



NO 3

5. Februar 1936

36. Aargang

## SKATTEBORGERFORENINGEN KRÆVER SKARPERE PERSONALEPOLITIK

Under Finanslovens 2. Behandling i Folketinget fandt Folketingsmand Kyed Anledning til at anstille nogle Betragtninger over Statsbanernes Regnskab. Han gjorde gældende, at naar Statsbanernes Underskud under den nye Generaldirektør var »gaaet ned« til 19 Mill. Kr., saa betød dette i Virkeligheden ikke nogen Besparelse, men skyldtes den Omstændighed, at Regnskabet var opstillet paa et nyt Grundlag. Banerne var blevet aflastet for 9 Mill. Kr. til Forrentning og 5 Mill. Kr. til Afskrivning; en Del af Pensionsbyrden var overført til Finansministeriets Budget, og over ½ Mill. Kr., som tidligere udrededes til Statsbanepersonalets Sygekasse, var overført til Socialministeriet, saaledes at Underskudet, hvis Regnskabet var opgjort paa det tidligere Beregningsgrundlag, vilde være paa 40 Mill. i Stedet for paa 19 Mill.

Under samme Debat gjorde Folketingsmand Korsgaard nogle Betragtninger over den haardhændede Personalepolitik, Statsbanerne havde ført med den tidligere Trafikministers Tilslutning, hvilket efter Hr. Korsgaards Mening var den egentlige Aarsag til Friis-Skottes Afgang som Minister.

Det er jo nyt at høre Repræsentanter for de Konservative tale om, at Personalepolitiken har været for haardhændet, og det viser sig da ogsaa, at andre Grene inden for de Konservative straks reagerede. Skatteborgerforeningens Organ bragte den 15. Januar en Artikel, som

vi ikke vil undlade at give vore Medlemmer Lejlighed til at stifte Bekendtskab med. Fremhævelserne i Artiklens sidste Afsnit er foretaget af os:

»Der førtes den 9. Januar en Forhandling paa Rigsdagen, der viste, at den enestaaende *Reklame*, som Statsbanerne under den nye Chef har iværksat, ingenlunde har konfundret Begreberne hos *hele* Befolkningen, men at man tvertimod adskillige Steder har holdt Hovedet koldt og det kritiske Blik aabent. Og paa Rigsdagen synes man paa ingen Maade imponeret over den nye Ledelse.

Det var Folketingsmand *Kyed*, der havde taget sig for grundigt at undersøge, hvorledes det forholdt sig med Statsbanernes *Underskud*, der Aar for Aar *formindskedes* — efter de offentliggjorte Regnskaber at dømme. Sidste Aar var Underskudet saaledes blevet bragt helt ned til 19 Mill. Kr.

Hr. *Kyed* havde imidlertid fundet ud af, at Underskudet i Virkeligheden var ca. 40 Mill. Kr., medens det tidligere havde været ca. 30, og at de 19 Mill. kun var fremtryllet ved at borteskamotere en Del af Afskrivningerne.

Som vorø Læsere vil vide, var vi her i Bladet (for 1. December) kommet til omtrent samme Resultat som Hr. *Kyed*, og det glæder os at se, at man ogsaa paa Rigsdagen er opmærksom paa disse Forhold.

Ogsaa fra andre Folketingsmænds Side, saa-

ledes fra d'Hrr. *Korsgaards* og *Jensen-Brobys*, blev Statsbanernes Ledelse kritiseret, henholdsvis for dens haardhændede Personalepolitik og dens Rutebilpolitik. For Rutebilpolitikens Vedkommende er vi enige med Hr. *Jensen-Brobys*, derimod ser vi ingen Grund til at kritisere Ledelsen, fordi den har søgt at bringe Personaleantallet ned; og det tjener netop til den faldne Trafikminister *Friis-Skottes* Ære, at han dristigt har taget Kampen op mod Fagforeningerne om dette Spørgsmaal af Hensyn til Statsbanernes Økonomi.

*Som vi saa ofte har gentaget, er det Personalespørgsmaalet, det altfor talrige Personale, der er Hovedårsagen til Statsbanernes Underskud, og saa længe Fagforeningerne regerer hér som paa alle andre Omraader af vort Samfundsliv, er der ingen synderlig Udsigt til, at Økonomien kan bedres.*

Det er jo overmaade interessant at bemærke, at det paagældende Blad, der repræsenterer Kapitalistinteresser, uden mindste Hensyn til, hvad der med Rimelighed og med Saglighed kan bydes Statsbanernes Personale, fastslaar, at det er det alt for talrige Personale, som er Hovedårsagen til Statsbanernes Underskud. Det er saa meget mere interessant at se denne Udgydelse af Had, dette Forsøg paa at stille Statsbanepersonalet i et daarligt Lys, netop paa et Tidspunkt, hvor det fra alle Sider — Skatteborgerforeningen altsaa undtagen — er erkendt, at de Personaleforhold, vi var kommet ind under, ikke kunde fortsættes.

Hvis en eller anden Tjenestemand endnu skulde gaa rundt med konservative Interesser, vil den citerede Artikel jo ganske sikkert aabne Øjnene paa ham, og vi har for saa vidt kun Grund til at være »Skatteborgeren« taknemlig for det hasarderede Standpunkt, den har indtaget. Alle tænkende Tjenestemænd vil forstaa, at det herefter drejer sig om at slutte endnu fastere sammen om Fagforeningerne og om at forøge deres Indflydelse.

PROTOKOL

Aar 1935, den 18. Juni, førtes i Statsbanernes Generaldirektorat Forhandling mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var: For Generaldirektoratet: Generaldirektøren, Personalechefen, Kontorchef H. Mamsen, Trafikinspektør L. Larsen og Trafikkontrolør A. Høegh. For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Lokomotivfører H. Nedergaard Pedersen, Motorfører P. Jensen og Lokomotivfyrbøder A. Skødt.

Forhandlingsemne: *Fortsættelse af den d. 3. Maj d. A. paabegyndte Forhandling om Normeringslovsforhold.*

Generaldirektøren bød Velkommen til Forhandlingen, hvorhos han overfor de nyvalgte Personalerepræsentanter gav Udtryk for Haabet om frugtbart og fordrageligt Samarbejde.

Det efter den indledende Forhandling nedsatte Udvalg til Undersøgelse af Distrikternes Beregninger med Hensyn til Lokomotivførerbehovet kom til at bestaa af Personalechefen, Kontorchef Mamsen samt Dansk Lokomotivmands Forenings Formand og Sekretær; det er derfor rigtigst, at vi beder Personalechefen redegøre for Udvalgets Arbejde.

Personalechefen: Udvalget har undersøgt, om Statsbanerne har overholdt den i 1930 truffne Aftale med Hensyn til Beregning af Lokomotivførerantallet, særligt med Henblik paa Personale til Særtogs- og Arbejdskørsel. Undersøgelserne har vist, at Antallet af Lokomotivførere til bemeldte Tjenester er beregnet paa Grundlag af Gennemsnitsbehovet i Vinterkøreplansperioden, saaledes at den truffne Aftale er overholdt fra vor Side, og der vil ikke nu kunde udnevnes nye Lokomotivførere paa Grundlag af en Paa-stand om det modsatte. Der har af Lokomotivfyrbødere været udført en Del Lokomotivførerfunktion; men det vil der altid være, naar Beregningsgrundlaget er det gennemsnitlige Behov.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvor mange Lokomotivførere det nu maa siges at være nødvendigt at have, stiller det sig efter Udvalgets Undersøgelser saaledes pr. 30. Juni d. A.:

Depot	Normativ	Styrke =	Overtallige	Ledige
Gb. ....	216	191	}	9
Av. ....	3	17		
Kk. ....	21	23		
Hgl. ....	4	4		
Hg. ....	20	18		2
Hi. ....	2	2		
Ro. ....	24	23		1
Hk. ....	3	3		
Kb. ....	15	12		3
Kø. ....	45	39		6
Sg. ....	16	20	4	
Rg. ....	3	2		1
Ss. ....	0	1	1	
Kj. ....	2	2		
Næ. ....	9	8		1
Ms. ....	12	11		1
Oh. ....	4	4		
Nf. ....	6	5		1
Ge. ....	17	17		
ialt i 1. Distrikt ..	422	402	5	25

## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Depot	Normativ	Styrke = Overtallige Ledige		
Ng. ....	50	50		
Od. ....	11	11		
Ac. ....	3	3		
Fa. ....	74	74		
Kd. ....	3	3		
Lk. ....	10	10		
Had. ....	3	4	1	
Aa. ....	5	6	1	
Sdb. ....	8	8		
Pd. ....	18	17		1
Tdr. ....	18	17		1
Es. ....	47	49	2	
Va. ....	0	2	2	
Vj. ....	6	6		
Hs. ....	3	5	2	
Ar. ....	116	118	2	
Sd. ....	3	3		
Rd. ....	19	18		1
Hb. ....	4	4		
Ab. ....	33	30		3
Fh. ....	16	15		1
Str. ....	47	41		6
Ti. ....	10	11	1	
No. ....	2	2		
Rj. ....	0	1	1	
Ho. ....	2	2		
Sk. ....	2	2		
Gy. ....	2	2		
Vg. ....	16	16		
Lg. ....	13	13		
Sj. ....	7	7		
Hr. ....	10	10		
Sl. ....	1	1		
Bb. ....	20	17		3
ialt i 2. Distrikt ..	582	578	12	16

Normativet skulde saaledes være 1004, medens Styrken kun er 980. Under Hensyn til de paaregnede Beparelser ved Elektrificering af Holtebanen og Motorisering af Driften Roskilde—Rungsted (11 henholdsvis 17 Mand) samt for at undgaa til Efteraaret at skulle tvangsforflytte overtallige Lokomotivførere fra København, er Udvalget enedes om at se bort fra de nuværende ledige Pladser i København og Roskilde (9 + 1). Herefter skulde der mangle 14 Lokomotivførere, og Udvalget indstiller, at disse 14 Pladser besættes ved Nyudnævnelse, 10 i 1. Distrikt og 4 i 2. Distrikt. Udvalget er endvidere enig om, at 6 af de overtallige Lokomotivførere forflyttes, og at Resten af Overtalligheden udlignes ved tilsvarende Mangel andre Steder, hvor der saa vil ske Udfyldning, efterhaanden som der paa Depoter med overtallige Lokomotivførere er Afgang fra Tjenesten. Endelig er det fra Udvalgets Side en Forudsætning, at Lokomotivførere, som afgaar fra Tjenesten, erstattes, København dog undtaget.

*Soph. Jensen:* Med Hensyn til Overholdelse af vor Aftale vedrørende Beregning af Lokomotivførerantallet er det saaledes, at Distrikternes og vort Materiale bygger paa forskellige Synspunkter; men det er rig-

tigt, at særlig 1. Distrikts Materiale er sagligt godt gennemført. Vi føler os ikke helt overbevist, men maa indrømme, at Billedet er bedre, end vi havde udregnet efter vort Materiale.

Vi var i Udvalget enige om at kunne vende tilbage til Normativerne for København og Fredericia, naar Forholdene i Løbet af nogle Maaneder er faldet i Ro. I Fa. er der f. Eks. 19 Lokomotivførere mere i Rangertur end beregnet; men det er endnu ikke muligt at se, hvorledes dette vil blive i sin endelige Form. Organisationen forbeholder sig derfor at vende tilbage til dette Spørgsmaal ved næste Normeringslov.

Ved den første Forhandling var vi inde paa Spørgsmaalet om ogsaa at faa beregnet Lokomotivførere til Sygdoms- og Orlovsafløsning i Rangerturene. Udvalget har drøftet dette Spørgsmaal, og hvis vort Ønske tiltrædes, hvilket i og for sig vilde være rimeligt, vil det medføre en yderligere Forøgelse med 32 Lokomotivførere. Det er vel ikke let for Generaldirektoratet at komme til Bevillingsmyndighederne med dette Spørgsmaal nu, men vi henstiller, at Spørgsmaalet tages op til Overvejelse ved Behandlingen af Forslag til næste Aars Normeringslov.

Vi ønsker her ved Forhandlingen at udtale, at Undersøgelserne i Udvalget har vist, at der, saaledes som det fra Organisationens Side er paastaet, ogsaa skal beregnes og er regnet med Lokomotivførere til eventuelle Ekstrarangermaskiner og til eventuel Fridagsafløsning i Rangerture, hvor denne Afløsning ikke besørges af Turens eget Personale.

Med Hensyn til de Forfremmelser, som nu skal finde Sted, gaar vi ud fra, at de sker fra Toppen af Lokomotivfyrbøderrækken uden Hensyn til, om de paagældende er Motoraspiranter eller ej, ligesom vi gaar ud fra, at eventuelle 2. Grads Motorførere med en kortvarig Udnævnelse som saadan ogsaa forfremmes til Lokomotivførere, for saa vidt deres Lokomotivfyrbøderanciennitet berettiger dertil.

Ved sidste Forhandling henstillede vi, at de 24 Lokomotivfyrbøderaspiranter, som har været paa Jernbaneskolen, nu udnævnes til Lokomotivfyrbødere, og vi gaar ud fra, at dette imødekommes.

*Generaldirektøren:* De 14 Nyudnævnelser er lidt mere, end jeg havde tænkt mig; men naar Udvalget er enig, vil jeg tiltræde dets Indstilling. Forfremmelserne vil ske fra Toppen af Lokomotivfyrbøderne; men de, som forfremmes, maa være klar over, at de kan komme til at blive paa deres nye Stationeringssteder i flere Aar, og at det i hvert Fald er ganske usikkert, om og hvornaar der kan blive Tale om Anbringelse paa de særlig eftertragtede Steder (København og Aarhus).

Hvad angaar Normativet i Fredericia er jeg enig i, at vi kan drøfte dette paa ny, naar Forholdene er faldet i Lave.

Spørgsmaalet om, hvorvidt der til Afløsning for Sygdom og Orlov i Rangerturene skal beregnes Lokomotivførere, paa samme Maade som til al den øvrige Lokomotivførertjeneste, er et rent Bevillings-spørgsmaal; jeg har — uden dermed at give noget som helst Løfte — intet imod at drøfte Spørgsmaalet

ved en kommende Normeringslov; men vi maa i hvert Fald vente og se, hvad der bliver ud af Tjenestetids-sagen.

Ved den indledende Forhandling berørte Organisationens ogsaa det tidligere fremsatte Krav om, at Motorførerudnævnelserne sker efter Lokomotivfyrbøderanciennitet. Vi lovede at undersøge det og kan meddele, at Generaldirektoratet, efter at vi nu er gaaet over til at udtage Motoraspiranter helt efter Anciennitet, er sindet i Hovedtrækkene at imødekomme Foreningens Ønske; men vi har endnu 6—8 Motoraspiranter af 1931-Holdet, dem ønsker vi at udnævne til Motorførere først, og vi maa altid forbeholde os at tage fornødent Hensyn til Ansøgenes Dygtighed.

*E. Kuhn:* Distrikternes Beregning med Hensyn til Personalebehovet til Særtogs- og Arbejds kørsel er foretaget paa Grundlag af Gennemsnittet i Vinterperioden. Men da der almindeligvis ikke løber Arbejdstog om Vinteren, og da Antallet af Særtog maaske ogsaa er størst om Sommeren, vil det sikkert være rigtigere at foretage Beregningen paa Grundlag af det helaarlige Billede.

*Personalechefen:* Vi kan undersøge, om Helaarsberegning skulde give et guæstigere Resultat; men det er ikke givet, at dette er Tilfældet.

*Generaldirektøren:* Organisationens Modstand mod, at Lokomotivførere gør Lokomotivfyrbødertjeneste, gør det nødvendigt at normere paa Grundlag af Mindstebehovet.

*Personalechefen:* De 24 omtalte Lokomotivfyrbøderaspiranter vil pr. 1. Juli blive udnævnt til Lokomotivfyrbødere.

Vi har endnu et Spørgsmaal at skulle have afgjort, nemlig en midlertidig Tilladelse til udvidet Anvendelse af Arbejds mænd til Lokomotivfyrbødertjeneste.

Det er forbudt at anvende Arbejds mænd paa H, P, R og S-Maskiner samt i det hele taget til Lokomotivfyrbødertjeneste i Tog, der i Opslagskøreplanen er betegnet som Ekspres- eller Iltog; men paa Grund af de øjeblikkelige vanskelige Forhold ønsker 2. Distrikt Dispensation fra denne Bestemmelse, da det ellers kan komme til at knibe med at skaffe Lokomotivfyrbøderne en rimelig Sommerferie. Vi henstiller indtrængende til Organisationens at tiltræde, at der i Godstog i 2. Distrikt maa anvendes Arbejds mænd paa H, P og R-Maskiner. Vi giver det Tilsagn, at Tiltrædelsen kun skal blive betragtet som givet for denne Sommer, og at der ikke derved skabes noget Præcedens.

