

Nº 22

20. November 1941

41. Aargang

### ASPIRANTMISEREN

Naar man ser paa Personaleforholdene ved Lokomotivdepoterne Landet over, er det stærkt iøjnefaldende, at der anvendes et forbavsende stort Antal Hjælpepersonale i Lokomotivfyrbødergerningen. Man spørger uvilkaarligt, hvorfor der ikke er sørget for Tilstedeværelse af en Aspirantstyrke, som svarer til de eksisterende Forhold; thi det maa beklageligvis erkendes, at Antallet af Lokomotivfyrbødere i det sidste halve Aar er gaaet ned Maaned for Maaned og sandsynligvis vil vedblive hermed endnu et Stykke Tid, hvilket alene skyldes, at der praktisk talt ikke foreløbigt findes Aspiranter klar til Lokomotivfyrbøderansættelse. Svaret kan kun blive det ene: at man ikke har været fornødent opmærksom paa Aspiranttilgangen.

Det maa indrømmes, at ganske vist har Krigssituationen haft en ganske anden Indflydelse paa Statsbanedriften, end man i Efteraaret 1939 regnede med; men paa den anden Side skulde Fortiden med tilstrækkelig Tydelighed give saa fuldgyldige Beviser paa, hvad en manglende Tilgang af Aspiranter betyder, at man godt kunde have forlangt af Distrikterne, at de i Tide havde sørget for Udveje, saa Gentagelse af tidligere Miserer var undgaaet.

Det kan nemlig ikke afvises, at vi saa ofte har staaet i den Situation ikke at have færdigt uddannede Aspiranter til Udfyldelse af ledige Lokomotivfyrbøderpladser, at det maatte være berettiget at hævde, at sligt ikke maatte gentage sig.

Vi skal ikke her komme langt ind paa Forholdene i 1911—14, hvor man afskedigede As-

piranter og saa — da der opstod Mangel paa Personale til Lokomotivfyrbødergerningen — kom ind paa at benytte Remisearbejdere i Lokomotivtjenesten. Noget hidtil ganske ukendt. Heller ikke skal vi opholde os længe ved Perioden 1921—24; ogsaa dengang afskedigede man Lokomotivfyrbøderaspiranter, men beskæftigede samtidigt Remisepersonale i Køretjenesten.

Derimod er Aarene 1927—29 endnu i frisk Erindring. Man fremtryllede paa Papiret en saadan Overtallighed af Lokomotivpersonale, at Aspiranter blev afskediget, og Lokomotivfyrbødere sat til Værkstedstjeneste. Ja, der udfoldedes en saadan Iver, at man glemte at tage Hensyn til de om Aspiranternes Uddannelse foreskrevne Bestemmelser. Da Organisationen gjorde Indsigelse, maatte det ene af Distrikterne i 1931 indrømme at have disponeret saaledes, at en Dispensation fra Uddannelsesreglerne var nødvendig for at komme ud af de Vanskeligheder, man var kommet i.

Det var i Virkeligheden beskæmmende for en Ledelse at maatte indrømme, at dens Beregninger m. H. t. overtalligt Personale var saa urigtige, at den ikke engang kunde overholde den forskriftsmæssige Uddannelse af de vordende Lokomotivfyrbødere. Naar Organisationen gik med til den ønskede Dispensation, var det fordi vi mente, at rette vedkommende maatte være bleven klog af Skade, saa Gentagelser kunde undgaaes. Beklageligvis skulde det alt for snart vise sig, at man endnu ikke havde draget den fornødne Lære af det passerede.



I 1932—35 blev der paany „konstateret“ at være overtalligt Lokomotivpersonale, og man foretog atter Aspirantafskedigelser. Organisationen slog Alarm; vi pegede paa Uddannelsesforskrifterne, men forgæves. Gang paa Gang henvendte vi os til den daværende Maskinchef og gjorde opmærksom paa, at Statsbanerne vilde komme i Vanskeligheder, hvis man ikke baade sørgede for at faa de afskedigede Aspiranter genantaget og færdigt uddannet og tilige nogle nye Aspiranter antaget og uddannet. Men vi talte for døve Øren. Resultatet kender enhver Lokomotivmand. I 1936 maatte man for at kunne afhjælpe den voksende Mangel paa Lokomotivfyrbødere paany dispensere fra Uddannelsesreglerne. Ja, der maatte endog dispenseres for nogle af dem, som var Aspiranter i 1931, og for hvem der allerede dengang var tiltraadt een Dispensation. — Tænk engang, hvad det egentlig betyder, at man 5 Aar efter en opnaaet Dispensation, ovenikøbet Aar, hvor man har hævdet at have for meget Personale, kommer og siger, at man ikke har været i Stand til at overholde en Uddannelse, der ialt strækker sig over ca. 1½ Aar.

Da der atter i 1937 fremkom Anmodning om Dispensation, bevirkede dette Nedsættelse af et Udvalg til Drøftelse af hele dette Forhold. Generaldirektoratet var nemlig kommet til den Erkendelse, at der nu *skulde* bringes Orden i Sagerne, saa man kunde komme bort fra det af Organisationen Gang paa Gang paapegede i sig selv meningsløse Forhold, at man stod uden fornødent uddannet Personale til Ansættelse i Lokomotivfyrbøderstillingerne.

I bemeldte Udvalg enedes man ikke blot om gradvis aftagende Lempelser for at hjælpe Distrikterne ud af Vanskelighederne; man var ogsaa enig i, at den aarlige Tilgang af Lokomotivfyrbøderaspiranter normalt maatte sættes til 60 Mand, hvoraf den ene Halvdel af Hensyn til selve Uddannelsens Tilrettelæggelse skulde antages i Foraarsmaanederne, den anden Halvdel om Efteraaret.

Belært af sørgelige Erfaringer og besjælet af Ønsket om, at man stadigt sørgede for at vedligeholde Uddannelsen af dem, som skal gaa ind i vore Lokomotivfyrbøderstillinger, har vi fra Organisationens Side lagt overmaade megen Vægt paa den nævnte jævne Antagelse af Aspiranter; men saa mærkeligt det end lyder, saa synes man fra anden Side endnu ikke at have

faaet Øjnene op for det uheldige i, at vi ikke kan faa vore Uddannelsesforhold ind i et roligt Leje. I 1938 antog man nemlig ikke 60 Aspiranter som aftalt, men kun 50, og i 1939 fik vi kun ca.  $\frac{1}{6}$  af den normale Aspiranttilgang; i 1940 endog kun  $\frac{1}{16}$ . Disse sidstnævnte 4 Mand kan blive Lokomotivfyrbødere i Foraaret 1942, hvis man da kan naa at faa dem færdigt uddannede til den Tid; men derefter kan vi ikke faa Nybesættelse af ledige Pladser førend hen i 1943; at noget saadant er højst uheldigt, vil enhver indrømme.

