



NO 4

20. Februar 1936

36. Aargang

KULLENE

Det afgørende Moment indenfor alt Jernbanevæsen er selve Driften; det er heri selve Jernbanens Betydning ligger, dette er dens erhvervsmæssige og samfundsmæssige Opgave. Hermed være ikke sagt, at de mange andre og forskelligartede Grene indenfor Banernes Administration er betydningsløse, f. Eks. er det jo nødvendigt at have et klart og stærkt specificeret Regnskab for at kunne se, hvorledes den økonomiske Stilling er; men alle de mange forskelligartede Grene og Opgaver er allesammen Ting, der tjener Hovedopgaven: Driften. Indenfor selve Driften, d. v. s. Togkørslen, er det atter Fremførelsestjenesten, som er af den mest afgørende Betydning; thi der blev jo ikke megen Jernbanedrift ud af nogle Hundrede Stationer og nogle Tusinde stillestaaende Vogne. Det er først, naar »det hele er i Sving«, »naar Hjulene løber rundt«, at der i egentlig Forstand kan tales om Jernbanedrift, og da vi nu er dem, som repræsenterer det togfremførende Personale, dem, som sætter Fart i Hjulenes Rotation, saa har vi af og til tilladt os at snakke en Smule med om de forskellige Foreteelser inden for vor Etat.

Vi har f. Eks. midt i den Periode, hvor alle »sagkyndige« hævdede at have for stort et Antal Lokomotivpersonale, gjort opmærksom paa, at det var nødvendigt at nyantage og nyuddanne Lokomotivfyrbøderaspiranter, hvis man ikke vilde ud i en Misère. Det er muligt,

at de sagkyndige dengang rystede paa Hovedet og lo af vor Dumhed. Men det gør de ikke i Dag; Rigtigheden af vor Paastand er forlængst dokumenteret, ikke just til Ære for de ledende Embedsmænd, men hvad, de har maaske ikke forstaaet, at det »at lede« betyder at tilrettelægge, ikke blot for i Dag og i Morgen, men ogsaa for en rolig Udvikling og Afvikling af Forholdene i den nærmest kommende Fremtid.

Vi har i vor lange Kamp mod de urimelige Tjenestefordelinger peget paa, at det var de efterhaanden mere og mere stramt tilrettelagte Maskinløb, som bevirkede, at ogsaa Personalets Tjenester blev mere og mere mekaniserede; de levende Mennesker regnedes efterhaanden lig Maskiner og behandledes derefter. Vi har peget paa det fejlagtige i en Maskinbenyttelsestilrettelægning som den, der anordnes. Vi siger udtrykkelig anordnes; thi i Praksis viser der sig af og til Vanskeligheder, og — ikke sandt — det vilde jo dog være det bedste for alle Parter, om Teorien tog et saadant Hensyn til Praksis, at Resultatet blev almindeligt anvendeligt. Ud over de redaktionelle Artikler har vort Blad i den senere Tid bragt adskillige Indsenderartikler om dette Emne, og vi tager næppe Fejl, naar vi formoder, at der nu er ved at vaagne en Forstaaelse af, at det ikke kan vedblive at gaa som i den senere Tid, der maa ske en Ændring. Uden at gaa i Enkelthe-

der skal blot anføres, at vor Organisation for flere Aar siden foreslog, at der fastsattes en bestemt Regel for Rensning af Kedelrørene og Overhederrørene, dels saa der skabtes nogen Garanti for, at de var rene, d. v. s., at der var Luft igennem dem, dels for at det Personale, som under Kørslen skal tage de med faststoppede Rør følgende Ubehageligheder, Lokomotivpersonalet, kunde vide, hvornaar Rensning *skulde* finde Sted. Men de, som skulde afgøre dette lille Spørgsmaal, fandt ikke, at der var Anledning til at træffe nogen Bestemmelse som foreslaaet. Bevares! det Forslag drejede sig jo kun om, at Rørene skulde være rene inden i; for at det hele kan gaa godt, skal de jo ogsaa være rene udvendig, d. v. s., de skulde ikke gerne være belagt med et tyndere eller tykkere Lag Kedelsten. Noget saadant fordyrer Jernbanedriften, og det er et højst kedeligt Resultat, ganske særligt da, hvis det er et Udslag af besparellestilsigtende Reformer. Vi ønsker ikke i Dag at komme længere ind herpaa, men vi tror som sagt, at der er ved at komme Forstaaelse af, at en Ændring i Tilrettelæggelse af Maskinløbene, saaledes at der virkelig bliver Tid til Vedligeholdelser, er nødvendig, og vi har jo da Maskiner nok.

Vi har lejlighedsvis talt med om Køreplanen. Vi har tilsagt Lokomotivpersonalets Medvirken til at faa alt til at gaa saa planmæssigt, at ogsaa Præcisionen kan virke som en Reklame for Statsbanerne. Men vi har paa den anden Side hævdet, at det ikke alene drejer sig om at lave Køretider, som overholdes, om end ofte med store Vanskeligheder, ogsaa de afsatte Holdetider maa i det almindelige være tilstrækkelige. Saadanne Betragtninger fremsatte vi i den ledende Artikel i vort Blad for den 20. Januar d. A. og skrev i den Forbindelse nogle faa Linier — seks — om Kullene. Disse Linier har Ekstrabladet forelagt den Handelskommitterede, Hr. Direktør Stilling, som synes at have følt sig brøstholden. Han har nemlig givet den paagældende Journalist følgende Svar:

— Jeg finder Angrebet fuldstændig uberettiget.
 — Det er af en Karakter, der fritager mig for at svare, men Kullene er det jo altid lettest at skælde ud paa. De kan ikke selv svare igen.

Det gør os hjerteligt ondt, dersom vi skulde have fornærmet nogen, saa ondt, at vi straks

skulde bede pænt om Forladelse, dersom vor Bemærkning var forkert. Men vi er i den uheldige Situation, ikke at være enig med Hr. Stilling.

Lad os se et enkelt Øjeblik paa Bemærkningen om, at det jo altid er lettest at skælde ud paa Kullene, da de ikke selv kan svare igen. Alle fornuftige Mennesker ved jo da, at det er ganske unyttigt at skælde ud paa døde Ting, det medfører aldrig nogen Forandring, hvorfor skulde Lokomotivpersonalet saa være saa ufornuftige at skælde ud paa de døde Kul? Særligt naar der er levende Væsener nok at skælde ud paa, hvis der da skulde skældes ud. De kunde f. Eks. skælde ud paa den Mand, som har besørget Kulindkøbene for Statsbanerne. Men det gør de ikke, det vilde være Teori; thi han kender jo intet til Lokomotivtjenesten og intet til, hvorledes det i Praksis er at have gode eller daarlige Kul. Men hvad! saa kunde Lokomotivmændene jo da skælde ud paa Distrikternes tilsynsførende Ingeniører, fordi de, som kender Vanskelighederne, ikke synes at have gjort Distrikternes Chefer opmærksom herpaa. Men hvorfor skal der absolut skældes ud, er noget saadant i det hele taget nødvendigt? Lokomotivmændene mener, at man i hvert Fald først bør søge at komme tilrette paa en fordragelig Maade. Saaledes har Personalet derude baaret sig ad, og saaledes har vi for vort Vedkommende baaret os ad. Vi har henvendt rette Vedkommendes Opmærksomhed paa, at der til god og præcis Toggang hører et Par enkelte Ting foruden en Køreplan, selv om den er aldrig saa god.