*Soph. Jensen:* Dette sidste er et meget kildent Spørgsmaal. Under Hensyn til den stadige Skærpelse af Lokomotivtjenesten har Lokomotivførerne Krav paa, at der medgives dem fuldt kvalificeret Medhjælp; men dersom Forhandlingen kan afbrydes et Øjeblik, kan Organisationens Repræsentanter tage Stilling til Spørgsmaalet.

*E. Kuhn:* Fandt Anledning til at poge paa det uheldige i, at det Gang paa Gang viser sig, at Administrationen paa Grund af fejlagtige Personaledispositioner ikke kan overholde Aftaler eller reglementariske Forskrifter. Fra Organisationens Side er Ge-

neraldirektoratet for et Aars Tid siden gjort opmærksom paa, at det netop under Hensyn til Personaleforholdene var nødvendigt at paabegynde Uddannelse af nye Aspiranter.

*A. Skodt:* Der vil blive en hel Lokomotivfyrbødere, som kommer til at udføre Lokomotivførerfunktion skiftevis med deres egen Lokomotivfyrbødertjeneste. Kan det ikke forhindres, at en Funktion afbrydes, umiddelbart før den paagældende opnaar Funktionsvederlag?

*Generaldirektøren:* Paa Side 61 i Ordre A er det udtrykkeligt foreskrevet, at Afbrydelse af Funktion alene for derved at undgaa at yde Funktionsvederlag ikke maa finde Sted.

Efter en kort Afbrydelse meddelte

*Soph. Jensen:* Organisationens kan med det udtrykkelige Forbehold, at det kun skal gælde for denne Sommer, og at der ikke skabes noget Præcedens, gaa med til, at der anvendes Arbejds mænd til Lokomotivfyrbødertjeneste paa H, P og R-Maskiner i Godstog i 2. Distrikt.

Forhandlingen sluttet.

(sign.) *Knutzen.*

(sign.) *Kuhn.*

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Tjenestetidsnævnet.

Saa blev Tjenestetidsnævnet altsaa en Kendsgerning, og vi har jo for saa vidt alle faaet Underretning om dets Formaal, Sammensætning o. s. v. samt om, hvilke Forhandlinger, der er gaaet forud for dets Nedsættelse. Spørger man nu, om et saadant Nævn har sin Berettigelse, maa Svaret blive et absolut Ja, men gaar man videre og undersøger nærmere, hvad der har bevirket Nævnets Nedsættelse, kommer man til den Slutning, at Grundlaget for Tjenestetidsnævnets Fremkomst i Virkeligheden er Tjenestetidsreglernes noget uklare Form. Nu skal det fastslaas, at de nuværende Tjenestetidsregler, trods alt, dog ret ofte har virket beskyttende overfor Personalet. Men som nævnt, er deres uklare Form fra Administrationens Side blevet udnyttet saaledes, at man har konstateret, at Administrationen ikke kan eller ikke vil forstaa den Aand, hvori Tjenestetidsreglerne i Grunden blev formet. Om Tjenestetidsnævnet vil faa lidt eller meget at bestille, afhænger jo saa af, hvorledes Administrationens Mænd for Fremtiden vil udarbejde Tjenestefordelingerne, og det er her, der efter min Formening bør kunne skabes en anden Form end den nuværende, der i Virkeligheden ikke er tidssvarende. Som enhver, der er stationeret ved et større Depot, ved, bliver Tjenestefordelingerne udført noget Tid før Køreplanskiftet, og otte Dage før de skal træde i Kraft, bliver de tilstillet Afdelingerne, der saa skal stille eventuelle Ændringsforslag samt Krav om Lettelser i de forskellige Ture. Nu er Forholdet det, at Tjenestefordelingerne bliver optrykt og mangfoldiggjort samtidig med, at Afdelingerne faar dem til Udtalelse, og naar Køreplan-

skiftet indtræffer, ja, saa træder de i Kraft i den Skikkelse, Administrationen har formet dem, og saa først nogen Tid efter kommer de Ændringer, som Afdelingerne eventuelt har opnaaet. Med lidt god Vilje fra Administrationens Side maa denne Form kunne ændres, saaledes at Tjenestefordelingerne bliver udarbejdet i Samraad med en af Afdelingens Tillidsmænd. Nu er det klart, at denne Tillidsmand ikke vilde faa nogen let Opgave, thi som skrevet ovenfor, er Tjenestetidsreglerne uklare, og om Fortolkningen af Reglerne er Organisation og Administration ofte uenige. Men der vilde uden Tvivl være opnaaet en Del, hvis man allerede under Udarbejdelsen af Tjenestefordelingerne fik talt sammen om dem.

Det er nu engang et Arbejde af en særegen Karakter, Lokomotivmændene udfører, et Arbejde, som er noget vanskeligt at bedømme fra en Kontorstol, og selv om Administrationens Repræsentanter vil hævde, at de har Kendskab til det praktiske Arbejde paa Lokomotivet, idet de jo engang imellem tager en Tur med, saa er det nu ikke det samme som at udføre Tjenesten Dag ind og Dag ud Aaret rundt. Lad os derfor tage denne Opgave op; vi forlanger ikke Særrettigheder eller stiller uovervejede Krav, men kun en uhildet, retfærdig og tidssvarende Behandling, og det er jo i Virkeligheden det, vi alle stræber hen imod.

S. Suneson.

### Maskinløb og Tjeneste.

I D. L. T. Nr. 23 1935 skriver N. P. om Forholdene i I Distrikt: sammentrængt Tjeneste og Maskinløb. Forhold, som vi i II Distrikt har været kendt med i mange Aar. Det maa vel erkendes, at en rationel Udnyttelse af Lokomotiverne er baade tidssvarende og økonomisk; thi det er en Selvfølge, at som der tidligere har været disponeret ved Jernbanen med Hensyn til Maskiner, vil det ikke være muligt at følge med i Udviklingen og faa de Maskiner, som ikke mere er tidssvarende, sat ud af Drift. Et godt Eksempel herpaa er vel, at Maskiner, som omtrent er 100 Aar gamle, indtil for et Par Aar siden gik i fast Tur her i Jylland, ja, de blev vel endog nærmest taget ud af Tur for at bringes til Jernbanemusæet.

At saadanne Forhold maatte ændres, er Lokomotivpersonalet de første til at erkende, men at det saa skal foregaa paa den Maade som omtalt i N. P.s Artikel, har vi jo noget vanskeligere ved at erkende Nødvendigheden af. Vi her i Jylland, som i en Del Aar har arbejdet under Ingeniør Sørensens Maskinløb, maa dog erkende, at selv om Maskinløbene var lagt saa snævert, at blot en enkelt større Forsinkelse eller et enkelt Maskinuheld kunde have Følger, det varede mange Dage at oprette, og det naturligtvis paa mange forskellige Maader fik Indflydelse paa Lokomotivpersonalets Tjenestetid foruden de forskellige Ulemper, som følger med en forceret Klargøring o. s. v., saa var der dog alligevel et vist System i det hele, saaledes at der kunde blive Tid, selv om den var knap, til Udvask og strengt nødvendige Reparationer, lige som der var en

vis Forbindelse mellem Personalet og de bestemte Maskiner, saadan at de ikke helt gik fra Haand til Haand uden Kontrol.

Nu er Forholdet i II Distrikt saaledes, at der overhovedet ingen Steder er Forbindelse mellem Maskine og Personale. Det er nu saadan, at der paa en enkelt Tur frem og tilbage køres med 3 forskellige Maskiner. Ulemperne herved for Personalet behøver ikke nærmere Omtale, men Resultatet er for Maskinernes Vedkommende, at de er i en Forfatning, som er under al Kritik og det baade med Hensyn til Pakning af Armatur, Renholdelse o. s. v. En Lokomotivfører, som er død for 25 Aar siden, vilde vende sig i sin Grav, om han saa, hvorledes Maskinerne nu ser ud. De større Reparationer, Lejning af Stænger eller Krydshoved er der aldrig Tid til, for ikke at tale om de foreskrevne periodiske Eftersyn, som nu vist overalt er »en saga blott«. Det ser ogsaa ud til, at der heller ikke paa Maskindepoterne er tilstrækkeligt Personale hertil. Skal man have skiftet en Gasflaske eller lignende, faar man som Regel Besked paa, at det ikke kan foregaa her, da det er f. Eks. en Aarhus Maskine, og den Slags Ting skal foregaa paa Hjemstedsdepotet, ligesom alle større Reparationer ogsaa skal ske dér; Resultatet er, at Maskinerne skramler, banker og blæser, saa man ligefrem skammer sig for at køre forbi en Perron med dem; man kører aldrig *en eneste Tur* med en Maskine, der er fuldt ud i Orden, som den altid skulde og burde være.

