



Nº 5

5. Marts 1941

41. Aargang

SITUATIONEN

Vi sluttede den ledende Artikel i sidste Nr. af Bladet med nogle Ord om, at der maatte forventes en Forhandling mellem Finansministeren og Tjenestemandorganisationerne om det midlertidige Løntillæg paa 168 Kr., idet Loven om dette Tillæg jo kun gælder til Udgangen af Marts Maaned, og vi bemærkede i Tilslutning dertil, at denne Forhandling fra alle Sider vilde blive imødeset med stor Interesse.

Hermed var det efter vor Mening tilkendegivet, at ikke alene Tjenestemændene med Spænding vilde afvente Resultatet af den Forhandling, som maatte komme, men at ogsaa den øvrige Del af vort Samfund med Interesse vilde se hen til Regeringens Stilling. Da denne Artikel skrives, foreligger der imidlertid endnu intet om, hvornaar den ventede Forhandling vil finde Sted.

Det er jo almindeligt bekendt, at vi Tjenestemænd ikke var alene om at følge Udgiftstallets Fastsættelse med spændt Opmærksomhed; det gjorde praktisk talt alle og enhver her i Landet. De mange hundredtusind Lønarbejdere i de private Erhverv havde lige saa stor Interesse som vi i, hvad det for dem gældende Pristal vilde vise. For deres Vedkommende paabegyndtes Forhandlingerne mellem Arbejdsgiverorganisationerne og De samvirkende Fagforbund faa Dage efter, at Resultatet af det statistiske Departements Undersøgelser forelaa i Form af det nye Pristal; men det var ikke muligt at opnaa Enighed. Til Trods for den meget betydelige Stigning i Leveomkostningerne havde Arbejdsgiverne for deres Vedkommende opsagt Overenskomsten om Løn-

regulering efter Pristallets Svingninger, og der var saa stor Afstand mellem de modstaaende Organisationers Stilling, at man i og for sig paa et ret tidligt Tidspunkt var klar over, at det næppe vilde være muligt at naa til noget positivt Resultat. Hele Spørgsmaalet om Lønregulering for Privatindustriens Arbejdere blev derpaa henvist til Forligsnævnet, som tog fat paa Arbejdet, saa hurtigt det overhovedet var gørligt, nemlig den 27. Februar. Resultatet af Nævnets Drøftelser foreligger endnu ikke, da denne Artikel skrives.

Det er naturligt, at hele den danske Offentlighed i nogen Tid har samlet sig om det ene: Hvad vil Resultatet blive for alle de Tusinder Arbejdere, som har faaet deres Realindtægt stærkt nedsat; hvilken Stilling vil Forligsnævnet tage? Dette har bevirket, at Spørgsmaalet om vort Reguleringstillæg ligesom har været trængt lidt i Baggrunden, og man kan vel nu gaa ud fra, at Regeringen for sit Vedkommende har ment, at den Ordning, som træffes for Privaterhvervenes Arbejdere, paa en eller anden Maade bør tages i Betragtning, naar Spørgsmaalet om Tjenestemændenes Reguleringstillæg skal afgøres. Heri maa man formentlig se Aarsagen til, at der endnu ikke har været Forhandlinger mellem Finansministeren og Tjenestemandorganisationerne.

Naar vi foran har sagt, at det var, ligesom om Spørgsmaalet om Reguleringstillægget er trængt lidt i Baggrunden, saa gælder dette selvsagt kun for saa vidt angaar Offentligheden; thi for Tjenestemændene selv er Spørgsmaalet i Dag naturligvis ligesaa brændende,

som det var, da vi udsendte sidste Nummer af Bladet. Det er en Kendsgerning, at der er konstateret Prisstigninger, som i Henhold til Tjenestemandsløven giver os Ret til 7 Portioners Stigning af Reguleringstillæget, ja der skulde kun en ganske ubetydelig Stigning mere til, for at vi var kommet op paa et Udgiftstal, der havde givet os Ret til yderligere 1 Portion. I denne Forbindelse finder vi Anledning til at nævne, at der af og til blandt Tjenestemændene hæver sig Røster om, at vi ikke er lønede efter den Overenskomst, Tjenestemandsløven maa siges at være et Udtryk for. I dette Nummer af Bladet giver saaledes en Kollega Udtryk for, at man har frataget os vore overenskomstmæssige Rettigheder; men det er saa afgjort forkert. Indtil dette Øjeblik har Regeringen helt og fuldt opfyldt de Krav paa Reguleringstillæg, Tjenestemandsløven giver os; ja de sidste 2 Aar har man endda gennemført en særlig Lov, ved hvilken der er skaffet os alle et Tillæg paa 168 Kr. aarligt, udover hvad Tjenestemandsløven har fastsat.

Dette maa naturligvis ikke opfattes, som om vi skulde mene eller blot antyde, at Regeringen har været for rundhaandet over for Tjenestemændene, tværtimod. Det er fremdeles vort Standpunkt, at vi burde have haft noget bedre Dækning for det noksom bekendte Hul i Reguleringstillægsbestemmelserne, som bevirker, at meget følelige Prisstigninger staar udækket. Dette har været samtlige Tjenestemænd en Torn i Øjet, og har naturligvis været at mærke paa den enkeltes Budget. Da vi saa i Fjor kom ud for en jævnt fortsættende Stigning i Priserne, var det, at Tjenestemandsgangene fremsatte Anmodning om en hyppigere Regulering af Lønforholdene end efter det een Gang pr. Aar udregnede Udgiftstal. Det er endnu i frisk Erindring, at Finansministeren ikke kunde tiltræde en saadan Tanke, og at den sidste Forhandling resulterede i, at vi fik Lov til at beholde det ekstraordinære 168 Kroners Tillæg ogsaa i Vinterhalvaaret. Vi har ønsket at opfriske disse Forhold en lille Smule for at tilkendegive, at vi ganske vist alle har ment, at Prisudviklingen burde berettigede os til nogen Lønforbedring, udover den vi har faaet; men naar vi hidtil ikke blot har oppebaaret Reguleringstillæg efter Tjenestemandsløvens Bestemmelser, men endog et Tillæg derudover, saa er der i hvert Fald intet Grundlag for at

tale om, at man har frataget os overenskomstmæssige Rettigheder.

Der er nu gaaet en Maaned, siden Udgiftstallet blev fastsat, og vi venter alle spændt paa, hvornaar Regeringen vil kalde os til Forhandling. I Mellemtiden er der fremkommet statistiske Beregninger, ifølge hvilke helaarsbeskæftigede Arbejderes Realløn som Følge af Prisstigningerne er faldet med mere end en Femtedel og med ca. en Trediedel for alle de mange, som er under Arbejdsdeling, saa en Lønforbedring skulde synes naturlig. Der er offentliggjort Regnskaber over Udbytter fra adskillige større Virksomheder, og man har ikke deraf faaet det Indtryk, at Økonomien skulde være saaledes, at man af den Grund ikke var i Stand til at kunne bære det, en berettiget Forhøjelse af Lønningerne betyder. Samtlige Tjenestemandsløve har peget paa, at vi har Krav paa 7 nye Reguleringstillægsportioner og ønsker Forhandling vedrørende det særlige Løntillæg, det er derfor en naturlig Ting, at vi deler de private Arbejderes Mening m. H. t. Krav paa, at heller ikke de skal bære Dyrtidens Følger alene.