Paa Grund af Mangel paa færdigt uddannede Aspiranter er Lokomotivfyrbøderantallet gaaet ned fra 744 pr. 1. Marts d. A. til nu at være 689, og der maa paaregnes en yderligere Nedgang.

Det er saaledes triste Udsigter, der er for at faa vort Lokomotivfyrbøderbehov udfyldt — i Øjeblikket er sikkert over 200 Mand Hjælpepersonale, Remisehaandværkere og Remisearbejdere, til Stadighed beskæftiget ved Lokomotivfyrbødergerningen. Alene ved et lille Depot som Tønder er der i September Maaned præsteret ca. 175 Lokomotivfyrbøderdage udført af Remisearbejdere (i August var Tallet det samme); i Roskilde var man i Juli oppe paa 210 Dage, hvor Remisearbejdere kørte som Lokomotivfyrbødere, hvilket i Virkeligheden er meningsløst.

Det kan, som anført i Artiklens Indledning, siges, at Forholdene har udviklet sig anderledes, end det i Efteraaret 1939 lod sig formode, og Rigtigheden heraf skal uden videre indrømmes; men alt foregaaende turde have bevist, at der ikke er nogen større Risiko ved at uddanne Lokomotivfyrbøderaspiranter i normalt Antal, derimod er der store Ulemper ved den modsatte Fremgangsmaade. Det maa absolut være Maalet, at Lokomotivfyrbødertjenesten udføres af Lokomotivfyrbødere og Aspiranter, hvorimod Anvendelse af Hjælpepersonale normalt undgaas.

Vi har med disse Bemærkninger gerne villet henlede rette vedkommendes Opmærksomhed paa, at vi er ved at komme ud i et Uføre, der bør gøres en virkelig Anstrengelse for at komme ud af.





## TJENESTEMANDSLØNNINGERNE OG PRISSTIGNINGERNE

Om dette interessante Emne skriver „Jernbane-Tidende“:

„Tjenestemændenes Udgiftstal, som pr. Januar 1941 blev udregnet til 3986 Kr., er pr. Juli 1941 steget med 147 Kr. til 4133 Kr. Vil man herefter undersøge, hvad Tjenestemændene havde Krav paa i Reguleringstillæg efter Tjenestemandsløven af 1931, bliver Resultatet følgende: For gifte Tjenestemænd og Forsørgere, hvis Grundløn med Alderstillæg ligger mellem 1800—2999 Kr. aarlig, vilde Tillæget være 1812 Kr. For Tiden oppebærer en Tjenestemand paa den nævnte Lønning et Reguleringstillæg paa 1284 Kr., hertil kommer det midlertidige Tillæg paa 168 Kr., saaledes at han ialt har et Reguleringstillæg paa 1452 Kr. Han faar saaledes 360 Kr. mindre, end Loven vilde give ham, selv om de 3 Portioner i Intervallet manglede, hvilket Loven jo forudsætter. Skulde Intervallet udfyldes, og Tjenestemanden have fuld Dækning for den stedfundne Prisstigning, jfr. det særlige for Tjenestemændene gældende Udgiftstal, vilde Reguleringstillæget for den paagældende Lønsats være 2100 Kr., og da det inklusive det midlertidige Tillæg som nævnt kun udgør 1452 Kr., mangler Tjenestemanden 648 Kr. aarlig eller 54 Kr. maanedlig i at være paa Højde med Prisniveauet pr. 1. Juli 1941. For Tjenestemænd paa de højere Lønninger bliver Forskellen i Kroner og Øre endnu større, men den virker jo alligevel ikke med den samme forholdsmæssige Styrke som paa de mindre Lønninger. Saaledes skulde en Tjenestemand, hvis Lønning med Alderstillæg ligger over 10 500 Kr., saafremt han gennem Reguleringstillæget skulde have fuld Dækning for Prisstigningen, d. v. s. ogsaa de 3 Portioner, som ligger indefrosset i Intervallet, have et Reguleringstillæg paa ialt 3180 Kr. Da han for Tiden oppebærer 2124 Kr. i Reguleringstillæg og midlertidigt Tillæg, mangler han saaledes 1056 Kr. i at have Dækning.

Men det er givet, at Trykket paa Lønningerne virker haardest, jo lavere Lønnen er, og selv om det naturligvis er rigtigt, at den Omstændighed, at Vareknapheden maa medføre en væsentlig Indskrænkning i Forbruget, saaledes at de Forbrugsmængder, der er lagt til Grund for Udgiftstalsberegningen, er væsentlig nedbragt — ja, flere helt udgaet, saa kan det med

Sandhed siges, at Tjenestemændene sammen med de øvrige Lønarbejdere har taget mere end en fuld Part af de økonomiske Byrder, Verdenssituationen hidtil har paalagt det danske Folk.“

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Afgangssignalet.

Statsbanernes Godstrafik og Antallet af Godstog er vokset stærkt og har sat væsentlige Spor i Trafikbilledet. — Ved Trykluftbremsens Indførelse har Togene kunnet gøres større, Hastigheden kan øges, og endda kan Togene fremføres med langt større Sikkerhed end de skruebremsede. Med andre Ord kan Vogne og Banestrækninger udnyttes mere rationelt med denne udmærkede Bremses Indførelse. Dette er, hvad Bremsen betyder for Banerne. For Lokomotivførerne betyder Bremsen en Lettelse i Arbejdet. Med 60—70 km Hastighed kan man nu befare Baner med stærkeste Fald; med de største Godstog kan man i Nattens Mulm og Mørke trygt nærme sig enhver Station og være sikker paa at kunne standse i rette Tid og paa rette Sted. Hvad det vil sige for en Lokomotivfører paa f. Eks. Strækningen Fredericia—Aalborg, ved enhver Lokomotivmand, som er kendt dér, og han værdsætter det. — Trykluftbremsens Indførelse burde have været fejret ved en Festlighed i Lokomotivmandskredse!