Da nu Trafikministeriets handelssagkyndige ikke synes fra Distrikterne at have erholdt mindste Meddelelse om de Vanskeligheder, der er med Brændslet, saa skal vi give et Par enkelte Fingerpeg. Man kunde f. Eks. foranledige, at Godsbanegaardens Maskindepot blev forespurgt, om det er bekendt med, at der i udstrakt Grad anvendes kunstige Midler — Terzer eller engelske Skruenøgler — for at fremskaffe haardere Dampslag og dermed bedre Træk i Fyret. Man kunde spørge Maskinbestyreren i 1. Distrikt, om han afviste Personalet, da de den 12. November f. A. henvendte sig til ham med Beklagelse over Brændslet. Videre kunde man spørge 2. Distrikts Maskinbestyrer, om han erindrer, at der i December Maaned overfor ham blev fremsat en

Beklagelse over Kullene. Man kunde spørge, om det er rigtigt, at en vis Kulkvalitet i Gedser blev kasseret som uanvendelig til Færgerne, men at Lokomotiverne stadig maatte bruge dem; eller om det var Tidstab paa Grund af Brændslet, som foranledigede, at Tog 20 Kø—Kh nu fremføres af en anden Maskintype end først anordnet. Der kunde spørges, om det var paa Grund af Dampmangel eller for Personalets Fornøjelse, at der den 20. Oktober og 3. November f. A. maatte Hjælpemaskine til Tog 1188; om det er rigtigt, at en Roskilde-lokomotivfører med Tog 1195 har tabt 17 Min. fra Kh til Ro, og at Tog 158 for nogen Tid siden »samlede Kræfter« i 8 Min. i Glostrup. Ved samme Lejlighed kunde det forespørges, hvad Aarsagen var til, at Tog 25 den 4. Januar maatte standse i Holmstrup, og til at et bestemt Godstog paa Fyn kørte i Staa 3 Gange i Løbet af en Maaned. Man kunde eksempelvis spørge, hvorfor Personalet til Tog 705 Herning—Struer den 25. December forsinkede Toget i 34 Min. for at rense Fyr, og hvorfor Tog 383 (Struer—Esbjerg) den 3. Januar »samlede Kræfter« i 13 Min. i Ølgod. For at tage lidt rundt fra hele Landet kunde man saa passende spørge Lokomotivmesteren i Tønder, om der er forekommet Tilfælde af Tidstab og Udsendelse af Hjælpemaskine paa Grund af Dampmangel, og om det er rigtigt, at han overfor Distriktet har paataalt Kullenes Kvalitet. Ja, vi kunde blive ved, men man skal jo holde op engang, og vi vilde som sagt kun give den Kommitterede nogle faa Vink om, hvor han kunde faa Oplysning om, hvorledes Forholdene i Praksis former sig ogsaa med Brændslet; naar disse Oplysninger er indhentet, afventer vi rolig en fornyet Udtalelse om, hvorvidt det var forkert, eller om det var rigtigt af os at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa Brændslet.

Vi slutter med at gentage: Man skal til enhver Tid møde et begejstret, tjenestevilligt og tjenesteivrigt Lokomotivpersonale, vel at mærke, naar vi føler, at vi behandles som Mennesker og ikke som Maskiner, og hvad Køreplan, Maskiner og Kul angaar, er det — hvis man billedligt vil betegne rigelige Køretider og rigelige Holdetider som »gode« og knappe Køretider som »daarlige« — nu alligevel saadan, at »gode« Køretider og Holdetider vel kunde tænkes foreneligt med daarlige Maski-

ner og daarlige Brændsel; men »daarlige« Køretider, »daarlige« Holdetider, daarlige Maskiner og daarlige Kul passer afgjort ikke til hinanden. Jo »daarligere« man gør Køretidene, jo mere man knapper dem af, og herover gør Lokomotivpersonalet jo sjældent Indsigelse, jo bedre Værktøj, d. v. s. jo bedre vedligeholdte Maskiner, og jo bedre Brændsel bør man give det Personale, hvis tjenstlige Opgave det er at fremføre Togene med de smaa Køretider.

MASKINERNENS VEDLIGEHOLDELSE

I Anledning af H. C. Fejrings Artikel i sidste Nr. af vort Blad har der fra flere Sider indenfor Dagspressen været rettet Forespørgsler til Maskinchefen, som har besvaret disse paa en saadan Maade, at man maa tro, at det er i den skønneste Orden. Ifølge Københavnerbladet »B. T.« for den 12. ds. er der i dette Blads Samtale med Maskinchefen forekommet bl. a. følgende Ordskifte:

— Har det ikke stor Betydning, at Lokomotivpersonalet kender Maskinen?

— Nej, Forholdet er det samme som med en Vognstyrer ved Sporvejene. Han overtager en Spurvogn uden paa Forhaand at have specielt Kendskab til den. Og det er ikke meget mere indviklet at betjene et Lokomotivs Mekanisme. I Udlandet gaar det paa samme Maade som her. Maskinerne gaar fra Haand til Haand.

— Der klages over Belysningen.

— Det vil koste mange Penge at forsyne Lokomotiverne med elektriske Belysningsanlæg. Og et saadant Offer vil være hen i Vejret i en Tid, da Damplokomotiverne alligevel gaar deres Undergang i Møde. Hvis det havde nogen Betydning for Sikkerheden, var det en anden Sag.

Ud over at bemærke, at Maskinchefen efter vor Mening maatte kunne have formet sine Udtalelser paa en noget mere loyal Maade over det Personale, hvis Chef han er, og hvis Interesser han jo har en tjenstlig Pligt til at varetage, skal vi ikke i Dag hæfte os særligt ved de citerede Udtalelser. Vi ved jo nok Besked med de Forhold, som kommer til Omtale her i Bladet og skal eventuelt vende tilbage til Spørgsmaalet om Reparationerne.

Maskinchefens Bemærkning om, at det er

uden Betydning, om en Lokomotivfører har Kendskab til sit Lokomotiv eller ej, har næppe været vel overvejet; den viser os, hvor let det er at kaste nogle formentlig beroligende Ord ud til Offentligheden og samtidig komme til at kuldkastrer Sagkundskabens hidtidige Syn paa dette Forhold.

Lad os se, hvad en af Statsbanernes ansete Maskiningeniører har sagt:

»Lokomotivet bør i højere Grad end de fleste andre Maskiner være Genstand for stadig Opmærksomhed, Eftersynet maa til enhver Tid være grundigt og indgaaende, hvis man skal sikre sig nogenlunde imod ubehagelige Overtaskelser under Kørslen. En ubetydelig Fejl, som overses ved Eftersynet, har, netop som Følge af de særlige Forhold, hvorunder Lokomotivet arbejder, alle Betingelser for i Løbet af kort Tid at blive betydeligt forværret og kan i særlige uheldige Tilfælde indeholde Spiren til en Katastrofe.«

Ja, saaledes sagde altsaa en Maskiningeniør, som var en skattet Lærer paa Jernbaneskolen, og som har skrevet den nye Maskinlære for Lokomotivpersonalet. Da samme Mand efter Maskinchef Muncks Udtalelser vilde have haft store Chancer for at blive Maskinchef, hvis han ikke alt for tidligt var afgaaet ved Døden, kan det altsaa uden videre fastslaaes, at han var indsigtfuld og sagkyndig. Og det kan jo ikke nægtes, at denne mangeaarige Jernbanemand's Syn paa Sagerne er lidt anderledes end Maskinchefens.