Det Pristal, som i denne Henseende kommer i Betragtning, er steget 50 Points, hvilket efter den hidtidige Overenskomst vilde give voksne Arbejdere en Forhøjelse paa 4,25 Øre pr. Time = 20,30 Kr. pr. Uge. Man havde ventet, at Forligsnævnets Kendelse vilde foreligge den 1. eller 2. Marts, men umiddelbart før Bladets Trykning er det meddelt, at den næppe vil foreligge før end om nogle Dage. Det er ikke lykkedes at tilvejebringe Overensstemmelse mellem Arbejdsgivernes og Fagforbundenes Standpunkter. Nævnets Formandsskab maa derfor nu alene afsige Kendelsen.

NY KØREPLAN FRA 1. MARTS

Som Følge af, at Skolerne fra 1. Marts kan begynde Undervisningen til normal Skoletid, har det været nødvendigt at foretage en Omlægning af Morgentoggangen paa saa godt som alle Strækninger paa Fyn og i Jylland. Adskillige Morgentog er herefter tidligerelagt en Timestid, hvilket ogsaa er af Betydning for faste rejsende, der skal begynde deres Virksomhed noget tidligere end nu.

Paa Sjælland-Falster er kun foretaget ganske smaa Ændringer, idet passende Skoletog som Regel haves. For Nord- og Kystbanen samt Københavns Nærtrafik er der ingen Ændringer.

I Forbindelse med disse Omlægninger er Sejladsen paa Storebælt udvidet noget, da det nu bliver lysere baade Morgen og Aften.

Fra 1. Marts er indlagt en Færgetur Nyborg Af. 18,15 Korsør An. 19,35 med Forbindelse fra Persontog fra Fredericia (Af. 15,12) og til Persontog paa Sjælland, København An. 23,00.

Fra 1. April indlægges endvidere en Færgetur Korsør Af. 9,15 Nyborg An. 10,35. Forbindelse med Persontog København Af. 6,16 og paa Fyn til Persontog paa Hverdage, Fredericia An. 13,33.

Endvidere indlægges ogsaa fra 1. April en Færgetur Korsør Af. 19,20 Nyborg An. 20,40. Forbindelse med Persontog København Af. 16,00 og paa Fyn til Persontog Fredericia An. 23,43 (Søn- og Helligdage 0,55).

Der er udkommet en ny Lommekøreplan og en ny Rejseliste, gyldig fra 1. Marts. Derimod gælder den hidtidige Køreplan for Københavns Nærtrafik vedblivende, der er dog udkommet et Tillæg til denne.

Sommerkøreplanen paaregnes sat i Kraft den 26. Maj d. A.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Kan man det?

Fra Lokomotivfører Svend Andersen, Esbjerg, har vi modtaget et længere Indlæg, hvoraf vi bringer følgende:

Der er efterhaanden gaaet en Del Papir til Sessings Oplysningsarbejde, ikke alene den Plads, der beslaglægges i vort Blad, men ogsaa det, der medgik til den udsendte Pjece. Spørgsmaalet bliver da, om Sessing tilfører os Værdier, der kan opveje det, vor Forening ved sine Medlemmer ofrer? Kan-ske tager jeg fejl, men det vor Kollega skriver om, har jeg ingen Sinde fundet Mage til, hverken i faglige eller politiske Blade, og jeg kan ikke indse, at den Passivitet, der her gives Udtryk for, kan være gavnlig i en Tid, hvor Arbejderklassen er ved at mangle det nødvendige til Livets Ophold. Jeg tror at være paa Linie med Flertallet af vore Medlemmer, naar jeg foreslaar Redaktionen, at vi foreløbig stopper Sessing og giver Plads til de Kolleger, der har noget paa Hjerte om den Tid, vi lever i; hører hvad de mener, der kan gøres, for at vi kan faa vore overenskomstmæssige Rettigheder tilbage.

Vore Kaar i Dag — lønnings- og arbejdsmæssige — er saa daarlige, at der kan blive nok til D.L.T. at skrive om, hvis Bladets Spalter blev tilgængelige for vore Medlemmer.

Carl Petersen har for nogen Tid siden sat Fin-

geren paa det ømme Punkt. Han har Ret i sin Tanke, at vi er kommet ud for et Nederlag; ingen — selv de mest pessimistiske — havde drømt herom. Ja, vi er stærkt paa Vej imod Nederlagets Bund, og dette er ikke af ny Dato. Lige fra vi modtog Lønningsloven af 1919, har Linien været nedadgaaende. Det var kun en kort Tid, der gik, inden vore Rettigheder, økonomisk og arbejdsmæssigt, blev frataget os, ganske vist gradvis. Paa den Maade bliver Smerten ikke saa stor, men langsomt og sikkert er alt det taget fra os, vi troede at have overenskomstmæssig Ret til.

Trods den økonomiske Misère, vi er inde i i Dag, findes der dog Folk, som er frimodige nok til at forsøge at „bortforklare“, til at rage Kastanierne ud af Ilden for de faglige Ledere ved at tage dem under Armen. Jeg tænker her paa Carl Schmidt, Nyborg, med hans sidste Indlæg. I denne Henseende tror jeg at dele Tanker med Carl Petersen, fraregnet Kampfonden, som jeg senere skal omtale.

Som en Kendsgerning vil jeg fastslaa: Pristalsreguleringen er fjernet, der er lagt „Loft“ over vore Lønninger — officielt gælder dette endnu ikke for Tjenestemændene, men ingen er vel saa naiv at tro, at vi faar en anden Skæbne end den øvrige Arbejderklasse. — Samtidig faar Priserne Lov til at stige til uanede Højder. Spørgsmaalet bliver da: Hvad kan Arbejderklassen, hvortil vi hører, gøre for at faa deres økonomiske Rettigheder tilbage?

For at give Svar paa dette Spørgsmaal, er det nødvendigt at vide, hvorledes de faglige Tillidsmænd stillede sig til Regeringens Forslag til Centralorganisationen. Hvad foretog Tillidsmændene i C. O. sig, da de var kaldt til Forhandling med Ministeren til Lønstop. Carl Petersen fortæller om en Resolution, men dette er ikke nok. Var der mon ikke andre, der kunde og burde have været spurgt? Her er det, Tampen brænder. Og endelig maa vi vide, om en saadan Resolution var enstemmig, eller var der blandt Tillidsmændene i C. O. ikke en eller anden, der viste en anden Udvej?