Samme gode Bremse har imidlertid bevirket, at Togbetjeningen i Godstogene er reduceret betydeligt. I mange saadanne Tog er Togføreren ene Mand i Toget. Er Toget langt, og Togføreren bagest i Toget, kan det undertiden knibe lidt med Kontakt mellem Maskin- og Togpersonalet.

Et Godstog kan være 4—500 m langt, der kan altsaa være ca. 5 Min. Gang mellem Maskinen og bageste Vogn i Toget, i saa Tilfælde kan det ofte være svært for Lokomotivpersonalet at høre Fløjtesignal fra Togføreren for ikke at sige umuligt. Under saadanne Forhold burde Signalsystemerne derfor nødvendigvis baseres mere paa objektive Signaler end paa Lydsignaler, og paa Signaler, der ikke kan misforstaas.

Fornylig fremførte en Aarhus Lokomotivfører en Aftenstund en trykluftbremset Slæber fra Aarhus til Fredericia med en ny H-Maskine (der damper mindre godt med tunge Kul). Han havde mindre godt Brændsel, meget mørkt Vejr og en mindre rutineret Mand med som Lokomotivfyrbøder. Toget havde et kortere Ophold i Skanderborg, under hvilket Lokomotivføreren var travlt beskæftiget med Tilrettelægning af Fyret. Færdig hermed saa han efter Afgangssignal fra Togføreren, han ser et grønt Lys, som han regner med er Togføreren's Signallygte, og kører, idet han takserer Afstanden til Togføreren saa lang, at Fløjtesignal ikke kan høres. Toget, der var gennemkørende fra Skanderborg til Horsens, blev imidlertid ved Signalgivning fra Sta-



tionen standset i Hovedgaard; Aarsagen var, at Togføreren *ikke* havde givet Afgangssignal i Skanderborg, og for at komme med Toget, da dette kørte, var han sprunget paa en Vogns Fodtrin og maatte hænge der til Hovedgaard. Lokomotivføreren havde forvekslet Stationsbestyrerens Signal til Togføreren med Togføreren Signal til Lokomotivføreren. Maskiningeniøren, der fik Sagen til Undersøgelse, paa-talte overfor Lokomotivføreren det farlige i en saadan Forveksling.

Nogle Dage efter denne Hændelse gentog omtrent det samme sig. En trykluftbremset Slæber af samme Karakter og med Togføreren som ene Mand i Toget havde en mørk Nat et kort Ophold i Skanderborg. To Vogne blev afkoblet bag i Toget. Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen ser begge under deres Spejden efter Signal et grønt Lys langt henne paa Perronen; de er dog begge enige om, at det var Stationsbestyrerens Signal til Togføreren og afventer dennes Signal til Afgang. Det grønne Lys forsvinder; men noget efter kommer atter et grønt Lys fra Perronen; det er ret stillestaende og vendt direkte mod Maskinen. De to Mænd paa Maskinen er enige i, at det var Signal fra Togføreren, og der køres. Fløjte hørtes ikke, man vidste jo, at Togføreren var bag i Toget. Kort efter Afgang stand-sedes Toget ved Bremsning fra dette. Den fungerendes Signal til Togføreren var atter forvekslet med Togføreren Signal. Togføreren havde været ved at ordne Slutsignallygten, og han aabner, da Toget sætter sig igang, en Bremsekoblingshane og faar Toget standset igen; men han falder i Mørket og forslaaer Hænderne. Resultat: Forsinkelse og en forslaaet Togfører.

Lysene, der forveksles, er altsaa det grønne Lys i en fungerende Stationsbestyrers Signalkok og en Togførers grønne Signallys som Afgangssignal.

Man vil forstaa, at her er en Risiko, som maa og bør fjernes, inden der sker Ulykker. Der er noget uheldigt i, at en Stationsbestyrer viser *sit* Lys (som Signal til Togføreren) paa en saadan Maade, at det kan ses fra Maskinen og altsaa kan forveksles med Togføreren Signal.

Dette *maa* ikke ske, der kan staa Menneskers Liv og Velfærd paa Spil.

Den mest radikale og formaalstjenlige Ordning af dette Problem vil være, om man reformerer Signalgivning efter tysk Mønster (ligesom vor La og vor Bremseseddel) derhen, at Stationsbestyrerens Signal til Afgang gives direkte til Lokomotivføreren og ikke som nu til Togføreren. Basis for denne Ordning vil altsaa være, at Stationsbestyreren sikrer sig, at Stations- og Togpersonalets Arbejde med et Tog er til Ende, og Toget klar til at køre, før der gives Lokomotivføreren Signal til Afgang.

Yderligere Kommentar er overflødig, og det maa henstilles til rette Vedkommende snarest at hidføre en Reform paa dette Omraade, ihukommen de at det er for sent at kaste Brønden til, naar Baret er druknet.

Indførtes saa samtidig den Ordning, at naar et trykluftbremset Godstog var klar til Afgang fra en

Udgangsstation, skulde Stationen ogsaa have en *korrekt* Bremseseddel til Lokomotivføreren klar, vilde megen Tid være tjent, mangen Forsinkelse sparet.

Hidtil har det været saadan, i hvert Fald i 2. Distrikt, at Togføreren efter at være mødt til Tjeneste ved et Tog først „skridter Fronten af“, skriver og skriver og efter længere Udregning faar lavet Bremseseddel til Lokomotivføreren. Det hører næsten til Dagens Orden, at Togene forsinkes af Togføreren Noteringer og Udregninger. Samtidig med at Vognlisten til Togføreren udfærdiges, maa dog Stationen ogsaa kunne lave Bremseseddel til Lokomotivføreren — og kunne lave den rigtig! Ofte faar Lokomotivføreren af Togføreren een Seddel ved Afgang, en mere rigtig hen ad Vejen og endelig den helt rigtige, næste Gang man igen holder.

Det maa sikkert kunne gøres simplere, hurtigere, bedre og mere papirbesparende.

Aarhus, i Oktober 1941.

Kr. Pedersen, Lkf.