Hvad angaar Maskinchefens Udtalelse om, at det vilde være hen i Vejret at forbedre Lokomotivbelysningen nu, da Damplokomotiverne alligevel gaar deres Undergang i Møde, skal vi indskrænke os til at henvise til Artiklen »Damplokomotivet kan endnu« andetsteds i dette Blad, af hvilken Artikel det fremgaar, at andre kyndige Jernbaneledere endnu har Tiltro til Dampens Overlegenhed overfor Olien.



NØDEN I TYSKLAND

Den tyske Levnedsmiddelnød er en Kendsgerning. Midt i Fredstiden har det national-socialistiske Diktatur bragt det tyske Folk Mangel paa væsentlige Levnedsmidler, særlig Fedt og Kød, og en stærk Fordyrelse. Medens de fornemme Delikatesseforretninger har Vildt, dyre Fisk, ædle Vine o. desl. i ubegrænset Mængde, — ganske vist til Priser, som ligger langt over Proletariatets, Middelstandens og Embedsmandens Købekraft — er der Mangel paa den lille Mands daglige Livsfornødenheder. Denne Modsætning er typisk for det national-socialistiske Diktatur, hvis Omkostninger alene bæres af Underklassen.

Som bekendt er Lønningerne i Tyskland sunket ca. 10 pCt. gennemsnitlig (siden 1933).

Manglen paa Levnedsmidler, Prisstigningen trykker yderligere Livs- og Lønniveauet ned. Den tyske Arbejders *Realløn*, hans virkelige Livssituation er daarligere end nogensinde siden Krigstiden.

Hvordan ser det ud med Nøden i Tyskland? Er denne Mangel paa Levnedsmidler og Dyrstigningen forbigaaende? Vil den skærpes?

Naar man vil besvare disse Spørgsmaal, maa man undersøge Situationen til 2 Sider, nemlig Tilbud og Efterspørgsel. For det første maa det fastslaaes, at Tyskland ikke kan brødføde sig selv. Hvad f. Eks. Fedt angaar, kommer Tallet af Indlandsprodukter ikke engang op paa 50 pCt. af det samlede Forbrug. Medens der f. Eks. i Aaret 1930 endnu blev indført for 377 Millioner Reichmark Smør, blev der i Aaret 1934 kun importeret for 73,7 Millioner Smør, hvilket kvantitativt udgør en Formindskelse paa ca. 60 pCt. Endnu ringere er Indlandsproduktionens Andel i Totalforbruget paa Foderstoffer. Da Kartoffelhøsten efter paa-lidelig Kilde i Aar ligger ca. ¼ under forrige Aars Høst, er Indførselsbehovet steget paa Foderstoffer og evt. ogsaa paa Korn. Fraregnet Kolonialprodukter som Kaffe, The, Kakao, Spirituosa o. s. v. behøver Tyskland et aarligt Levnedsmiddeltilskud til en Værdi af ca. 800 Millioner Reichmark. Dette Levnedsmiddeltilskud bliver for Tiden for den største Dels Vedkommende *ikke* indført. Hvor betydelig Indførselsindskrænkningen er, fremgaar bl. a. af det Faktum, at der i Maanederne Januar til Juli 1935 kun blev indført 127.000 Dobbeltcent-

ner Fedt, medens der i det tilsvarende Tidsrum i 1932 blev importeret 636.000 Dobbeltcentner Fedt og endnu i 1934 290.000 Dobbeltcentner Fedt. Under Trykket af Manglen paa Foderstoffer er ogsaa den hjemlige Husdyrbestand forringet. Slagtevægten paa Køer og Svin er i de sidste 2 Aar sunket gennemsnitlig 10 pCt., og Kvægholdet er betydelig formindsket.

I Stedet for de nødvendige Levnedsmidler har det tyske Diktatur i Aaret 1934 indført Krigsraastoffer for 640 Millioner Reichmark. Det er intet Under, at et Folk ikke bliver mæt ved denne Import.

De tyske Arbejderkoner stimler i nogle Byer som i Krigstiden sammen i lange Kolonner foran Smør- og Kødforretningerne. Af den indskrænkede Løn maa de betale Kø priser, der i de sidste 2 Aar er steget 25 pCt., Kartoffelpriserne er endog 20 pCt. højere end forrige Aar.

Daglig tilspidses Situationen paa Landet. Bonden holder Varen tilbage. Bondestrejke truer allerede. Medens der paa Kvægmarkedet i Hamborg i August 1934 endnu blev slagtet 41.000 Svin, var Tallet i August 1935 sunket til 13.000. Hvis Hitlersystemet ikke faar Bugt med Bøndernes Modstand, kan de politiske Følger af denne Udvikling blive uoverskuelige.

I denne Forbindelse er det særlig betænkeligt, at det tyske Behov er steget. Forandringen ved det tyske Folks Aldersopbygning bevirker, at der i Dag lever ca. 10 Millioner Mennesker mere i Alderen mellem 15 og 65 end i Førkrigstiden. Men disse 10 Millioner Voksne spiser mere end 10 Millioner Børn. Endvidere er som Følge af Oprustningen Fedtbehovet steget. Naar Soldaterne i Armé- og Arbejdstjeneste blot har et Fedtforbrug paa 20 Pfenning mere daglig, saa betyder det for en Million Mennesker et Merforbrug af Fedt paa 70 Millioner Reichsmark aarligt.

Her har vi Aarsagen til Nøden i Tyskland: begrænset Tilbud, stigende Efterspørgsel. Forøgelse af Tilbud kan kun ske ved stigende Import. Men dette strandeder paa *Devisesituationen*. Den tyske Eksport er sunket til et Minimum. Kun en lille Brøkdal af Deviser flyder som Følge af Gældsforregningen i Rigsbankens Kasse.

Hvordan vil Situationen udvikle sig? Hitlersystemet er standset i sit eget Kredsløb. Da det har indstillet hele sin Økonomi paa Krigen, maa det fortsætte Oprustningen, hvis det vil

undgaa en Millionstigning af Arbejdsløsheden. Som Følge deraf maa det nationalsocialistiske Diktatur importere Jern og Bly til Kanonerne i Stedet for Smør og Fedt. Saadan synker Diktaturets materielle — og endnu stærkere dets Tillidsbasis.

Manglen paa Levnedsmidler og Dyrtiden i Tyskland er ingen Tilfældighed, det er heller ikke et forbigaaende Fænomen, men derimod en selvfølgelig Konsekvens af det krigsrustende Diktatur.

Dette System har berøvet Arbejderen hans sociale Plads i Livet. Det har ført ham ud paa Randen af Hungersnød, og det maa nødvendigvis føre til Slagmarken, hvis han ikke forinden igen bliver Herre over sin sociale og politiske Skæbne.

ARBEJDSTEMPOET I RUSLAND

I E. Rommes i forrige Nummer af Bladet optrykte Artikel: »Rejseindtryk fra Rusland« er omtalt forskellige Lønninger: Lokomotivførere med 482—659 ja, helt op til 1 200 Rubler i Maanedssindtægt, og Arbejdere i en Gummifabrik med 1 100—1 250 Rubler pr. Maaned (45—50 Rbl. om Dagen, 25 Arbejdsdage pr. Maaned); det tilføjes dog, at det ikke er alle, der tjener saa meget som anført, og for den ene Lokomotivførers Vedkommende er det oplyst, at han er en saakaldt »Stødbrigadør«. Da det endvidere i Rommes Artikel er anført, at der i Rusland bestaar et udviklet Præmiesystem, og da en Arbejdsløn ellers maa anslaaes til omkring 200 Rubler om Maaneden kunde dette jo nok give en Del af vore Medlemmer Interesse for et lidt nærmere Kendskab til de Lønmetoder, som kan give en saa forøget Indtægt. Paa Grundlag af forskelligt om dette Emne foreliggende Materiale skal vi derfor i det følgende give en Oversigt over Forholdene.