Hvad er det, Carl Schmidt tænker paa, naar han skriver: „Vi skal holde sammen og i Fællesskab søge at komme gennem de vanskelige Tider for Land og Folk. Kun derved — og ene og alene derved — er det muligt at bevare os selv og alt, hvad der gennem Generationer er kæmpet for og opnaaet for os alle. Men først og sidst, lad os ikke forlede til at falde over sagesløse Ledere, deres Vanskeligheder er store nok endda.“

Mon C. S. er saa „blaaøjet“, som han giver Udtryk for. Tror han maaske, at Danmark lettere kommer gennem sine Vanskeligheder ved Hjælp af en forarmet Arbejderklasse og en proletariseret Tjenestemandstand. Det kan jeg næppe tro, han faar Lokomotivmændenes Medhold i. Nej, Sagen er den, at Schmidt ikke forstaar Tiden; husk at der staar skrevet: „Den har aldrig levet, der klog paa det er blevet, han først ej havde kær.“

Som det nu gaar, kan det ikke fortsætte, vi maa finde en Vej ud, og jeg skal forsøge med den „Hittepaa“, Schmidt eftersøger.

Vi skal finde Vej ud af Nederlagslinien saaledes: Vi skal gøre de faglige Organisationer til vore egne, som de var tidligere. Vi skal bringe dem tilbage i den Kampstilling, de var for ca. 20 Aar siden, gøre vore Organisationer til brugbart Værktøj i vor Kamp for bedre Kaar. Og vi skal ryste vore Medlemmer ud af den Pessimisme, hvori de befinder sig, give dem Tro paa Fremtiden, gøre dem begribeligt, at de faglige Organisationer er deres, og ikke den faglige Ledelses. Vi skal gøre de faglige Blade til et Talerør for Medlemmerne.

Gør vi det og undlader at lade os bluffe med „at vise Samfundssind“, da skal Arbejderklassen, Tjenestemændene med, nok gøre sig til Herre i eget Hus. Men en Betingelse er det, at vi tager dem i Nakken, der viser Tendens til at gaa paa Akkord med Uretten.

Til Slut et Par Ord om Kampfonden.

Jeg erkender, at som min Økonomi ligger, kunde jeg selv bruge mine Penge i Dag, og jeg har ved Samtale med Lokomotivfyrbødere erfaret, at de vilde være endog meget glade for at blive hjulpet med Kampfondsmidlerne. Men lad os være ærlige, de Penge redder ikke vor Økonomi.

Vi skal lade vor Kampfond være, ikke anvende den til at mildne Krisen for Kapitalisterne. Vi skal stille vore Krav paa den kommende Kongres, og kan dette ikke hjælpe, eller viser Ledelsen Modvilje mod at bære vore Krav frem, ja, saa kan Tiden maaske blive saaledes, at vore sidste Reserver skal spises op. Her er Carl Schmidt og jeg tilsyneladende enige, men maaske ogsaa kun tilsyneladende. Han skriver herom:

„Vilde det saa ikke alligevel være klogt, om vi afholdt os fra at foretage Revisioner, der med et Slag nedrev alt det, vi gennem mange Aar har bygget op, ikke alene som et Værn for os selv og vor Familie, men som i paakommende Tilfælde kunde betyde hele vor Eksistens.“

Der kunde vel nok være Grund til at spørge: Hvornaar mener C. S., at Tiden er inde til at sætte Kampfonden ind for hele vor Eksistens. Rigtigt er det imidlertid, at vor Kampfond er en Del af vor Styrke, og vor Styrke skal vi bruge i Samarbejde med den øvrige Arbejderklasse. En stærk Organisation er vor stærkeste Barrikade.

Lad mig citere Gunner Gersov:

Græder dit Hjerte end Blod derved,
maa det dog lære at hade,
din Ret faa: du ikke ved Kærlighed,
men bag er: stærk Barrikade.

Esbjerg, i Februar 1941.

Svend Andersen.

Kære S. A. Du spørger, hvilken Stilling C. O.s Repræsentanter indtog, da de var kaldt til Forhandling hos Finansministeren til Lønstop. En saadan Forhandling har ikke fundet Sted. Hvad der skete ved Forhandlingen den 12. Oktober angaaende det midlertidige Tillæg, kan ses i D. L. T. for

5. November 1940. Den Resolution, Carl Petersen har omtalt, refererer sig til C. O.s Repræsentantskabsmøde den 9. November f. A. Du spørger, om den blev enstemmig vedtaget, ja! se D. L. T. for 5. December.

Red.

Ekko.

Med Redaktionens Tilladelse vil jeg gerne have Lov til endnu en Gang at forsøge, om jeg kan forklare Carl Petersen, Frederikshavn, at en saglig og vel underbygget Kritik af de Forhold, man ønsker forbedret, er at foretrække frem for en umotiveret og insinuerende Tilsøling af Tillidsmændene.

At det ikke tiltaler C. P., at jeg i min Indstilling overfor Organisationen og dens Ledelse følger denne Regel, forbavser mig ikke; men han skyder langt over Maalet, naar han forveksler dette med en smagløs Bukken og Skraben for Organisationsledelsen. C. P. har ikke Lov til at gaa ud fra, at alle D. L. F.s Medlemmer skal tolerere hans Indstilling. Jeg kender mange, som ikke gør det.

Carl Petersen er forarget over, at jeg opfordrede ham til at anvise Veje til Afhjælpning af det urimelige Misforhold mellem Priser og Lønninger; men det er nu engang saaledes, at naar man fremfører Kritik — og især i en journalistisk Jargon som den af C. P. anvendte — maa der anstændigvis ogsaa følge gode Anvisninger med. Følgende er en god Regel at holde sig efterrettelig, naar man vil kritisere: „Det er ikke nok at kunne gøre det lige saa godt (eller skidt om man vil), som den man kritiserer, man skal kunne gøre det bedre“.

Der skal være Logik i alt. Det kan ikke være saaledes, at man hvert andet Aar genvælger Ledere, med eller uden Akklamation, for saa mellem Valgene ganske hensynsløst at lade det hagle ned over dem med perfide og umotiverede Angreb. Jeg kommer her i Tanker om C. P.s ironiserende Artikel over, at Oplysningsudvalget havde udsendt en Pjece med Opfordring til Deltagelse i Oplysningsarbejdet. Mon han ikke selv skulde have fulgt Opfordringen? Jeg tror, at vi alle kan have noget at lære.

Det bebrejdes mig, at jeg har tilladt mig at kritisere C. P.s manglende Evne til at vise Vej fremefter, og der gøres opmærksom paa min egen manglende Opfindsomhed. Jeg synes dette er ved Siden af; thi det kan da næppe være C. P.s Mening, at jeg skulde anvise Veje og Midler for at gøre hans Artikler saglige. Men jeg gør opmærksom paa, at da jeg i August Maaned f. A. (optaget i D. L. T. Nr. 18) behandlede Emnet „Priser og Lønninger“, sluttede jeg med at kræve et afgjort *Prisstop*. Jeg havde ellersaa givet Anvisning paa Afhjælpning af det herskende Misforhold. Da min kære Kollega Carl Petersen 3 Maaneder senere skrev om samme Emne, faldt han derimod over Lederne med smagløse Angreb. Paa det Tidspunkt, jeg behandlede Emnet, var der forløbet 4 Maaneder, siden der blev sat Lønstop. Priserne var da allerede steget betyde-

ligt, og selv om et Prisstop naturligvis ikke fuldt kunde have afhjulpet Uligheden mellem Priser og Lønninger, saa vilde Forholdet afgjort heller ikke have forværret sig.

