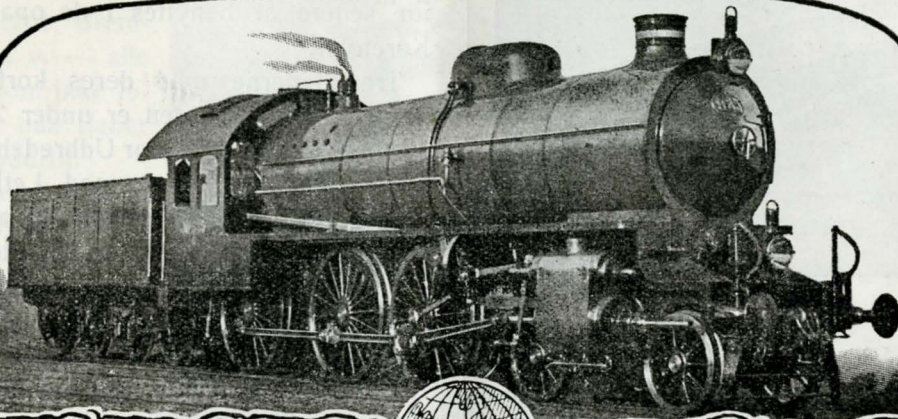


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR, STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDERFORENING“.

14. AARGANG. NR. 19

Redigeret af C. M. Christensen.

3. OKTOBER 1914

BJERGBANER.

Fra Aar til Aar trækker Jernbanenettets Masker sig tættere og tættere sammen. Ikke alene paa Fladlandet anlægges der stadig nye Skinneveje, men ogsaa i Bjergetegnenes mægtige Højder opdukkes nye Anlæg. Den moderne Teknik overvinder ved Hjælp af Tunneler og Broer enhver Højde og Dybde, og over og under Bjergmasserne løber Jernbanelinier, der forbinder fjerntliggende Egne med hinanden.

Bjergbanernes Historie ligger knapt 40 Aar tilbage i Tiden; men hvorledes kunde den ogsaa tænkes at være ældre, naar vi ser hen til at Jernbanevæsenets Historie paa Kontinentet kun stammer fra Begyndelsen af det forrige Aarhundrede.

Fra den horizontale Fladestrækning til de spiralformede og stærkt stigende Bjergbaner var der den Gang et stort Spring, naar man erindrer, at de første Grundlæggere af Jernbanelinier fuldstændig undgik at anvende Kurver og Stigninger.

Endnu i vore Dage kan man finde Strækninger fra den Tid, der er anlagt aldeles snorlige (f. Eks. Kh.-Roskilde), men til Gengæld er fjernede i stor Afstand fra de Byer, som de passerer, hvilket igen har til Følge, at der imellem Stationspladser og saadanne Byer senere har maattet anlægges Sidebaner.

Efter den hos Grundlæggerne herskende Opfattelse vilde der være Fare for, at Hjulene paa disse horizontale Linier skulde dreje sig om sig selv og forhindre Togets Bevægelse — en Ide man heldigvis straks indsaa var fejlagtig, idet Vægten af det rullende Materiel tilstrækkelig sikrede den nødvendige Adhæsion under Kørslen, medens den befrygtede Forhindring kun vilde fremkomme ved Anvendelsen af for lange og for svære Tog. Denne Ulempe vilde selvfølgelig falde bort ved Anskaffelsen af større Lokomotiver.

En moderne normalsporet Bane frygter ikke mere en Stigning af 3%, ligesom skarpe Kurver uden Vanskelighed kan passeres med lange Vogne ved Hjælp af Trucksystemet.

