



NO 7

5. april 1950

50. årgang

## *De forlængede uniformsterminer bortfalder.*

Uniformsleveringerne har atter været genstand for en drøftelse mellem finansministeriet, de forskellige styrelsesgrene og Centralorganisationerne I og II.

Som omtalt her i bladet den 5. december 1949 var man fra myndighedernes side ikke i stand til ved mødet den 25. november s. å. at love en afskaffelse af de forlængede terminer i almindelighed, men kun for de genstande, der allerede blev givet tilsagn om i efteråret 1948 og som fra 1. april 1949 skulle leveres efter det almindelige uniformsregulativ. Som bekendt drejede det sig om veste, uldveste og benklæder, og fra 1. april 1950 skulle leveringerne af skindtøj ligeledes ske efter førkrigsterminerne.

Til gengæld stillede finansministeriet sig villig overfor organisationernes ønsker om en forhandling i dette forår, såfremt der kunne siges at være udsigt til en bedring både for stoffernes fremstilling og uniformernes forarbejdning.

Det, der særlig gjorde sig gældende i efteråret 1949, var den militære klædefabriks vanskeligheder med at fremstille den nødvendige stofmængde, idet maskinkapaciteten ikke var tilstrækkelig. Man håbede imidlertid på, at nogle i USA bestilte maskiner kunne nå frem, således at man i løbet af sommeren 1950 kunne påbegynde en større produktion, og indenfor et rimeligt tidspunkt kunne nå op på at fremstille den nødvendige stofmængde.

Disse forhåbninger er blevet opfyldt, og fabriken er netop i disse dage i færd med at opstille de nye maskiner, og en prøvekørsel vil snart kunne finde sted. Da det imidlertid er helt nye maskintyper, som vil kræve nogen tid, forinden de kan sættes ind i produktionen — bl. a. skal personalet opøves i brug af dem — forventer man ikke at kunne være oppe på maksimumsproduktionen før omkring 1. august d. å. Til gengæld er klædefabrikens ledelse af den opfattelse, at man i løbet af ca. 1 år, regnet fra 1. august, skulle kunne nå op på en produktionskapacitet, der kan dække de løbende bestillinger samt de bestillinger, der allerede er indgået, men endnu ikke effektueret.

På grundlag heraf drøftede organisationerne problemet med finansministeriet og repræsentanter fra de interesserede styrelsesgrene på et møde fredag den 17. marts, og der blev givet tilslutning til at ophæve de forlængede brugsterminer for samtlige uniformsgenstande fra 1. april d. å. med undtagelse af stofregnfrakker.

Men selv om der fra klædefabrikens side nu er udsigt til en normal produktion, og der for forarbejdningen ved skræddere menes at kunne holdes trit med stoffernes leveringer, må der naturligvis regnes med en afviklingsperiode, som anslås til at strække sig over et tidsrum fra 1. april d. å. til omkring 1. august 1951. Overgangsvanskelighederne kan ikke undgås, bl. a. fordi de nu manglende leveringer først



skal leveres, og disse leveringer er afhængig af klædefabrikens tiltagende produktion. Dette vil sige, at der i den ovenanførte periode vil ske en tiltagende gradvis indvinden på de manglende leveringer; man kan således ikke forvente, at samtlige terminer vender tilbage til det normale fra den 1. april, men må væbne sig med tålmodighed indenfor de ca.  $\frac{3}{4}$  år, som det for klædefabriken er nødvendig at sikre sig, for med sikkerhed at kunne garantere, at produktionen kan dække det fornødne behov af klæde.

Ordningen praktiseres tilsvarende til, hvad der var gældende, da benklæder, vest og uldvest kom på normale terminer, nemlig således, at alle uniformsgenstande, der den 1. april d. å. og senere har været den normale termin, forfalder til ny levering, der sker så hurtigt, det er muligt at fremstille dem.

Dette lyspunkt er kun gældende for de uniformer, der fremstilles af klæde og som altså hører under den indenlandske produktion. Som allerede nævnt har det ikke været muligt at gennemføre tilsvarende for stofregnfrakkerne vedkommende. Stoffet hertil skal importeres, og de bevillende myndigheder har ikke kunnet stille de nødvendige stofmængder til rådighed, men forhåbentlig vil det lykkes også på dette område at finde forståelse for tjenestemændenes berettigede ønske om snart at se krigens restriktioner afskaffet, så normale tilstande kan herske overalt.

Med denne tilfredsstillende ændring i uniformsleveringerne vil man naturligvis samtidig vende tilbage til uniformsstoffer af førkrigstidskvaliteter, ligesom der er taget hensyn til fremstilling af sommerstoffer. For disse sker der en ændring for lokomotivfyrbøderes vedkommende, idet fabriken vil fremstille en bedre kvalitet, nærmere betegnet »halvkamgarn«, som ikke alene i udseende, men også i kvalitetsmæssig henseende er betydeligt mere tiltalende end den, der tidligere blev anvendt, ligesom slidstyrken er bedre.

For sommerstoffernes vedkommende vil man dog ikke kunne opnå den nødvendige produktion, så der i indeværende år kan leveres uniformer af dette stof, men personalet kan ved bestillinger, som skal leveres i sommeren 1951, få disse forarbejdet af sommerstof.

Med det her anførte er der sket en glædelig udvikling i et for personalet så betydeligt problem, at vi, omend stofregnfrakkerne stadig

bevarer de forlængede terminer, ved, vore medlemmer hilser dette fremskridt med tilfredshed. Det har været en vanskelig tid for tjenestemændene, lige siden krigsterminerne blev indført, og for de kategorier, hvis tjeneste må udføres under sådanne forhold, at overtrækstøj er nødvendigt, har det været forbundet med store vanskeligheder at få de sparsomme beklædningsgenstande, der yderligere blev forringet i stofkvalitet, til at strække den nødvendige tid.

### Nordisk Jernbanemands Union.

Sekretariatet, der består af P. Madsen, J. K. F. Jensen og E. Greve Petersen, Danmark; Herman Blomgren, Edv. Eliasson og Aug. Nelgård, Sverige; M. Trana, Erling Kiil og Th. Narvestad, Norge; W. E. Bachmann og Gösta Widing, Finland, afholdt tirsdag den 28. febr. møde i Svenska Järnvägsmannaförbundets lokaler, Barnhusgatan 6, Stockholm. Som særlig indbudt referent fra ITF var mødt Sture Christiansson, Sverige.

Unionens præsident, forretningsføreren for Dansk Jernbane Forbund, P. Madsen, bød velkommen og rettede en særlig velkomsthilsen til lokomotivfører Gösta Widing, der var indtrådt i sekretariatet som repræsentant for Finlands Lokomotivmands Forbund.