Skulde jeg behandle Emnet i Dag, vilde jeg ikke indskrænke mig til blot at forlange Prisstop i videst mulig Udstrækning. Dette, at Priserne stiger, er som bekendt ikke et Fænomen, der gælder alene for vort Land; alle Lande Verden over føler Krigens Byrder gennem Prisstigning, og det er Lønmodtagerne, der føler det haardest og især dem med de smaa Lønninger. Man er sikkert ogsaa nu klar over, at et fuldstændigt Prisstop ikke lader sig gennemføre, fordi Varemarkedet paavirkes af andre, os uvedkommende Forhold. Derfor kunde jeg tænke mig, at man gik den Vej at udarbejde et Pristal indeholdende de nødvendige Varegrupper og saa regulerede alle Lønninger efter et saadant midlertidigt Pristal. En saadan Fremgangsmaade vilde sikkert i nogen Grad rette paa det nuværende Misforhold.

C. P. skriver bl. a., at med mine Udgydelser in mente skal jeg være varsom med at korrekse andre.

Det er mig ikke bevidst, at jeg under nogen Form har ladet mig forlede til Udgydelser som dem, C. P. præsterer. Det mener han sikkert heller ikke selv; thi hvorfor saa beskyldte mig for Bukken og Skraben.

At det var vanskeligt at faa Carl Petersen til at indse, at han var helt og fuldt ved Siden af, tvivlede jeg ikke om, jeg har imidlertid altid haft det saadan, at jeg har anset Vanskeligheder som værende til for at overvindes. Det er en glødende Tro hos mig. Naturligvis undervurderer jeg paa ingen Maade C. P.s hvidglødende Tro — heller ikke med Hensyn til den ny Tid — men derfor synes jeg godt, jeg kan give ham det gode Raad ikke fremtidig at lade sig forlede til lignende Udgydelser som dem, han i sin Journalistik har vist os. Efter min Mening bliver det nemlig stadig et Spørgsmaal, om man kan det.

Med Hilsen
Carl Schmidt.

Hermed maa denne Diskussion være afsluttet her i Bladet.

Red.

PRØVEKØRSLER I AMERIKA MED ET SVÆRT, HURTIGKØRENDE TOG

Efter *Die Lokomotive* ved F. Spoer.

Den amerikanske Kommission for Videreudvikling af Stempel-Damplokomotivet fik i 1938 tildelt den Opgave at afholde en Række Prøvekørsler for at faa fastslaaet, hvor stor Trækkekraftydelse i Lokomotivets Trækkekrog der kræves til at fremføre et Tog paa 907,2 t (1 000 amerikanske t) med en varig Hastighed paa 160,9 km/t (100 miles/hour) paa en lige og flad Banestrækning.

I Oktober samme Aar afholdtes Prøvekørslerne som omtalt i »Lok. Tid.« Nr. 8/1940 med et Tog bestaaende af 16 Vogne inklusive en Maalevogn. Samtlige Vogne var 4-akslede Truckvogne med almindelige Glidelejer. Prøvekørslerne blev afholdt paa Strækningen fra Fort Wayne, Indiana, til Grand Island, Nebraska, og seks Lokomotiver af følgende Typer blev anvendt (se Tabellen):

Alle Lokomotiverne fyredes med Kul, hvis Varmehold paa Pennsylvania-Banen var 7 400 kgcl, paa Chicago & North-Western-Banen 5 940 kgcl og paa Union-Pacific-Banen 6 630 kgcl. Hastigheds- og Trækkekraftdiagrammer blev optaget paa Størstedelen af Strækningen, dog blev der for at sammenligne Talværdierne udvalgt visse Strækninger, paa hvilke der forekommer vandrette Afsnit, eller Afsnit med en uforanderlig Stigning paa mindst 1 920 Meters Længde. Under Maalingen af Togmodstanden blev Banens Stigningsforhold og Hastighedsforøgelserne selvfølgelig taget i Betragtning. Ved Accelerationsmodstandens Beregning blev Togets og Lokomotivets Masse beregnet 3,3 pCt. større under Hensyn til Hjulenes omløbende Svingmasser og Akslerne.

Diagrammerne 1, 2 og 3 viser Togmodstanden i

	Pennsylvania Klasse K 4 s	Chicago & North Western Klasse E 4	Union Pacific Klasse F E F I
Bygget af	Pennsylvania R. R.	American Loco. Co.	American Loco. Co.
Byggeaar	1924	1938	1937
Akselanordning	2 C 1	2 C 2	2 D 2
Kedeltryk	14,4 at	21 at	21 at
Cylinderdiameter og Slaglængde	2×686×711 mm	2×635×737	2×622×813 mm
Drivhjulsdiameter	2032 mm	2133 mm	1956 mm
Adhæsionsvægt	95 t	98 t	122,5 t
Tjenestevægt	145 t	187 t	211 t
Tendervægt	100 t	162 t	160 t
Ristearaal	6,5 m ²	8,42 m ²	9,3 m ²
Vandberørt Fordampningshedeflade inkl. Overhederen	463 m ²	544 m ²	564 m ²
Idberørt Fordampningshedeflade	375 m ²	343 m ²	397 m ²

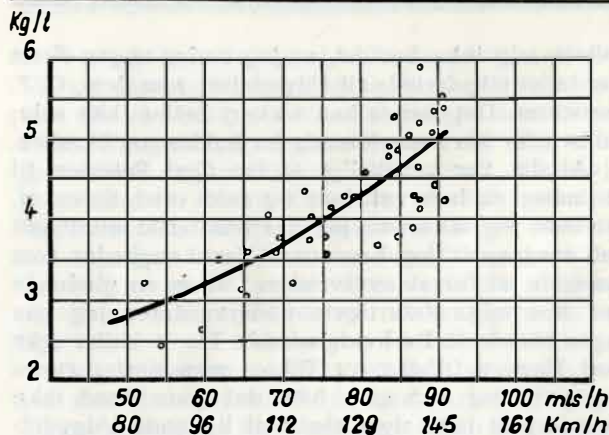


Diagram 1. Modstanden af en 4-akslet Truckvogn paa Pennsylvania-Banen.

kg/t paa hvert af de tre Jernbaneselskaber. Den forskellige Spredning af de fundne Punkter er bemærkelsesværdig. I Diagram 4 er de i Diagrammerne 1, 2 og 3 tegnede Kurver gengivet i Sammenligning med en Kurve, som er indsat efter en af *W. J. Davis*, General Electric Company, udviklet Formel. Prøvekørslerne blev afholdt i mildt Vejr med svag Vind.

Endskønt det var det samme Tog, der prøvedes paa tre forskellige Baner, var Svingningerne i Togmodstanden ikke ubetydelige. Som Forklaring herpaa angives Banernes forskellige Overbygningsmateriale. De første Prøvekørsler blev foretaget for at fastslaa Togmodstandens Størrelse under store Kørehastigheder, og samtidig blev Kurverne for de største Ydelser i Lokomotivernes Trækkekrog optaget. De optegnede Kurver er gengivet i Diagram 5; de viser Trækkekræfterværdierne, som de er afgivet under ensblivende Hastighed paa lige og horisontal Bane.

