uheldig Tendens til at lave Arbejdsstrækningen, d. v. s. det Stykke

Spor, der arbejdes paa, længere og længere, saaledes at det ikke er nogen Sjældenhed at se Hastighedsnedsættelser over en Distance af 1—1½ km, hvilket selvfølgelig forøger Tidstab. Dertil kommer, at Skinnelegemet under de senere Aars Sporarbejder ofte har ligget saa daarligt, at Personalet simpelthen ikke engang har turdet køre over Arbejdsstedet med den tilladte Hastighed, som Regel 25 km/T, men har nedsat Hastigheden yderligere. Ved en fornuftig Hensyntagen ogsaa til selvø Køretjenesten, kunde adskillige Sporarbejder nok have været tilrettelagt, saa de havde givet mindre Anledning til Forsinkelser.

Vi kunde i denne Forbindelse ogsaa pege paa Centralaflaasningsaflysninger med deraf følgende Hastighedsnedsættelser for gennemkørende Tog; i Hvalsø har Centralaflaasningen f. Eks. været aflyst i mere end 10 Aar.

Men det er jo ikke alene Sporarbejderne, som medfører, at Køreplanen ikke kan overholdes, og at Lokomotivpersonalet maa indvinde Tid. Vi bliver ikke trætte af at gentage, at Køreplanen i lige saa fuldt Omfang maa være en »Holdetidsplan« som en »Køretidsplan«. Vi siger i Dag som altid: Lokomotivpersonalet er til enhver Tid villig til at tage en Tørn, og til, hvis Mulighederne derfor er til Stede, at indvinde et eventuelt Tidstab, saa Togene kan ankomme rettidigt. Men det maa og skal paa den anden Side ogsaa være saaledes, at Togene ikke alene *ankommer* rettidigt, men ogsaa *afgaar* rettidigt.

Lokomotivpersonalet har en streng Tjeneste. Det er ikke alene i bogstaveligste Forstand dem, som maa »trække Læsset«, men ogsaa rent faktisk er det saaledes. Undersøgelserne i Arbejdstidskommissionen viste tilfulde, hvor sammentrængt netop dette Personales Tjeneste er. En Nedsættelse fra 10 Timer til 9 Timer af Maksimum for sammenhængende Tjeneste, og en Forhøjelse af Minimumshviletiden fra 9 Timer til 12 Timer, vilde for det samlede Tog- og Lokomotivpersonale koste ca. 650 000 Kr., men heraf vilde de 500 000 Kr. medgaa til Lokomotivpersonalet alene. Vi kan tage et andet Eksempel: En Ændring saaledes, at det tjenestefrie Tidsrum, som, naar det er af et vist Minimum, regnes for Tjeneste, i Nattimerne forhøjedes med 1 Time for saavel Tog- som Lokomotivpersonalet, vilde koste ca. 15 000 Kr.

for Togpersonalets Vedkommende, men ca. 70 000 Kr. for Lokomotivpersonalet.

Saaledes er de faktiske Forhold, og naar der nu paa ny er Tale om Køreplanen og om Køretider, er det rimeligt at kræve, at det bliver saaledes, at Lokomotivpersonalet i Almindelighed faar Dispositionsret over *alle* de som *Køretid* angivne Minutter og ikke skal afgive en Del heraf paa hvert Holdested. Det normale maa være, at naar der i Køreplanen er afsat f. Eks. ½ Minuts Holdetid, saa holder Toget kun ½ Minut, og naar der er f. Eks. 7 Minutters Køretid fra een Station til en anden, saa skal det ikke nedsættes til 6½ Minut, fordi Stationsopholdet er overskredet.

Endelig skal vi tillade os at henlede rette vedkommendes Opmærksomhed paa, at hvis man vil have en præcis Toggang og helst hurtigkørende Tog, saa er det ikke nok at have en god Køreplan, som *kan* overholdes; der kræves tillige forskellige andre Ting. Vi skal f. Eks. pege paa Brændslet og Maskinernes Tilstand. I den senere Tid har de leverede Kul været under al Kritik: enhver Skærpelse af Køreplanen burde automatisk bevirke Kontrol med, at der ogsaa anskaffes gode, anvendelige Kul. Endvidere er det en Nødvendighed, at der gives ordentlig Tid til Maskinernes Rengøring, Eftersyn og Reparation.

Vi henstiller paa ny disse forskellige Ting til Overvejelse ved Forarbejderne til den nye Køreplan og hvad hermed i Forbindelse staar.

## MIDLER MOD DEN ØKONOMISKE KRISE

### En Sammenligning mellem Amerika og Tyskland.

Den økonomiske Krise er international. I de forskellige europæiske Lande lever der mange Millioner Mennesker, der ikke har Mulighed for at komme i Arbejde. Maskinernes Fuldkommenhed, Samfundets Mekanisering og Landbrugets Revolutionering gennem Anvendelse af Maskiner har i alle Lande kastet Hundretusinder paa Gaden.

Skrækken for Hungersnød var kendt af tidligere Generationer — en Skræk, som f. Eks. møder os i Kinas og Indiens tætbefolkede Provinser. Det var forbeholdt vor Generation at kaste Raastoffer, Varer og alle mulige tænke-

lige Livsgoder i store Mængder til de billigste Priser paa Verdensmarkedet. I en Verden, hvor man aldrig tidligere har set Mage til Overflod, i en Tid, hvor der er uoverskuelige tekniske Udviklingsmuligheder, kan Menneskene ikke deltage i Nydelsen af de opnaaede Fremskridt, og netop disse Fremskridt har fremkaldt Arbejdskrisen. De europæiske og amerikanske Folkeslag kender ikke mere Skrækken for Hungersnød, men de lider paa Grund af Arbejdsmangelens Forbandelse. Dette er den Situation, som siden 1930 har pint Europas og Amerikas Folkeslag. Men hvorledes skal man nu overvinde Krisen? Paa hvilken Maade reagerer de enkelte Folkeslag? Hvorledes reagerer i Særdeleshed de to Stater, i hvilke den økonomiske Krise har været stærkest? Hvorledes bekæmpes Krisen i det amerikanske Demokrati og i det nationalsocialistiske Tyskland? Kun en Sammenligning mellem begge Staters Krisepolitik konstaterer Demokratiets Ydeevne og afslører Nationalsocialisternes Svigten paa den organiske Arbejdspolitikens Vegne.

*Hvad gør nu Amerika?* Efter at Roosevelt, og med ham den store Masse af hans Vælgere, har erkendt, at mere end 13 Millioner Menneskers Arbejdsløshed ikke er noget Tilfælde, og efter at man har begrebet, at Landets økonomiske Struktur i sig selv indebar Kriseaarsagerne, og at kun en fuldstændig Omlægning af den økonomiske Mekanisme kan bringe Arbejde til alle, traf han Modforholdsregler. Roosevelt forstod nemlig, at teknisk Overproduktion maatte staa i Forbindelse med et stigende Forbrug. Kun en Kombination af teknisk Ydeevne med stigende Afsætningsmuligheder kunde bringe Redning. Denne Kendsgerning fører til de rigtige Konsekvenser. En ny økonomisk Politik maatte have et *socialt* Indhold. Den amerikanske Industri maatte have »fair Priser«: Smudskonkurrence og Underbydning maatte høre op. Farmeren i Syden maatte naturligtvis ogsaa have en anstændig Pris for sin Hvede og sin Bomuld, men Industri- og Landbrugspolitikken blev ikke, saaledes som det er Tilfældet i Tyskland, væltet over paa Arbejdernes Ryg. Der blev hurtigst muligt gennemført en ny Lønpolitik. Lønningerne stiger hurtigere end Priserne. Arbejdstiden forkortes, uden at dette medfører Afkortning i Lønnen. Arbejdsgiverne bliver tvunget til at anerkende Fagforeningerne som ligeberettigede ved For-

handlingsbordet. Arbejdsgivernes og Fagforeningernes Overenskomster bliver anerkendt. I dette den økonomiske Individualismes Land staa den nye økonomiske Opbygning i den *kollektive Arbejdsoverenskomsts Tegn*.