Som første punkt på dagsordenen aflagde repræsentanterne fra de respektive lande rapport over de ændringer i tjeneste- og lønningsvilkår, der havde fundet sted siden sidste sammentræden. For Danmarks vedkommende redegjordes for de nye tjenestetidsregler og oprettelse af samarbejdsudvalg indenfor de forskellige styrelsesgrene.

Det svenske forbund havde udarbejdet forslag til ændret placering i lønningsklasse for forbundets medlemmer. I 1945 udarbejdedes et nyt lønningsregulativ, men den endelige placering i lønningsgraderne blev udsat, og en komité har siden 1947 arbejdet med forslaget til placeringen, og pengenes synkende værdi har gjort en ændring stærkt påkrævet.

Forslaget er fremsendt til statstjenerkartellet, der nu skal koordinere dette med de forslag, der fremkommer fra de øvrige etater, det vides allerede, at der fra postforbundet fremsættes videregående forslag, men det ventes, at Jernbaneforbundet bliver retningsgivende for kartellets forslag.

Det oplystes, at i Sverige er, trods det almindelige lønstop, gennemført lønforhøjelse for 6 à 700 000 indenfor kartellet, og den foreslåede ændring i lønplaceringen skulle ikke udelukke, at der for tjenestemændene kan ske lønforhøjelser i forbindelse med en almindelig lønstigning.

Fra Norge meddeltes, at der for tiden blev forhandlet mellem jernbaneorganisationerne og hovedstyret om arbejdstiden. Der var ikke enighed mellem parterne, hvorfor sagen er overgivet til departementet til afgørelse.





Unions præsidiat.

Fra venstre: E. Greve Petersen (vicepræsident), P. Madsen (præsident) og J. K. F. Jensen (sekretær).

I Finland føres der også forhandlinger om de enkelte stillingers placeringer i lønningsgraderne, men der er store vanskeligheder ved at koordinere de forskellige tjenestearter indenfor de enkelte lønningsgrupper.

Der udføres for tiden et stort arbejde med at samle alle de ved den finske stat beskæftigede arbejdere og tjenestemænd indenfor landsorganisationen, og der gøres gode fremskridt.

Pris- og lønningsforholdene er stadig meget vanskelige, og der ventes til maj store lønaktioner fra arbejderes og tjenestemænds side; de ukontrollerede prisstigninger tvinger lønmodtagerne til at kræve lønforhøjelse. Men det er en kendsgerning i Finland, at enhver lønstigning omgående vil afspejle sig i priserne. Der arbejdes på at sikre en realløn gennem standsning af priserne.

En lønkomité har afsluttet sit arbejde, der kan som resultat heraf ventes en lønforhøjelse på fra 8 til 15 kr. pr. måned.

Fra hvert af landene forelå der udarbejdede rapporter til ITF om arbejdstiden og mulighederne for at gennemføre en 40 timers arbejdsuge.

Fra ITF aflagde Sture Christiansson rapport og oplyste bl. a., at man på sidste afholdte eksekutivmøde besluttede at udelukke Canadas sømænd, fordi de har forbrudt sig mod ITF's love. Omtalte blokaden i Berlin, hvor russerne brød enhver aftale, der var sluttet med de strejkende jernbanemænd i forbindelse med jernbanestrejkenes ophør.

ITF's kongres var planlagt til afholdelse i Wien, men den fornødne sikkerhed overfor tillidsmændene fra de forskellige lande kunne ikke garanteres af de østrigske organisationer, hvorfor det er besluttet at forlægge kongressen til München, hvor russerne ingen indflydelse har.

I tilslutning til rapporten førtes nogen debat om den konference, der af kommunistlandene er afholdt i Bukarest for at danne en kommunistisk transportorganisation. Den svenske organisation havde modtaget indbydelse, men ikke deltaget. Fra de nordiske lande menes kun de finske transportarbejdere at have deltaget.

## Jernbanemandsdemokratiet i Finland i de senere år.

Af lokomotivfører Gösta Widing.  
Finlands lokomotivmandsforbund.

Siden den anden verdenskrigs afslutning opfattede man i almindelighed den internationale stilling, således at mulighed til en fredelig afvikling af de besværligheder og problemer, som krigen efterlod i sine spor, stadig forelå. Imidlertid fandt den »fødte« pessimist megen grund til at være ked af fremtidsmulighederne for det mellemfolkelige fællesskab, opdelingen og udstykningen af forskellige landområder, omflytning af grænserne og hele befolkningsgrupper fra deres oprindelige — gamle hjem — til en ny egn, verdensuenighed i forskellige interessefære, etc. Det politiske slagord »bag ved Jerntæppet« viser bedst kløften i den verden, vi lever i. Kun enkelte røster hæves nu for frihed, broderskab og fred; medens tidens profeter i stedet spår krig.

Det er med en dybere baggrund Finland bør ses — et folk, som i de senere år har været udsat for stadige åreladninger, som under de seneste tider har gennemgået både indbyrdes krig og forskellige politiske forviklinger. Et land, som ingen højere ønske har, end at stå udenfor historiens drama, få lov til at leve i fred og fremfor alt befries fra tvungent at være en skakbrik i stormagternes politiske spil. Ordet »politik« har for flertallet af Finlands folk fået en sideklang, det opfattes som noget, kun de yderliggående beskæftiger sig med. Skønt dette udgør det finske folk et virkeligt demokrati, som har et folkestyre, der i ånd og bogstav er helt i overensstemmelse med de øvrige nordiske lande. For at få denne styrelsesform, har finnerne kæmpet, strejket og demonstreret, og det har været betydeligt hårdere for dem at nå sit mål end i mange andre lande, som deler samme forudsætninger for et frihedselskende folks eksistens. Finland kan, når man taler om folkelig styrelsesskik, opvise fremgang, som kan tåle en sammenligning, som svarer til udviklingen indenfor vesterlandsk civilisation.

I Finland danner gennemsnitsmennesket — arbejderen — et af selve kærnepunkterne i landets demokratiske principper, retten til en fri og uafhængig fagforenings dannelse. For at kunne tegne et billede i alle enkeltheder af forbundsvirkomheden i Finland, må man kende den faglige bevægelses udvikling indenfor en del af transportindustrien. Den finske jernbanemand kan med god grund mene, at han bedst af alle svarer til gennemsnitsmennesket i Finland, bedre end øvrige fagfæller, eftersom hans arbejde og forbindelser omspænder hele landet.