Den tilstræbte Højeste-Hastighed paa 161 km/t opnaaedes kun een Gang og blev noget overskredet med Union-Pacific's 2D 2-Lokomotiv paa et Fald 1:770. Lokomotivet ydede herunder 3000 HK i Trækkekrogen ved en Hastighed af 160 km/t, medens de andre Lokomotiver opviste betydelig mindre Ydelser. Alle tre Kurver i Diagram 5 viser et pludseligt

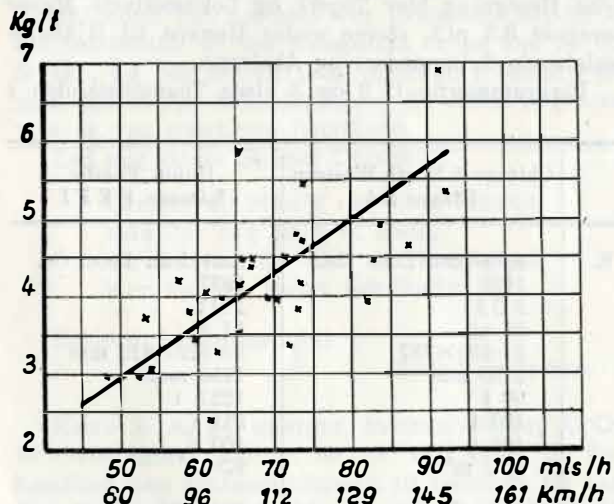


Diagram 2. Modstanden af en 4-akslet Truckvogn paa Chicago & North Western-Banen.

skarpt Fald ved indtrædende stor Hastighed; Union-Pacific-Lokomotivet begynder ved ca. 160 km/t, og begge de andre ved 145 km/t.

I Beretningen om Prøvekørslerne var der intet anført om, at Kedlerne paa nogen af Lokomotiverne var anstrængt til sin højeste Ydeevne, hvorved Spørgsmaalet om Lokomotivernes varige Ydeevne er et Spørgsmaal om det virksomme Middeldamptryk i Cylindrene. Da Tiden for Indstrømning gennem Glideraabningen og dermed Middeldamptrykket i Cylindrene falder med Hastighedsforøgelsen, maa det ideale Lokomotiv have Indstrømningsaabninger, der er saa store og saa nøjagtigt indstillet, som det paa nogen Maade kan lade sig gøre, for at Trykfaldet under Indstrømning kan indskrænkes saa meget som muligt.

— I Tilslutning hertil siger Anmelderen af den amerikanske Beretning, *Dr. Lubinoff*, VDI:

»Til den amerikanske Beretnings helt igennem rigtige Erkendelse om Aarsagen til Diagramkurverne-

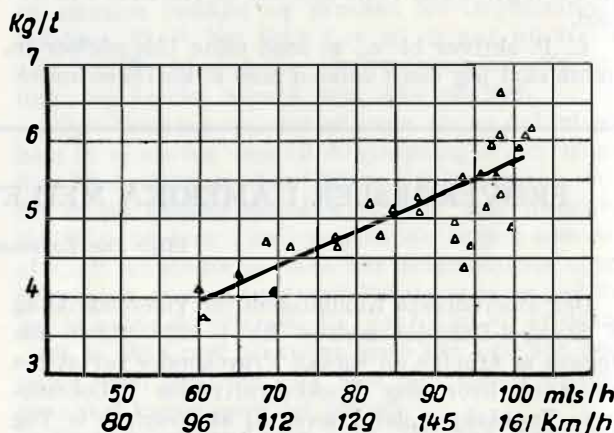


Diagram 3. Modstanden af en 4-akslet Truckvogn paa Union-Pacific-Banen.

stærke Fald under store Kørehastigheder kunde vi godt tilføje, at det ikke alene kommer an paa den størst mulige Tilmaaling af Glideraabningerne, men tillige paa, at alle Dampledninger lige fra Regulatoren og gennem Overhederen til Gliderkasserne saavel som fra Gliderkasserne gennem Udgangsrørene og Udgangshætten holdes tilstrækkelig store og hensigtsmæssig strømlineførte i Bestræbelse for at undgå alt hvad der overhovedet kan tænkes at fremkalde Tryk- eller Strømningstab. Kun ved saadanne Foranstaltninger uddrages den størst mulige Nytte af Kedeldampens Arbejdsevne.»

Den amerikanske Beretning fortsætter:

For at faa det størst Middeldamptryk i Cylindrene maa følgende tilstræbes:

1. Højere Kedeltryk.
2. Mindste Trykfald fra Kedlen til Gliderkasserne.
3. Størst mulige Kanalaabninger (Gliderveje).
4. Største Gliderkasse-Rumindhold.
5. Mindste Modtryk i Udstrømningskanalerne.

Andre Faktorer, som har Indflydelse paa den i Trækkekrogen virkende Ydelse, er Maskinens indre Arbejde samt Rulle- og Luftmodstanden. Beregner man

Modstanden i det 907,2 t svære Tog efter Talværdierne i Diagram 4 og den nødvendige Ydelse i Trækkebogen til at overvinde Modstanden, saa fremgaar det, at selv det stærkeste af Prøvelokomotiverne, nemlig Pacific-Banens, har vanskeligt ved at bringe et saadant Tog op paa en Hastighed af 161 km/t; de dertil nødvendige Tider og Vejlængder bliver alt for lange. Derfor tales der i den amerikanske Beretning om et

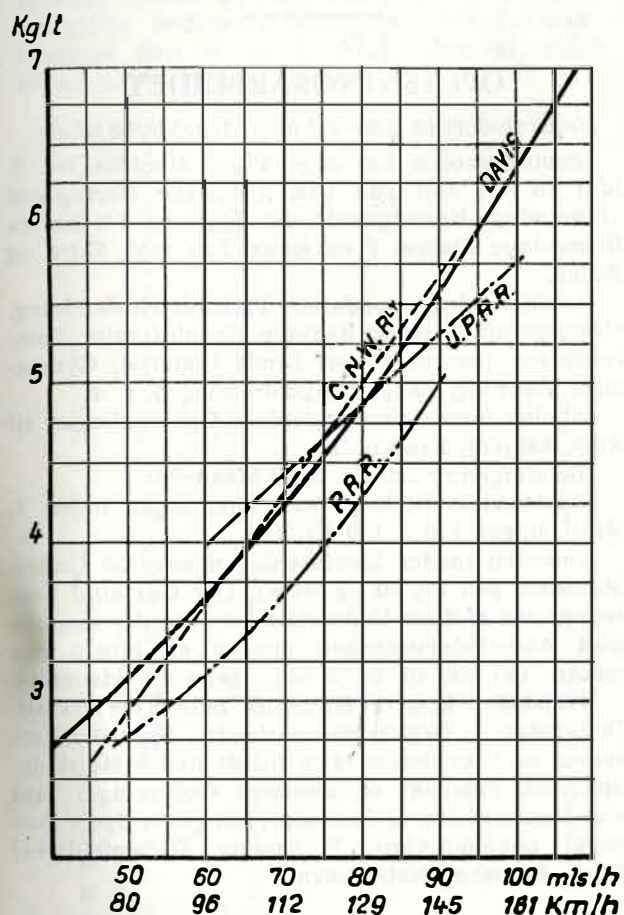


Diagram 4. Modstandskurverne i Sammenligning med Davis Formel.

forbedret 5 000 HK-Lokomotiv (omtalt i »Lok. Tid.« Nr. 8/1940), som kan opfylde den stillede Opgave.