Det gamle Rusland havde som bekendt kun en svagt udviklet Industri, som endda gik omtrent til Grunde under Revolutionen, saaledes at Produktionen i 1920 kun var 15—20 pCt. af Førkrigniveauet. For Gennemførelsen af den mægtige Industrialisering, der var nedlagt i den første af Femaarsplanerne, var det altsaa nødvendigt at skabe en hel ny Arbejderstab. Som et tilstrækkeligt talende Billede paa dette Forhold skal blot anføres, at der i 1917 kun var

ca. 2 Millioner Industriarbejdere i Rusland, men i 1934 var der ca. 23 Millioner.

Der er altsaa foregaaet en mægtig Folkevandring fra Landet til Industricentrene, og det er klart, at disse Millioner nye, teknisk uskolede Industriarbejdere ikke var i Stand til at præstere samme Arbejds mængde, som rutinerede Arbejdere inden for samme Branche. De teknisk bedst kvalificerede og klassebevidste Arbejdere, de saakaldte »Stødarbejdere«, blev derfor samlet i Brigader, hvis Medlemmer med Begejstring skulde gaa i Spidsen for en forøget Arbejdsaktivitet: heraf Betegnelsen »Stødbrigadér« paa den enkelte Spidsarbejder, en Betegnelse, der senere er ændret til »Stachanowarbejder«, hvilket vi i det følgende skal se nærmere paa.

Den første Femaarsplans tekniske Udvikling gennemførtes, men der opnaaedes ikke en saadan Stigning i Produktionen, at de russiske Arbejders Arbejdsydelse kom op paa Siden af, hvad der præsteredes i de kapitalistiske Industrilande. I Kulgruberne i Dondistriktet var den gennemsnitlige Ydelse eksempelvis 6—7 Tons Kul pr. Arbejdsdag, mod 16—17 Tons i de tyske Gruber i Ruhrdistriktet. Stalin fandt sig derfor foranlediget til i Maj 1935 at fremsætte en Udtalelse om, at der fremtidig maatte skænkes *Menneskene* mere Opmærksomhed. »Hvis der i Spidsen for Teknikken staar Mennesker, som behersker Teknikken i alle dens Enkeltheder, kan der udrettes Vidundere«, udtalte Stalin, og føjede til, at hvis Rusland havde saadanne Mennesker, kunde der opnaas mangedoblede Resultater.

En Kulminearbejder, Stachanow, i Dongruberne tænkte paa Stalins Tale og spekulerede paa Anvendelsen af de nyeste tekniske Hjælpe midler ogsaa ved hans Arbejde. Kulhuggerne havde hidtil benyttet Halvdelen af deres Arbejdstid til Støttee arbejde i Gruben; men Stachanow havde talt med de lokale Partifunktionærer om en Ændring, saa Kulhuggerne blev befriet for Støttee arbejdet og derved kunde forøge deres Arbejde ved selve Kulhugningen.

Efter Aftale foranstaltedes der om Natten den 31. August 1935 et Forsøg. Stachanow fik til sin Disposition i Gruben 2 Mand, der foretog Støttee arbejdet. Til Stede var endvidere Skaktchefen, den lokale Partisekretær og den lokale Redaktør. Partisekretæren var hele Tiden ved Siden af Stachanow og lyste for ham

med Grubelampen. Efter 6 Timers Forløb kunde Rekordpræstationen paa 102 Tons Kul konstateres; en Dags Præstation regnedes, som tidligere nævnt, ellers til 6—7 Tons. Trods Hjælpen til Støttee arbejdet ansloges Rekorden til 5—6 Gange den hidtidige Præstation.

Denne Rekord gav Stødet til en Række nye og højere Rekorder. En af Stachanows Arbejdskammerater satte Rekorden op til 115 Tons; hvorefter Stachanow forøgede den til 175 Tons, mens andre Stødarbejdere forbedrede den yderligere først til 240 Tons og senere til 310 Tons Kul, d. v. s. ca. 20 Jernbanevognladninger á 15 Tons, brudt i 6 Timer.

Denne Vædekamp greb om sig inden for Industriens forskellige Grene. Paa en Automobilfabrik i Gorki forbedrede Maskinarbejderen Bussygin sin Præstation fra 675 til 1050 Enheder; Skotøjsarbejderen Smetanin forøgede Arbejdsydelsen saaledes, at den ligger 65 pCt. over Normalydelsen paa de bekendte »Bata« Fabrikker i Tjekkosllovakiet; Væverskerne Busja og Maria Winogradowa i Ivanovo betjener 70—100 Vævestole mod tidligere 16—24, og har derved overskredet den amerikanske Arbejdsnorm med 50 pCt.; Sukkerroearbejderen Maria Demchetsko har præsteret 500 Centner pr. Hektar mod tidligere 130 Centner og saa fremdeles.

Inden for Transportvæsenet ytrede Stachanowarbejdet sig ved større Hastigheder, færre Forsinkelser, færre Nedbrud, bedre Vognudnyttelse og dermed en stærkt forøget Godstransport. En Lokomotivfører i Dondistriktet, Kriwonos, har med sit Lokomotiv fremført Godstog med Persontogshastighed, idet han har forøget Godstogshastigheden fra 30 km til 75 km i Timen.

I Forstaaelse af, hvilken nationaløkonomisk Betydning det har, at den enkelte Arbejders daglige Ydelse sættes i Vejret, gøres der fra Sovjetregeringens og dens Presses Side alt for at kalde nye Stachanowarbejdere frem. Der uddeles f. Eks. en Masse Ordener for paa denne Maade at kendetegne de enkelte, der gør sig særlig fortjenstfulde overfor Samfundet. Den nys nævnte Lokomotivfører, Kriwonos, er saaledes dekoreret baade med Sovjetunionens højeste Udmærkelse Lenin-Ordenen og med den røde Arbejdsbanners Orden. Den 9. December 1935 bragte Sovjetpressen en Fortegnelse paa 43 Arbejdere og Arbejdersker, der var dekore-

ret med Lenin-Ordenen, og 97, som var tildelt det røde Arbejderbanners Orden, og da i hvert Fald Lenin-Ordenen giver visse materielle Begunstigelser, er det forstaaeligt, at alene denne Dekorerings, selv om den strider mod vor Opfattelse af et Arbejdersamfund, kan have en vis Virkning.

Men foruden disse Ordensdekorationer anvendes der ogsaa andre Ting for at lokke nye Rekordarbejdere frem, nemlig Præmier og højere Lønninger. Der søges bevidst oparbejdet en Stolthedsfølelse hos Rekordarbejderne, derved at de i Kraft af deres Præmier og højere Lønninger kan opnaa en bedre Levevis, hvilket ogsaa kan være Tegn paa en højere personlig Menneskeværdi. Der gøres altsaa et direkte Arbejde paa at faa nogle Mennesker til at mene om sig selv, at de er værdifuldere end deres Kammerater.

De anvendte Præmier er mangeartede og kan bestaa f. Eks. af bedre Lejligheder, Møbler, Klaverer, Cykler o. m. a. ja, en Landarbejderske, som blev landskendt, fordi hun præsterede 500 Arbejdsenheder, og som af den Grund blev omsværmet af Friere, betragtede den Omstændighed, at hun, der tidligere ikke havde været ombejlet, nu kunde faa Lov til at vrage og vælge mellem en hel Masse Tilbedere, som et af Stachanowsystemets Goder.