Siden den første jernbanelinie i Finland — den mellem Helsinki og Hämeenlinna — åbnedes for trafik i 1862, varede det flere år, inden man begyndte at sætte den faglige organisering i scene. Først da linien til Skt. Petersburg — nu Leningrad — blev åbnet, afholdtes de første møder mellem jernbanemændene. På grund af den russisk-tyr-



kiske krig, hvorved hovedparten af de finske jernbaners rullende materiel rekvireredes af Rusland, blev den første jernbanemandsforening dannet i 1888. Denne personalforening lykkedes det imidlertid ikke at skelne mellem de forskellige faginteresser, hvorfor bl. a. lokomotivmændene forlod foreningen og i 1898 dannede sit eget forbund. Dette eksempel blev fulgt af andre grupper indenfor industrien, men da Finland på denne tid var et lydland til det zsaristiske Rusland med dets snævre indstilling til spørgsmålet om medborgerlige rettigheder, påvirkedes de finske myndigheder i ugunstig retning, og oprettelse af nye jernbanemandsforbund forhindredes.

Først i 1905, da Rusland tabte krigen mod Japan og en del uroligheder var udbrudt i landet, opstod den finske storstrejke samme år, og der opstod en mere fri og gunstig indenrigspolitik i Finland; som følge heraf kunne Finsk Jernbanemandsforbund endelig blive dannet i 1906.

For jernbanemændene og deres organisationer medførte borgerkrigen i årene 1917—18 en stor tilbagegang. Både Finsk Jernbanemandsforbund og Finlands Lokomotivmandsforbund havde tilsluttet sig den i året 1907 grundlagte landsorganisation. Begge forbund havde på mange måder bevist det nødvendige i sin tilværelse ved at varetage forbundsmedlemmernes interesser. Under borgerkrigen skulle jernbanemanden imidlertid også befordre de rødes transporter, men da man indenfor begge forbund havde taget en beslutning, der gik stik imod den sejrende parts opfattelse, blev begge organisationerne opløst, medens derimod landsorganisationen og de øvrige til denne tilsluttede forbund gik fri. Finsk Jernbanemandsforbunds præsident, Juho Jalo, blev fængslet og dømt til døden; da ITF på Svensk Jernbanemandsforbunds tilskyndelse vedtog at træffe visse foranstaltninger, ændredes dommen til livsvarig fængsel. Juho Jalo blev senere frigivet.

Det tog jernbanemændene 2 lange år med frugtesløse forhandlinger, inden det påny lykkedes at genoprette de opløste forbund. Under den første tid udførtes det faglige arbejde indenfor en begrænset ramme, og under nogen opsigt af jernbanestyrelsen.

Før den første verdenskrig og den efterfølgende borgerkrig havde de finske jernbanemænd holdt kontakt med sine kolleger indenfor de øvrige nordiske lande og fra disse fået en god lærdom om faglig organisering. Endnu så sent som året 1922 sås forbindelserne med det øvrige Norden med så uforsonlige øjne, at 2 lokomotivførere, der blev valgt som repræsentanter til Nordisk Lokomotivmands Forbunds kongres i København, nægtedes udrejsetilladelse af de finske myndigheder.

Jernbaneforbundenes virksomhed udvikledes imidlertid og organisationerne voksede både i omfang og styrke. Den første virkelige fremgang noteredes i 1927, da det for forbundet, under den da siddende arbejderregering, lykkedes at få udvir-

ket, at en del af jernbanemændene henførtes til loven om 8-timers arbejdsdag.

Det var dermed ingenlunde slut med prøvetiden. I 1929 lagde depressionen sin klamme hånd over næringslivet med efterfølgende lønsænkninger overalt. Depressionen efterfulgtes i 1930 af den såkaldte »Lappobevægelse«, en af borgerlige kredse ledet reaktion til understøttelse af de modarbejderne og den faglige bevægelse trufne tvangsforanstaltninger. Det kan i denne henseende næppe fragås, at den under lange perioder rent ud provokatoriske optræden af det yderste venstre forværede konfliktsituationen. Følgen blev også, at landsorganisationen, da kommunisterne under en forudgående kongres havde taget magten samt henhørende forbund bl. a. jernbanemandsforbundet, måtte opløses. Finsk Jernbanemandsforbund opdannedes imidlertid allerede samme år, hvorved hensyn toges til de ændrede forhold.

Under de første år af Finlands selvstændighed, gik politiken indenfor de styrende kredse i landet ud på at bibeholde den lavest mulige levestandard til fordel for en almindelig kapitaltilvækst. Da en almindelig lønforhøjelse ikke skete for de statsansatte siden inflationen i forbindelse med den første verdenskrig, fraset nogle små ændringer for enkelte grupper, kan man forstå den misfornøjelse, der rådede, særlig indenfor jernbanemandskredse. Misfornøjelsen tilspidsedes i en sådan grad, at jernbanemændene i den anledning fremsendte et ultimativt krav om lønforhøjelse. Regeringen truede med, at de hellere ville afgå end at efterkomme jernbanemændenes krav. Regeringen indså dog situationens alvor og nedsatte i 1938 en særskilt kommission med den opgave at undersøge spørgsmålet og fremkomme med forslag. Det bør fremføres, at regeringen som følge af kommissionens indstilling i sit budgetforslag for året 1940, som stilledes i 1939, foreslog en forhøjelse af de statsansattes lønninger med 2—3 lønklasser gældende for samtlige jernbanemænd. Samtidig med, at dette budgetforslag var til behandling i rigsdagen og afgørelsen i sagen kun var et spørgsmål om dage, udbrød den 31. november 1939 den såkaldte vinterkrig med Sovjetunionen og dermed løb de berettigede forhåbninger om lønforhøjelse ud i sandet.

Den faglige virksomhed under krigsårene var ingenlunde svag, men man kan naturligvis forstå, at der heller ikke var nogen nævneværdig fremgang at notere. Det indtraf ganske vist i oktober 1940, at alle tjenstgørende lokomotivførere gik i strejke, fordi de ikke fik den for lokomotivfører-tjenesten fastsatte løn, men tvunget til under visse omstændigheder at arbejde for en løn svarende til lokomotivfyrbødernes. Efter denne strejke, som varede i 2 uger, gik arbejdsgiveren — staten — med til, at alle jernbanetjenestemænd fik udbetalt højeste ordinære løn, som de respektive tjenesteklasser forudsatte. Efter at krigen mod Sovjetunionen var afsluttet og de direkte udgifter på krigsføringens konto var standset, trådte i deres sted de