I et uafbrudt Kredsløb skal den nydannede Samfundsorganisation indestaa for Amerikas Konjunkturer. Lønningernes Stigning gaar Haand i Haand med Prisstigningerne, hvorved ganske vist Raastofferne og Halvfabrikata er steget mere end de færdige Varer og Levnedsmidlerne, saaledes at Reallønnen i Gennemsnit vil være steget 35 pCt. over, hvad den var for 1933's Vedkommende. Nationens stigende Købekraft, som muliggør en bedre Udnyttelse af Bedrifterne, beror paa Lønningens Grundlag.

Derved at Arbejdsløsheden er formindsket ca. 35 pCt. ogsaa som Følge af den forkortede Arbejdstid, forhøjes igen Omsætningen, og den fornyede bedre Udnyttelse af Driften betaler mere end Lønningernes Stigningsbeløb.

Roosevelts Politik bekræfter hermed *Fagforeningernes Købekraftteori*, der agtes saaringe i Europa. Den bekræfter ogsaa Ministeriet Staunings Politik, som gør Opretholdelsen af Lønniveauet til Grundlag for hele Erhvervspolitiken. Thi enhver virkelig nationaløkonomisk Betragtning, som bevidst løsriver sig fra privat-økonomiske Synspunkter, opfatter Erhvervskredsløbet som en *uopløselig Enhed*, i hvilken Arbejdslønnen ikke er Omkostningsfaktor, men derimod den hovedsagelige Bærer af Afsætningen.

Kort sammenfattet kan man sige, at Præsident Roosevelts Politik i sine væsentlige Grundtræk er skabende Erhvervspolitik, hvis Hovedlinier præges af kollektiv Organisation.

*Hvad gør saa Tyskland?* Medens Amerika søger en økonomisk-politisk Løsning paa Krisen, søger Tyskland en Løsning ad *organisatorisk Vej*.

Udgangspunktet for den tyske Beskæftigelsespolitik under Nationalsocialismens Føring er det *politiske Pres*, som i Krisen i Aaret 1933 hidrører fra 6 Millioner Arbejdsløse. *Medens Amerika bekæmper Krisen, bekæmper Tyskland Krisens Virkninger*. Den tyske Arbejdspolitik kan karakteriseres derved, at den er fuldkommen *negativ* i sin Lønpolitik. De tyske Lønninger bevæger sig nu som før omtrent paa et Plan, der betegner et Eksistensminimum. Den tyske Beskæftigelsespolitik er derfor kon-

junkturpolitisk set af ringe Betydning, naar den Arbejdendes Løn ikke er meget højere end den Arbejdsløses Understøttelse, naar Lønningerne ikke bliver forhøjede, naar Flertallet af de nybeskæftigede har faaet Beskæftigelsen ved Landbrug og Vejarbejde imod Naturalier og lidt Lommepenge, ja, saa maa man virkelig spørge: *Hvordan skal der gennem disse Forholdsregler kunne skabes en selvstændig Erhvervsconjunktur?*

Hvilke Forholdsregler har Tyskland da taget?

1) Det har ligesom Amerika anvendt betydelige Beløb (ca. 5 Milliarder Reichsmark) til umiddelbar Arbejdstilvejebringelse. Der udføres Vejanlæg, Kanaler o. desl. Men i de fleste Virksomheder, som hører ind under det militære Rustningsprogram, faar Arbejderne kun Lønninger, som svarer til de laveste Indtægtsgrader, og som gennemsnitlig knapt nok ligger højere end Arbejdsløshedsunderstøttelsen. Og saa er denne Del tilmed den egentlig positive Del af Arbejdsprogrammet, de andre Forholdsregler har overvejende organisatorisk Betydning.

2) For at formindske det Tryk, som Arbejdsløsheden udøver i de højindustrielle Omraader, Berlin, Bremen og Hamburg, har man spærret disse Omraader for Tilgang af Arbejdskræfter.

3) Ved særlige Forholdsregler søgte man at opnaa Koncentration af de frie Arbejdskræfter paa den ikke-industrielle Produktions Omraade. Derfor indførte man den saakaldte *frivillige Arbejdstjeneste*, som særlig gennemfører de storstilede Vejanlæg og udfører de Arbejder, som økonomisk set er ufordelagtige og ellers ikke vilde blive gennemført. Frem for alt maa i denne Forbindelse nævnes Landhjælpen, som skal flytte Storbyens Ungdom ud paa Landet og indlemme den i den agrariske Produktionsproces. Den maanedlige Pengeløn, som bliver udbetalt, foruden Ydelsen af gratis Ophold, er kun Lommepenge: gennemsnitlig ca. 18—20 Rm.

4) Det væsentligste Led i den organisatoriske Bekæmpelse af Arbejdsløsheden er imidlertid Fordelingen af det forhaanden værende Arbejde efter Arbejdsgrupper. Alle Arbejdstagere, som er under 25 Aar, og som ikke er Familieforsørgere, ikke staar i Lære og heller ikke — dette er særlig betegnende for disse Forholds-

reglers politiske Karakter — er privilegerede gennem deres særlige Stilling i de national-socialistiske Organisationer, skal saavidt det paa nogen Maade er muligt, træde ud af det industrielle Arbejde og gaa over til Landhjælpen. Disse hundredtusinder af unge Mennesker er Landhjælpens Menneskemateriale. Netop denne Forholdsregel, som maa skade de tyske Arbejderes høje kvalitative Egenskaber, vil faa en meget ugunstig Virkning paa det tyske Erhvervslivs fremtidige Udvikling. Thi den tyske Forædlingsindustri kræver højt kvalificerede Fagarbejdere.

Dette er den nationalsocialistiske Regerings væsentlige grundlæggende Forholdsregler til Bekæmpelse af Arbejdsløsheden. For Fuldstændighedens Skyld skal endnu nævnes, at ved den stadigt fremskridende Udelukkelse af *ikke-ariske Arbejdskræfter* og politiske Modstandere fra Produktionsprocessen, ved at fylde Koncentrationslejrene og ved lignende Metoder udelukkes yderligere 100—150 000 Mennesker fra det tyske Arbejdsliv. Hertil kommer endvidere Følgerne af *Oprustningen* og Indførelsen af den alm. Værnepligt, som sikkert ved umiddelbar Beslaglæggelse (fraregnet de i Industrien merbeskæftigede) aflaster Arbejdsmarkedet for ca. 750 000 Mennesker.

Alle disse Forholdsregler har een Ting fælles: de beror paa *Ringeagt for Menneskets personlige Frihed*. Arbejderen, ham alene, fratager det nationalsocialistiske Tyskland den Rettighed, som blev forkyndt i den franske Revolutions Menneskerettigheder: *Opholdsfrihedens og Selvbestemmelsens Grundret*. Arbejderen er nu en Slave, en Skakfigur — ikke andet. Ikke nok med, at den nationalsocialistiske »Revolution« har fastholdt Arbejderens Løn paa Kriselavpunktet, medens f. Eks. Skandinavien har holdt sit relativt høje Lønniveau konstant, og medens Lønningskurverne i de andre store Erhvervslande forlængst viser en stigende Tendens. — Nationalsocialismen har endogsaa berøvet den tyske Arbejder det sidste han ejede, den menneskelige Frihed. Det ydre Kendetegn for hans Trældom er Genindførelsen af *Skudsmaalsbogen*.

Det kan være tvivlsomt, hvorvidt de organisatoriske Forholdsregler er effektive i Længden; men sikkert opfylder de midlertidig deres Formaal. De formindsker det politiske Tryk i Byerne, de tilfører Landbruget — om ogsaa

det sandsynligvis er paa Bekostning af dets fremtidige Udviklingsmuligheder — billig Arbejdskraft, og dertil kommer — og det er maa-ske det væsentligste — at de styrker Tysklands *militære Forsvarsberedskab*. Thi Indkaldelsen af Tysklands vigtigste vaabenføre Aargange i Tilfælde af Krig vil ikke foraarsage nogen Forvirring i Krigsindustrien, fordi det overvejende er de ældre Aargange, der bliver beskæftiget ved den.