For at udforske Hurtigtrafikens Problemer, har de største amerikanske Jernbaneselskaber i den senere Tid bygget Forsøgs- og Prøveanstalter.

Saavidt Uddraget af Association of American Railroads Beretning.

Med Hensyn til Togmodstanden er der følgende at sige: De paa Prøveturene anvendte amerikanske Truckvogne adskiller sig i væsentlig Grad paa Grund af den store Vægt fra de i Tyskland anvendte; Akseltrykket paa Prøvevognene var gennemsnitlig 14 t, og paa Prøvelokomotiverne 30 t.

Sammenligninger med et tysk strømlinieformet 2 C 2-Lokomotiv.

For en Lokomotivfagmand er det sikkert af Interesse at sammenligne Resultaterne fra de amerikanske Prøvekørsler med Resultater fra Prøvekørsler

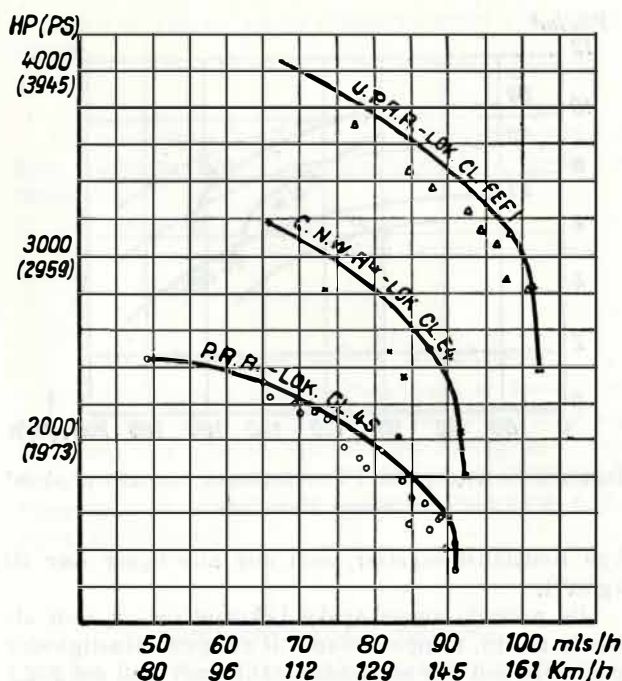


Diagram 5. Højesteværdierne i Trækkebogen paa de tre amerikanske Lokomotiver.

med lignende høje og endnu højere Kørehastigheder, som paa De tyske Rigsbaner er foretaget med et strømlinieformet Lokomotiv Type 05.

I Diagram 6 er Ydelsen i Trækkebogen paa Lokomotiv 05002 angivet under Kedelanstrængelser paa henholdsvis 57, 70 og 80 kg Damp i Timen pr. m² ildberørt Hedeflade, og endvidere er de amerikanske Kurver fra Diagram 5 indtegnet. De fem i Diagrammet synlige Punkter stammer fra Prøvekørsler med 05-Lokomotivet i 1935, paa hvilke der opnaaedes betydeligt større Hastigheder end under de amerikanske Prøvekørsler. Punkterne tilsvareer noget forskel-

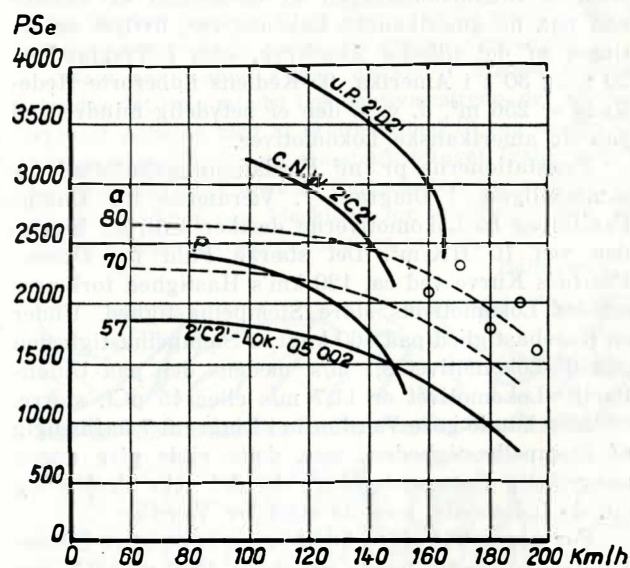


Diagram 6. Kraftydelsen i Trækkebogen paa de amerikanske Lokomotiver og 05002-Lokomotivet ved en Kedelanstrængelse paa 57,70 og 80 kg/m²/t.

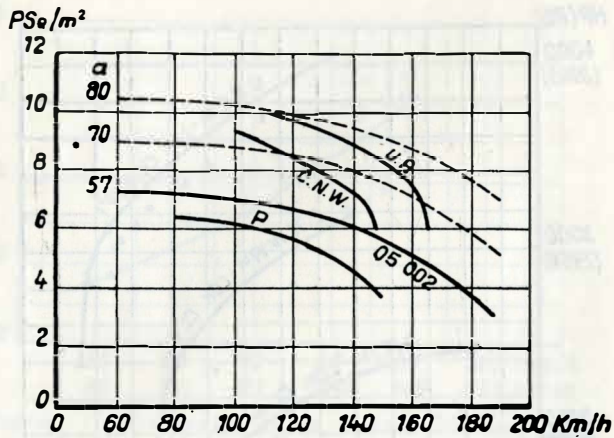


Diagram 7. Kraftydelse i Trækkebogen beregnet pr. 1 m² ildberørt Hedeflade.

lige Kedelanstrengelser, som dog alle ligger nær 80 kg/m²/t.

De prøvede amerikanske Lokomotiver er, som allerede nævnt, næppe i Stand til at opnaa Hastigheder paa mere end 145 henholdsvis 161 km/t med det 902,7 t svære Tog. Det noget svagere 05-Lokomotiv er bygget for mindre Togvægt, men har kørt med Hastigheder mellem 195 og 200 km/t. Da Drivhjulsdiameteren paa de tre prøvede amerikanske Lokomotiver er mellem 1956 og 2133 mm, medens den paa 05002-Lokomotivet er 2300 mm, vilde en Hastighed paa 195 km/t omregnet efter de amerikanske Lokomotivers Drivhjulsdiameter udgøre 166 til 181 km/t og dermed være 29 henholdsvis 14 km/t højere uden at udvise det paafaldende stejle Fald i den effektive Kraftydelse.