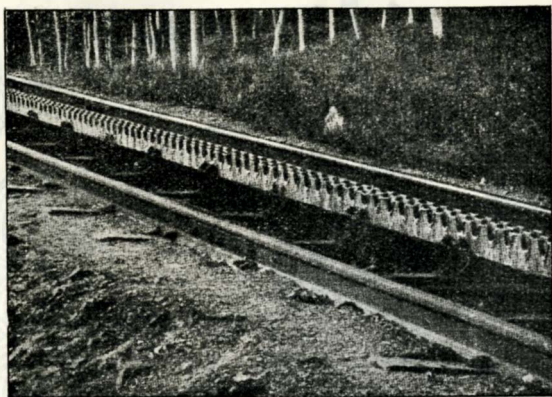


Fig. 1

De første Bjergbaner stammer fra Halvfjerdserne. En Trang til saadanne Baner eksisterede ikke, lige saa lidt som der var Mulighed for deres Anlæg. De første Bjergbaner var normalsporede og byggede saaledes, at man ad de største Omveje og svage Stigninger søgte at naa op til Bjergtoppene — et Maal, som i Reglen ikke blev naaet, grundet paa de sidste Stigningers Uovervindelighed.

I Slutningen af Halvfjerdserne fremkom Tovbaner med Tandhjulsmechanisme, et System, der den Dag i Dag, omend under stærk Forenkling af Mekanismen finder Anvendelse, hvor Stigninger er stærke og Luftlinieafstandene meget korte. Driften besørgedes i Begyndelsen af Dampmaskiner; dog kom man senere paa den praktiske Tanke, ved Hjælp af Vandballast at give de nedadløbende Vogne en forøget Vægt, hvorved den materiske Kraft overflødiggjordes. Overalt hvor der var tilstrækkelige Vandmasser forhaanden — hvilket dog ikke altid var Tilfældet i Særdeleshed ved en intensiv Trafik, hvor der forbrugtes et stort Kvantum — gik man over til dette System. Dog havde det Afhængighedsforhold, som fremkom ved Aarstidernes uregelmæssige Regnmængder ogsaa sine Skyggesider, der havde til Følge, at man senere igen maatte indføre Reserve-Hjælpemaskiner, hvis Drivkraft i Begyndelsen var Damp, men som derefter forandredes til Elektricitet. Den sidstnævnte Drivkraft er endnu det almindeligst anvendte Hjælpemiddel paa Traad-

baner i vandfattige Egne og har desuden den Fordel, at den overflødige Kraft, som t. Eks. fremkommer under en stærk Frekvens ved de nedadgaaende Vogne, kan opsamles for senere at benyttes i de opadgaaende Køretøjer.

Traadbanerne med deres korte Strækninger, der undertiden er under 2 km, har i Tidens Løb vundet stor Udbredelse. I vore Dage overvinder man med Lethed Stigninger paa 70 $\%$, ligesom ogsaa Kurver kan passeres til Trods for de ofte gennem Afstikningen fremkomne uregelmæssige Stigningsforhold. Anvendelsen af Tandhjul ansaas allerede for 15 Aar siden for overflødig og afskaffedes fuldstændig, hvilket dog først blev muligt ved Bremsesystemets Fuldkommenhed. Moderne Baner disponerer som Regel over 3 forskellige Bremses, hvoraf dog kun den ene er nødvendig for i Løbet af faa Øjeblikke, selv paa de stærkeste Heldningsforhold og med Maksimalbelastning at bringe Vognene til Standsning ved et eventuelt Brud af Staaltraadstovet. Bremsningen med disse i Reglen elektromagnetiske Bremses foregaar ved Hjælp af Jernkløer, som griber om Skinnerne, der, saafremt de ikke rives ud af deres Leje, ubetinget formaar at holde Vognene. Selvfølgelig kommer det i saadanne Tilfælde udelukkende an paa Førerens Konduite, hvorvidt han øjeblikkelig bringer Bremsen i Funktion, dog virker denne i fleste Tilfælde automatisk ved den mindste Bevægelse i tilbagegaaende Retning. Alvorlige Ulykker med Tab af Menneskeliv er endnu aldrig forekommet selv paa de dristigst anlagte Traadbaner. En af Ulemperne, som findes ved dette System, bestaar i Bestridelsen af den periodiske stærke Trafik, idet der ikke kan befordres mere end højst 100 Personer ad Gangen. Er Strækningen lang, kan Togene kun afsendes med halve Timers Mellemrum, hvilket naturligvis altid fremkalder Utilfredshed blandt de ventende Passagerer og i Særdeleshed for deres Vedkommende, som afventer Tilslutning til det sidst afgaaende Jernbanetog. Tilkobling af Vogne er selvfølgelig umulig. — Desuden