Sikkert har Helheden af Nazismens organisatoriske Forholdsregler haft den for Regeringens Bestaaen psykologisk set værdifulde Af-lastning til Følge. Hitlerregeringen angiver, at den har reduceret Tallet af Arbejdsløse fra 6 Millioner til ca. 2 Millioner, men den fortier, at Republikken indtil 1930—1931 havde færre Arbejdsløse end dette Tal. Hitlerregeringen om-taler heller ikke, at den anvender andre statisti-ske Metoder end sine Forgængere. En Sammen-ligning mellem Tallene alene er derfor overho-vedet ikke mulig. Den faktiske Formindskelse af Arbejdsløsheden i Tyskland er af ringe Be-tydning, set fra et økonomisk-politisk Stand-punkt, da den væsentlig beror paa en *organisa-torisk* Forskydning af Arbejdskræfterne, paa Nyansættelser til *lavest* tænkelig Indtægtskala og økonomisk set *uproduktive Rustningsmeto-der*. Derfor er selv i Rigets officielle Statistik Stigningen i den samlede Lønindtægt relativt ringe. Af denne Grund oplevede vi ogsaa i Be-gyndelsen af Aaret 1935 Tilbagegang i den tyske Konjunktur, som kun nødtørfigt dækkes ved de forcerede Rutningsmetoder.

Mere end Oceanet adskiller Tyskland og Amerika. Ved de to Landes Politik ses For-skellen mellem to Verdensanskuelser. Den ene søger at *nyskabe* økonomisk og at forbedre det arbejdende Menneskes Kaar. Den anden regner koldt med Menneskemateriale som med Solda-ter og nøjes — da den ikke kan eller vil ændre Økonomien — med at organisere Elendigheden.

PROTOKOL

Aar 1935, den 3. Maj førtes i Statsbanernes Gene-raldirektorat Forhandling mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var: For Generaldirektoratet: Gene-raldirektøren, Personalechefen, Maskinchefen, Kontor-chef E. Lunn, Trafikinspektør L. Larsen og Trafik-kontrolør A. Høeg. For Dansk Lokomotivmands For-ening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører

E. Kuhn, Lokomotivfører L. M. Schmidt, Lokomotiv-fører Johs. Hansen, Motorfører H. P. Christensen, Lokomotivfyrbøder A. Lønqvist og Lokomotivfyrbøder B. Dyrberg.

Forhandlingsemne: *Normeringslovsforhold*.

*Generaldirektøren*: I Skrivelse af 12. Juli f. A. har Dansk Lokomotivmands Forening anmodet om Forhandling angaaende Afhjælpning af Lokomotiv-fyrbødernes vanskelige Avancementsforhold. Under Hensyn til, at den Køreplan, der skal træde i Kraft om faa Dage — 15. Maj — vil medføre næsten revolu-tionerende Forandringer, har det først nu været muligt at tilendebringe Beregningerne over Lokomo-tivførerbehovet. Det ser ud til, at den store Omvælt-ning, Lillebæltsbroens Ibrugtagelse vil medføre — Ind-dragelse af Færgerangeringen i Strib og Fredericia, Forandring i Maskinbenyttelse m. m. — vil kunne foregaa, uden at det bliver nødvendigt at tvangs-forflytte Lokomotivpersonale fra Fredericia. Naar man ser hen til, at andre Kategorier i betydeligt Om-fang maa tvangsforflyttes, er dette et Lyspunkt for Lokomotivpersonalet. I øvrigt stiller det sig med Hen-syn til Lokomotivførerantallet saaledes, at Normativ og Styrke nu skulde være ens.

I 1. Distrikt skal der normeres 418 Lokomotiv-førere, Styrken er 402, og i 2. Distrikt, hvor Styrken er 578, skal der normeres 570.

Under Hensyn til, at 8 af de 9 Lokomotivførere, der skal anvendes til Betjening af Lyntog, vil blive nyudnævnt fra Motorførerstillingen, maa Styrketallet forhøjes med disse, saaledes at der netop bliver en Styrke paa 988, hvilket svarer til det beregnede Normativ. Men naar Kørslen Rungsted—Roskilde — antagelig til Efteraaret — motoriseres, og Kørslen København—Holte elektrificeres, vil der paa ny være overtallige Lokomotivførere, idet Normativet saa vil gaa ned med 28.

Hvad de enkelte Depoter angaar er det saaledes, at der nogle Steder er overtallige Lokomotivførere, andre Steder er der ledige Pladser. Disse Forhold stiller sig saaledes:

	Overtallige	Ledige
Gb. ....	14	16
Kk. ....		2
Hgl. ....		4 ÷ 3*
	<hr/> 14	<hr/> 19
Hg. ....		2
Ro. ....		1
Kb. ....		1
Kø. ....		5
Sg. ....	4	
Rg. ....		1
Ss. ....	1	
Næ. ....		1
Ms. ....		1
Nf. ....		1
	<hr/> 5	<hr/> 13

\* Udnævnelser t. Lyntogene.

	Overtallige	Ledige
Ng. ....	2	
Had. ....	1	
Åa. ....	1	
Es. ....	4	
Va. ....	2	
Hs. ....	2	
Ar. + Sd. ....	2 + 5*	
Rd. ....		1
Ab. ....		1
Fh. ....		1
Str. ....		3
Ti. ....	1	
Rj. ....	1	
Bb. ....		2
	<u>16 + 5*</u>	<u>8</u>

Det bliver nødvendigt at foretage Forflytninger fra nogle af de Steder, hvor der er overtallige. Dette maa i første Række gælde de Byer, hvor der ikke mere er Depoter — Varde (2 Mand) og Ringkøbing — men bør ogsaa gælde Horsens (2 Mand) og Thisted, ligesom der fra Eshjerg maa forflyttes et Par Mand. I Aalborg vil det næppe være muligt at opretholde Normativet, naar den nye Limfjordsbro bliver færdig, ja, der vil maaske allerede ske Forandringer, saafremt Lyntoget kommer til at køre til Frederikshavn. Derimod er det foreløbig ikke Tanken at røre ved København og Aarhus, hvor den midlertidige Ordning, at de overtallige Lokomotivførere anvendes henholdsvis i den elektrificerede Nærtrafik og i Motorturene, vil blive fortsat.

Med Hensyn til Besættelse af ledige Stillinger maa det erindres, at den samlede Styrke er 988, medens Behovet, naar Hensyn tages til Elektrificering af Holtebanen og Motorisering Roskilde—Rungsted, er 960 og med den fortsatte Motorisering stadig vil være stærkt faldende, idet der i de første 5 Aar tænkes anskaffet ca. 15 nye MO-Motorvogne aarligt, ligesom der vil blive leveret 3 nye Lyntog, saaledes at Statsbanerne om 5 Aar har ca. 100 store Motorvogne. Bevillingstallet er 950. Under disse Forhold er der i Virkeligheden intet Grundlag for Nyudnævnelser af Lokomotivførere, men under Hensyn til de øjeblikkelige vanskelige Avancementsforhold for Lokomotivfyrbødere vil jeg gaa ind for, at vi nyudnævner enkelte Steder, hvor der har været langvarig, uafbrudt Funktion af Lokomotivfyrbødere, og hvor der ikke er Fare for, at de paagældende ved Nedlæggelse af Depot eller Omlægninger atter vil blive overtallige. Jeg regner til Gengæld med, at Foreningen vil yde sin Medvirken til Forflyttelse af de overtallige, jeg omtalte.