At den Slags Ting slider paa Personalet, er en Selvfølge, og at det heller ikke kan gaa i Længden, er lige saa selvfølgelig. Selv om vi faar vor Tjenestetid nedsat til 6—7 Timer daglig i Gennemsnit, vil det endda være uudholdeligt under de nuværende Forhold. Først og fremmest maa vi have et saadant Maskinløb, at der er Lejlighed til for bestemte Sæt Personale at kontrollere bestemte Maskiner og sørge for, at disse holdes i nogenlunde Orden. Der maa paa Depoterne være Folk (ogsaa om Natten) til at foretage mindre Reparationer, og endelig var det vel snart paa Tiden, at Damplokomotiverne forsynedes med elektrisk Belysning; der er noget vist beskæmmende i, at en Motordraisine, som man krydser paa et Dobbeltspor, er fuldt moderne oplyst, medens Lokomotivet med sin lille Petroleumslanterne er ca. 100 Aar bagefter Tiden; i Særdeleshed nu om Stunder, hvor man saa godt som aldrig ser et Lokomotiv med rene Lanterner og Lamper.

Det er vor Pligt at raabe »Vagt i Gevær« imod den Slags utidig Sparsommelighed, som i de senere Aar breder sig overalt. Naar Generaldirektøren overfor Publikum reklamerer med sit »Rejs sikkert og bekvemt med Jernbanen«, er det vor Pligt at vaage over, at det sikkerhedsmæssige ikke gøres til Skamme, og dette vil uvægerligt blive en Følge af det forkvalede Maskinløb og øvrige overdrevne Sparsommeligheder, vi for Tiden er udsat for under Tjenestens Udførelse. Paa Papiret ser det meget flot ud, naar en Ekspert har lavet et Maskinløb, som er saa og saa godt, medens det i Virkeligheden bliver noget ganske andet, hvorledes ser det for Eksempel ikke

ud med Olieforbrug nu om Dage, hvor Smørepumper og Stangventiler stilles helt tilfældigt, og alle de mange Smaating, som af og til kræver Tilsyn, nu helt forsømmes. Depoterne nødes til, for at ikke hele Trafikken skal bryde sammen, at have flere Maskiner staaende under Damp o. s. v. Den Slags Ting giver i Virkeligheden et ganske andet Resultat end Papiret viser. Der er ikke Tvivl om, at Lokomotivpersonalet vil medvirke til Økonomi paa alle Omraader, naar det kan foregaa paa en fornuftig Maade, men Overdrivelse af enhver Art, noget som let vil forekomme, naar Teori og Praxis arbejder hver for sig, bør vi være de første til at protestere imod.

Det er i højeste Grad uøkonomisk og upraktisk, at P.-Maskinen, hvis sammentrængte Konstruktion netop fordrer særlig Kendskab og Pasning, skal gaa fra Haand til Haand, Følgen er, at *ikke een eneste* af disse Maskiner er i den Orden de burde være. I det hele er den megen Skiften Personale til Betjening af Maskinerne upraktisk og uøkonomisk, og dette ganske særligt for de større Maskintyper, f. Eks. H-Maskinen med sit kombinerede Bremsesystem o. s. v. Det er meningsløst og uden Hensyn til de i Praxis forekommende Forhold, at der i Muln og Mørke anordnes Personaleskiftning, saa det Personale, der tiltræder, ikke engang kan faa Lejlighed til at tage et Overblik over Maskinen, som de i mange Tilfælde ser for første Gang, hvoraf følger, at de ikke har noget Kendskab til denne Maskines Særegenheder; thi lige saavel som der er Forskel paa Violiner — Stradivarius'er er jo heller ikke alle ens — er der jo ogsaa Forskel paa Lokomotiverne, og for de Mennesker, som skal bruge dem, er det af stor Betydning at have Kendskab netop til den enkelte Maskine.

Lad os haabe til næste Køreplanskifte at blive præsenteret for et mere fornuftigt Maskinløb som ogsaa Lokomotivpersonalet kan være nogenlunde tjent med.

Esbjerg, Januar 1936.

### H. C. Fejring.

De beskrevne Forhold er fuldstændig rigtige. Administrationen er forlængst gjort opmærksom herpaa, ogsaa i nærværende Blad. Vi er rørende enige med Indsenderen, og mon ikke Administrationen ogsaa snart faar Øjnene op.

Red.

### Rejseindtryk fra Rusland.

Idet jeg gaar ud fra, at det vil interessere flere af de danske Lokomotivmænd at faa en lille Smule at vide om, hvorledes Forholdene er i det store Land, som dækker  $\frac{1}{3}$  af Jordens Overflade, vil jeg som Deltager i en af »Sovjet Unionens Venner« arrangeret Rejse til U. S. S. R. gerne fortælle om nogle af mine Rejseindtryk fra de interessante Dage, jeg tilbragte i Rusland.

Først vil jeg bemærke, at jeg ikke er eller har været Kommunist. Som saa mange andre har jeg blot været interesseret i, hvad der er opnaaet efter 18 Aars Sovjetstyre.

Rejsen, som begyndte den 1. November i Fjor, gik over Sverige og Finland, og det kan ikke nægtes, at det var med en vis underlig Følelse, jeg forlod den finske Grænsestation og gik op i det russiske Tog. Lidt senere kom vi til den russiske Grænsestation; det var en ny Bygning, lys og tiltalende. Toldeftersynet foregik ligeledes i et tiltalende Lokale med behagelige Møbler. Efter et lettere Eftersyn gik det videre til Leningrad, hvor vi blev modtaget af en dansk Tolk. Han havde arbejdet i København fra 1911—17 og senere fra 1922—27, og han talte godt Dansk.

Næste Dag aflagde vi Besøg paa forskellige Fabrikker. Den første var en Gummifabrik, som beskæftigede ca. 35 000 Mennesker, heraf 75 % Kvinder. Produktionen var paa  $\frac{1}{2}$  Milliard Guldrubler om Aaret. Der blev fremstillet 50 Millioner Par Galoscher om Aaret, 700 000 Automobilringe og desuden tekniske Artikler til Jernbaner og Miner. Til Sammenligning med Tiden før Krigen oplystes det os, at dengang blev der i hele Rusland fremstillet 24 Millioner Par Galoscher aarlig. 25 % af denne Fabriks Overskud gaar til Forbedring af Arbejdernes Kaar; sidste Aar var der ydet 16 Millioner Rubler alene til Socialforsikring. Resten af Overskudet, 75 %, anvendes til Forbedring og Udvidelse af Virksomheden. Fabrikens Direktør faar 2 000 Rubler maanedlig i Løn; en Arbejder kan tjene indtil 45—50 Rubler om Dagen; men det er ikke alle, som tjener saa meget. Gamle Arbejdere, d. v. s. Mænd over 60 og Kvinder over 55 Aar, faar 100 Rubler i Pension om Maaneden; de har uanset Pension Ret til at arbejde saa meget de kan, og det er ikke ualmindeligt, at saadanne gamle Arbejdere kan have indtil 300 Rubler om Maaneden. Er de helt ude af Stand til at arbejde, faar de 50—100 % af den Løn, de havde det sidste Arbejdsaar. Her som alle andre Steder arbejdes der 7 Timer om Dagen i 5 Dage og Fridag hver 6. Dag. I sundhedsfarlige Virksomheder, og hvor der er haardt legemligt Arbejde, er Arbejdsdagen kun 6 Timer. Arbejderne i disse Virksomheder har Ret til 1 Maanedes Ferie med fuld Løn; de først omtalte har 14 Dages Ferie. Hvis en Læge skønner, at en Arbejder trænger til længere Ferie, faar vedkommende det og faar tillige Ophold paa et Sanatorium paa Krim eller i Kaukasus. Rejsen frem og tilbage saavel som selve Opholdet er gratis. Kvinder har fri 6—8 Uger før og efter en Fødsel, ligeledes med fuld Løn. Jeg spurgte, om Svangerskabsafbrydelse var tilladt, som jeg herhjemme havde hørt det var; dertil svarede Nej, tværtimod er noget saadant strafbart baade for den paagældende Kvinde og for Lægen. Der gaves dog Undtagelser i Tilfælde af Sygdom.