maa hele Driften indstilles en Uge hvert Aar grundet paa Revision af det rullende Materiel, Staaltraadstovet, Skinnerne, Bremserne o. s. v. — alle Ulemper som ikke forekommer paa Baner uden Traaddrift.

Bjergbaner med kontinuerligt Tandhjuldrift, men uden Traadtræk, er over 30 Aar gamle. Rigibanen (Schweitz) er til Eks. en af de første af dette System. Lige-
saa lidt her som ved Indførelsen af de første

Sporvognslinier tænkte man i Begyndelse paa den smalsporede Drift, men benyttede altid de normalsporede Anlæg. Da de elektriske Sporvogne i Begyndelsen af Firserne fremkom, fik disses Konstruktion en Del Indflydelse paa Bjergbanernes Drift, hvilket tilstrækkeligt fremgaar, naar man har haft Lejlighed til at betragte de gamle Bjergbanevogne, som ved deres beskedne Længde nu forekommer os at være altfor brede.

Et af de første Tandhjulssystemer var det af *N. Riggenbach* konstruerede, som bestod af en Dobbeltskinne med Tværstykker af Jærn, hvorved der fremkom smaa Kvadrater, i hvilke Tandhjulet bevægede sig. I sin første Form var Anvendelsen af Sporskifter udelukket, saaledes at Maskinen med Vogne maatte forskydes sideværts fra det ene Spor til det andet; (det samme finder endnu Sted paa Rigibanen) en højst omstændelig og tidspildende Fremgangsmaade, særlig med lange Tog og ved Krydsninger. Foruden denne uheldige Egenskab har det Riggenbachske Tandhjul endnu en anden, nemlig den, at der under Sne- og Frostperioder maa foretages omfattende og ret besværlige Udrensninger af Tandstangen, da i modsat Fald en driftssikker Funktion

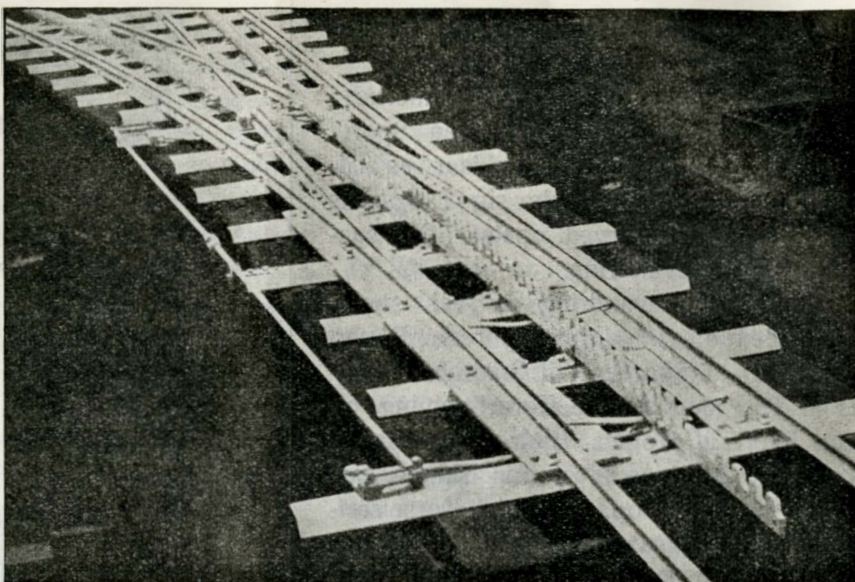


Fig. 2

af Tandhjulet umuliggøres. Snart efter gik man dog over til Alets-Skinne, hvor der ved Hjælp af lige Jærnstykker dannes regelmæssige Fordybninger i Tandstangen. (Fig. 1 og 2).