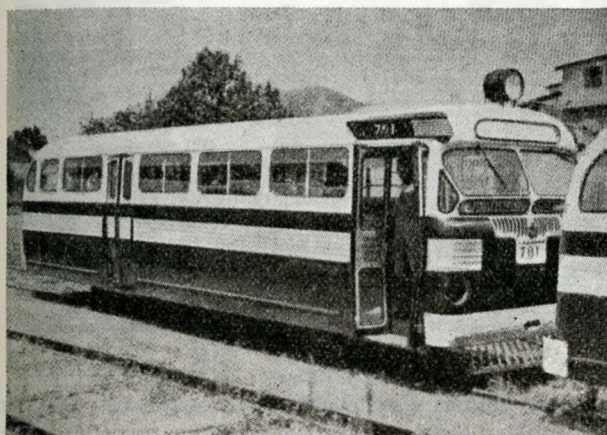
i fredsforslaget bestemte krigsskadeerstatninger, hvilket proportionelt til landets folkemængde var de tungeste, som noget land var påført i forbindelse med de andre verdenskrige. Ifølge dette fredsforslag skulle Finland til Sovjetunionen i løbet af 6 år udlevere varer for et beløb til 300 mill. dollars efter dollarkursen i 1938. Senere er erstatningstiden forlænget til 8 år, men samtidig skulle ifølge fredsaftalen samtlige tyske stats- og privat-

ejendomme i Finland overlades til Sovjetunionen. Fra og med midten af 1948 har Sovjetunionen nedsat den resterende skadeserstatningssum med 50 pct. De allerede erlagte skadeserstatninger udgjorde indtil den 30. juli 1948 153 mill. dollars, medens den tilbageværende del, som skal betales inden den 19. september 1952, udgør 73,5 mill. dollars.

(Fortsættes)

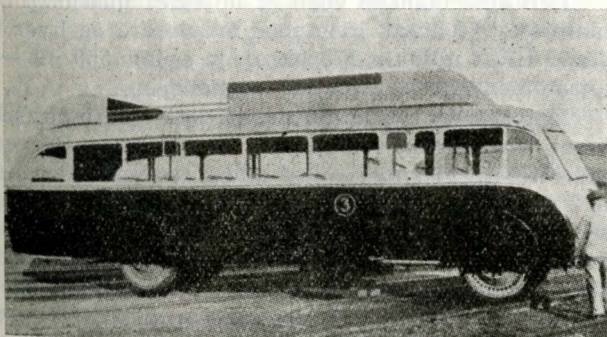
## Skinnebustyper.

*I tilslutning til cand. mag. C. E. Andersen's artikel »Motorvognspolitik« i forrige nummer af D. L. T. bringer vi billeder af nogle skinnebustyper.*



Amerikansk skinnebus.

Det er i virkeligheden en ruteautomobil, en af de største rutebilfabrikers standardtyper, der har fået jernbanehjul.

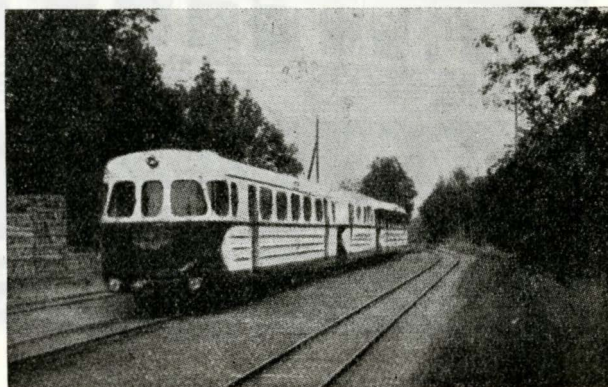


Fransk skinnebus af efterkrigstype.

Den er udrustet med specielle gummihjul, der omgives af stålringe med sporkranse.

Skinnebussen drejes på en dunkraft-lignende drejeskive, som blot understøtter chassisrammens midterste del.

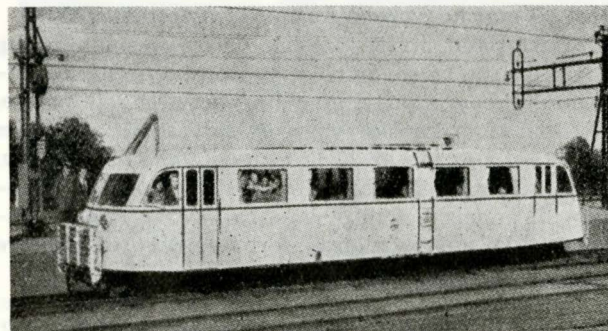
Påhængsvognen er ens i begge ender og skal ikke drejes.



Moderne svensk skinnebus.

Vognkassen er helt igennem af stål, og konstruktionen er selvbærende. Denne type bygges både til smalspor og normalspor.

Vognen er udrustet med en 8-cylindret Scania-Vabis motor, der udvikler 180 hk uden kompresser og 235 hk med kompresser.