Hvad specielt Jernbanevæsenet angaar, er Præmierne, som berørt i Rommes Artikel, ogsaa forskelligartede, nemlig bl. a. Præmier for Kulbesparelse, for indvunden Tid under Kørselen, for grundigt Eftersyn, saa der undgaas Uheld, for Kørsel ud over Normen m. m. Denne sidste Præmie er proportionelt stigende, saaledes at der efter et bestemt Maksimum ud over det normerede Antal Kilometer betaales tredobelt for yderligere Kørsel.

Paa denne Maade stiger Lønningerne for de enkelte Rekordarbejdere op til anselige Beløb. Stachanow har selv i en Tale hævdet, at hans Løn, der for var 500—600 Rbl. mdl. var steget til 1000 Rbl., men andre tjente mere, fordi han ikke selv var ved sit Arbejde saa mange Dage; den i Rommes Artikel omtalte Stødbrigadérlokomotivfører tjente jo ogsaa 2—3 Gange saa meget som sine Kammerater. Hvis f. Eks. en Gruppe Kulminearbejdere kan forøge deres Indtægt, saa den fra 200—400 Rbl. mdl. kommer op paa 800—900 Rbl., og de anvender Pengene til Indkøb af Ting til Hjem-

met: Bøger, Radio, Grammofoner o. l. er det ikke svært at forstaa, at Bevægelsen virker ansporende. Sovjetunionen er ogsaa begyndt at interessere sig noget mere for Hjemmene og Hjemmelivet, f. Eks. kan man i Moskwa-Bladene finde Billeder af Mannequinopvisninger ledsaget af følgende Tekst:

»Spørgsmaalet: Hvordan klæder jeg mig, faar for hver Dag større Betydning for vore unge Piger og Koner. Hvis man som Storbri-gadérske eller Stachanowarbejderske har en noget højere Fortjeneste, sætter man sig automatisk til Maal at eje skønne og smagfulde Klæder, at være elegant og dog bekvemt paa-klædt. Det er derfor intet Tilfælde, at Moskwa-Komsomol-Komiteen den 7. December har arrangeret en stor Mannequinopvisning i Oktober-Salen i Fagforeningshuset.«

Naar selv Moskwas Ungkommunister arrangerer den Slags, og den almindelige Løn i Industrien nu ligger omkring et Par Hundrede Rbl. maanedlig, kan det forstaaes, at det nok skal blive en »Modesag« at blive Stødbrigadér eller Stachanowarbejder.

Den ideale Stachanowarbejder arbejder ikke alene for at forhøje sin Løn, sit materielle Velvære og sit kulturelle Niveau, men ogsaa fordi han er af den Opfattelse, at det hurtigere bliver muligt at gennemføre de socialistiske Reformen fuldt ud. Men hvilken Virkning hele denne Bevægelse vil faa for Arbejderne i Sovjetstaten, er det endnu ikke muligt at overskue.

Fantasi-Indtægterne, som nogle Tusinde Rekordarbejdere nu oppebærer, vil formentlig være uden fremtidig Betydning. Arbejdspræstationerne vil blive hævede, saaledes at hele Tempoet bliver sat op. For de dygtigste Arbejdere vil der sikkert blive Tale om gennemsnitlig Indtægtsfremgang, men Gennemsnitsarbejderen Kaar vil sikkert et langt Stykke Tid fremover ikke kunne ventes væsentligt hævet over det nuværende lave Niveau. Hele denne Gruppering vil ogsaa faa sine politiske Følger. De sundhedsmæssige Virkninger af det nye Tempo er der blandt Arbejderne meget delte Meninger om. Ogsaa om selve Mulighederne for Rekordbevægelsens videre Udfoldelse er der delte Meninger. Officielt kommer dette ikke til Orde, men Stalin viede Stachanow-Modstandere et helt og meget skarpt Afsnit af sin sidste store Tale.

Indtil nu kan det fastslås — og det ser ud

til at gælde fremefter — at Rekordbevægelsen har bidraget til at uddybe den Forskel, der økonomisk, pengemæssigt, er inden for den russiske Befolkning. Hertil kommer, at de Foranstaltninger, der paa forskellig Maade tidligere har søgt at udjævne Forskellen mellem de forskellige Lønninger, fjernes en for en. Levnedsmiddelkortsystemet haanes nu af Folkekommissærerne som en Aarsag til megen Daarskab. Den fri Handel søges fremmet, og Rublen, som nu er knyttet til fransk Valuta, idet Rubelkursen er lig ca. 3 franske Francs, har dermed officielt været Genstand for en Nedskæring til næsten en Fjerdedel af sin oprindelige Værdi, hvilket vistnok svarer bedre til de faktiske Forhold.

STATENS LØNNINGS- OG PENSIONSUDGIFTER

Paa Grundlag af Finanslovforslaget for 1936—37 er som sædvanlig til Brug for Finansudvalget udarbejdet en Opgørelse over Statens Lønnings- og Pensionsudgifter, som vi i det følgende skal bringe et Uddrag af.

Opgørelsen er udarbejdet paa samme Grundlag som i tidligere Aar og omfatter derfor ikke alene de egentlige Lønninger og Pensioner, men ogsaa Vederlag til Ikke-Tjenestemænd, hvad enten disse ydes i Form af Honorarer eller af Medhjælpskonti.

Paa Opgørelsen er den samlede Udgift til Lønninger, Pensioner med videre opgjort til 241.464.765 Kr., medens det tilsvarende Beløb i Fjor var 230.439.559 Kr.

Forholdet mellem de 2 Budgetter vil fremgaa af følgende Opstilling:

	1935—36	1936—37		Kr.
	Kr.	Kr.		
I. Den egentlige Statsstyrelse:				
Lønninger	144.128.927	147.762.789	Opg.	3.633.862
Honorarer	4.239.902	4.359.179	—	119.277
Særlige Ydelser	13.101.361	13.687.357	—	585.996
Vederlag een				
Gang for alle	147.310	152.610	—	5.300
Medhjælp	14.553.092	17.267.931	—	2.714.839
Pensioner	27.564.167	29.862.599	—	2.298.432
II. Folkeskolen:				
Lønninger	21.734.000	23.115.000	—	1.381.000
Pensioner	3.370.800	3.370.800	—	
III. Folkekirken:				
Lønninger	725.000	875.000	—	150.000
Pensioner	875.000	1.011.500	—	136.500
I alt	230.439.559	241.464.765	Opg.	11.025.206

Medens Merudgiften i Fjor kun var 4.928.750 Kr., hvoraf de 3.500.000 Kr. skyldtes Reguleringstillæggets Stigning pr. 1. April 1934, der som det vil erindres, med Tjenestemændenes Tilslutning blev begrænset til 1 Trin opad, uanset at Udgiftstallet strengt taget berettigede til en Stigning paa 2 Trin, viser Budgettet i Aar en Merudgift paa ca. 11.000.000 Kr. Af dette Beløb udgør Stigningen i Udgifter til Tjenestemænd og Pensionister ialt ca. 6.300.000 Kr., altsaa den væsentligste Part, medens Resten fordeler sig nogenlunde jævnt paa de forskellige andre Konti, dog viser Medhjælpskontoen en ret betydelig Stigning, hvad der bl. a. skyldes den tiltagende Virksomhed i Statsbaner og Post- og Telegrafvæsenet samt de betydelige Udvidelser og Omordninger af Driften under Statens Hospitaler, særlig Sindssygehospitaler, og Fængselsvæsenet.