Efter de Oplysninger, der blev givet mig, laa Lokomotivmændenes Lønninger, set i Forhold til den øvrige Arbejderklasse, temmelig godt. Som Eksempel kan nævnes: Paa »Samara Slatoustbanen« var en Lokomotivførers Indtægt paa nuværende Tidspunkt 482 Rubler om Maaneden i Persontogstjenesten og 510 Rubler i Godstogstjenesten. Paa »Orenburg-Banen« havde en Lokomotivfører i Persontogstjenesten 659 Rubler, og i Godstogstjenesten 574 Rubler om

Maanednen. Det maa dog bemærkes, at disse Tal er Gennemsnitstal for Aar 1935 og omfatter baade tariffmæssig Løn, Kørepenge og Præmier. En Lokomotivfører, jeg besøgte i Moskva, havde den 1. November faaet udbetalt 1 200 Rubler; til Oplysning tjener dog, at vedkommende var en mere fremtrædende Lokomotivfører, nemlig en saakaldt »Stødbrigadér«. Forskellen i Lønnen laa i flere forskellige Ting, der var f. Eks. et udviklet Præmiesystem, saasom for indvundet Tid under Kørsel, for Kulbesparelse, for grundigt Eftersyn, hvorved Uheld blev undgaaet, for Kørsel udover Normen og deslige. Til yderligere Oplysning paa Lønnens Omraade kan endvidere anføres, at det meddeltes os, at Reallønnen er steget ganske betydeligt de sidste Aar, idet Leveomkostningerne er gaaet ned ad siden Kortsystemet er ophørt. For en Familie paa 4 Personer er der en Besparelse paa 62 Rubler om Maanednen, hvilket selvsagt ogsaa giver en Forbedring med Hensyn til den sociale Stilling.

Efter det mig meddelte, maa det siges, at Tjenesteforholdene for Sovjets Lokomotivmænd ligger paa et godt Stade. Normen for den enkelte Dag er 7 Timer, den samlede Tjeneste paa den enkelte Dag maa ikke overstige 8 Timer. Der gives en Maanedes samlet Ferie, som kan tilbringes paa deres Feriehjem; hvis Lægen skønner det paakrævet, kan ogsaa de blive sendt til Krim eller Kaukasus.

Den 7. November var jeg til Festlighederne paa den røde Plads i Moskva, hver Mand fik et Kort, som maatte forevises flere Gange, før man fik Lov til at komme ind paa Pladsen. Kl. 10 begyndte Festlighederne med en mægtig Militærparade, derefter kom de gamle, som havde kæmpet under Revolutionen. Til sidst defilerede et Optog af Arbejdere fra de forskellige Arbejdspladser og fremstillende de forskellige Virksomheder m. m. forbi Lenins Mausoleum, hvor Stalin og flere af Lederne stod og hilste paa de forbi-defilerende; dette varede lige til Kl. 4½ om Eftermiddagen. Det var en Oplevelse, som man aldrig glemmer.

De Mennesker, jeg under mit Ophold saa og kom i Berøring med, gjorde allesammen Indtryk af at være tilfredse, og det skal fastslaas, at Samkvæmmet med Befolkningen var frit, f. Eks. kunde vor Fører paa en tilfældig Spadseretur opfordre en eller anden til selv at udpege en hvilken som helst, vi vilde op og besøge, og ved Samtaler med disse tilfældig valgte Beboere fik man et absolut Indtryk af, at der herskede Tilfredshed med det nye Styre og dets Mænd.

Den 1. December tiltraadte vi Hjemrejsen efter 4 Ugers yderst interessante Oplevelser i Sovjet Unionen. Jeg er kommet hjem ladet med Indtryk. Som jeg skrev i Begyndelsen af dette Indlæg, er jeg ikke Kommunist, men enhver, der har besøgt Sovjet Unionen, maa nære den dybeste Beundring for det mægtige Oplysningsarbejde, som i Øjeblikket foregaar dér. Om Sovjet Unionen vil naa sit Maal: At skabe det virkelige Fremtidsland med Lykke og Tilfredshed for alle dets Beboere, vil Fremtiden vise; men man maa indrømme, at der gøres et beundringsværdigt Arbejde for at naa dette Maal.

E. Romme.

## FORDELE VED AT ANVENDE TØR DAMP

Efter *The Locomotive* ved F. Spær.

Varme, som er tilført Damp for at opnaa Overhedning af Dampen er meget værdifuld og kan udnyttes mere virkningsfuldt end Varme, der er tilført Vand, for at dette kan overgaa til Dampform, og det er i højeste Grad vigtigt at anvende alle mulige Midler til at sikre Damp fra en Kedel den højeste Tørhedsgrad. Hvis Dampen medriver Vand, bliver det Overhederens første Opgave at virke som Fordamper, og en stor Varmemængde anvendes da til dette Formaal i Stedet for at gøre langt større Nytte ved at overhede Dampen.

Den gengivne Tabel viser Mængden af den Varme, som er nødvendig til at fordampe forskellige Procentdele Fugtighed samt den dermed følgende Reduktion i Overhedning, som skyldes, at Varmen bruges til Fordampning. Tager man eksempelvis Damp paa 16 Atm., i hvilken den bundne Fordampningsvarme er 465 V. E., vil det bemærkes, at Reduktionen i Overhedningen varierer fra 12 Grader for 1 Procents til 134 Grader for 10 Procents Fugtighed.

En ny Damptrørrer er konstrueret i England og patenteret. Den anbringes i Kedlens Dampdom, hvor den udfører en dobbelt Opgave: at udskille Vand fra den mattede Damp, forinden den kommer ind i Overhederen, og tillige rense Dampen ved at udskille Slam og andre Urenheder, idet den saaledes holder Overhederlementerne stadigt rene.

Størrelsen af Dampforbruget pr. I. H. K. T. med Damp, som er overhedet med et bestemt Antal Grader og med en større eller mindre Procent Fugtighed, der er undgaaet i Overhederen, ses i nedenstaaende Skala tillige med de resulterende Forøgelse i Dampforbrug og Hedetab. Det fremgaar klart, at Varmetabet forøges hurtigt, naar Fugtighedsprocenten bliver større.

Fugtighed i Damp Procent	Damp overhedet Grader	Damp pr. I. H. K. T. Kilogram	Forøgelse i Varmeforb. pr. I. H. K. T. Procent
1	149	7,0	—
2	142	7,1	0,73
3	135	7,2	1,60
4	127	7,4	2,53
5	119	7,9	4,83
6	111	8,0	5,95
7	101	8,1	8,72
8	93	8,5	11,45
9	84	8,7	14,88
10	74	8,9	18,93

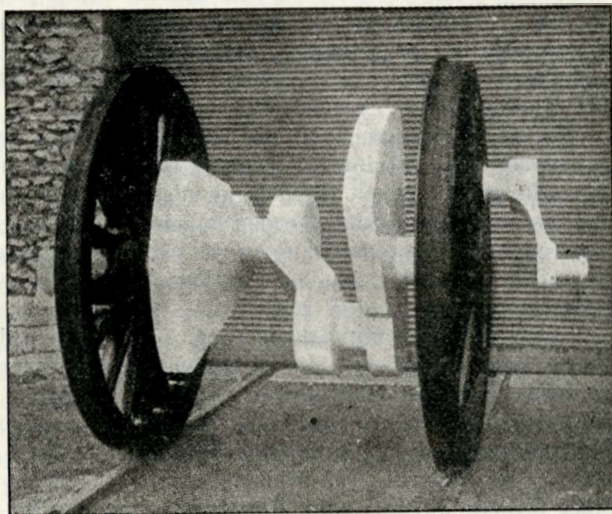
Fugtig Damp medfører ikke alene Tab af Overhede, men ogsaa Skader paa Overhederlementerne, dels ved Tæring og dels ved for høj Temperatur, fremkommet ved Varmeophobning, der skyldes Standan-  
 nelse, som hindrer Varmens Overføring til Dampen.

## KRUMTAPAKSLER OPBYGGET AF 7 STYKKER

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

Spørgsmaalet, om hvorvidt det er bedst at lave en Krumtapaksel til et Lokomotiv af eet Stykke eller opbygget af flere Stykker, har været diskuteret og prøvet paa de franske Baner. Der er mange Lokomotivteknikere, som holder paa Krumtapsakslen smedet i et Stykke, og derfor udviser der stor Interesse for de nye Krumtapsakser, som er opbygget af 7 Stykker og nu er i Drift paa Paris—Lyon—Mediterranean Banen.