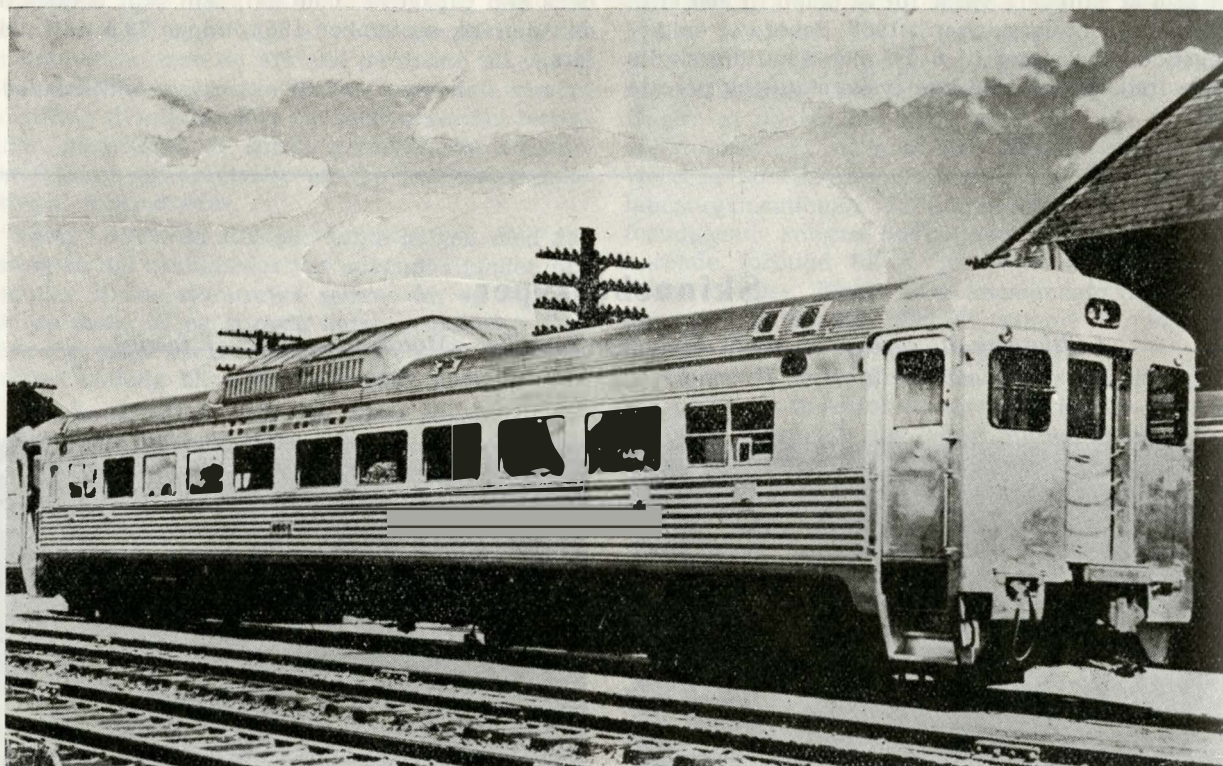


Den snart klassiske svenske »skinnebus«, der nu efterbygges i Danmark og bruges i et stort antal på vore privatbaner.



## En amerikansk Mo-vogn.

Af cand. mag. C. E. Andersen.



I 1949 har General Motors og Budd Manufacturing Co. i fællesskab udviklet en jernbanemotorvogn, der skal seriebygges som en standardtype, brugelig på de fleste amerikanske jernbaner.

Den er i teknisk henseende højst forskellig fra de danske konstruktioner. Men i henseende til dimensioner, vægt, hestekraft og almindelig udførelse udviser den tværtimod påfaldende overensstemmelser. Den ligner endog DSB's Mo-vogne så meget, at man fristes til at kalde den en amerikansk Mo-vogn.

Den amerikanske vogn er øjensynlig konstrueret til ganske samme formål som de danske.

Derfor har en beskrivelse og en sammenligning adskillig interesse; også dens eventuelle anvendelsesmuligheder herhjemme har betydelig interesse.

Den amerikanske vogn er lidt større end den danske. Længden er 25,47 m mod 20,93 m. Bredden er nogenlunde den samme, måske et par cm mindre, 10 engelske fod, d. v. s. ca. 305 cm. Højdemålet er ikke oplyst, men er formodentlig lidt mindre end for Mo-vognene.

Vægten er 51 t mod 55—60 t for Mo-vognene. Den har to toakslede bogier, ligesom Mo 563—572, men i modsætning til de øvrige Mo-vogne, der har en treakslet bogie i motorenden. Akseltrykket er derfor stort set af samme størrelse i den amerikanske og den danske type. — Medens de danske 4-

akslede vognes største akseltryk er næsten 18 t, er det for den amerikanske vogn næppe mere end 16 t, selv ved fuld last af rejsegods og passagerer. Det er lige akkurat tilstrækkelig lidt til, at den kan køre på alle statsbanenettets vigtigere sidebaner, men på den anden side er det betydelig mere end vore 6-akslede Mq-vognes akseltryk.

Den amerikanske vogn er udstyret med dieselmotorer, to i antal, hver med 6 cylindre og hver i stand til at udvikle 275 hk, d. v. s. ialt 550 hk — alt sammen ganske som Mo-vognene.

Motorerne er vandkølede, og kølerne findes på taget. Vognen har førerplads i begge ender. Den er indrettet til fjernbetjening af og fra andre vogne af samme art. Man kan altså formere tog af flere sådanne motorvogne. Iøvrigt kan motorvognene bruges sammen med styrevogne, mellemvogne med styreledninger samt påhængsvogne. En enkelt motorvogn kan bruges sammen med op til 3—4 svære bogievogne.

Motorvognen kan accellere hurtigt. Dens maksimalhastighed er 130—135 km i timen. Den kan følgelig bruges til lyntogstrafik, selv om den væsentlig er beregnet for lokaltrafik.

Den er delt i to afdelinger, der er indrettet som familievogn med midtergang. Den byder på forbindelse fra vogn til vogn, ved dør og platform, men uden bælg.



Der er således mange ligheder mellem den amerikanske og den danske type. Måske vil man mene, at de ligner hinanden til trivialitet, så det er ganske uden interesse at drage sammenligninger.

Men der er rigtignok også forskelle. I konstruktiv henseende er de amerikanske og danske vogne så forskellige, at man har svært ved at finde lighedspunkter, til trods for, at de er bygget til samme formål.

Den amerikanske vogn er bygget over en central længdedrager, som hviler på bogierne, som er trækstang og stødstang, endende i midterbuffer-automatkoblinger. Midterdrageren bærer direkte en del af gulvet og tjener til støtte for alle vognkassens bærende elementer. Jævnfør vore vogne, der har en drager i hver side med tværforbindelser, der hviler på bogierne, og andre tværforbindelser, bærende buffere og koblinger.

Konstruktionsmaterialet er rustfrit stål, der er punktsvejset. Jævnfør vore vogne af almindeligt stål, der er nittet eller svejset. Det rustfrit stål er meget stærkt og byder derfor på meget stor styrke og ringe konstruktionsvægt. Den pågældende motorvogn er betydelig lettere end almindelige amerikanske hurtigtogsvogne uden motoranlæg. Den er ganske vist omtrent dobbelt så tung som de danske hurtigtogsvogne, de være sig af træ, aluminium eller stål.

Den rustfri stålbeklædning er skinnende blank som tallerkenerne i strøgforretningerne eller som forpartiet af et moderne dollargin, og vedbliver endda at holde sig blank ligesom de bilkølere, der er lavet af rustfrit stål i stedet for kun at være krompletteret. Den amerikanske vogn ruster ikke, bliver ikke mat, skal ikke males, fastholder ikke meget snavs, er let at rense, er holdbar og er billig at vedligeholde. Jævnfør vore jernbanevognes beklædning.

Den amerikanske vogn har et glat ydre. Den er regelmæssig, harmonisk og velproportioneret. Den er derfor meget elegant, langt pænere end vore.

Opbygningen på midten af taget pynter ganske vist ikke. Men det tager sig dog langt pænere ud end de mange opbygninger på Mo-, Mk-vognene, d. v. s. køleanlægene, skorsten, ventilatorer o. s. v. Opbygningen omslutter vognens køleanlæg, skorsten, luftindtag til air conditionering m. m.

Der er ingen tvivl om, at den amerikanske vogn frembyder mindre luftmodstand end vore på grund af bedre form, færre opbygninger og glattere ydre. — Da vægten tillige er mindre, må kraftbehovet være mindre.