### Kampfond — Medlemsfond!

I Redaktionen Kommentarer til min Artikel i „D. L. T.“, Nr. 20, om „Kampfond — Medlemsfond“ søger Redaktørerne at gøre mig uvidende med Hensyn til, hvorfor man søger juridisk Bistand, at det var for at blive vejledt og ikke vildledt, hvilket vel nok turde siges at være Tilfældet, hvis en Jurist, der raadspørges i et bestemt Anliggende, ikke gav objektivt Svar, men kun svarede, hvad der passede i hans Klienters Tarv.

Dette skulde jeg, efter Redaktørernes Syn, ikke have forstaaet, medens alle øvrige Medlemmer havde forstaaet det! Og videre tilføjes: „Man ser ham derfor nu optræde som juridisk klogere end vor juridiske Konsulent!“

Ja, det er den sædvanlige Elskværdighed fra vore kære Redaktørers Side. Naar Medlemmerne har andre Meninger og Opfattelser end den ærede Hovedbestyrelse, hvoraf, som alle ved, den ærede Formand og Sekretær beklæder Posterne som Redaktører af vort Medlemsblad, saa skal Skribenten skæres ned med Brask og Bram; og en saadan Elskværdighed fra Redaktørernes Side skal nok gøre sit til, at Medlemmerne holder sig passive og ikke indsender noget til Bladet, idet man ofte hører Udtalelserne som: Hvad kan det nytte? — Vi vil ikke være til Grin for Redaktørerne!

Jeg vil dog gerne pointere, at jeg ikke har studeret Jura; men fra den danske Retspleje ved jeg, at der er noget, der hedder Aktor og Defensor. Disse er begge Jurister, men har hver sin Opfattelse, som de forfægter; hvorefter en Domstol afsiger sin Kendelse, og denne Kendelse gaar dog een af Parterne imod. I nærværende Tilfælde maa Organisationens juridiske Konsulent vel have svaret Orga-



nisationen, som sket er, ved hans Udtalelse af 20. Juni 1941; ellers kunde der vel findes en anden Jurist, der vilde give Organisationen Medhold i dens Betragtninger.

Derefter skriver Redaktørerne: „Vi tror dog ikke, det vilde være anbefalelsesværdigt at lade Frandsen varetage vore juridiske Interesser!”

Nej! Det skal I heller ikke gøre for jeres egen Skyld, for Frandsen vilde være alt for ærlig overfor Medlemmerne, han vilde aldrig vildlede Medlemmerne for Vindings Skyld! Her drejer det sig nu om Medlemmernes vitale Interesser: „Kampfonden”.

Derefter skriver Redaktørerne: „Det ser noget „søgt” ud, naar Th. F. citerer en Del af Juristens Konklusion, men undlader at tale om den Forbindelse, det staar i!”

Hvad skal dette lille Ord „søgt” sige? Ikke andet end den sædvanlige Elskværdighed fra Redaktørernes Side.

Hvorfor skulde jeg citere videre? Alle Medlemmer har jo faaet et Eksemplar af Referatet fra „Dansk Lokomotivmands Forening”s Kongres 1941 udleveret, og da jeg i mit Indlægs 1. Stykke henviser til min optrykte Protest, Side 3, og derefter henviser til en Udtalelse herom Side 18, saa skulde det dog ikke være nødvendigt at citere hele Udtalelsen.

Redaktørerne fortsætter: „Vi synes ligeledes, at naar vor kære Kollega siger, at det af § 18 i vor Organisations Love klart fremgaar, at Kampfonden er til Understøttelse af „D. L. F.”s Medlemmer under Konflikter, saa citerer han mere tendentiøst, end man kan tillade sig, hvis man da vil være loyal! Enhver, der kan læse, og som har vor Organisations Love, vil vide, at det Stykke, Frandsen henviser til, ikke blot angiver eet Formaal, saaledes som Frandsen vil give det Udseende af, men flere saadanne!”

Tillad mig først et Spørgsmaal: Har ikke alle Medlemmerne i „D. L. F.” modtaget et Eksemplar af vor Organisations Love?

Det er saa helt rigtigt, at Kampfonden har andre Formaal, end det ene jeg citerede; men naar jeg bl. a. skrev i første Stykke: „Kampfondens Formaal er at sikre disponibel Kapital til Understøttelse af „D. L. F.”s Medlemmer under Konflikter” og ikke fortsatte, hvad jeg selvfølgelig godt kunde, og Redaktørerne derfor mener, at jeg ikke har været loyal, saa er Spørgsmaalet: Kan Redaktørerne ikke læse? Var det ikke for at paavise, at vort Fond var et Kampfond, da Midlerne af Fondet skulde bruges til Understøttelse af „D. L. F.”s Medlemmer under Konflikter? Og tror Redaktørerne ikke, at Medlemmerne selv kan læse videre, hvis det har Interesse for dem? Men Redaktørerne fortsætter selv: „Endvidere er det formentlig endnu i frisk Erindring, at en ekstraordinær Kongres i 1936 traf en Beslutning, som kunde have betydet Anvendelse af 5000 Kr. af Kampfondens Midler pr. Uge. Og enhver ved jo dog, at „D. L. F.”s Medlemmer ikke da var i Konflikt!”

Hvorfor fortæller Redaktørerne saa ikke i denne Forbindelse Medlemmerne, hvem der skulde have de 5000 Kr. om Ugen og i hvilken Anledning? Er dette ikke tendentiøst? Kan Redaktørerne tillade sig det, hvis de vil være loyale?

De 5000 Kr. var nemlig til Understøttelse af Smedene under den store Konflikt!

Altsaa vort Kampfond er til Understøttelse af „D. L. F.”s Medlemmer under Konflikter og til andre os forbundne Fagforeninger som Hjælp under deres eventuelle Konflikter. Derfor er det bestaaende Navn „Kampfonden”, og ikke „Medlemsfonden”, det rette Navn; det vildleder i det mindste ikke Medlemmerne.

Enhver ved jo dog, at „D. L. F.”s Medlemmer ikke kan komme i Konflikt, denne Rettighed har Statstjenestemændene fraskreven sig, derfor var det det eneste rigtige at ophæve Kampfonden og finde en anden Form for Bevarelsen af Midler i Kassen til Administration af „D. L. F.”, dette kan blot ikke gøres ved en Navneforandring af et Fond.

København, i Oktober 1941.

Th. Frandsen, Gb.