Med Hensyn til Reguleringstillægget maa man antage, at dette med den Prisudvikling, der har fundet Sted og kan ventes foreløbig, vil komme til at ligge fast i længere Tid. idet det Interval for Udgiftstal, der nu iflg. Tjenestemandsløven gælder for Fastsættelse, er saa vidt (2427—2842), at det selv med en betydelig Prisopgang ikke kan ventes, at Udgiftstallet vil medføre nogen yderligere Stigning.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Mekanisering.

Udviklingen af vore Arbejdsvilkaar er efterhaanden gaaet saaledes i Retning af en mere og mere intensiv Mekanisering, at en Tilbagevenden til de gennem mange Aars Praksis prøvede Fremgangsmaader, da man byggede paa en haandværksmæssig Indsats af Lokomotivpersonalet, nu er paakrævet.

En saadan Indsats er for Tiden næsten umulig; Maskinløbene bevirker, at det er Personale fra mange forskellige Depoter, som benytter Maskinerne. Den korte Tid, der er afsat til Udvaskning og Reparation, bortfalder ofte, fordi Maskinløbene selv ved forholdsvis smaa Forsinkelser ikke kan holde. Følgen er, at Udvaskning, Reparation og periodiske Eftersyn ikke bliver foretaget til den foreskrevne Tid, og at Maskinerne af disse Grunde ofte maa sættes ud paa fremmede Depoter, hvor selvfølgelig kun det aller nødvendigeste foretages, saa Maskinen kan gaa tilbage til sit Hjemstedsdepot, hvor Resten af de nødvendige Reparationer saa skulde foretages, men her staar man ofte og mangler en Maskine, — og saa skal den hjemkomne Maskine lige køre denne ene Tur, men efter denne Tur bliver den sat ud som

utjenstedygtig, og saa maa der tages en Maskine fra et andet Maskinløb, evt. fra et andet Depot, og saa triller »Snebolden«. Resultatet er, at næsten alle Maskiner er under Damp og i en saa daarlig Tilstand, baade hvad angaar uroligt Kedelvand, manglende Rensning af Overheder- og Røgrør, Reparation, periodiske Eftersyn og alm. Renholdelse, at Lokomotivpersonalet paa de fleste Ture maa foretage Reparationer, fordi Snavset paa Maskinerne gør Eftersynet vanskeligt.

Hertil kommer, at vore Kørselsfordelinger ogsaa er blevet mekaniserede. Endskønt de maanedlige Timetal ikke er særligt store, er Tjenesten af en særlig anstrengende Beskaffenhed, fordi Hovedtjenester, bestaaende af Strækningstjenester og Raadighedstjenester med tjenstefrit Ophold, tæt op til de 9 Timer tildeles i Perioder, Fritid tildeles borte fra Hjemmet, Remisearbejdere anvendes som Lokomotivfyrbødere, Maskiner afleveres og overtages paa Stationspladser, Vandringen fra Remisen med fuld Oppakning og Ventetiden, til det paagældende Tog ankommer, er ofte en baade lang, vaad og kold Optakt til en Natur med en ukendt, mere eller mindre defekt Maskine og med et mere eller mindre paabrændt Fyr. Det er derfor ikke til at forbaus over, at 5 Lokomotivførere i Eshjerg har stemt sig fra de faste Strækningsture til Rangerturen.

En Tilbagevenden til de gennem mange Aars Praxis prøvede Driftsmaader, da Lokomotivpersonalet havde særlige Tjenestetidsregler, faste Maskiner og Ansvaret for, at Maskinerne var i Orden, bør derfor foretages snarest og senest ved Sommerkøreplanens Ikrafttræden. Det vil ikke alene være i Personalets, men ogsaa i Statsbanernes Interesse.

Lem.

Et Arbejderspørgsmaal.

Nattimernes Regulering.

Vi er nu her i Danmark naaet langt over det nhyggelige Tal af hundrede Tusinde Arbejdsløse, og Resultatet af Tjenestetidskommissionens nu afsluttede Arbejde blev egentlig kun magert; evt. Antagelse af ca. 600 Mand, det burde have været 6000, om der er nok at tage af, man maa derfor overveje, om der ikke er andre Veje til Afhjælpning af Arbejdsløsheden.

Mange, og det ikke alene indenfor Tjenestemandskredse af saavel Stat som Kommune, men først og fremmest indenfor Fagforeningerne kan ikke forstaa, hvorfor Arbejde i Nattimerne ikke bliver maalt med en anden Maalestok end Arbejde i Dagtimerne. Indenfor Arbejdstidskommissionen var Lokomotivpersonalets Repræsentant inde paa en anden Beregning af Nattimerne, men Svaret var det beklagelige, at man frygtede Konsekvenserne, d. v. s., man frygtede, at andre skulde stille samme Krav, og dettes Gennemførelse vilde jo aflaste en Del af Arbejdsløsheden til Glæde og Sundhed baade for de arbejdende og de arbejdsløse.

Man har nu i mange Aar betragtet 8 Timers Arbejde som en normal *Dagsydelse*, men man har sat

8 Timers *Natarbejde* under samme Vinkel. Man har overset, at Natarbejde er af en langt mere opslidende Art end Arbejde i Dagtimerne. Grænsen for Natarbejdets Varighed burde sænkes betydeligt. Uafbrudt Natarbejde burde aldrig overstige 6 Klokketimer.

Da man stadig strides om en Forkortelse af 8 Timers Arbejdsdagen til Fordel for den store Masse Arbejdsløse, der forsummer paa Gader og Veje, men ikke kan blive enige om en Nedsættelse af Arbejdstiden i Dagtimerne — ogsaa her paa Grund af Konsekvenserne — skulde man synes, at den sunde Fornuft kunde bringe det dertil, at man saa forsøgte en Ordning m. H. t. Nattimerne.

Paa Grund af den tekniske Udvikling er 8 Timers Arbejdsdagen allerede forældet, den burde længst være faldet for Aldersgrænsen, de hundrede Tusind Arbejdsløse har fulgte den gerne til Graven.

Og netop disse — de Arbejdsløse — venter m. H. t. Arbejdstiden paa det nye Aarhundredes Earn.

Arbejdsinddelingen bør have et nyt Parometer. Døgnet burde inddeles i 12 Dagtimer, Kl. 6,00—18,00, og 12 Nattimer, Kl. 18,00—6,00. Dernæst burde der fastsættes en Bestemmelse om, at medens 1 Times Arbejde i Tiden fra Kl. 6—18 regnes lig 1 Time, saa regnes det i Tiden fra Kl. 18—22 for 1½ Time og i Tiden fra Kl. 22—6 for 1½ Time, dog saaledes at der stadig kun skal præsteres 48 Arbejdstimer om Ugen.

Med den store Arbejdsløshed, der stadig rider Samfundet som en Mare, vil en saadan ny Form for Inddelingen og Beregning af Nattimerne være en Anvisning til Afhjælpning af Arbejdsløsheden.

Ledelserne indenfor saavel hele den store Fagbevægelse som Centralorganisationen gøres opmærksom paa dette Forslag. Et Samarbejde med den skitserede Løsning for Øje, kunde maaske medføre et Resultat, som snarest kan fremlægges for Lovgivningsmagten.

N. Hammer.

DAMPLOKOMOTIVERNE KAN ENDNU

Damptog, som kører 176 km i Timen.

Herhjemme har Generaldirektør Knutzen nogle Gange slaaet fast, at det sidste Damplokomotiv var bygget. I Udlandet ser man, som vi før har omtalt, anderledes paa det. Armstrong & Co. i England har lige faaet Ordre paa 227 Lokomotiver til London Midland & Scottish Railway. Ordren er paa 1½ Mill. Pd. og vil beskæftige 2000 Mand i 18 Maaned. De tyske Rigsbaner har i 1935 faaet 138 nye Damplokomotiver — 82 til Hurtigtog og 56 til Persontog og til Sidebanetrafik.