Denne Banes Lokomotiver til at køre paa Bjergstrækninger er 4-cylindrede Compound-Lokomotiver, med Lavtrykscylindrene liggende udenfor Rammen. Krumtappene overfører Højtrykscylindrenes Arbejdsydelse paa ca. 1800 HK. med et tungt Tog og en Hastighed af 80 km/Tim.



Krumtapsaksel, bygget af 7 Stykker.

Man fandt ud af, at en Aksel, smedet i eet Stykke, var ude af Stand til at modstaa Spændingerne og de forekommende Revner efter at have løbet forholdsvis faa Tusinde Kilometer. Revnerne forekom sædvanligvis ved Samlingstederne for Akselhalsene og Krumtapsarmene, men ogsaa i mindre Grad ved Samlingstederne for Drivtappene og Krumtapsarmene.

Der blev prøvet med en Krumtapsaksel bestaaende af to Akselstykker med Drivtappe og et Mellemstykke krympet paa. Derefter blev en Krumtapsaksel bygget op af 5 Stykker, og Resultatet blev, at man gik endnu videre og byggede en Aksel af 7 Stykker, som den ses i Tegningen. Det blev nødvendigt at forøge Krumtapsarmenes Tykkelse fra 100 til 125 mm, hvilket betød, at Drivtappenes Længde maatte gøres mindre. For at undgaa Varmeløbning, foraarsaget ved den formindskede Trykflade paa Drivtappene, blev disses Lejer pakket med olievædet Filt for at opnaa bedre Smøring — en Fremgangsmaade, som ogsaa bruges paa andre franske og engelske Baner. Paa den Maade blev det muligt at faa den nødvendige

Tykkelse paa Krumtapsarmene. Sammenkrympningen er udført i kold Tilstand med en Ration paa 0,2 Procent. Det er endnu ikke muligt at sige, ved hvilken Kilometeralder Akslerne behøver Udskiftning, men det ser ud til, at denne Fremstillingsmaade laver den bedste Løsning af Problemet.

## DIESELMOTORERNE VINDER STADIG TERRÆN INDEN FOR JERNBANEDRIFTEN

### Spanske Lyntog med danske Motorer.

Den britisk-indiske Nordvestbane har for nylig bestilt 2 diesel-elektriske Lokomotiver paa hver 1200 HK. De er beregnet til en Hastighed af 112,6 km/T, og de skal kunne køre 2500 km uden Paafyldning af Motorbrændsel, hvilket er af stor Betydning, da det er Meningen, at de skal anvendes paa Strækningen Bombay—Karachi, som gennemløber flere ørkenagtige Terræns.

Union Pacifik-Jernbanen har 2 strømlinieformede Motortog under Bygning. Togene, som hver skal bestaa af 11 Vogne, ventes færdige henimod Slutningen af Marts. De skal indsættes paa Strækningerne Chicago—Los Angeles og Chicago—San Francisco.

Det belgiske Nordbaneselskab har bestilt 2 Dieselmotorvogne à 250 HK., de rumænske Statsbaner har bestilt 40 Dieselvogne à 150 HK., det spanske Nordbaneselskab, som er Spaniens største Jernbaneselskab, har bestilt 6 Dieselvogne à 275 og 6 à 280 HK., Madrid—Zarragossa—Alicante Selskabet har bestilt 6 à 100, 6 à 280 og 10 à 265 HK., Statsbanerne i Rhodesien har bestilt 1 Dieselvogn à 300 HK., og Statsbanerne i Argentina, som i Fjor anskaffede 18 Motorvogne à 220 HK., udvider nu dette Antal til 34. Endelig er Motortog paa 1000 HK. for Tiden under Konstruering baade ved de franske og de spanske Jernbaner. Hvad Spanien angaar, har Nordbaneselskabet foruden de ovennævnte mindre Vogne bestilt 6 dieselelektriske Tog med danske Motorer til Driften af Linierne mellem Madrid og Nord- og Nordvestkysten, nemlig 2 Firevogns-Luksustog og 2 Firevognstog med 2. og 3. Klasses Udstyr, alle med *Burmeister & Wains* Totakts Motorer, og 2 Trevognstog med 2. og 3. Klasses Udstyr og med *Frichs* Firetaktsmotorer.

Luksustogene skal løbe fra Madrid til den franske Grænse ved Hendaye, hvor man med en gennemsnitlig Kørehastighed paa ca. 70 km/T. vil formindke Rejsetiden, der nu er 11½ à 12 Timer, med ca. 3 Timer. Togene bliver bygget for en Maksimalhastighed af 120 km/T. og skal kunne gaa op ad de stærke Stigninger med en Fart af 80 km/T.

Det andet B. & W. Togpar skal køre fra Madrid til Gijon, Corunna og Vigo, hvortil Rejsetiden nu er henholdsvis 11½, 16½ og 16 Timer, hvoraf vil blive sparet 2 à 3 Timer, idet navnlig Vigo Linien har stærkt nedsatte Køretider i Bjergegnene.

Togene med *Frichs* Motorer skal bruges mellem Madrid og Santander, ca. 500 km, hvortil Rejsetiden nu er 11 Timer.



TAKSIGELSER

I Spanien er det et Problem at opnaa en stor Rejsehastighed paa de lange Distancer med svære Stigninger og skarpe Kurver, hvor tilmed Sporet ikke er af saa høj Rang som f. Eks. paa Frankrigs og Tysklands Hovedbaner. Som Følge heraf maa det tilstræbes at opnaa en relativt stor Hastighed opad Bakke og i Kurverne uden at anstrenge Sporet og Broerne mere end, hvad der er Tilfældet med nuværende Damplokomotiver, og her mener man, at Dieselvognene frembyder en god Løsning.

Bortset fra Motortypen er Forskellen mellem Burmeisters og Frichs Tog navnlig, at de førstnævnte har Fællestrucker, medens de sidstnævnte bestaar af 3 særskilte Vogne. Burmeisters Luksustog har 175 Pladser i 1. og 2. Klasse, de andre Tog 254 Pladser i 2. og 3. Klasse, og begge disse Tog vejer ca. 134 t. De har 4 Motorer, to i hver Ende, paa ialt 1460 HK., af omtrent samme Type som den, der anvendes paa Sydøstfynske Baner siden 1933. Det elektriske Udstyr leveres af Asea af samme Konstruktion som i de danske Lyntog. Den mekaniske Del bygges af en spansk Fabrik.

I Frichs-Togene bliver Motorerne som i de danske Lyntog, 4 Motorer paa maksimalt 1100 HK., og Togvægten anslaaes til 117 t. Til disse Tog leveres den elektriske Installation af Brown Boveri & Co., og den mekaniske Del af et spansk Firma.

(Efter »Dansk Jernbaneblad«.)



FOREDRAG OG FILM

Der er fra Organisationens Side arrangeret 4 Foredrags- og Filmsaftener i Februar Maaned, nemlig

- den 4. i Struer,
- den 12. i Aalborg,
- den 14. i Fredericia og
- den 15. i Esbjerg.

Programmet vil alle de nævnte Steder være det samme. Tidligere juridisk Sekretær i det tyske Jernbaneforbund, Hr. Dr. H. Jacoby, vil tale om »De tyske Rigsbaner (Verdens største Jernbaneorganisme)«; derefter vil der blive fremvist en af Arbejdernes Oplysningsforbunds Smalfilm: »Væverne«; en Film, som er bygget over Gerhart Hauptmanns berømte Skuespil, og som giver en social Skildring fra Tiden før Arbejderbevægelsen opstod.

Vi opfordrer alle Medlemmer saavel ordinære som ekstraordinære til at møde op ved disse Lejligheder.

Meddelelse om Tid og Sted for de forskellige Foredrag vil blive bekendtgjort ved Opslag i de enkelte Afdelinger.

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING

afholder stor Fastelavnsfest Tirsdag den 25. Februar 1936 Kl. 20,00 i »St. Andreasordenen«s Selskabslokaler, Frederiksberg Allé 11.

Alle Medlemmer bedes møde, der vil blive mange store og morsomme Overraskelser. Salen vil blive pyntet »Sommer i Danmark«. Mød alle!  
Bestyrelsen.

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse ved min kære Mand, G. M. Christensens Begravelse.

Mary Christensen.

Hjertelig Tak til de mange forskellige Afdelinger og til hver enkelt for den venlige Deltagelse, som vist os ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører Emil Marius Petersens Død og Bisættelse.