Som det ses, indrømmer Th. F., at det kun var Brudstykker af Citater, han bragte og byggede sine Konklusioner paa, han mener, at Læserne selv kunde læse Resten. Det vilde være nærliggende at mene, at de saa kunde have læst det hele selv. Vi skal imidlertid indskrænke os til at anføre, at Frandsen heller ikke denne Gang er heldigere i sin Paastand. Det er nemlig ikke rigtigt, at den omtalte Kongresbeslutning af 1936 var til Understøttelse af „D. S. og M. F.”.

Red.

### Lønningslovrevision.

Inden Krigen begyndte, var vi Statstjenestemænd lovet en Lønrevision i Lighed med den, de kommunale Tjenestemænd fik for faa Aar siden, og vi havde da haabet at blive nogenlunde ligestillet med kommunale og andre Institutioners Personale og dermed opnaa en Løn, der stod i bedre Forhold til vore timelønnede Medansatte. Vi maa derfor haabe, at næste Gang vore Organisationer gaar til Lønforhandlinger, bliver det under Mottoet: Lige Løn for lige Arbejde. Det er det eneste, der retfærdiggør et Lønstop.

Lokoib.

Alene den Omstændighed, at alle de Arbejdere, hvis Gerning kan sidestilles, aflønnes med et ensartet Vederlag, kan da ikke retfærdiggøre et Lønstop, naar Priserne iøvrigt stiger.

Red.



## NYE HENSCHEL-KONDENSATIONS- LOKOMOTIVER

Af Dr. Ing. *Richard Roosen*, Kassel.  
Efter „Die Lokomotive“ ved F. Spøer.

I 1937 bestilte de argentinske Statsbaner hos Firmaet *Henschel und Sohn*, Kassel, 30 Stkr. 2 D 1-Lokomotiver, hvoraf de seks skulde have Spildedamp-Kondensationsanlæg. Denne Kondensations-type leverede Henschel første Gang i 1931 til de argentinske Statsbaner med Hjulordeningen 1 D 1 og med 130 m<sup>2</sup> Hedeflade. Kondensationslokomotiver har en stor Aktionsradius mellem hver Vandtagning og anvendes derfor paa vandfattige Strækninger og Strækninger med daarligt Fødevand. De har ogsaa den Fordel, at Kedlen skaanes for Kedlestensaflejring og for tærende Virkning af saltholdigt Fødevand.

Spilledampen fra Maskinen kondenseres i en luftkølet Kondensator, anbragt paa Tenderen. Sugerne, der frembringer Køleluftstrømmen, drives af en Spildedampturbine, til hvilken den totale Spildedampmængde fra Dampcylindrene føres. Da Spilledampen derfor ikke anvendes til at fremkalde Vakuum i Røgkammeret som paa normale Lokomotiver, er Udgangsrøret bortfaldet, og Spilledampens sugende Virkning er erstattet med en Exhauster, anbragt i Røgkammeret under Skorstenen. Paa det første Kondensationslokomotiv Henschel leverede til de argentinske Statsbaner (1 D 1-Lokomotivet) fandtes en Friskdampturbine for Køleluften; de sidst leverede har alle faaet Spildedampturbine. Leveringen af seks Lokomotiver med Spildedampturbine er et Bevis for den Tillid, de argentinske Statsbaner har til Henschels Lokomotivbyggeri i Forbindelse med de Erfaringer, Banen har indhøstet med det i 1931 leverede Kondensationslokomotiv.

2 D 1-Lokomotiverne med Kondensationsanlæg (Fig. 1) har 215 m<sup>2</sup> Hedeflade og er saaledes væsentligt større end det tidligere leverede. I Fyrkassen er Hedefladen gjort større ved Hjælp af to Vandkamre. Henschel-Værket havde med disse Lokomotiver den særlige Opgave at udforme et Kondensationsanlæg, som om Sommeren i en Temperatur paa indtil 40 Grader i Skyggen er i Stand til at kondensere Dampmængden fra saa stor Hedeflade og samtidig undgaa store uøkonomiske Dimensioner.

Ved Tilmaalingen af Kondensationsanlægget maat-

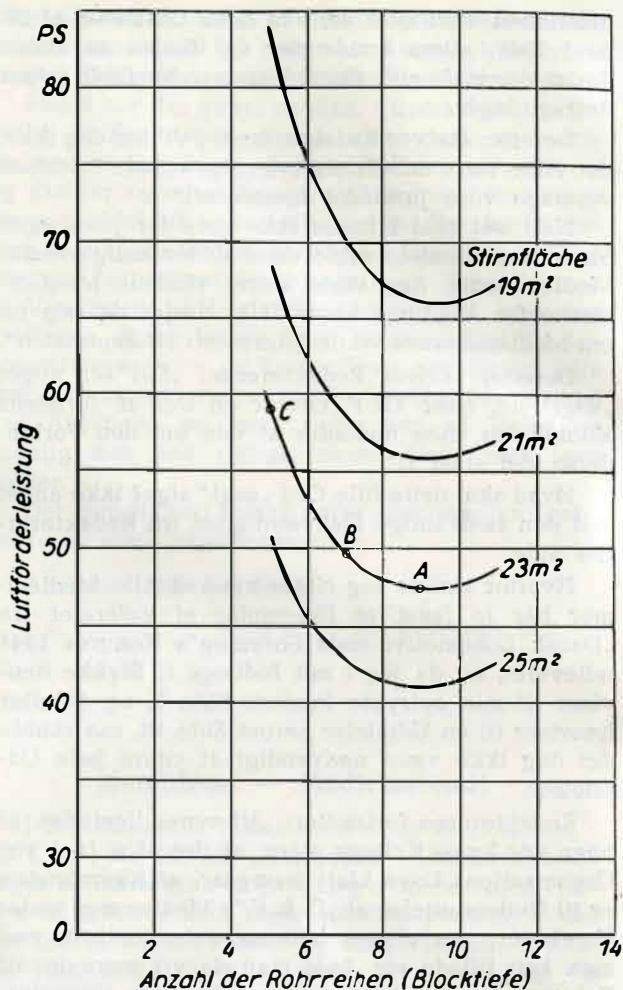


Fig. 2. Kraftbehovet for Køleluftstrømmen gennem Kondensatoren i Afhængighed af Indløbsareal og Blokdybde.

te der for at kondensere en Spilledampmængde paa 11 t/tim i en Temperatur paa 40 Grader regnes med et Køleluftforbrug paa 140 m<sup>3</sup>/sek. Plads-, Vægt- og Ydelsesspørgsmaal maatte derfor overvejes meget omhyggeligt, hvorunder Faktorer som Indløbsareal (Stirnfläche), Rørantal, Køleluftmængde m. m. maatte tages i Betragtning.