Paa stærke Stigninger, hvor strækningsvis den dobbelte Tandstang benyttes, anbringes stedse et Jærnstykke vis a vis for et af Hullerne. Bjergbaner med uregelmæssige og til Dels ogsaa med meget svage Stigninger, har efterhaanden indført den strækningsvise Tandhjuldrift. Et Stød under Vognen og en langsommere Kørsel tilkendegiver de Rejsende, at Tandhjulet har grebet ind i Tandstangen.

Ved nye Anlæg har man benyttet denne kombinerede Drift saalænge, indtil man tabte Tilliden til Tandhjulet paa de fritløbende Bjergbaner. Den væsentligste Grund var den langsomme Kørsel og de forekommende Vanskeligheder om Vinteren samt Tandstangens Modtagelighed for Temperaturforandringer, som undertiden bevirker saavel side- som opadgaaende Forskydninger og fordrer hyppige Reparationer og et permanent fagmæssigt Tilsyn.

[fortsættes]



MIDDEL MOD SKINNEVANDRING.

Det er en bekendt Sag, at Skinnerne i et Jernbanespor ved Kørsel paa Sporet under visse Omstændigheder faar en Tilbøjelighed til at forskyde sig i Sporets Længderetning, hvorved opstaar den saakaldte „Skinnevandring“.

Denne Skinnevandring er vel særlig fremtrædende paa dobbeltsporede Baner, hvor hvert af Sporerne til Stadighed befares af Tog med samme Kørselsretning, og hvor hvert af Togets Hjul ved Passagen over Skinnestødene giver den Skinne, paa hvilken det løber op, et Stød i Kørselsretningen; men ogsaa paa enkeltsporede Baner er det en kendt Sag, at Skinnevandringen under forskellige Omstændigheder, f. Eks. ved Togenes Bremsning ned ad lange

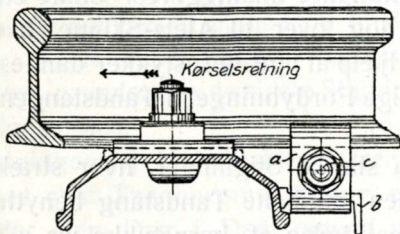


Fig. 1.

Fald eller ved Indkørselen til Stationer, kan optræde i en saadan Udstrækning, at den forsvarlige Vedligeholdelse af Sporet med Nødvendighed kræver Midler, som kan forhindre Skinnernes Længdeforskydning.

At det her drejer sig om store Ulemper, faar man et stærkt Indtryk af ved de mange Forslag, der i Tidens Løb er fremkommet fra Sporteknikernes Side for at umuliggøre Længdeforskydningen, men af disse har kun Anbringelsen af Klemmer paa Skinnerne vundet virkeligt Indpas, og jeg skal derfor omtale en af de sidst fremkomne Klemmer, som jeg har set anvendt i Tyskland og Schweiz, men efter Sigende bruges de overalt i Udlandet. Klemmen, der paa Dansk vel maa benævnes *Enheds-Skrueklemmen*, kan, som vist paa Fig. 1 og 2, dels anbringes paa Skinne paa Jærnsvelle og dels paa Skinne paa Træsvelle, idet den har den

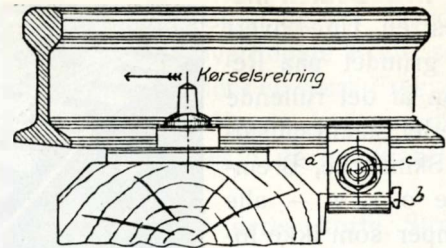


Fig. 2.

fordel, at den lige godt lader sig anvende i Forbindelse med Træsveller som med Jærnsveller.