I Slagelse har der været temmelig megen Lokomotivførerafløsning. Det maa undersøges, hvad Grunden er; mulig har der været megen Kørsel med Arbejdstog o. l. i Anledning af Forandringen af Slagelse Station. Saafremt Forholdet ikke er af rent midlertidig Karakter, bør nogle af de i Motorturen beskæftigede Lokomotivførere paa ny gaa ud i Damp-tjenesten, og et tilsvarende Antal Motorførerpladser

\* Udnævnelser t. Lyntogene.

opslaas ledige. Vi kan ikke besætte ledige Pladser i Korsør, Helsingør, Roskilde og Kalundborg, da vi i København til Efteraaret faar 28 Lokomotivførere overtallige, og Kørslen fra de nævnte Depoter i fornødent Omfang kan henlægges til København. Hvad Masned Sund angaar, er det meningsløst at forflytte Personale dertil, naar hele Depotet dog om faa Aar skal nedlægges. Det maa derfor undersøges, om man f. Eks. kan lade derfra kørte Tog køre fra København og saa benytte det derved frigjorte Personale til Arbejdstogskørslen ved Storstrømsbroarbejderne.

*Soph. Jensen:* Det er nogle besynderlige Opgørelser, Distrikterne kommer med, naar de indsender Beregninger over hvor mange Lokomotivførere de skal bruge. Hidtil har der nemlig ifølge Distrikternes Beregninger været flere Lokomotivførere, end der var Brug for, men ikke desto mindre er der i 1934 anvendt Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste i ca. 22 500 Dage, hvilket svarer til, at der skulde have været Brug for ca. 60 Lokomotivførere mere.

Vi har med Generaldirektoratet truffet Aftale om, at der skal beregnes Lokomotivførere til følgende Tjenester:

- 1) Til Togtjeneste i Henhold til Tjenestefordelingerne.
- 2) Til Særtogskørsel og anden Tjeneste.
- 3) Til Rangertjeneste i Henhold til Tjenestefordelingerne.
- 4) Til Afløsning under Sygdom og Orlov for det under 1) og 2) anførte Personale (11 pCt. af bemeldte Antal).

Derimod har vi nødtvungent maattet gaa med til, at der regnes med Lokomotivfyrbødere som Sygdoms- og Orlovsaflødere for det under Nr. 3 nævnte Personale.

Denne Aftale har Distrikterne ikke overholdt. Som før nævnt er der i 1934 udført ialt ca. 22 500 Dages Lokomotivførertjeneste af Lokomotivfyrbødere; ser man bort fra Sygdoms- og Orlovsafløsningen i Rangerture, gaar Tallet ned til ca. 14 000 Dage, men selv dette svarer til en Lokomotivførermangel paa 40 Mand.

Naar Distrikterne saaledes paa illegitim Maade skaffer tilstrækkelige, for ikke at tale om overtallige, Lokomotivførere, saa sker dette paa den Maade, at de efterhaanden inddrager Reservepersonalet, dem, som skal besørge Særtogskørsel og Arbejdstogskørsel m. v. samt Sygdoms- og Orlovsafløsning paa Linien. De trækker Rangerturenes faste Personale ind til denne Afløsningstjeneste m. v. og sætter i Stedet Lokomotivfyrbødere ud i Rangerturene. I København har der f. Eks. i lange Perioder kørt 30—40 Lokomotivfyrbødere i Rangerturene, og selv om man tager Hensyn til de 15 Lokomotivførere, der er beskæftiget i den elektriske Drift, bliver der alligevel en Lokomotivførermangel paa ca. 25 Mand, og paa lignende Maade er det ved mange Depoter. 1. Distrikts Forslag om at lade Motorførere II udføre Lokomotivførertjeneste i fast Tur i Nf. er et godt Bevis paa, hvad man mener at kunne byde Personalet.

Vi takker Generaldirektoratet, fordi der vises For-

staaelse overfor Lokomotivfyrbødernes vanskelige Forhold; men det bliver sikkert nødvendigt at gaa Distrikterne lidt nærmere paa Klingen. Det er jo da ogsaa sandsynligt, at de Forhandlinger, som netop i disse Dage føres Landet over angaaende de nye Kørselsfordelinger, vil medføre saadanne Forandringer, at der maa mere Personale til. Kan Administrationen og Organisationen ikke gaa Materialet igennem i Fællesskab?

Med Hensyn til det før omtalte Forhold: at der regnes med Lokomotivfyrbødere som Orlovs- og Sygdomsafløserne for Rangerturenes Personale, har vi stadig fundet dette urimeligt. Vi henstiller, at der som tidligere beregnes Lokomotivførere til al Lokomotivføretjeneste, altsaa ogsaa til den omhandlede.

Med Hensyn til Tvangsforflytninger kan der vel i Almindelighed ikke indvendes noget mod saadanne, naar et Depot helt er nedlagt. Det bør dog siges at være et Held og en økonomisk Gevinst for Statsbanerne, at der ikke er forflyttet Personale fra Horsens, da har nemlig været fuldt anvendt, idet Traktoren ikke har været tjenstdygtig. For Ringkøbings Vedkommende er Forholdet det, at der endnu køres Tog af Personalet dér; er dette bortfaldet, kan vi tiltræde Forflytning derfra. Fra Thisted vil en Forflytning heller næppe volde Vanskeligheder; men derudover henstiller vi, at Tvangsforflytninger undgaaes. Der kan næppe være Tale om Forflytning fra Haderslev. For Nyborgs og Esbjergs Vedkommende ser det ikke godt ud at overveje Tvangsforflytninger, lige efter at det er meddelt, at noget saadant vil undgaaes i Fredericia. I Esbjerg har der i øvrigt været usædvanlig megen Lokomotivførerafløsning paa Grund af Traktorernes U tjenstdygtighed, saa der vil sikkert blive Brug for alt der dér stationerede Personale.

Da der jo stadig er Lokomotivførere, som afgaar enten paa Grund af Sygdom eller paa Grund af Alder, henstiller vi til Generaldirektoratet, at der ud over enkelte Tilfælde ses bort fra Tvangsforflytninger, men at de ledige Pladser ude omkring ved Depotterne, altsaa uden for København og Aarhus, besættes ved Forfremmelser.

Ved denne Lejlighed ønsker vi ogsaa at pege paa, at det, naar Hensyn tages til Motormateriellets Udvikling og Køretjenestens stadige Skærpelse, er en Urimelighed, at Motorkøretøjernes Personale er placeret i 12. Lønklasse. Alle Forhold taget i Betragtning burde alle de Motorlokomotiver og -Vogne, som nu betjenes af Motorførere I, betjenes af Lokomotivførere, saaledes at alle Motorførere I burde rykkes op i Lokomotivførerstillingen.

Endelig er det et Spørgsmaal, om ikke Besættelse af Elektroførerpladserne bør løses i nær Fremtid; der er nu fuld Anvendelse for de 15 Lokomotivførere i Damp tjenesten.

*Generaldirektøren:* Det kan undersøges, om Distrikterne ikke har overholdt trufne Aftaler, og om der ved Beregningen af Indstillinger om Lokomotivførerbehovet er taget fornødent Hensyn hertil. Generaldirektoratet kan tiltræde, at Personalechefen, en Repræsentant for Maskinafdelingen og et Par Repræsentanter for Organisationen gaar Materialet igennem

ude i Distrikterne. Dette kan dog ikke ske før end efter den 15. Maj, idet der inden denne Dato ikke kan afses Personale i Generaldirektoratet.

For Sjællands Vedkommende kan vi ikke gaa med til at besætte de ledige Pladser uden for København med Forfremmelse. Til Efteraaret bliver der som omtalt 28 Lokomotivførere overtallige i København.

..... Forslaget om at rykke alle Motorførere I op i Lokomotivførerstillingen er en Lønningslovsrevision, og der er næppe nogen Tjenestemand, som mener, at en saadan staar paa Dagsordenen i Øjeblikket.