I Fig. 2 ses Sammenhængen mellem to vigtige Faktorer under de ovennævnte Driftsbetingelser, som ligger til Grund for Varmegennemgangstallet

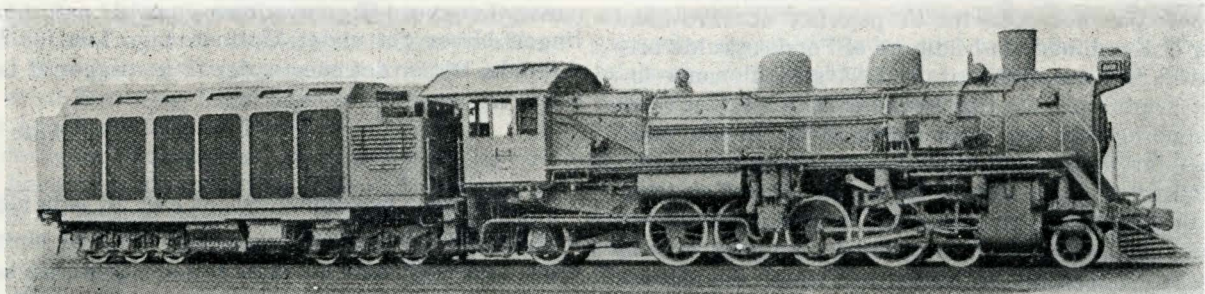


Fig. 1. Henschels Kondensationslokomotiv leveret til de argentinske Statsbaner.



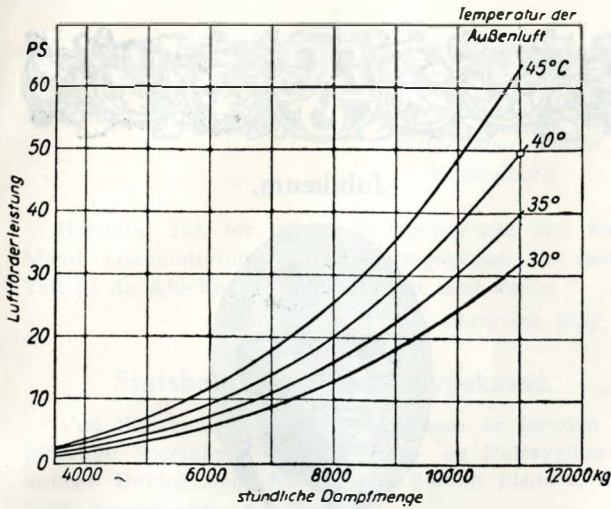


Fig. 3. Svingninger i Kondensatorens Kraftbehov ved forskellige Temperaturer.

og Luftmodstanden paa elipseformede Kobberør. Angaaende Blokdybden (Tallet paa de bag hinanden liggende Rørrækker) er det paakrævede Kraftforbrug til Luftbefordringen gennem Kondensatorblokken i Afhængighed af Indløbsarealets Størrelse. Ved Dimensioneringen skal paa den ene Side Kondensatorens Vægt og Pladsbehov holdes saa lille som muligt, og paa den anden Side maa Energimængden til Sugerens Drift ikke overstige den Energi-mængde, der kan tages af Spilledampen fra Lokomotivcylindrene uden at øve nogen nævneværdig Indflydelse paa Lokomotivets Ydeevne. Fig. 2 viser ogsaa, hvilken Indflydelse Indløbsarealets Størrelse har. Man ser, at der for et givet Indløbsareal gives en Blokdybde, ved hvilken der indtræder et Minimum af Kraftbehov, og endvidere at dette Minimum kun kan virkeliggøres med en forholdsvis dyb Kondensatorblok. En Kondensator B forlanger overfor Kondensator A nogen større Drivkraft, men sparer 22 pCt. i Vægt. En Kondensator C vilde være 20 pCt. lettere, men Kraftbehøvet ved et saa lille Rørrækketal og den dertil paakrævede Luftmængde stiger saa stærkt, at man paa Grund af den begrænsede Mængde Spilledampenergi maa se bort fra denne Vægtbesparelse. Ved køligt Vejr kræves der, som Fig. 3 viser, et væsentligt mindre Kraftbehov for at kondensere Spilledampen, og derved er der Mulighed for at sænke Spilledampstrykket i Dampcylindrene, men paa en varm Aarstid beregnes

Spilledampstrykket altid i Forhold til en høj Temperatur. Desuden maa der tages Hensyn til, at Exhausteren, som fremkalder Trækken i Fyret, ogsaa drives af en Spilledampturbine.

Paa Baggrund af disse Fakta konstrueredes den Kondensator- og Tenderform, som Fig. 1 viser. Tenderen er 6-akslet som paa de normale 2 D 1-Lokomotiver. Til Sammenligning er Hovedmaalene for begge Lokomotiver angivet i vedføjede Tabel, og det viser sig, at Kondensationstenderen er lettere end Normaltenderen.

Maskinen:

Akselanordning .....	2 D 1
Sporvidde .....	1 000 mm
Cylinderdiameter .....	500 mm
Slaglængde .....	609 mm
Drivhjulsdiameter .....	1 270 mm
Løbehjulsdiameter .....	780/914 mm
Akselafstand .....	9 880 mm
Kedeltryk .....	14 at
Risteflade .....	4,1 m <sup>2</sup>
Hedeflade .....	215 m <sup>2</sup>
Overhedeflade .....	55,5 m <sup>2</sup>

	Kondens	Normal
Tomvægt .....	74,2 t	69,9 t
Tjenestevægt .....	83,9 t	79,9 t

Tenderen:

	Kondens	Normal
Hjuldiameter .....	736 mm	736 mm
Hjulafstand .....	8085 mm	7200 mm
Brændolieforraad .....	10,3 m <sup>3</sup>	11,0 m <sup>3</sup>
Fødevandsforraad .....	10,0 m <sup>3</sup>	28,0 m <sup>3</sup>
Kondensat .....	1,5 m <sup>3</sup>	
Tomvægt .....	44,3 t	30,5 t
Tjenestevægt .....	65,5 t	68,8 t
Total Hjulafstand for Maskine og Tender .....	20955 mm	19780 mm

Fig. 4 viser Kondensationsanlægget i Snit. Lokomotivet er oliefyret; Brændolien blæses ind gennem en under Fyrkassen anbragt Brænder og forstøves med Damp. Der blev konstrueret en Brænder med et lille Dampforbrug for at faa det mindst mulige Damptab i Kredsløbet. Brænderen og Luftklapperne reguleres med Haanden. En Forvarmer holder Brændolien tyndtflydende.