Klemmen bestaar af 2 Klembakker (a), et Stemmestykke (b) og en Bolt (c) med Møtrik. se Fig. 3.

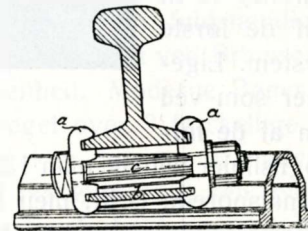


Fig. 3.

Klembakkerne er forsynet med 2 skraat udskaarne Udskaaringer, hvoraf den ene passer omkring Skinnefoden, medens den anden passer om Stemmestykket. Ved at spænde Boltten klemmes Klembakkerne fast om Skinnefoden og Stemmestykket, der begge ved deres skraa Form virker som Kiler.

Boltten er anbragt nøjagtigt midt i Klembakkerne, saa Trykket kommer til at virke ens baade paa Skinnefod og Stemmestykke, hvorfor Klembakkerne ikke kan trækkes skævt. Da Klembakkerne fremstilles ved Valsning, kan de komme til at passe nøjagtigt om enhver Skinnefod.

Stemmestykket er valset med en kort Ansats paa den ene Side og en længere paa den anden Side; den korte er beregnet til Anlæg mod Jærnsveller, medens den lange anvendes ved Træsveller.

Naar en saadan Klemme er fastskruet paa Skinnen og støttet imod Svellen, vil Skinnen ikke kunne vandre i sin Længderetning uden at tage Svellen med. Til fuld Betyggelse mod Skinnevandringen maa

man mindst anbringe 4—6 Klemmer paa en 12 m.s Skinne, ved længere Skinner tilsvarende flere, ligesom der ogsaa maa anbringes flere ved let Ballast. En Hovedbetingelse ved Anbringelsen er en fast Understopning af Svellerne, navnlig i Retning mod Klemmerne for at være sikker paa, at disse ligger fast ind til Svellerne. Klemmerne skal dog ikke fordeles jævnt over Skinnernes hele Længde, men kun anbringes ved de midterste Sveller. Saa fremt en Klemme bliver anbragt ved Enden af en Skinne, vil den hurtigt ved Skinnens Udvidelse og Sammentrækning ved Temperaturforandringer ophøre at ligge fast an mod Svellen og af den Grund ikke mere gøre nogen Nytte.

„Ingeniøren“.

Erik Degn,
M. Ing. F.



SITUATIONEN.

Ser man tilbage paa September kan det kun blive med Glæde og Tilfredshed. — I Betragtning af den Forstyrrelse, Forskrækelse, Uro og Nervøsitet, August Maaned rummede, taler det unægtelig i høj Grad til Ros for det danske Folks Kultur, at det saa hurtigt, og det til Trods for, at Krigen raser omkring det, fandt sig til Rette under Forholdene og til Gavn for Landet økonomisk udnyttede enhver Situation. September bar igen hen imod normale Tilstande, og kan vort Land blive bevaret for Krigens Rædsler, vil vor Handel og Landbrug sikkert faa en smuk Periode.

Statsbanerne, vor Kommunikationsnerve, var med Køreplanen af 1. September som Følge af Forholdene indrettet paa fremdeles herskende Nervøsitet. Men heldigvis gik Tendensen i den rigtige Retning, og September blev sandelig ikke gunstig for vor Administration. Køreplanen blev inden ret længe mødt med umaadelig Kritik og Følgen er nu den, at fra 1. Oktober er paany udsendt en ny Køreplan. Denne er

naturligvis ogsaa præget af Begivenhederne men byder i Sammenligning med den af 1. September betydelige Fremskridt. Trafikken var paa flere Ruter sat omtrent 30 Aar tilbage og Kritiken var derfor ikke helt uberettiget. At det hele var foranlediget af Sparemani er klart; en Mani, der havde mange pudsige Udslag og som heller ikke har undgaaet at angribe nogle af vore Maskinbestyrere.