*E. Kuhn:* I Virkeligheden handicapper man Personalet ved den Maade, hvorpaa Lokomotivførertallet beregnes. Der var jo en Tid, hvor Antallet af Lokomotivkilometer laa nede omkring 20 000 000 pr. Aar. Da Stigningen begyndte og fortsatte Aar efter Aar, mødte Personalet op med Krav om Forøgelse af Lokomotivførertallet, men fik stadig til Svar, at noget saadant ikke kunde ske, før end Administrationen i et helt Aar eller mere havde set, om Stigningen holdt sig. Og som noget nyt krævedes der endda den yderligere Ventil, at der ikke skulde regnes med Lokomotivførere som Sygdoms- og Orlovsafløserne i Rangerture. Nu, hvor Damplokomotivkilometerantallet er i nedadgaaende, beregner man forlods en Nedsættelse af Lokomotivførertallet. Det er en Uretfærdighed, at Personalet i Opgangstider skal være bagud og i Nedgangstider forud.

Hvad angaar Motorvognene og -lokomotiverne er der god Rimelighed i, at den Mand, som fremfører Togene, lønmæssigt er placeret noget bedre, end Tilfældet er. Der kunde f. Eks. gøres en Begyndelse ved at sætte Lokomotivførere paa MP- og MO-Vognene, der af Offentligheden betegnes som en Slags »Lyntog«.

*Generaldirektøren:* Det er ved Beregning af Normeringerne nødvendigt at tage Hensyn til, at der stadig kan være Anvendelse for Personalet, derfor maa en forudselig, fremtidig Nedgang i Arbejdet tages i Betragtning. Dette er særlig nødvendigt for Lokomotivførerstillingen, idet Organisationen jo holder paa, at en Lokomotivfører ikke kan gøre Tjeneste som Lokomotivfyrbøder, hvorved Anvendelsen af overtallige Lokomotivførere vanskeliggøres, og vi er enige om i videst muligt Omfang at søge Tvangsforflytninger undgaaet. Derimod vilde jeg gerne vide, hvad det vilde betyde at beregne Lokomotivførere ogsaa til Afløsning for Rangerturenes Personale i Sammenhæng med Undersøgelse af Spørgsmaalet om Aflønnings-Procentens Størrelse (nu 11 pCt.).

Vi kan ikke gaa med til at sætte Lokomotivførere paa MO'erne og MP'erne.

*A. Lönqvist:* Da de ældste Lokomotivfyrbødere nu er 40—45 Aar gamle og har en Tjenesteanciennitet paa ca. 19 Aar, er det paa høje Tid, der gøres noget for at afhjælpe Avancementsvanskelighederne, og det er os en Glæde, at Generaldirektoratet viser Forstaaelse heraf.

Der rejser sig imidlertid et nyt Spørgsmaal, nemlig hvorvidt de Lokomotivfyrbødere, som enten er til Motoruddannelse i disse Dage eller for nylig har be-

staaet Motorførerprøverne, og som altsaa skulde være Aspiranter i 2 Aar, afskæres fra at blive udnævnt til Lokomotivførere. Dette vilde være meget beklageligt; thi det er de ældste af samtlige Lokomotivfyrbødere.

*Soph. Jensen:* De paagældende bør ikke afskæres fra den nævnte Forfremmelse, og deres Uddannelse er dog ikke sket onsonst; thi vi har Aftale med Maskin- og Personalafdelingen om, at motoruddannede Lokomotivførere kan anvendes som Afløser i Motorturene, og noget saadant sker da ogsaa flere Steder.

Med Hensyn til Lokomotivførere paa nogle Motortyper henstiller vi indtrængende, at Spørgsmaalene ikke afvises, men at Generaldirektoratet overvejer det nærmere.

*Generaldirektøren:* Forslaget om ikke at afskære de omtalte ældre Lokomotivfyrbødere fra Lokomotivførerforfremmelse skal vi se forstaaende paa; andet Løfte kan vi ikke give uden at have undersøgt Spørgsmaalet. Derimod kan vi med Hensyn til Lokomotivførere paa Motorvognene ikke nu gaa med til nogen anden Sondring end Springet fra ca. 500 HK og til omtrent det dobbelte.

Der vil altsaa nu blive nogle Undersøgelser og Drøftelser ude i Distrikterne baade med Hensyn til Forflytninger og til den almindelige Beregning af Lokomotivførerantallet samt til Spørgsmaal om Afløsningen for Rangerturene, derefter maa vi have en ny Forhandling. Spørgsmaalet om Lokomotivfyrbøderaspiranters Ansættelse som Lokomotivfyrbødere maa vente, til vi har Lokomotivførerspørgsmaalet i Orden.

*Soph. Jensen:* De 24 færdiguddannede Aspiranter beskæftiges udelukkende ved Køretjenesten, saa det er rimeligt, at de forfremmes.

*Generaldirektøren:* Vi er sympatisk indstillet over for Tanken; men ogsaa her gælder det, at de jo skal kunne beskæftiges altid, og Motoriseringen indskrænker ogsaa Lokomotivfyrbødernes Antal, selv om en Del forfremmes til Motorførere.

*Soph. Jensen:* Vi er ikke tilfreds med Prøveudtagelserne af Lyntogførere; fuldt kvalificerede ældre er blevet skudt ud til Side for yngre. Vi henstiller, at Spørgsmaalet overvejes endnu en Gang, inden Udnævnelserne finder Sted.

Endelig henleder vi Opmærksomheden paa vort gamle Krav om, at Motorførerudnævnelserne sker efter Lokomotivfyrbøderanciennitet i Stedet for efter Eksamenshold. Vi har stadig holdt paa, at Udtagelse af Motorfører aspiranter burde ske efter Anciennitet, hvis dette var imødekommet, vilde ogsaa Udnævnelserne være foregaaet efter Anciennitet. Da Generaldirektoratet jo nu helt har tiltraadt vort Ønske med Hensyn til Udtagelserne, bør der ogsaa skabes en tilfredsstillende Ordning med Hensyn til selve Udnævnelserne, saa der kan blive Ro om dette Spørgsmaal.

*Generaldirektøren:* Begge de omtalte Spørgsmaal skal blive undersøgt og overvejet.

Forhandlingen sluttet.

Protokol over den afsluttende Forhandling bringes i næste Nummer.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Afhjælpning af Startvanskeligheder i den kolde Aarstid.

Vi ved jo alle, hvor vanskeligt det er om Vinteren at faa startet Benzin-Motorerne i Vognene, naar disse er kolde, og hvorledes Motorvognene bliver sat ind i Remisen, saa der maa staa Damplokomotiver uden for, hvilket i den mørke Aarstid ikke er saa godt for Forberedelses- og Afslutningstjenesten. Men selv om Motorvognene har staaet i Remisen, er det, paa Grund af at Motorerne er kolde, alligevel Tids-spilde og Benzinspild, naar man skal have startet og opvarmet Motoren, og særlig slemt er det, naar Motorvognen har staaet ude i det Fri.

Der kan bødes paa dette Forhold med en ringe Udgift. Der er paa alle Motorvognene et Centralvarmeanlæg, og det varme Vand fra Centralvarmeledningerne kan meget godt tilsluttes Kølekammeret omkring Cylindrene, saa disse kan holdes varme, selv om Motorvognen staaer ude i Frostvej. Der maa saa afspærres for Afgangsventilen og Tilgangsventilen til Køleelementet, for ikke at det Centralvarmevand, som er lukket ind i Kølekammeret omkring Cylindrene, skal gaa ind i Køleelementet og afgive Varmen til Luften. Køleelementet er om Vinteren paafyldt Kølevæske (en Blanding af Vand og Sprit), saa det ikke kan fryse.

Man kunde saa tænke sig, at Olien inde i Cylindrene vil løbe bort fra Cylindervæggen, naar der til Stadighed skal være Varme paa dem. Men saaledes gaar det næppe. Den Castrol-Olie, som bliver fabrikeret nu, er meget stabil og modstandsdygtig over for Varme, saa det vil ikke faa nogen Betydning, i hvert Tilfælde mindre end ved de kraftige Indsugninger som foretages, naar en kold Motor bliver startet, hvor Benzinen ligefrem skyller Olien væk fra Ventilstammerne og Stemplerne. Og ligeledes vil man tænke: hvordan med Kølevæsken, som befinder sig inde i Kølekammeret omkring Cylindrene, naar man lukker Centralvarmevandet derind, og det blander sig med Kølevæsken? Det kan i hvert Fald ikke komme til at skade, da det er saa ringe en Mængde Sprit, som befinder sig omkring i Kølekammeret, og Spritten fordamper ogsaa bort gennem Centralvarmeanlægget Tid efter anden. Naar man skal tage Køleelementet i Brug igen, efter at Motoren er startet, lukkes der af for Centralvarmeanlægget og tilsluttes derefter Køleelementet igen, hvorved der kommer lidt mere Vand i Kølevandsblandingen, som kan efterfyldes med Sprit ved det daglige Eftersyn af Kølevæsken.