Men Rigsbanerne, som jo ogsaa har sat en Del hurtiggaaende Motorvogne ind i Driften, har nu indset, at Dampen dog er den mest overlegne paa de lange Strækninger, og at Dieseltogene ikke er nok.

Det er Resultatet af de tyske Rigsbaners flere-

aarige Forsøg med de hurtiggaaende Dieseltog, Forløberne for de danske Lyntog. Henschel-Wegmann-fabrikkerne, det tyske Sidestykke til Frichs-Scandia, har til Rigsbanerne leveret et Damptog, der kan løbe 176 km i Timen, og hvis Gennemsnitsfart er 160 km, altsaa 60 km hurtigere end de danske Lyntog, hvis Gennemsnitsfart er 100 km. Lokomotiv og Vogne er naturligvis strømlinede, men Lokomotivet er et Tenderlokomotiv, idet de tidligere Strømlinelokomotiver havde den Mangel, at de skulde drejes ved Endestationerne.

Naar de tyske Baner er gaaet over til Damp-Lyntog, skyldes det Manglen paa Bekvemmeligheder i de smaa, korte Dieseltog samt Nødvendigheden af at kunne befordre flere Passagerer. Det ny Damptog bestaar af 4 lette, moderne Vogne, der fører første, anden og tredje Klasse, og som er rummelige og udstyret med alle moderne Bekvemmeligheder, naturligvis ogsaa Køkken og Spisesal. For Sikkerheden er der draget Omsorg med alle tekniske Indretninger, bl. a. er alle Betjeningsapparater paa Lokomotivet dobbelte, og Toget betegner en Højestydelse af den tyske Lokomotivindustri.

TJEKOSLOVAKISKE 2 D 2-TENDERLOKOMOTIVER

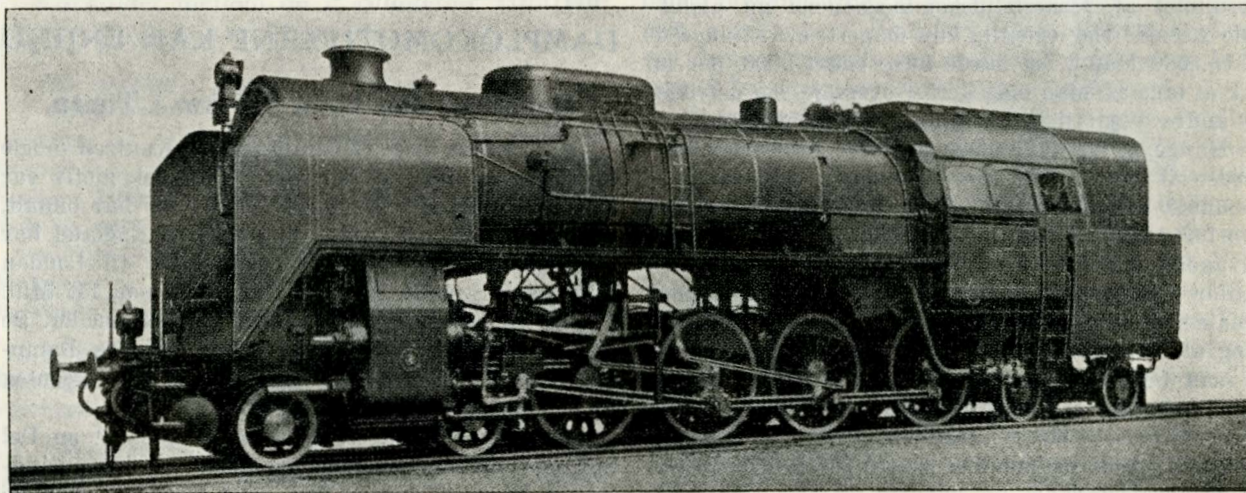
De Tjekoslovakiske Statsbaner har anskaffet nogle kraftige 3-cylindrede 2 D 2 Tenderlokomotiver, som er bygget af *Skoda-Værket* i *Pilsen*. Disse har sin særlige Interesse ved, at saavel Kul- som Vandbeholderne er anbragt bag Førerhuset, saaledes at Kedlen og de indvendige Maskindele er let tilgængelige i Sammenligning med Tenderlokomotiver med Vandkasserne anbragt paa Siderne, og Lokomotivet faar derved et lettere og mere tiltalende Udseende. For at have baade Kul- og Vandforsyningen i Loko-

motivets Bagende var det af Hensyn til Vægten nødvendigt at bygge Kul- og Vandbeholderne for disse saa lette som muligt. Dertil er anvendt specielt Skoda-Staal i forholdsvis tynde Plader, som hovedsageligt er svejset sammen og tilige svejset paa Lokomotivrammen. Akseltrykket er holdt under 15 t, og Lokomotiverne kan anvendes baade til Ekspres- og Persontog.

Dampcylindrene og Stempelgliderkasserne er støbt af Staal og forsynet med Støbejerns Foringer. Cylinderdiametere er 460 mm og Slaglængden 660 mm. Alle Cylindre virker paa de næstforreste koblede Hjul, hvis Krumtapaksel er bygget af fire Stykker. Dampfordelingen sker med Stempelglidere og Heusinger Styring. Drivhjulene har en Diameter paa 1624 mm; Løbehjulenes Diameter er 880 mm. Den faste Hjulafstand paa de koblede Hjul er 5810 mm, og den totale Hjulafstand er 13870 mm. Lokomotiverne kan køre gennem Kurver med 150 mm Radius, og for at sikre en blød Passage gennem saadanne har baade den forreste og den bageste Truck en Sideforskydelighed paa 85 mm til hver Side. Paa de koblede Hjul er Flangen paa det forreste og det bageste Hjul sæt 5 mm og paa de to midterste Hjul sæt 15 mm under den sædvanlige Flangetykkelse.

Kedlen har Kobberfyrkasse og er bygget til 16 at Damptryk. Ristearealet er 4,5 m². Overhøderen er en Schmith-Storrørsoverheder med 126 Overhødererrør paa 57 m/m, anbragt i 35 Overhøderkedelrør paa 152 m/m. Afstanden mellem Fyrkasse- og Røggammererrøggene er 5250 m/m. Fordampningshedefladen er 226 m² og Overhødefladen 64 m². Risten er indrettet som Vipperist.

Lokomotivrammen er en Stangramme, støbt af Staal. Luftbremsen virker paa alle de koblede Hjul og paa de forreste Truckhjul, medens Haandbremsen kun bremses de koblede Hjul. Til Kedlens Fødning findes en *Friedmanns* ikke sugende Injector og en *Metcalfes* Spilledampinjector. Endvidere findes mekaniske Smøreapparater til Cylindre og Aksler, elektrisk Belysning og Rulleer i alle Styrings-Bæreejer.



Tjekoslovakisk Tenderlokomotiv.

**RENSNING AF KEDEL RØR OG
OVERHEDERELEMENTER
VED SANDBLÆSNING**



Et ganske nyt Arrangement til Rensning af Kedelrør og Overhederelementer er ifølge *The Locomotive* konstrueret af det engelske Overhederkompagni.