Exhausteren i Røgkammeret, der jo erstatter Ud-gangshættens sugende Virkning, er anordnet saa

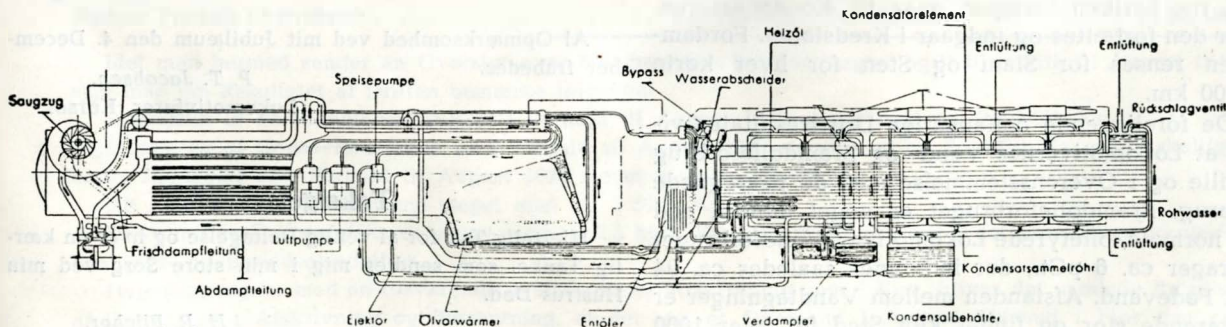


Fig. 4. Kondensationslokomotivet set i Snit.



højt, at Overhederelementerne kan tages ud uden at fjerne Exhausteren. Den drives af en Spildedamp-turbine, hvorved Dampforbruget i Cylindrene og Trækken i Fyret altid vil staa i et bestemt Forhold til hinanden uden Indgreb fra Personalet. For at kunde fremkalde Træk i Fyret under Opfyring har Turbinen en Dyse for Friskdamp.

Spildedampen føres til Tenderen gennem en vid Rørledning paa Kedlens venstre Side. Af Hensyn til Anbringelsen af denne store Rørledning er den delt i to mindre mellem Maskinen og Tenderen. Spildedampens Olieudskiller er anbragt paa Tenderen under Sugeturbinen.

Kondensatorens Anordning fremgaar af Fig. 1. Den bestaar af tolv Elementgrupper, gennem hvilke Køleluften suges af tre Sugere, drevet af en Spildedampturbine. Da Sugerne drives af Spildedamp, virker Kondensatoren automatisk i Forhold til Spildedampmængden. Turbinen har dog en haandbetjent Reguleringsventil, med hvilken Kølevirkningen kan reguleres og dermed forhindre en uønsket stærk Nedkøling af Kondensatet i den kolde Aarstid. Tenderens Forvæg er anbragt saaledes i Forhold til Førerhuset, at en generende Varmestraaling fra Spildedampturbinen undgaas, og en god Udluftning af Førerhuset bliver mulig. Olieudskilningen er i Sammenligning med det tidligere leverede Kondensationslokomotiv forbedret ved, at Kondensatet i Samlebeholderen under Tenderens Midte føres gennem tre Filtre, hvor de sidste Oliespor udskilles. Denne Anordning har vist sig at være fortræffelig. Filtrene er anbragt saaledes, at den paa Vandoverfladen svømmende Olie end ikke ved lav Vandstand kan komme ind i Fødepumpens Sugeledning. Olieresterne kan lejlighedsvis skylles ud gennem Renseaabninger. Med større Tidsafsnit vaskes Lokomotivkedlen ud; Paafyldningen af Kedlen kan være med Raavand, men der tages det Hensyn, at Udvaskning og Paafyldning foretages paa Depoter, hvor der haves Vand af god Beskaffenhed. Den ganske svage Stenbelægning, som med Tiden kommer i Kedlen, paavirker ikke Varmegennemgangen af Betydning, men virker beskyttende imod Tæring. Tilbageføringen af Kondensatet til Kedlen udføres med to Fødepumper med en Ydelse paa 350 l/min. hver.

Det uundgaaelige Vandtab i Kredsløbet gennem Cylinderudblæsningsventiler, Sikkerhedsventiler, Damp til Brænderen og Utætheder bliver erstattet med Damp fra en med Friskdamp ophedet Fordamper, fra hvilken Dampen gaar til Kondensatoren, hvor den fortættes og indgaar i Kredsløbet. Fordamperen renses for Slam og Sten for hver kørte 10 000 km.

De foreliggende omfangsrige Driftsresultater viser, at Lokomotivernes Vand- og Brændolieforbrug er lille og i Overensstemmelse med de paaregnede Forbrug. Brændolieforbruget er noget mindre end paa normale, oliiefyrede Lokomotiver. Vandforbruget andrager ca. 6 pCt.; der indvindes saaledes ca. 94 pCt. Fødevand. Afstanden mellem Vandtagninger er tilsvarende stor og finder kun Sted for hver 1000 kørte km.



### Jubilæum.



Den 4. December fejrer Motorfører *Ingemann Nielsen*, Rosenvangsallé 21, Kongsvang, Aarhus, sit 25 Aars Jubilæum. Ing. Nielsen begyndte i 1916 som Aspirant i Ar., 1918 forfremmet til Lokomotivfyrbøder i Str. og kom tilbage til Ar. i 1920. Han var den første fra Maskinafdelingen i Ar., som kom til at køre Motorvogn (Nærtrafikken Ar. Ø.—Risskov), hvor han var meget populær og afholdt af de rejsende og Medansatte, og hvor han gjorde Tjeneste, til Ruten blev nedlagt.

Jubilaren er en god Kollega og altid i godt Humør. Ar. Motorførerafdeling ønsker dig hjertelig til Lykke med Dagen og Held og Lykke i Fremtiden. V. B.

### Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 28. November 1941 frabedes.

*J. C. Jensen,*  
Lokomotivfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. December frabedes.