Trækkekraften og de opnaaelige Hastigheder for de amerikanske Lokomotiver er efter den amerikanske Beretning begrænset af Maskinerne. Denne Begrænsning forekommer slet ikke med 05-Lokomotivets endnu større Hastigheder; dets Begrænsning er givet af Kedlen. Dimensioneringen af 05-Kedlen er mindre end paa de amerikanske Lokomotiver, hvilket er betinget af det tilladte Akseltryk, som i Tyskland er 20 t, og 30 t i Amerika. 05-Kedlens ildberørte Hedeflade er 256 m², d. v. s. den er betydelig mindre end paa de amerikanske Lokomotiver.

Præstationerne pr. m² Fordampningshedeflade er sammenlignet i Diagram 7. Værdierne for Union-Pacific og 05-Lokomotiverne dækker omtrent hinanden ved 10 HK/m². Det stærke Fald for Union-Pacific's Kurve ved ca. 120 km's Hastighed forklares ud fra Lokomotivets store Stempelhastighed. Under en Kørehastighed paa 160 km/t er Stempelhastigheden paa 05-Lokomotivet 8,1 m/s, medens den paa Union-Pacific-Lokomotivet er 11,7 m/s eller 45 pCt. større.

Man kunde gøre Værdierne i Diagram 7 uafhængig af Stempelhastigheden, men dette vilde give nogen uangribelig Sammenligning, da det ikke drejer sig om de indicerede, men de effektive Værdier.

For nogen Tid siden kunde man læse, at et Union-Pacific-Lokomotiv havde præsteret 4500 eff. HK ved en Hastighed af 145 km/t, og at Dampforbruget derunder var 7 kg/IHKT. I Overensstemmelse hermed havde Kedlen præsteret 31,5 t Damp i Timen, hvilket

er 80 kg/m² Fordampningshedeflade. Ved en kritisk Betragtning af disse Tal maa der ses hen til den store Fyrkasse og Forbrændingskammeret, som tilsammen har en Hedeflade paa 44,5 m².

Resultaterne bekræfter atter den gamle Sandhed, at begge Lokomotivdele, Kedel og Maskine, maa tilmaales saaledes, at den ene Del ikke naar sin Ydegrænse før den anden.

OPLYSNINGSARBEJDET

Højskoleophold paa Esbjerg Arbejderhøjskole.

Sommerskolen for unge Piger afholdes fra 3. Maj til 27. Juli paa den historiske Herregaard „Bramminge Hovedgaard“, der ligger ca. 2½ km fra Bramminge Station i en smuk Egn med Skov og Aaløb.

Undervisningen omfatter: Praktisk Husholdning, Haandgerning, Dansk, Regning, Skønlitteratur, Samfundslære (herunder vort Lands Historie), Gymnastik, Vævning, Sang, Boligindretning o. s. v.

Skolen foranstalter endvidere Cykleudflugter til Ribe, Esbjerg, Fanø m. m.

Betalingen er 240 Kr. for 3 Maaneder.

Amtsunderstøttelsen, som maa søges inden 1. April, udgør 120 à 150 Kr. ialt.

Desuden raader Elevforeningen over 30 Understøttelser paa 40, 60 og 80 Kr. Der kan altid paaregnes een af disse Understøttelser, saa der sammen med Amtsunderstøttelsen opnaas en Hjælp paa mindst 160 Kr. til de 3 Md. Højskoleuddannelse.

Højskolen kræver Elevernes hele Arbejdskraft. Deltagelse i Organisationsarbejde, Sportskonkurrencer o. l. er derfor ikke tilladt under Højskoleopholdet. Prospekt og nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Landsoplysningsudvalgets Formand: Lokomotivfører P. Sessing, Torbenfeldtsvej 37, 1., Brønshøj, København.

FOREDRAGSAFTEN I KØBENHAVN

De københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg af D. L. F. arrangerer en Foredragsaften for Medlemmer med Damer Onsdag den 12. Marts 1941 Kl. 19,45 præcis paa Centralbanehotellet, Halmtorvet.

Lederen af A. O. F., Folketingsmand Chr. Christiansen, taler over Emnet

Danmark i Dag.

For Deltagere, der ønsker det, vil der efter Foredraget blive arrangeret fælles Kaffebord.

Udvalget opfordrer Medlemmerne herunder og saa Pensionisterne til at møde talrigt, da man her vil faa Lejlighed til at høre om vort Lands Stilling i den nuværende Situation.

Husk at medtage Sangbogen.

Provinsafdelingerne indbydes.

P. U. V.

P. Sessing. O. K. Michelsen.



KONGRES

I Henhold til Beslutning paa Hovedbestyrelsens Møde den 27. Februar d. A. er Foreningens ordinære Kongres 1941 fastsat til Dagene den 6. og 7. Maj. Den afholdes i Østergades Hotel, Aarhus.

Kongresrepræsentanter vælges i følgende Omfang:

Afd. 1 og 2 ialt	318 Medl.	hver Afd. vælger	7 Repr.
- 3 - 4 -	26	- - -	1 -
- 5 - 6 -	42	- - -	2 -
- 7 - 8 -	38	- - -	1 -
- 9 - 10 -	33	- - -	1 -
- 11 - 12 -	41	- - -	2 -
- 13 - 14 -	29	- - -	1 -
- 15 - 16 -	28	- - -	1 -
- 17 - 18 -	81	- - -	2 -
- 19 - 20 -	125	- - -	3 -
- 21 - 22 -	164	- - -	4 -
- 23 - 24 -	61	- - -	2 -
- 25 - 26 -	12	- - -	1 -
- 27 - 28 -	37	- - -	1 -
- 29 - 30 -	93	- - -	2 -
- 31 - 32 -	99	- - -	2 -
- 33 - 34 -	28	- - -	1 -
- 35 - 36 -	61	- - -	2 -
- 37 - 38 -	66	- - -	2 -
- 39 - 40 -	203	- - -	5 -
- 41 - 42 -	37	- - -	1 -
- 43 - 44 -	71	- - -	2 -
- 45 -	31	- - -	1 -
- 46 -	53	- - -	2 -
- 47 -	11	- - -	1 -
- 48 -	21	- - -	1 -
- 49 -	12	- - -	1 -
- 50 -	28	- - -	1 -
- 51 -	14	- - -	1 -
- 52 -	36	- - -	1 -

Meddelelse om valgte Kongresrepræsentanter og Navn paa disse indsendes til Foreningens Kontor og skal være her senest den 15. April.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min 25 Aars Jubilæumsdag den 30. Marts frabedes.

Th. G. Pedersen, Lokf., Struer.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomhederne ved mit Jubilæum.

B. A. Hansen, Hgl.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

Lokf. H. K. Jensen, Hgl.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører L. N. Andresen, Aalborg.

Vor hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører A. J. Tørngrens Bisættelse.

København, i Februar.

Karen Marie Tørngren og Børn.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i Øjensygdomme antaget Øjenlæge P. Jensen, der afholder Konsultation Kirkegade 2, Randers, Kl. 12—15, Lørdag dog Kl. 10—12, og Øjenlæge S. Heegaard, der afholder Konsultation Østergade 4, Esbjerg, Kl. 12—14½.

Sammenkomst i Esbjerg.