Men motoranlægget er ikke desto mindre adskiltigt mere ydedygtigt, navnlig ved fuld hastighed.

Motorerne er anbragt på selve vognen, ikke på bogien, som det er tilfældet med Mo-vognen. Den er monteret under vogn-gulvet, hvorved der bliver mulighed for at udnytte hele vognens gulv til transportformål, hvortil kommer, at man får direkte midtergang gennem hele vognen, ja, via begge ender fra vogn til vogn, i modsætning til, hvad der er tilfældet for Mo-vognene. Desuden opnår man

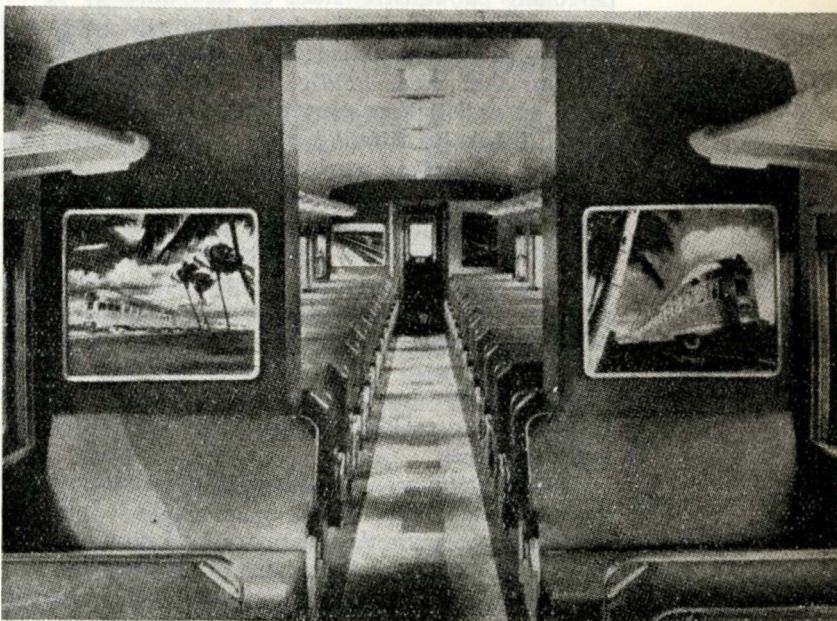
der et lavere tyngdepunkt. Det er for den amerikanske vogn 143½ cm over skinnerne, d. v. s. netop som en sporafstand.

Den amerikanske vogn har ikke stående motorer, som vore vogne har det. Cylindrene er liggende eller rettere sagt hældende. Deres aksel danner en 20° vinkel med horizontal planet. Derved opnår man, at motorerne ikke optager megen plads i højden. — Iøvrigt har de også meget mindre dimensioner. De amerikanske motorer har større omdrejningstal end vore motorer, nemlig 1800 pr. minut, mod 1000 pr. minut for vore.

Det er totaktsmotorer, i modsætning til vore, der er firetakts motorer.

Den amerikanske motorkonstruktion er meget lettere end den danske. Navnlig er kraftaggregatet som helhed meget lettere, fordi man helt har sparet dynamoerne. — Hele systemet er desuden meget enklere og billigere og mere driftsikkert end det hjemlige, idet man undgår den elektriske kraftoverføring med dynamoerne, ledningerne og bane-motorerne. I den forbindelse må det også fremhæves, at det er af stor betydning, at man sparer bogievægt, fordi det forbedrer køreegenskaberne.

Den amerikanske vogns to motorer står i forbindelse med drivakslerne ved hydrauliske gear og koblingssystemer, direkte sammenbygget med motorerne. Den kan også køre ved mekanisk kobling og direkte kraftoverføring. Derved undgår man det betydelige energitab, der følger med elektrisk kraftoverføring. Den hydrauliske kraftoverføring byder dog ikke ved alle hastigheder på så god virkningsgrad som den elektriske. Men den bruges kun i kort tid.



Der er kun to pladser på hver side af midtergangen i de amerikanske vogne mod 2 + 3 i de danske.

Motorens anbringelse under vognen giver frie gennemgangsmuligheder, og vognen kan om nødvendigt anvendes midt i toget.



Motoranlægget er udrustet med en sådan automatik, at det hydrauliske system kobles ud og det mekaniske ind ved en bestemt hastighed. — Der som vognen taber fart, kobles det atter om, så man faktisk begynder at køre i lavere gear, — altsammen uden at føreren skal foretage sig noget.

General Motors har meget stor erfaring med de hydrauliske gear-koblings-kraftoverførings-systemer. De brugtes under krigen bl. a. til tanks. Nu er man ved at indføre dem i bilerne. Buick har allerede haft et sådant system i længere tid og Chevrolet har lige indført det.

Motoren står via det hydraulisk-mekaniske system i forbindelse med en kardanaksel, der har tilslutning til en bogieaksel. Motorerne trækker en drivaksel i hver sin bogie. De to inderste aksler er altså drivaksler, og de to bogier er ganske ens. Jævnfør Mo-vognens bogier med dieselmotorer og dynamoer henholdsvis banemotorerne og udvekslingsstandhjul.

(Fortsættes)

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Fremskridt, åh nej.

Velkommen, stig bare ind i klædeskabet; denne replik høres ofte, når man afløser en elektrofører. Desværre er disse muntre ord blevet lig virkeligheden efter indførelsen af bogstavskiltet på de gamle vogne og ankomsten af de nye, moderniserede vogne.

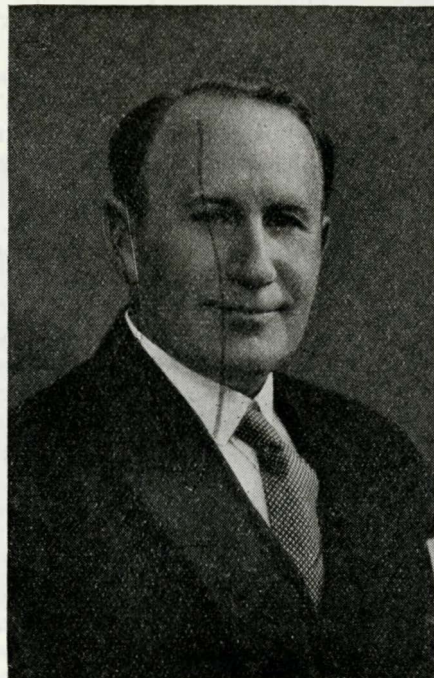
Disse vogne, hvori førerrummet er malet i så triste mørke farver, at man føler sig, som i et mørkekammer, hver gang man begynder dagens gerning. Efter indførelsen af bogstavskiltet er udsigtsforholdene blevet meget dårlige; hvis man har perronen på venstre side, er det umuligt at se, hvis en rejsende skulle være uheldig at falde ned foran toget. Håndsvinget til ruteskiltet er anbragt, så man skal være heldig, hvis man slipper med at få en enkelt kno slået til blods. Sandingspedalen er i enkelte tilfælde placeret inde under fodhvileren, så det er næsten umuligt at finde den i en fart, når man skal bruge sand. Afspærringshanen til vinduessviskeren er meget snedigt anbragt bag lakassen, så også der skal man passe på knoerne. Førerrumslamperne er i motorvognene anbragt helt oppe mod bagvæggen, så den bevægelige halvdel ikke kan lukkes op, så man kan få udskiftet lampen, hvis den brænder over. I nogle tilfælde er den dog drejet en halv omgang med det resultat, at det ikke er muligt at få hastighedsmåleren belyst.