*A. P. T. Rasmussen,*  
Lokomotivfører, Viborg.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. December frabedes.

*N. K. Rasmussen,*  
Motorfører, Hgl.

Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 2. December frabedes venligst.

*C. J. S. Sørensen,*  
Motorfører, Hgl.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 4. December frabedes.

*P. T. Jacobsen,*  
Lokomotivfører, Korsør.

### Taksigelser.

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse og hver en kærlig Tanke, som sendtes mig i min store Sorg ved min Hustrus Død.

*H. R. Blicher,*  
Lokomotivfører, Gb.



Min og Børnenes hjerteligste Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører A. V. G. Jensen's Død og Begravelse.

Wilhelmine Jensen.,  
Kalundborg.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører R. Billes Begravelse. En særlig Tak til de Afdelinger, der var mødt med Faner.

Margrete Bille.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i Øre-, Næse- og Hals sygdomme antaget Doktor Aage Nørregaard, Budolfi Plads 1, Aalborg, Konsultation: Kl. 12—15.

## Rettelse til Adressefortegnelsen

Landsoplysningsudvalgets Formand: P. Sessing, har nu faaet Telefon Nr. Bella 4246 y.

Lokomotivførerafdelingerne.

Hillerød Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: C. Petersen, Dyrehavevej 2, 1.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Østerport Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. F. Brade, Banevolden 34, St., Valby.

Gedser Afd.: Formandens Adresse rettes til: Langgade 24.

## STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i August Maaned 1941 samt i Tidsrummet April—August 1941 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1940 i runde Summer.

	August Maaned		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	10 610 000	8 290 000	2 320 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	10 730 000	8 190 000	2 540 000	
Postbefordring .....	640 000	640 000		
Andre Indtægter .....	570 000	440 000	130 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>22 550 000</b>	<b>17 560 000</b>	<b>4 990 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>14 800 000</b>	<b>12 500 000</b>	<b>2 300 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>7 750 000</b>	<b>5 060 000</b>	<b>2 690 000</b>	
Afskrivning .....	600 000	640 000		40 000
Forrentning .....	1 300 000	1 330 000		30 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷5 850 000</b>	<b>÷3 090 000</b>		<b>2 760 000</b>
	April—August		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	44 940 000	31 550 000	13 390 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	46 460 000	34 810 000	11 650 000	
Postbefordring .....	3 040 000	3 170 000		130 000
Andre Indtægter .....	2 930 000	2 600 000	330 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>97 370 000</b>	<b>72 130 000</b>	<b>25 240 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>69 720 000</b>	<b>58 500 000</b>	<b>11 220 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>27 650 000</b>	<b>13 630 000</b>	<b>14 020 000</b>	
Afskrivning .....	3 000 000	3 220 000		220 000
Forrentning .....	6 430 000	6 450 000		20 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷18 220 000</b>	<b>÷3 960 000</b>		<b>14 260 000</b>

Idet man hermed sender en Oversigt over Statsbanernes Driftsindtægter og Driftsudgifter i August 1941 skal man om Resultatet af Driften bemærke følgende:

Indtægten af Personbefordringen er i Forhold til August 1940 steget med ca. 2,3 Mill. Kr.

Indtægten af Godsbefordringen er i Forhold til August 1940 steget med ca. 2,5 Mill. Kr., og forskellige andre Indtægter er i Forhold til August 1940 steget med ca. 130 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 5 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 2,3 Mill. Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i Fjor, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der var et Overskud i August Maaned i Fjor paa ca. 600 000 Kr. og i Aar paa ca. 2,2 Mill. Kr.





Udnævnelse fra 1.—11.—41:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

- J. Jørgensen, Kalundborg, i Brande (min. Udn.).
- J. Johansen, Skanderborg, i Brande (min. Udn.).
- P. C. P. Frost, Fredericia, i Brande (min. Udn.).
- K. S. Rasmussen, Esbjerg, i Brande (min. Udn.).
- A. C. Andersen, Thisted, i Frederikshavn.
- J. G. K. Jensen, Fredericia, i Brande.

Forflyttelse efter Ans. fra 1.—11.—41:

Lokomotivførerne:

- H. P. E. Hansen, Korsør, til Københavns Godsbgd.
- C. F. Jochumsen, Hobro, til Aarhus.
- J. C. Jensen, Viborg, til Aarhus.
- A. E. E. Salling, Brande, til Aarhus.
- L. P. J. Dyhr, Nyborg, til Aarhus.
- H. O. Olsen, Aalborg, til Hobro.

- A. A. Møller, Brande, til Viborg.
- A. L. Hansen, Frederikshavn, til Aalborg.
- N. J. Rasmussen, Herning, til Korsør.
- H. E. Mortensen, Brande, til Herning.

Afsked:

Lokomotivfører O. H. Christensen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—42 (min. Afsked).

Dødsald:

Lokomotivfører R. Bille, Brande, (Afsked 30.—11.—41), den 16.—10.—41.  
Lokomotivfører A. V. G. Jensen, Kalundborg, den 26.—10.—41.

Dødsald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører R. Hansen, Værløse, (tidligere Østerport), den 2.—9.—41.  
Pens. Lokomotivfører A. C. V. Andersen, Aarhus, (tidligere Hobro), den 19.—9.—41.  
Pens. Lokomotivfører E. C. T. Hansen, København, den 25.—9.—41.



**KØB  
KLOGT  
KØB  
KOOPERATIVT  
KØB i**

**H.B.**  
**HOVEDSTADENS  
BRUGSFØRENING**  
ANDELSSELSKAB MED BEGRÆNSET ANSVAR...

Støt vore  
Annoncører

Urmager ved Statsbanerne  
**L. Beyer Holgersen & Søn**  
(C. Welstrups Eff.) - Grundlagt 1856  
Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637



**Hygiejniske Gummivarer**  
Katalog gratis  
Amk. Gummivare Industri  
Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195

Ulsøe Andersen, Pr. Jørgensgade 14  
**PUDSEKLUDE** Nora 6903

Grundlagt  
1895



10 Aars Garanti

*Der er en Del Folk  
i faste Stillinger*

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte  
Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895,  
yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

**KREDIT**

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

**HOLM & LARSEN A/S**  
St. Nikolajvej 8 — C. 71 55 — Nora 71 29

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte  
ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.  
*Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.*

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.  
Postkonto 20 541.