Da den gunstigste Kølevandstemperatur ved en arbejdende Benzinmotor ligger omkring en 80 Grader Celsius og en Centralvarmekedel til Vandcirkulation som Regel arbejder med 60—70 Grader, kan det bemærket for Temperaturrens Skyld lade sig gøre at benytte Centralvarmeanlæggets Vand til at holde Motoren varm til Stadighed.

Kunde disse Forhold blive rettet, vilde det ikke gaa ud over Motorerne eller Starthatteriet.

H. V. Pedersen, Lokomotivfører, Sg.



## VELOX-FORDAMPEREN

Efter *Brown Boveri Mitteilungen* ved *F. Spøer*.

Som tidligere omtalt har Firmaet Brown Boveri konstrueret en hurtigvirkende Dampkedel, eller, som man rettelig kan kalde den, en Fordamper, da den er baseret paa, at Dampudviklingen sker ved, at Kedelvandet af en Cirkulationspumpe drives gennem et System af Rør og Kamre, som er paavirket af Forbrændingsvarmen.

Velox-Fordamperen er paa Grund af sin høje Virkningsgrad egnet bedre end nogen anden Dampfrembringer til at forbrænde den dyre Brændselsolie, som man foretrækker i tætte Bydele og andre Steder, hvor Kulrøg maa undgaas. Tillige har Velox-Fordamperen den værdifulde Fordel, at Opfyring fra kold Tilstand til fuldt Damptryk, 25 Atm., ved Prøven har vist sig muligt paa 6 Min. 11 Sek. og efter yderligere 1 Min 20 Sek — altsaa ialt 7,5 Min. — kunde tage en Belastning paa 9 Tons Damp i Timen. Endvidere kan Dampudviklingen reguleres automatisk efter Behovet uden at Virkningsgraden bliver mindre.

Den automatiske Regulering opfylder følgende Op-gaver:

1. Brændstoffet tilføres i Mængder, der passer til den ønskede Ydelse.
2. Forbrændingsluften tilføres nøjagtigt i det gunstigste Forhold til den tilførte Brændstofmængde.
3. Fuldt Damptryk opretholdes uforanderligt under alle Forhold.
4. Normal Vandstand opretholdes uforanderligt ved automatisk Fødning.
5. Brændstofftilførslen ophører automatisk, saafremt Cirkulationspumpen eller Fødepumpen svigter.

Fig. 1 viser et Diagram af en Velox-Fordamper. Brændstof- og Lufttilførslen reguleres saaledes, at

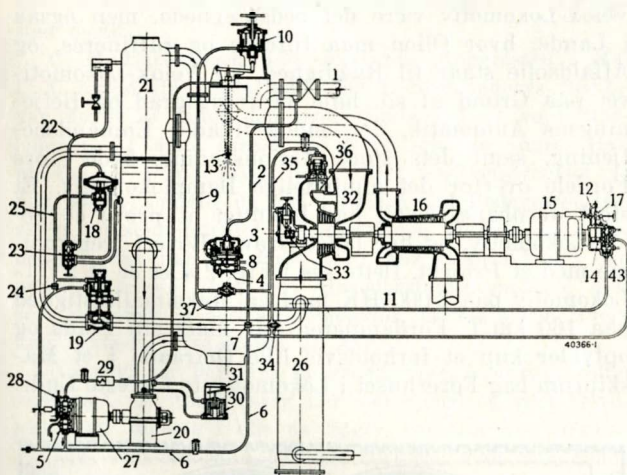


Fig. 1. Diagram af en Velox-Fordamper med automatisk Regulering.

Damptrykket opretholdes konstant. I den Hensigt virker den afstrømmende Damp i Ledningen 1 gennem Rørledningen 2 paa Trykregulatoren 3, hvor Dampen over en Metalbælg trykker paa en Fjeder, hvis Spænding kan reguleres med et Haandhjul indenfor en vid Grænse og bestemmer Damptrykket. Under stigende Damptryk aabner Metalbælgen en Olieventil 4, som lader Olie, der befordres fra Oliepumpen 5 gennem Ledningen 6 og Drosselstedet 7, passere gennem Udstrømningen 8. Derved sænkes Olietrykket i Ledningen 9 til Brændstofregulatoren 10 og i Ledningen 11 til Motorregulatoren 12. Brændstofregulatorens Stempel sænkes da under Paavirkning af en Fjeder i Brænderens Oliedyse 13. Samtidig med det synkende Olietryk i Ledningen 11 omstilles Motorregulatorens Relaisstempel 43, hvorved Styrestemplet 14 bevæges og indstiller Børsterne paa Motorregulatoren 15 til et lavere Omdrejningstal og lavere Ydelse. Ladegruppens Omdrejningstal bliver mindre og Blæseren 16 giver mindre Luft til Fordamperens Forbrændingskammer tilsvarende den formindskede Brændstofmængde. Indstillingen af Motorens Reguleringsbørster kan med en Kurvebane 17, som bevæger Relaisstemplets (43) Cylinder, bringes i den ønskede Afhængighed af Olietrykket i Ledningen 11 og Brændstofmængden i Brænddyssen 13. Damptrykregulatoren 3 bestemmer derefter Damptrykket i Fordamperen, og Kurvebanen 17 bestemmer Blandingsforholdet af Brændstof og Luft. Ved fuld Belastning kan Luftoverskuddet sættes indtil 10 pCt. ned uden at give Anledning til Røgudvikling.

Fordamperens Vandindhold opretholdes ved Vandstandsregulatoren 18 og Fødeventilen 19. Den forsynes med Vand af Centrifugalpumpen 20, og kun i Dampudskilleren 21 forekommer et Vandspejl. Dette virker sammen med en Fjeder paa Undersiden af en Membran, medens der over Membranen holdes en uforanderlig Vandsøjle. Ventilen 23 tjener kun til at adskille Regulatoren fra Fordamperen, saa en utidig Belastning og Ødelæggelse af Membranen ikke kan forekomme. Ved synkende Vandstand gaar Membranen paa Regulatoren 18 nedad og lukker Olieventilen. Derved stiger Trykket af den i Oliepumpen 5 over Ledningen 24 bispiste Ledning 25 og tillige under Relaisstemplet paa Fødevandsregulatoren 19. Denne aabner den fra Forvarmeren 26 kommende Fødeledning, og Vandstanden holdes i den ønskede Højde. Motoren 27 driver Brændstofpumpen 28 og trykker Brændolien gennem den ved 29 antydede Forvarmer og Filtergruppe og Dyssen 13. Anordningen 30 maalet ved Centrifugalpumpen 20 opnaaede Vandtryk og aabner, naar Trykket udebliver, Kontakten 31, hvorved Motoren 27 standses, og Tilførslen af Brændolie afbrydes. Blæseren 16 drives af en Gasturbine 32, som arbejder ved Spildegas fra Brændkamret. Denne Gruppens Omdrejningstal stiger eller falder med Fordamperens Belastning, men maa ikke overskride en bestemt Højde. Den er sikret mod dette ved en Sikkerhedsregulator 33, som træder i Virksomhed og aabner en Olieventil og udlader Olie af den fra Oliepumpen 5 over Drosselstedet 34 førende Ledning 35. Derved aabnes Aflastningsventilen 36, og

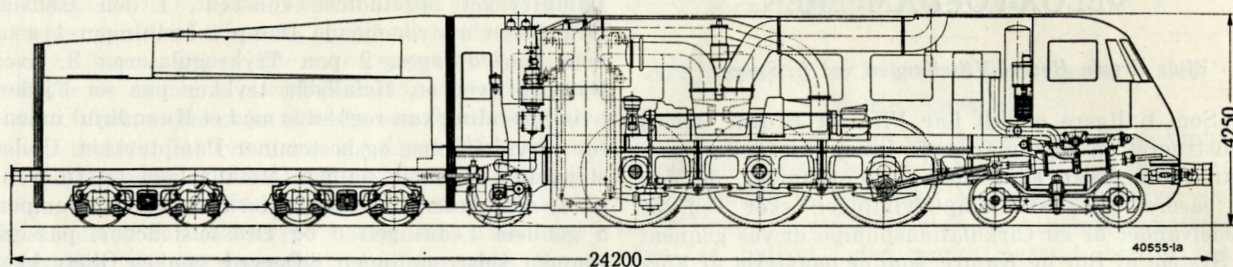


Fig. 2. Udkast til et Velox-Lokomotiv paa 3000 HK.