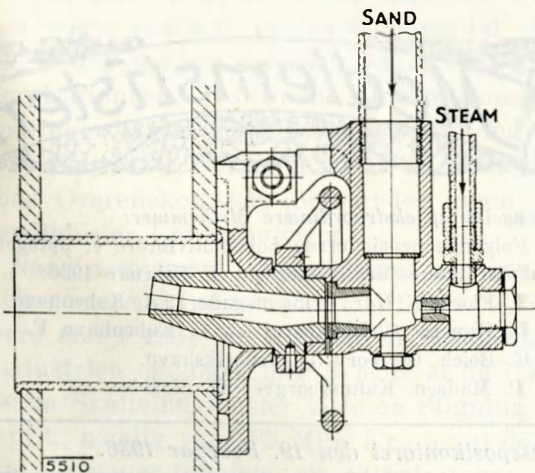
Blandt det engelske Lokomotivpersonale er der mange, som gennem flere Aar har taget sig selv til Rette med Hensyn til Rensning af Kedelrør og Overhederelementer, og rensed dem under Kørslen ved Sandblæsning gennem Rørene paa den simple Maade, at kaste nogle Skovle groft Sand ind i Fyrkassen over Murbuen op mod Rørvæggen, naar Maskinen arbejder haardt, og Sandet hvirvler da gennem Kedelrørene og river Sod med sig.

Som nævnt har det engelske Overhederkompagni adopteret denne Idé og konstrueret en Damp-Sandblæser til dette Formaal. Den ses i vedstaaende Tegning. Apparatet sidder paa Dørpladen over Fyrhullet og virker gennem et i begge Dørplader indvalset Rør som en Ejector, der med Damp sender en kraftig Sandstraale over mod Rørvæggen. Ejectorens Straaletud har en svag Krumning og kan drejes saaledes, at Sandet dirigeres over hele Rørvæggen.

Sandblæsningen maa kun foretages, naar Regulatoren er aaben og Maskinen arbejder haardt; foretages den under Afspærring eller naar Lokomotivet holder stille, er der Fare for at Sand gennem Udgangshætten skal komme ind og skade Glidere og Cylindre. Sandblæsningens Varighed er sædvanligt omkring et halvt Minut, og Soden fra Kedelrørene staar da som en tæt, sort Røg ud af Skorstenen og giver tilkende, at Sandblæseren virker. Naar den sorte Røg ophører er Rørene rensed.

Det er unødvendigt at bemærke, at Sandblæsningerne hindrer Ophobninger i Kedelrørene og fremmer Trækken, og de rene Kedelrør og Overhederelementer giver bedre Fordampning og Overhedning, ligesom der derved spares Brændsel, og Rørrensning under Udvaskning bortfalder.

F. Spøer.



Sandblæser til Rensning af Kedelrør og Overhederelementer.

JUBILÆUM



Den 1. Marts kan vor Kollega, Lokomotivfører *J. K. Nielsen*, København, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Afdeling 1 sender dig herved de hjerteligste Lykønskninger for Dagen og Haabet om, at du endnu i mange Aar med godt Helbred maa kunne udføre din Gerning.

M. H.



Den 1. Marts kan Motorfører *J. E. Staberg*, St. Annagade 44, Helsingør, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilæren er overgaaet fra Trafiktjenesten til Motorfører II i Næstved den 1. Juni 1934, og ved Forfremmelse til Motorfører I den 1. Juli 1935 forflyttet til Helsingør.

I den korte Tid, vi har kendt Jubilæren, har vi lært at kende ham som en god og tjenstvillig Kammerat, som er interesseret i Organisationsarbejdet, idet han i den Tid, han var i Næstved, var Afdelingskasserer.

Københavns Motorførerafdeling bringer Jubilæren en hjertelig Lykønskning i Dagens Anledning med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

E. N.

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING

afholder stor Fastelavnsfest Tirsdag den 25. Februar 1936 Kl. 20,00 i »St. Andreasordenens« 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.

AFSKEDSHILSEN

Lokomotivmester Schollert, Hg., som med Udgangen af Januar Maaned blev afskediget paa Grund af Alder, fik overrakt en af 45 Lokomotivførere, Motorførere og Lokomotivfyrbødere underskrevet Afskedshilsen af følgende Ordlyd:

Hr. Lokomotivmester J. P. Schollert!

Ved Deres Afsked fra D. S. B. som Lokomotivmester ved Helsingør Maskindepot bedes De modtage denne Adresse til Erindring om det kørende Personale ved Depotet og samtidig bringer vi Dem vor hjertelige Tak for de mange Aar, De har været Leder af Depotet. Vi skal tillige udtale vore bedste Ønsker om en lys og lykkelig Fremtid for Dem og Deres Familie.

TAKSIGELSE

Hele Personalet i Dansk Lokomotivmands Forening ved Helsingør Maskindepot bedes herved modtage vor hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed, der blev vist os ved min Afsked fra Statsbanerne.

Schollert og Hustru.

D. S. B. — FØR OG NU

Som et Led i Vinterens kulturelle Arbejde havde »Trafikaternes Foreningsforening«, hvortil Afdelingerne paa Københavns Godsbanegaard staar knyttet, arrangeret en Filmsforestilling i »Nora Bio« Søndag den 26. Januar.

Generaldirektoratet havde velvilligst stillet den af D. S. B. optagne Tonefilm »D. S. B. — før og nu« til Raadighed for Foreningsforeningen, hvis Medlemmer fyldte den store Sal til sidste Plads.

Filmen, der tidligere har været omtalt her i Bladet, blev modtaget med Bifald.

I en efterfølgende Film fremvistes den af Pressen saa heftigt omdiskuterede »Danmarksfilmen«, isærlig af Arkitekt Povl Henningsen (Va' mæ' Kulturen). Denne Film, der er tænkt som et Hjælpemiddel til at vise Folk i fremmede Lande Danmarks Ansigt, skildrer Danmarks Natur i Samspil med det daglige Arbejde her i Landet, og den giver Tilskueren et levende Indtryk af vort natur-skønne og flittigt arbejdende Land. *S. Stenkviist.*



Forflyttelse efter Ansøgning:

Lokomotivfører L. J. Berg, Horsens, under 7.—2.—36 til Aarhus H.

Afsked:

Lokomotivfører N. P. A. Kildevang, Københavns Godsbanegaard, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. H. Lysholm, Langaa, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. E. Andersen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—36 (min. Afsked).

Overgang til anden Stilling af Helbredshensyn:

Lokomotivfører H. V. Jepsen, Fredericia, fra 1.—2.—36 til Kontorist i Fredericia.



Lokomotivførerafdelingerne:

Østerport Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. P. Nielsen, Ole Suhrsgade 4, 3. København K.

Korsør Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. K. Olsen, Dyrehæget.

Esbjerg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. M. Hansen, P. Gydesvej 43.

Frederikshavn Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: Carl Petersen, Koktvedvej 24.

Langaa Afd.: Kassererens Navn rettes til: M. Wollenberg.

Gedser Afd.: Formandens Navn rettes til: C. J. Christiansen.

Tønder Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: R. E. Vilmar, Horupsgade 6.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Roskilde Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. Albeck, Eget Bo 21.

Gedser Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: R. Sighorg, Strandgade.

Langaa Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. V. Sørensen, Vinkelvej.

Sønderborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. Hansen, Østergade 5, St.

Tønder Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: V. Mortensen, Dragonvej 16.



Optagelse af ekstraordinære Medlemmer:

Følgende pensionerede Lokomotivførere er optaget som ekstraordinære Medlemmer pr. 1. Februar 1936:

K. T. Florentz, Ndr. Frihavsgade 12 A, København Ø.

V. O. Hansen, Godthaabsvej 43, 4., København F.

C. E. Beich, Gl. Torv 3, Frederikshavn.

M. P. Madsen, Kalundborgvej 20, Slagelse.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. 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.