Efter Indbydelse fra Esbjerg Lokomotivfyrbøder-Afdelings Oplysningsudvalg afholdtes Lørdag den 15. Februar en kammeratlig Sammenkomst paa Hotel Hafnia.

Formanden for Lokomotivfyrbøder-Afdelingen, K. A. Andersen, bød Velkommen, hvorefter Smalfilmene „Storbyens Blændværk“ og „Med D. S. B. gennem Danmark“ blev forevist. Senere samledes man om et smukt pyntet Kaffebord, hvor der veksledes med Taler, Underholdning og Sang, blandt andet talte Lærer Friberg om de da forventede Foraarsvalgs Betydning for det danske Folk. Ved 22-Tiden kunde Formanden slutte Kaffebordet med en Tak til alle, som havde været medvirkende til den fyldige Underholdning; man fik derefter Lejlighed til at svinge sin Dame til Tonerne fra et lokalt Orkester.

Naar vi kunde gaa hjem med Forvisningen om at have tilbragt en glimrende Aften i kammeratligt Samvær, skyldes det ikke mindst den store og kammeratlige Tilslutning fra Lokomotivførernes Side; skulde man udtale et Ønske, maatte dette være „en snarlig Gentagelse“.

Naar saa mange kunde deltage i Sammenkomsten skyldes det ikke mindst Lokomotivmestrene, der har haft et stort Arbejde med at skaffe Frihed til saa mange Lokomotivmænd under en saa stærk forøget Trafik, som vi har i Øjeblikket, ogsaa de Kammerater, der maatte tage en ekstra Tørn paa Maskinen for at frigøre dem, der deltog i Sammenkomsten, skyldes en Tak.

Deltageren.



Ingen Højtalere i S-Togene.

Det Publikum, som benytter S-Banen, har ved forskellige Lejligheder beklaget sig over, at de under Mørklægningen ikke kan se Stationernes Navne, og derfor undertiden kommer af ved en forkert Station. Man har derfor foreslaaet Installering af Højtaleranlæg i Togene, saa Motorføreren ved Indkørslen til hver enkelt Station

kunde bekendtgøre dennes Navn. Berl. Tid. har forelagt Generaldirektøren dette Forslag, og han bemærkede, at det naturligvis kan lade sig gennemføre, men Omkostningerne vil ikke staa i Forhold til den Nytte, et saadant Anlæg vil have. Gdr. vil derfor ikke være med til dets Gennemførelse, men henviser til, at Publikum ligesom i udenlandske Hovedstæder maa følge Ruten paa den i Vognene anbragte Plan over Strækningen, saa de er orienteret om Navnet paa næste Station.

Nørre Nebel-Banens gamle Skinner.

Det har været Hensigten at sælge Skinnemateriellet fra den nedlagte Nørre Nebel-Bane til forskellige Entreprenører, men Trafikministeriet har ment, at det i Øjeblikket er saa vanskeligt at faa Skinnemateriel udefra, at det er fundet rigtigst, at Staten erhverver sig det her omtalte Materiel. Folketingets Finansudvalg har tiltraadt denne Betragtning og bevilget 584 000 Kr. til Overtagelsen.

Skinnebusserne til Aalborg Privatbaner.

Ifølge Meddelelser i Dagspressen har Trafikministeren givet Tilsagn om, at Aalborg Privatbaners Indkøb af Skinneomnibusser vil blive gennemført paa en saadan Maade, at Personalet ikke faar Grund til at beklage sig over en Stigning i Underskudet, som de evt. skal deltage i Dækningen af, saaledes som vi nævnte i forrige Nr. af vort Blad.

Jernbaneanlæg til Drøftelse i Beskæftigelsesudvalget.

Blandt de mange forskellige Forslag, Beskæftigelsesudvalget har faaet forelagt, er bl. a. et, som gaar ud paa Anlæg af Dobbeltspor paa Strækningen til Ballerup. Bekostningen anslaaes til ca. 1 ½ Mill. Kr., hvoraf de 650 000 er Arbejds løn; der paaregnes beskæftiget ca. 140 Mand i 1 ½ Aar ved dette Arbejde.

For nylig har Trafikministeren desuden forelagt Udvalget et Projekt til en helt ny Løsning af Problemet om Slangerupbanens Elektrificering. Forslaget tager Sigte paa at føre Slangerupbanen i Tunnel under Nørrebrogade helt ind til Nørreport Station.



Forflyttelse efter Ans. fra 1.—3.—41.

Motorfører II H. Andersen, Odense, til Enghave Mdt.
Motorfører II S. P. T. Mejlskov, Næstved, til Enghave Mdt.

Afsked.

Lokomotivfører M. E. Larsen, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfører P. J. Ingtoft, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—41 (min. Afsked).

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.

Lokomotivfører C. C. G. Frederiksen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—4.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. F. M. Unschuld, Østerport, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—5.—41 (min. Afsked).

Dødsfald.

Lokomotivfører N. P. K. Frederiksen, Nyborg, den 1.—2.—41.

Lokomotivfører A. J. Tørngren, Kbhavns Godsbgd., den 17.—2.—41.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj - Følster	Jyl. - Fyn	
19185	18713	Raymonde, Vincent: Blanche. Roman.
19186	18705	Elkjær, Sigurd: Niels Tambours Datter. Roman.
19187	18707	Jensen, Thyra: Præstens Jomfruer.
19188	18704	Buck, Pearl S.: Andre Guder.
19189	18721	Thaulow, Th.: Estrup, Jacob, Brønnum, Scavenius.
19190	18715	Huxley, Aldous: Efter mangan en Sommer.
19191		Hogstraten, A. van: En Moders Kamp.
19192	18689	Stangerup, Hakon: Levende dansk Litteratur.
19193		Jørgensen, Niels: Vor danske Arv.
19194	18714	Geissler, Horst Wolfram: Spilledaasen.
19195	18719	Schindler, Peter: Kølvand og Skinne- stribe.
19196		Finckenstein, Ottfried: En Moder.
19197	18725	Jensen, Eigil: Hør var der ikke en som lo?
19198	18729	Scherfig, Hans: Det forsømte Foraar.
19199		Turgenjef, Ivan: En Digtters sidste Ord.
19200ab	18730ab	Winther, Sophus K.: Nebraska er mit Hjem.
19201	18731	Stevns, Arne: 9. April skildret i Breve fra danske Soldater.
19202	18735	Lindin, Ester: Tænk om jeg blev gift med Præsten.
19203		Hohlenberg, Johannes: Søren Kirke- gaard.
19204	18741	Gudme, P. de Hemmers: Finlands Folk i Kamp.
19205	18758	Kjongsdal, Niels: Slægtens Sønner.
19206	18413b	Duurlo, Ellen: At elske.
19207	18744	Blunck, H. F.: Kvinder i Haven.
19208	18749	Sjøman, Harry: Og Fossen synger.
19209	18748	Løkken, Thomas Olesen: Pigen fra Vild- mosen.
19210	18745	Daniel-Pops: En Dag gik til Ende.
19211	18718	Nielsen, Aage Krarup: Hans Falk fra Maketu.
19212	18738	Knuth,, Eigil: Under det nordligste Dannebrog.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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