Turbinen standses. Samtidig synker Olietrykket i Ledningen 9 gennem Kontraventilen 37, hvorved Brændolierregulatoren 10 lukker Dyssen 13, og Fordamperen sættes ud af Virksomhed. Man ser deraf, at Velox-Fordamperen reguleres og sikres fuldstændig automatisk ved en omhyggelig gennemført Oliestyling, som overflødiggjør Betjening.

Til Dato er 21 Velox-Fordampere med en gennemsnitlig Kapacitet af 25 t Damp i Timen i Drift eller under Udførelse.

Velox-Fordamperens yderst lille Pladsbehov og den tidligere af Brown Boveri konstruerede Damp turbine har gjort det muligt — foreløbigt for Olie- og Gasfyring — at fremstille et nyt Dampkraftværk, Velox-Kraftværket. Dampfrembringer, Turbiner, Kondensator, Generator og disses Hjælpemaskiner indeholdes i en selvstændig indkapslet Gruppe. Lig en Dieselmotor tilføres der kun Olie og Kølevand, og elektrisk Energi og Kølevand afledes. Enhver Forbindelse med andre Maskin- eller Kedelenheder undgaas fuldstændigt, og der fremkommer et forbløffende lille og

ved et patenteret Tandhjulsdrev; den anden Gruppe faar sin Energi fra Gasturbinen og Hjælpeturbinen og ændres i Omdrejningstal og Ydelse efter den krævede Dampudvikling. Igangsætning af Hjælpemaskinerne sker med Elektromotorer, og skal Anlægget være uafhængigt af fremmed elektrisk Strøm, leveres Strømmen til den første Igangsætning fra en benzin-elektrisk Gruppe. For at holde den paakrævede Igangsætningsenergi saa lav som muligt, indskrænker man sig til Igangsætning med formindsket Brændstof- og Lufttilførsel, d. v. s. med mindre end normalt Omdrejningstal paa Hjælpemaskineriet. Ved dettes umiddelbare Drift fra Hovedmaskinen og med en Turbine som Hjælpemaskine, opnaas det højeste Maal af Driftssikkerhed.

Et Velox-Kraftværks Driftsøkonomi overstiger alle andre Kraftværkers af følgende Grunde:

1. Højere Virkningsgrad i Fordampningsanlægget, over 90 pCt. (Hjælpemaskineriet medregnet)
2. Den høje Virkningsgrads Opretholdelse indtil ganske smaa Ydelser.
3. Smaa Straalevarmetab, da Rørledninger og Armatur er bortfaldet.
4. Smaa Utæthedstab af samme Grunde.

*Sammenligning mellem en alm. Kedel og Velox-Fordamperen.*

Damptryk 25—30 Atm.		Almindelig Vandrørskedel	Velox-Fordamper
Varmebelastning . . . . .	VE/m <sup>2</sup> /t	25000 32000	250000 300000
Dampmængde pr. Fordampnings-Hedeflade-Enhed . . . . .	kg' m <sup>2</sup> /t	40—50	500
Dampmængde pr. total Hedeflade-Enhed . . . . .	kg' m <sup>2</sup> /t	8—15	100
Udviklet Varme i Forbrændingskamret . . . . .	VE/m <sup>3</sup> /t	200000 1200000	7500000
Gashastighed mellem Vandrerør og i Gasrør . . . . .	m/Sek.	5—15	200
Vægt af Kedel med Hjælpemaskine pr. kg Damp . . . . .	kg	6—10	1,5—2,5

enkelt Anlæg. En Velox-Fordamper af normal Konstruktion er umiddelbart — uden det sædvanlige forgenede Rørnet — tilsluttet Turbinen. Hjælpemaskinerne er delt i een Gruppe med konstant Omdrejningstal, som indeholder Smørolie, Styreolie, Brændstof, Kølevand, Kondensat, Luft og Fødepumper, og en anden Gruppe med foranderligt Omdrejningstal indeholdende Gasturbinen, Hjælpeturbinen og Kompressoren. Den første Gruppe drives af Hovedmaskinen

Velox-Fordamperen er ogsaa af Betydning for Lokomotiver, da den muliggør Anbringelse af store Kraftenheder i det knappe Rum, der staar til Raadighed. I Lande, som indvinder Jordolie, vil et olie-Velox-Lokomotiv være det bedst egnede, men ogsaa i Lande, hvor Olien maa tilføres og raffineres, og Affaldsolie staar til Raadighed, vil Velox-Lokomotivet paa Grund af sin høje Virkningsgrad og Betjeningens Automatik, der endog tillader Enmandsbetjening, samt dets store Aktionsradius, byde store Fordele overfor det almindelige Damplokomotiv. Et stort Jernbaneselskab har besluttet at prøve et Velox-Lokomotiv, og har ladet Brown Boveri fremkomme med et Projekt. Dette ses i Fig. 2. Det er et 2 C 1-Lokomotiv paa 3 000 HK med en Maksimalhastighed paa 160 km/T. Fordamperen har faaet sin Plads og opfylder kun et forholdsvis lille Omraade i et Maskinrum bag Førerhuset i Lokomotivets forreste Ende.





**BEMÆRK!**

Af Hensyn til de forestaaende Generalforsamlinger. Bestyrelsesvalg m. v. henledes Opmærksomheden paa, at de nye Love (som vil blive udsendt i nær Fremtid) i § 20 indeholder Bestemmelse om, at Afdelingskassereren skal opkræve Feriehjemskontingentet og føre Regnskab med dette, saaledes at der ikke mere skal foretages Valg af særlige Feriehjemsrepræsentanter.

**DØDSFALD**



Søndag den 12 ds. er vor gamle Medarbejder, fhv. Redaktør *C. M. Christensen* afgaaet ved Døden, 65 Aar gammel. Han var med sin Hustru paa Vej til deres eneste Søn, da han kort før dennes Hjem blev ramt af et Hjerteslag og sank sammen paa Gaden. Han blev straks kørt til Hospitalet, men Døden var indtraadt ved Ankomsten dertil.

*C. M. Christensen*, som først paa Kongressen i Maj f. A. forlod sin Plads inden for Tillidsmændenes Række, var kendt af langt den overvejende Del af vore Medlemmer, og dette saavel de ældre som de yngre. Han meldte sig som ganske ung i Organisationsarbejdet og har, som vi omtalte da han i Fjor forlod Redaktørposten, været virksom indenfor Organisationens saa at sige i alle de Aar, den har eksisteret. I 27 Aar virkede han i den øverste Ledelse, dels som Hovedbestyrelsesmedlem, dels som Sekretær og dels som Redaktør, hvilket sidste Hverv han beklædte i samfulde 21 Aar.

Naar vi ser bort fra de senere Aar, kan man roligt sige, at *C. M. Christensen* har været med og ydet betydningsfuld Indsats i alle de Sager, som for vor Organisations Vedkommende danner Historie; han var baade snarraadig og forsigtig og kunde i mangen vanskelig Situation sætte Fingeren netop paa det Sted, hvor der burde sættes ind.