En særlig Tak til Afdeling I's Formand for de smukke Ord.

Paa Børns og egne Vegne  
A. Petersen.

Alle, der har udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører S. P. Jensens Død og Begravelse, bedes herigennem modtage vor dybtføjte Tak.

Johanne Jensen og Børn,  
Fredericia.

Lokomotivførerne i 1. Distrikt sendes herved min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min Mand, pensioneret Lokomotivfører K. F. Schmidts Bisættelse.

Johanne Schmidt og Børn.

RABAT PAA BADEANSTALTEN I ODENSE

Badstuen i Odense har tilbudt Jernbaneorganisationernes Medlemmer paa Fyn Nedsættelse for almindelige Bade og Halvbrusere (Foreningsrabat).

Nærmere Oplysning faas ved Henvendelse til Odense Station, hvor Rabatkuponer kan købes.

VALGET 1935

En af vore pensionerede Kolleger har skrevet en Sang, hvori han priser det udmærkede Valg i Efteraaret.

Tone: To Drosler sad —

To »Kæmper« sad paa »Rigsdagskvist«,  
og fremtvang Valg i Fjor forvist.

:: Den ene sang om »Taburet«,  
den anden mored' sig kun slet. ::

Den ene »Kæmpe« sikker var  
paa, at til »Sejren« hen det bar.

:: Den anden fulgte Trop — men »Knold«  
var fuld af Angst og langtfra — kold. ::

Og »Dvægene« løb løbsk omkring,  
men kunde ingen Verdens Ting.

:: De mored' sig, at Valg der ble',  
saa alle fik en ren Beske'. ::

Saa kom den store Mærkedag,  
hvor Vælgerne slog Kæmpeslag.

:: I Skægget lo vor brave Ven  
og sa': »Kom nu kun du igen!« ::

Vor Stauning eller Kaos var  
et Enten — Eller — soleklar.  
∴ Fra Kaos frelst blev Danmarks Land,  
Valg — styrked' stærkt vor Førstemand! ∴

To »Kæmper« slider »Rigsdagskvist«,  
nu morer de sig skidt forvist.  
∴ Den ene fik *ej* Taburet,  
den andens *Lod* var ikke let. ∴

Nu *Masserne* sig glæde kan,  
at vi beholdt vor Førstemand.  
∴ At Danmarks Folk placeret fik  
de »Kæmper« to fra Rigmænds Klik'. ∴

I Aar til Valg! — det bliver Svir,  
naar Urets Flertal *staaet* bli'r.  
∴ Ved Valg i Fjor er hanet Vej,  
for Spærtings Død — Farvel med Dig! ∴

I. D. H.

## Notitser

### Statsbanerne køber en ny Kran.

Paa Hillerød Station eksperimenterer man for Tiden med en Larvefod-Kran, der er fabrikeret af Firmaet *H. Nielsen*, Aarhus, og købt af Statsbanerne.

Kranen er den første af denne Art, der tages i Brug her i Landet, medens man enkelte Steder i Udlandet anvender saadanne Kraner ved Ladning og Losning af Jernbanevogne. Statsbanernes Larvefod-Kran er i Stand til at læsse en Jernbanevogn med store Bøgetræskævlere paa 35 Minutter, tidligere tog det samme Arbejde 4 Timer.

Kranen er bygget paa samme Maade som en Krigstank, men i Stedet for Kanon forsynet med en stor Gribeblo, og den bakser med Gribskovs største Stammer med lige saa stor Lethed, som et Barn flytter Tændstikker.

### Ny Draisinetype fremstillet i Hillerød.

Hviids Maskinfabrik i Hillerød skal levere to Draisiner af en hel ny Konstruktion til Statsbanerne. Maskinerne ventes at have store Afsætningsmuligheder.

Fabrikant Hviid har sammen med Statsbaneingeniører foretaget en Prøvetur paa Frederiksværkbanen med en af de nye Draisiner, der kun vejer 660 kg og som skød en Fart af 70 km i Timen.

Maskinen drives af en Fordmotor, Køler og Motorhjul er bibeholdt, og der er en lukket Overbygning som paa en 2 Personers Bil. Blot er Sædet saa bredt, at der kan sidde tre Personer paa det. Der er Selvstarter og elektrisk Lys samt et effektivt Bremsbaand som paa en Bil.

Desuden er Draisinen forsynet med den sædvanlige Anordning, hvormed man ved Hjælp af et Dunkraftsystem kan hæve Draisinen og vende den paa fri Bane uden at benytte Drejeskive.

De to nye Draisiner skal benyttes af Overingeniørerne i Sønderjylland og Sydsjælland.

### Holland paatænker at pensionere alle 55-aarige Jernbanemænd.

Direktionen for de hollandske Jernbaner har foreslaaet Personalraadet at fastsætte Personalets Aldersgrænse til 55 Aar, saafremt Personalets Fagforeninger er indforstaaet hermed. Personalraadet har allerede henvendt sig til de forskellige Fagforeninger og bedt om deres Mening.

I. T. F.

### De australske Jernbanemænds Arbejdstid.

Arbejdstidsforkortelsens Idé vinder stadig mere Terrain hos Jernbanerne i Australien. I Henhold til en Underøgelse arbejder f. T. over 72 788 Jernbanemænd i de australske Stater 44 Timer eller færre om Ugen, og 20 935 over 44 Timer. Dette betyder, at 77,6 pCt. af Jernbanemændene har en 44 Timers Arbejdsuge eller kortere. Situationen er dog ikke lige gunstig i alle Stater. Medens i flere Stater alle eller de fleste Jernbanemænd allerede har en 44 Timers Arbejdsuge, gælder i andre endnu for Størstedelen 48 Timersugen. Det er bemærkelsesværdigt, at det er i Stater, hvor Jernbanemændenes Fagbevægelse har stor Indflydelse, at 44 Timersugen allerede er gennemført. Jernbanemændenes Forbund bestræber sig nu for at opnaa en almindelig Gennemførelse af 44 Timersugen, men vil samtidig paabegynde Agitationen for 40 Timersugen.

I. T. F.



### Udnevneelse fra 1.—2.—36:

Motorfører I V. A. A. Jeppesen, Helgoland, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

O. F. Jensen, Struer, i Thisted (min. Udn.), C. A. O. Lønqvist, Aarhus, i Frederikshavn (min. Udn.), R. J. Malmgaard, Korsør, i Gedser (min. Udn.), T. Jensen, Gedser, i Gedser (min. Udn.), H. F. V. Nielsen, Frederikshavn, i Oddeund Nord (Depotforstander) (min. Udn.).

Motorfører II F. J. H. Svendsen, Aarhus H., e. Ans. iflg. Opslag til Motorfører I i Tønder (min. Udn.).

Motorfører II J. Christiansen, Næstved, e. Ans. iflg. Opslag til Motorfører I i Tønder (min. Udn.).

### Forflyttelse fra 1.—2.—36:

Lokomotivmester I K. C. Frederiksen, Københavns Godsbanegaard, efter Ans. til Helsingør.

Lokomotivførere:

R. V. S. Jakobsen, Thisted, efter Ans. til Gh.

C. J. Andersen, Gedser, efter Ans. til Gh.

T. V. J. Hoppe, Vejle, efter Ans. til Gh.

O. Zorn, Brande, efter Ans. til Vejle.

C. Michelsen, Lunderskov, efter Ans. til Fredericia.

J. S. Andersen, Oddeund N., efter Ans. til Lunderskov (Ophør af Funktion som Depotforstander).

P. C. Andreasen, Masedsund, efter Ans. til Ringsted (Depotforstander).

P. V. Jensen, Gedser, efter Ans. til Roskilde.

Lokomotivfyrbøder V. E. T. Sørensen, Helsingør, efter Ans. til Enghave.

**Dødsfald:**

Lokomotivfører S. P. Jensen, Fredericia, den 4.—1.—36.  
Lokomotivfører E. M. Petersen, Kbhavns Godshgd.,  
den 12.—1.—36.

**Dødsfald blandt Pensionister:**

Pens. Lokomotivfører C. F. Schmidt (København) den  
11.—1.—36.  
Pens. Lokomotivfører A. Hansen (Aarhus) den 25.—  
12.—35.  
Pens. Lokomotivfører C. M. Christensen (København)  
den 12.—1.—36.



**Oplagelse af nye Medlemmer pr. 1. Januar 1936:**

Overflyttet fra Dansk Jernbaneforbund: Motorførerne II  
A. V. Holst og J. P. J. Rasmussen, begge Enghave.