De nye vogne er så utætte, at det er umuligt at varme førerrummet op til en passende temperatur med de nuværende varmeapparater. I de nye styrevogne er pladsen mellem kontrolløren og bagvæggen så lille, at de mere korpulente elektroførere ikke kan sidde lige for kontrolløren, men er nødsaget til at sidde til højre, hvilket bevirker, at elektroføreren må læne sig til venstre for at holde på dødmandsknappen, når kontrolløren står i O-stilling, hvilket enhver må kunne indse er meget ubehageligt.

Det kan jo ikke undgås, når man daglig har sin gerning ved S-togene, at disse tanker strejfer en, om statsbanernes teknikere har stirret sig blinde for at skaffe de rejsende så gode og bekvemme forhold, at de helt har glemt at tage hensyn til det personale, som dagligt har sine 8 timers tjeneste ved S-togene.

O. Christoffersen.,  
elektrofører.

## 25 år i Københavns borgerrepræsentation.



Dansk Lokomotivmands Forenings formand fra 1918—1929, *Rich. Lillie*, fejrede den 1. april 25 års dagen for sin indtræden i Københavns borgerrepræsentation.

Fra ungdomsdagene har *Lillie* haft en levende interesse for organisationsarbejdet og knyttede hertil, som den ægtefødte københavner han er, lysten til også at yde en indsats gennem det politiske arbejde for hovedstadens ve og vel.

I 1912 trådte *Lillie* ind i DLF's hovedbestyrelse, men trods det krævende arbejde og den senere topbelastning af krav til fysiske egenskaber under en vanskelig formandsperiode, blev der tid for *Lillie* til at varetage den politiske opgave indenfor den radikale gruppe.

Den 1. april 1925 trådte han ind i stadens bystyre for i 1943 at overtage rådmandspladsen i magistratens 4. afdeling.

Som organisator er jubilaren velkendt blandt lokomotivmændene, og hans gode egenskaber som administrator har haft værdi ikke alene i rådmandsgerningen, men også som materialforvalter ved statsbanernes centralmagasin; en stilling, han allerede overtog i 1929.

Til vor lykønskning på jubilæumsdagen tilføjer vi gennem disse linier din gamle organisation og »det blå blad«s hilsen og gratulation.



## Sovjetunionen.

*Pravda udtaler sig kritisk om de russiske jernbaners mangelfuldhed.*

Hvis man skal dømme af en ledende artikel, som stod at læse i Sovjets kommunistiske partiorgan »Pravda« fra den 4. jan., står det ikke så godt til med de russiske jernbaner. Artiklen, som har følgende overskrift: »De politiske sektioners rolle indenfor transportvæsenet må blive større end hidtil«, begynder med et citat af Stalin, som går ud på, at Rusland er en stormagt indenfor jernbaneindustrien og ikke kan eksisterer som sådan uden jernbaner, samt at partiet og regeringen på grund heraf altid vil bestræbe sig specielt om såvel jernbanen som jernbanemanden. Trods dette eksisterer der imidlertid »visse alvorlige brister indenfor jernbanetransportvæsenet«, flere jernbaner har ikke held til at »føde« de ventende transportbiler tilstrækkelig hurtigt, godstransporterne foregår mere eller mindre planløst, lastbilernes ventetid mindskes i al for ringe grad, og samtlige tog kører for langsomt.

Artiklen fortsætter med at påpege, at man, for at forbedre transporten pr. jernbane og hurtigt råde bod på bristerne, indfører politiske sektioner ved jernbaner, hvor de forefindes, og ved dem, som er under bygning. Disse sektioner vil af partiet få til opgave at tage sig af de forskellige hverv, hvoraf det mest betydningsfulde består i at »bibeholde streng statslig arbejderdisciplin og tage vare på jernbanemændene«. Det er de politiske sektioners fornemste pligt at »fremme en større interesse for det politiske, og arbejdslysten blandt jernbanemændene, understøtte og udvikle det skabende initiativ«. De politiske sektioners hele virksomhed bør gennemsyres af den højest mulige standard, hvad angår en politisk ideologi og bolchevistisk strenghed mod den mangel og sløvhed, som er tilbage.

Selv om flertallet af de politiske sektioner udfører et godt arbejde, findes der alligevel jernbaner, hvor sektionen ikke udfører sit arbejde særlig effektivt. Dette gælder især den politiske sektion ved Syd-Ural jernbanen, hvem det ikke er lykkedes at »udvikle ønsket om bolchevistisk kritik og selvkritik blandt personalet« og ej heller vist fornøden hensyn til partiet eller den politiske virksomhed i det hele taget. Samtidig var 5-årsplanens krav på lastkapaciteten ved jernbanen i systematisk tilbagegang ved denne jernbane, den almindelige arbejdsdisciplin især, og man indtog en reaktionær indstilling til, hvad der kaldes »sjokarbejdernes og fornyernes skabende initiativ«.

Den politiske sektion ved Syd-Ural jernbanen udgjorde desværre ingen undtagelse i denne henseende, lignende brister klæber også ved andre politiske sektioner ved andre jernbanelinier. Først og fremmest skal manglen, som kendetegner de politiske sektioner ved jernbanerne, findes indenfor transportministeriet politiske ledelse, eftersom denne ikke opretholder nogen intim forbindelse med de forskellige sektioner og ikke i til-

strækkelig udstrækning benytter sig af de erfaringer, som de allerede har vundet ved det politiske arbejde ved jernbanen.