Vor gamle Kammerat fik for nogle Aar siden et mindre apoplektisk Anfald, og det var aabenbart for os, som omgikkes ham jævnligt, at hans Helbredstilstand blev ringere; men da han for  $\frac{3}{4}$  Aar siden trak sig tilbage fra Redaktørposten, nærrede vi alligevel Haab om, at han efter sine mange Aars Slid maatte faa Lov til at nyde et Otium; thi det havde han fortjent.

Med *C. M. Christensen* er en af Organisationens Pionerer gaaet bort; en af dem, der har betydet noget for Dansk Lokomotivmands Forening baade i dens Opvækst og i de senere Arbejdsaar.

Bisættelsen fandt Sted i Bispebjerg Krematorium den 16. ds. Vor Organisation var repræsenteret ved Forretningsudvalget, og Formanden bragte vor afdøde Kammerat en Tak for hans Indsats. Han sluttede med at udtale, at *C. M. C.* med Ære havde indskrevet sit Navn i vor Forenings Historie, og at vi altid vil bevare Mindet om ham som en dygtig Organisationsmand og en god Kammerat.

**JUBILÆUM**



Den 20. Januar har Lokomotivfører *Chr. Angkjær*, Viborg, været ansat ved De danske Statsbaner i 40 Aar. Viborg Lokomotivførerafdeling ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen med Tak for godt Kammeratskab i de svundne Aar. *A. M.*

**FASTELAVNSFEST**

D. L. F.s Aarhus-Afdelinger afholder stor Fastelavnstfest med munter Aften og Tempo Revy m. m. i Østergades Forsamlingsbygning *Lordag den 1. Februar 1936 Kl. 20 præcis*. Mange Overraskelser i Aftenens Løb. Efter Forestillingen Bal til Kl. 2.

Alle Lokomotivmænd med Paarørende kan deltage i Festen.

Pensionister indbydes.

*Festudvalget.*

**TAKSIGELSE**

Aarhus og Brande Afdelinger bedes modtage vor hjerteligste Tak for den store Deltagelse, som vist os ved vor kære Mand, Fader og Svigerfader, pens. Lokomotivfører *Anders Hansens* Død og Begravelse.

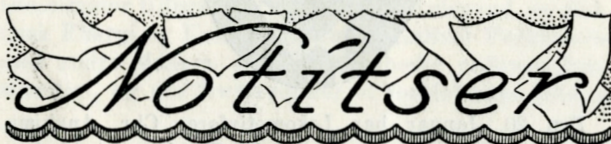
*E. Hansen,*  
*Folmer Jensen og Hustru,*  
Lokomotivfører, Brande.

LODTRÆKNINGEN

Ved de københavnske Motorførere og Lokomotivfyrbøderes Juletræsfest den 11. Januar 1936 blev følgende Numre udtrukne: Hovedgevinsten Nr. 1657. Derefter: 1315 — 557 — 114 — 178 — 1167 — 1566 — 1173 — 1596 — 647 — 467 — 914 — 813 — 1892 — 1058 — 1102 — 517 — 256 — 1295 — 1032 — 1019. En ekstra Gevinst blev udtrukket paa Nr. 1013.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 1. Maj d. A. fratræder:  
Som Bestyrelsesmedlemmer:  
Assistent A. A. Petersen og Jernbanepakmester S. Fogsgaard Nielsen.  
Som Suppleanter:  
Remisearbejder R. E. Clausen og Ekspeditionssekretær H. V. C. G. Tauson.  
Som Revisor:  
Overassistent C. W. Bodenhoff-Olsen.  
Som Revisorsuppleant:  
Trafikkontrolør E. A. L. C. Olsen.  
D'Hrr. er alle villige til at modtage Genvalg.  
Eventuelle Kandidatlistor, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være indsendt til Bestyrelsen for Biblioteket, Distriktsfløjen, Københavns Hovedbanegaard, Bernstorffsgade 4 C, København V, inden den 1. Februar d. A.



Lidt Jernbanehistorie.

Sidste Aar fejrede Jernbanerne som bekendt 100 Aars Jubilæum i Tyskland. Hos os vil det vare endnu en Snes Aar, inden 100 Aarsdagen oprinder, men det er interessant at se, hvornaar Jernbanerne indførtes i de forskellige europæiske Stater:

I 1837 aabnedes den første østrigske Jernbane fra Floridsdorf til Wagram, i 1847 den første svejtsiske Linie, Zürich—Aarau, i 1848 kom Spanien med, i 1853 kom Turen til Italien, i 1854 Norge, i 1856 Danmark og i 1863 Portugal; det vil altsaa sige, at det varede mere end 25 Aar, inden Jernbanerne var indført i de forskellige europæiske Lande.

2-etagede Personvogne.

Medens saadanne Vogne herhjemme og de fleste andre Steder, hvor de har været anvendt, for længst er afskaffet, har Lübeck—Büchener Banen for nylig anskaffet helt nye 2-Etages Vogne. Indstigningen foregaar midt imellem »Etagerne«, saaledes at de Passagerer, som kører i den underste Vognafdeling, skal nogle Trin ned, og dem, som kører i den øverste, skal nogle Trin op. Indsættelsen af disse Vogne i Trafiken har medført Forlængelse af Opholdstiden paa Stationerne, idet et større Antal Passagerer nu skal passere de samme Døre.

Jernbaneselskabet P. L. M.,

Frankrig, har indsat endnu et Strømlinie-lokomotiv af Atlantic-Typen paa Strækningen Paris—Lyon. Lokomotivet fremfører et Eksprestog, som bestaar af 4 strøm-liniede Vogne.

De franske Statsbaner og Østbaneselskabet har ligeledes hver indført 1 strømlinieformet Lokomotiv. I. T. F.

Trægasmotorer.

De tjekkiske Statsbaner har i nogen Tid gjort Forsøg med Trægasmotorer. Disse Forsøg har givet saa gode Resultater, at der nu skal anstilles yderligere Undersøgelser med Henblik paa saadanne Motorers Anvendelse i den faste Trafik. I. T. F.



Forflyttelse fra 1.—1.—36:

Lokomotivfører A. M. Tønning, Brande, efter Ansøgning til Aalborg.

Følgende Lokomotivfyrbødere er forflyttet fra Københavns Godsbanegaard til Helgoland Motordepot:

E. V. Hansen, N. P. E. V. Nielsen, N. Nielsen, O. J. Nielsen og K. Petersen.

Dødsfald:

Lokomotivfører C. C. E. L. Lennø, Aalborg, den 24.—12.—35.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj.-Falter	Jyl.-Fjn	
17641a	16710a	Bregendahl, M.: Sødalsfolkene. I.
17641b	16710b	do.: do. II.
17642	16748	Haslind-Christensen, H.: Zajagan.
17643		Nordentoft, K.: Moralen.
17644	16722	Fleuron, S.: Myregeneral Kallus.
17645	16719	Ehrencron-Kidde, A.: Nu er det Vaar.
17646	16705	Austin, A.: Naomi.
17647	16706	Barclay, F.: Kærlighedens Omveje.
17648	16724	Gulbrandsen, T.: Og bag dem synger Skovene —.
17649	16736	Lethbridge, M.: Lykkestraa.
17650	16721	Ferrero, G.: Det tredie Rom.
17651	16726	Hollander, W. v.: Alle Veje fører hjem.
17652	16742	Trenker, L.: Verden kaldte —
17653	16731	Jacob, N.: Unge Emmanuël.
17654	16775	Ewald, J.: Paa Fællesklasse.
17655	16738	Millin, S. G.: Tre Mænd dør.
17656	16709	Braun, W.: Græd ikke, Baby!
17657	16790	Tutein, P.: Sin egen Fjende.
17658	16786	Scharten-Antink, C. og M.: Kærlighedens Under.
17659	16808	Macdonald, P.: Den døde ringer paa.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 17. Januar 1936.

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.