**Lokomotivførerafdelingerne:**

**Skern Underafd.:** Repræsentantens Navn rettes til:  
J. Scheel Poulsen, Skern.  
**Kalundborg Afd.:** Formandens Navn og Adresse rettes  
til: N. Richter, Valdemarsgade 8, St.  
**Helsingør Afd.:** Formandens Navn og Adresse rettes  
til: H. V. Nielsen, Flynderborgvej 19.

**Motorførerafdelingerne:**

**Randers Afd.:** Formandens Navn og Adresse er: H.  
Ortmann Hansen, St. Blichersgade 12. 3.  
Kassererens Navn og Adresse er: L. Jensen, Prins  
Christiansgade 11, 1.

**Lokomotivfyrbøderafdelingerne:**

**Brande Afd.:** Kassererens Adresse rettes til: Store-  
gade 8.  
**Hobro Underafd.:** Repræsentantens Navn og Adresse  
rettes til: K. V. Møller, Enghavevej 21, 1.  
**Fredericia Afd.:** Formandens Navn og Adresse rettes  
til: C. Søgaard Rasmussen, »Tjørnebo«, Jasminvvej.  
**Frederikshavn Afd.:** Formandens Navn og Adresse  
rettes til: C. Noltensmejer, Emilievej 45.  
**Slagelse Afd.:** Formandens Navn og Adresse rettes  
til: V. Jensen, Olufsgade 6, 2.  
Samme Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:  
H. E. Petersen, Elmevej 8, St. tv.

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

**Nye Bøger.**

Sj.-Palster	Jyl.-Fyn	
17674	16773	Ashton, H.: Hvepsereden.
17675	16778	Jensen, Johs. V.: Dr. Renaults Fristelser.
17676	16779	Lemche, G.: Vuggen gaar.
17677	16777	Hansen, Martin A.: Nu opgiver han.
17678	16783	Rosenberg, P. A.: Efterladte Digte.
17679	16788	Petersen, Robert Storm: Med løst Krudt.
17680	16781	Oterdahl, G.: Helga Vilhelmina.
17681	16784	Roslund, A.: Niels til Sorg og Glæde.
17682	16772	Andreasen, Andrea: Stormen fører os.
17683		Laxness, H.: Frie Mænd.
17684	16782	Randenborgh, E. v.: Livets haarde Her- lighed.
17685		Simpson, H.: Sarabande.
17686	16785	Rønne, J. Falk: Dusinet fuldt m. fl.
17687		Graa Ugle: Min Ven Bæveren.
17688	16770	Lieberkind, I.: Mosen fortæller.
17689a	16792	Neergaard, N.: Erindringer
17690	16809	Michaelis, K.: Mor.
17691	16801	Carlsen-Skiødt, J. C. A.: Med Under- grundsplov.
17693	16800	Buchholtz, J.: Mennesker vil være Under.
17694	16816	Rasmussen, Emil: Spaniens Helt.
17695	16815	Plovgaard, K.: Nordlys.
17696	16807	Kristensen, E.: Noget for enhver Smag.
17697	16810	Mukerji, D. C.: Jægeren Chond.
17698	16791	Woel, Cai M.: Det gamle Sogn.
17699	16813	Ostenso, M.: Slægten.
17700	16760	Marlowe, M.: Veninder.
17701	16753	Ehrencron-Kidde, A.: Selskabsfuglene.
17702	16756	Fossum, G.: Politimesterens Kathrine.
17703	11866	Girvin, B.: Tre Piger paa Eventyr.
17704	16758	Ellis, E. S.: Paa Flugt over Prærien.
17705	16761	Meyn, N.: Planet-Skibet.
17706	16765	Skaarup, V.: Peter Filmsstjerne.
17707	16763	Røed, I. A.: Andreas rejser ud.
17708	16755	Elster, K.: Vi vil frem.
17709	16766	Westergaard, A. G.: Kampen om Øen.
17710	16767	do.: En Dreng i Verdenskrigen.
17711	16764	Falk-Rønne, P.: Pigen fra Drengeskolen.
17712	16768	Winther, E.: Troldeungerne.
17713	16769	do.: Ellen klarer Ærterne.
17714	16757	Gibson, Major: Et hvislende Gude- billede.
17715	16752	Duurloo, E.: Polly fra Circus.
17716	16762	Pedersen-Sejerbo: Vi flygter —.
17717	16853	Hansum, Marie: Ole i Byen.
17718	16852	Dahlsgaard, M.: Fyrmesterens Son.
17719	16850	Bentzon, I.: Rigmandsbørn.
17720	16851	Buchhave, H.: Trods alt.
17721	16855	Westermann, J. F. C.: Skatteøen.
17722	16854	Tandrup, H.: Lasse kommer til Hoffet.
17723	16858	Zacke, A.: Svæveflyverne.
17724	16799	Bjarnhof, K.: Møl og Rust.
17725	16818	Wulff, J.: Et Menneske saar og høster.
17726	16811	Murray, D. L.: Blæs Trompeter!
17727	16814	Petersen, J.: En Verden stiger af Havet.
17728	16803	Gottr, P. la: Kramer bryder op.

17729	16802	Corsari, W.: Ene, men stærk.	17738	16804	Deeping, W.: Moder og Søn.
17730	16812	Nørgaard, R. B.: Længsel.	17739	16859	Bræmer, A.: Pierres Penge.
17731	16827	Newmann, B.: Spion.	17740		Jean, James: Gennem Tid og Rum.
17732		Hansen, Lars: Kejserlodsén.	17741	16759	Jungsbøll, E.: Sejlkongens Søn.
17733		Holm, Anne S.: Det første lysegrønne.	17742	16750	Altsheler, J. A.: Apachernes Skat.
17734	16805	Fisker, R.: Tidernes Morgen.	17743	16751	Bevan, T.: Smuglerreden.
17735	16817	Wiechert, E.: Majorinden.	17744	16754	Ellis, E. S.: Rødhudernes Fange.
17736	16860	Cowper, E. E.: Paa Flugt.	17745	16819	Abell, Kjeld: Melodien, der blev væk.
17737		Thomas, A.: Tre Kvart Nysgerrighet.	17746	16838	Foot, S.: I Gaar begyndte Livet.

### STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i December Maaned 1935 samt i Tidsrummet April—December 1935 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1934 i runde Summer.

	December Maaned		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	4 980 000	5 330 000		350 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 290 000	3 350 000		60 000
Postbefordring .....	610 000	590 000	20 000	
Andre Indtægter .....	460 000	370 000	90 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>9 340 000</b>	<b>9 640 000</b>		<b>300 000</b>
Driftsudgifter .....	9 170 000	9 020 000	150 000	
Afskrivning .....	550 000	510 000	40 000	
Forrentning .....	970 000	840 000	130 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>10 690 000</b>	<b>10 370 000</b>	<b>320 000</b>	
Statens Tilskud til Driften .....	1 350 000	730 000	620 000	

	April - December		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	48 030 000	43 480 000	4 550 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	31 520 000	31 230 000	290 000	
Postbefordring .....	5 150 000	4 720 000	430 000	
Andre Indtægter .....	4 430 000	3 740 000	690 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>89 130 000</b>	<b>83 170 000</b>	<b>5 960 000</b>	
Driftsudgifter .....	83 310 000	80 460 000	2 850 000	
Afskrivning .....	4 910 000	4 580 000	330 000	
Forrentning .....	8 580 000	7 580 000	1 000 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>96 800 000</b>	<b>92 620 000</b>	<b>4 180 000</b>	
Statens Tilskud til Driften .....	7 670 000	9 450 000		1 780 000

#### D. S. B. December 1935.

Personbefordringsindtægten viser i Forhold til December 1934 en Nedgang paa ca. 350 000 Kr. Da der i Forhold til i Fjor er en Indtægtspost paa ca. 600 000 Kr., som er forskudt fra December til Januar, har der været en reel Stigning i Personbefordringen paa ca. ¼ Mill. Kr. Paa Godsbefordringsindtægten er der en mindre Nedgang (ca. 60 000 Kr.), og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 110 000 Kr.

Sammenlignet med December 1934 er de egentlige Driftsudgifter steget med 150 000 Kr.

For Tidsrummet April-December 1935 er det samlede Driftsresultat — med Hensyntagen til en Forøgelse i Udgifter til Afskrivning og Forrentning paa ca. 1,3 Mill. Kr. — ca. 1,8 Mill. Kr. gunstigere end i det samme Tidsrum i Fjor.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 4. Februar 1936.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. 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.