Pravda artiklen slutter med at understrege vigtigheden af streng disciplin blandt jernbanepersonalet og gør følgende anmærkning i sagen: I den hensigt at styrke disciplinen ved jernbanerne, må den store masse af jernbanemænd vænnes til straks at følge givne ordrer og forskrifter og passe sit arbejde. De politiske måtte stadig forklare masserne, hvor vigtigt det er med disciplinen og påse, at de disciplinære forskrifter blev fulgt af alle arbejdere, det være sig høj eller lav. Jernbanemanden måtte bruge sine kræfter til at opfylde meget vigtige opgaver — holde lastbilerne stadigt beskæftiget, skynde på jernbanetrafiken, se bort fra de herskende omstændigheder, bedre persontransport samt passagerernes kulturelle fordele.

ITF.

## Frankrig.

*Det kommunistiske jernbanemands Forbund handler i strid med de franske jernbanemænds interesser.*

Det ikke-kommunistiske jernbanemands forbund »Force Ouvriere« har fået en aftale i stand om samarbejde med de øvrige jernbaneforbund iberegnet det kommunistisk ledet forbund i anledning af de angreb, der var gjort mod de franske statsbaner samt mod jernbanemandens arbejdsvilkår og i den hensigt at forsvare begge dele gennem samlet aktion. Denne alliance har efter sin fremkomst nået tilfredsstillende resultater i følgende 2 sager:

(a) Bibeholdelse af det eksisterende pensionsystem for det tjenstgørende jernbanepersonale.

(b) Bevarelse af det eksisterende socialforsikringsystem.

Imidlertid har det kommunistiske forbund — i stedet for at bidrage til at få en god løsning for jernbanemændenes problemer i selve sagen — skadet såvel jernbanemandens som statsbanernes sag ved at beramme politiske strejker i lighed med jernbanestrejken i Marseille den 10. januar, og har dermed skaffet reaktionære kredse våben i deres kamp mod statsjernbanerne.

Som resultat af denne kommunistiske virksomhed, har de ikke-kommunistiske forbund besluttet at udelukke det kommunistiske jernbanemandsforbund fra samarbejdsunionen og udsendte den 10. januar følgende udtalelse i sagen:

De ikke-kommunistiske jernbaneforbund har ved et fællesmøde den 10. januar 1950, med beklagelse erfaret, at det kommunistiske jernbaneforbunds strejkeaktion i Marseille er sket i politisk hensigt, og at forbundet forsætlig har handlet, så enhver mulighed for samarbejde mellem dette og de øvrige jernbaneforbund udelukkes.

De øvrige forbund har derfor besluttet at fortsætte samarbejdet uden deltagelse fra det kommunistiske forbunds side for at opnå følgende:



Jernbanernes beskyttelse.

Respekt for jernbanemandens fri- og rettigheder.

Revision af jernbanepersonalets lønninger.

Forbundene appellerer desuden til alle jernbanemænd at understøtte deres virksomhed og afholde sig fra at deltage i aktioner, som ikke er organiseret af samarbejdskomiteen. *ITF.*

### Italien.

*Italienske jernbanemænd ønsker forbedrede ferieforhold.*

I september f. å. gjorde det italienske Jernbane Forbunds Centralkomité (tilsluttet det ikke-kommunistiske italienske LO) et fremstød hos jernbanestyrelsen angående forbedrede ferieforhold for forbundets medlemmer, da medlemmernes ferieordning er dårligere i forhold til andre statsansatte. Forbundet ønsker en ferie på 30 dage (26 arbejdsdage + helligdage) for såvel ekstra- som fastansatte jernbanemænd, samt, at ancienniteten for at opnå højeste ferie skulle nedbringes fra 10 til 1 års tjenestetid.

Som ferievilkårene er nu, opnås ferie på 13—15 eller 21 dage, alt efter løngrad, for tjenstemænd, som har haft et prøveår, men ikke har opnået 10 års anciennitet.

Efter 10 års anciennitet opnås en forbedring af ferien til henholdsvis 16—21 og 26 dage. Ekstrapersonalet får samme ferie som personale med mindre end 10 års anciennitet, uanset hvor længe de har gjort tjeneste ved jernbanen. *ITF.*

### Oplysningsarbejdet.

Oplysningsarbejdet ude omkring i afdelingerne nærmer sig for denne sæsons vedkommende sin afslutning, og det er landsoplysningsudvalgets opfattelse, at der i så henseende er vist et rosværdigt initiativ til gavne og glæde for medlemmerne, for hvilket udvalget takker dem, der har påtaget sig arbejdet hermed.

Vedrørende eventuelt tilskud til bestridelse af de udgifter afdelingerne har haft i forbindelse med oplysningsarbejdet, skal landsoplysningsudvalget bede om, at anmodning herom, vedlagt specificeret opgørelse over samtlige udgifter, indsendes inden udgangen af april måned d. å.

Samtidig beder landsoplysningsudvalget om at få tilsendt en kort redegørelse over, hvilket oplysningsarbejde de pågældende afdelinger har beskæftiget sig med; om det har været studiekreds, foredrag, besøg eller hvilket, og for foredragenes vedkommende bedes anført emnet samt foredragsholderens navn.

### Tillidsmandskursus.

Til orientering for eventuelt interesserede af hensyn til tilrettelægning af permission, kan meddeles, at et tillidsmandskursus påtænkes afholdt på foreningens feriehjem den første uge i september d. å.

Nærmere herom vil fremkomme senere.

p. u. v.

*S. Suneson.*



### Jubilæer.

Lokomotivfører *C. P. Simonsen*, Slagelse, kan den 20. april fejre 40 års jubilæum. Efter nogle år i Fredericia kom *C. P. Simonsen* til Slagelse, hvor han siden har virket som en god lokomotivmand og kammerat og i en årrække været afdelingens kasserer.

Afdeling 15 sender dig på jubilæumsdagen vor lykønskning og de bedste ønsker for fremtiden.

*J. M. H.*

Den 25. april kan lokomotivfører *B. Reinhardt*, Esbjerg, fejre sit 40 års jubilæum. Jubilæaren er kendt for sit lune og milde væsen og afholdt i vide kredse. Lokomotivførerafdelingen i Esbjerg sender på dagen de bedste lykønsknings.

### Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 24. april 1950 frabedes venligst.

Lokomotivfører *A. A. Olsen*,  
Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 25. april frabedes venligst; er bortrejst.

Lokomotivfører *R. N. Rasmussen*,  
København Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 25. april frabedes venligst; er bortrejst.

Lokomotivfører *F. Mogensen*,  
Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 1. maj frabedes venligst.

Elektrofører *Aage Holst*,  
København H.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 9. maj 1950 frabedes venligst.

Lokomotivfører *A. J. A. Haarbo*,  
Roskilde.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst; er bortrejst.

Lokomotivfører *J. A. Mathiesen*,  
Gb.

### Taksigelse.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære fader, lokomotivfører *J. G. Agershøjs* bisættelse.

*Ketty Brøndum Møller.*