Saaledes fandt Maskinbestyreren i 3. Kreds sig foranlediget til at forbyde al Antagelse af Ekstrapersonale og henviste til, at der intet var til Hinder for at anvende Lokomotivpersonalet til alt forefaldende Arbejde ved Depoterne.

Vi skal ikke her nærmere komme ind paa denne Bestyrers ufine Dispositioner, men derimod fremhæve, at da Maskindirektøren blev bekendt med den ovenfor omtalte Hensigt, tog han i bestemte Udtryk Afstand fra nævnte Bestyrers Planer.

Et andet, men dog sikkert mere begrundet Udslag skete i Fællesskab fra 1. og 5. Kreds Maskinbestyrere, idet — ved Bekendtgørelse for Lokomotivpersonalet — Tvist- og Sæbe-forbruget indskrænkedes i en saadan Grad, at selv de simpleste hygiejniske Hensyn for det paagældende Lokomotivpersonale blev umuliggjort under Tjenesten paa Lokomotivet. At det særlig paa nærværende Tidspunkt ved Anvendelsen af Bunkerkul er føleligt skal anføres; rent bortset fra disse Kuls uheldige Egenskaber som Lokomotivbrændsel, medfører de en Støvplage, der gør Opholdet paa Lokomotivets Manøvreplads uudholdeligt, og naar nu, som ovenfor fremgaar, tillige Personalet tildels fratages Tvist og Sæbe, kan sikkert enhver forstaa, hvorledes disse Mennesker ser ud efter en Køretur.

Selvfølgelig er det enhver Embedsmands Pligt, og ikke mindst De danske Statsbaners, at spare paa Statens Midler og Materiel, og maaske Forholdene for Tvistens Vedkommende tvinger til at indskrænke Forbruget, men saa burde dog Maskinbestyrerne se sig om efter noget til Hjælp for Renligheden, og i denne Forbindelse vil vi hen-

lede — ikke nævnte Maskinbestyrers Opmærksomhed, thi det hjælper ikke, men derimod Maskindirektørens paa, at de smaa strikkede Bomuldsstykker, der udleveres Søfartsafd.s Maskinpersonale, sikkert med god Nytte og med Tilfredshed kan anvendes af Lokomotivpersonalet under den nuværende Tvistmangel.



PROTOKOL

over

Forhandling mellem Generaldirektionen for Statsbanerne, Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening og Jernbaneforeningens 9. Kreds i Anledning af et af førstnævnte Forening til Ministeriet fremsendt Andragende om Indskrænkning af den daglige Tjenestetid for Lokomotivpersonalet og om Anvendelse af Lokomotivførere saavel til al Førertjeneste paa Strækningen som til Betjening af Rangerlokomotiver.

Fredag den 31. Juli 1914 Kl. 10 Formd. mødte Repræsentanter for ovennævnte Organisationer efter Tilsigelse til Forhandling paa Maskindirektørens Kontor.

Tilstede var for Generaldirektionen: Maskindirektør *A. Floor* og Ingeniørassistent *Mamsen*; for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening: Lokomotivførerne *C. Christensen*, *M. Mortensen* og *C. M. Christensen* (Protokolfører); Lokomotivfyrbøderne *Rich. Lillie* og *Alf. Olsen* og for Jernbaneforeningens 9. Kreds: Lokomotivførerne *C. Lillelund*, *G. Hægh* og *H. Vigholt*.

Forhandlingen førtes i Henhold til Skr. af 14. Maj 1914 fra Ministeriet for offentlige Arbejder og omfattede følgende Spørgsmaal:

1. Fastsættelse af almindelige Regler for Lokomotivpersonalets længste Tjenestetid og mindste Tjenestefrihed.
2. Ansættelse af et saa stort Antal nye Lokomotivførere, at al Reservertjeneste som Lokomotivfører paa Jernbanelinien kan udføres af Lokomotivførere, eller Oprettelse af en ny for Førere af Rangermaskiner bestemt Stilling, der ind-

ordnes mellem Stillingerne som Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder.

3. Begrænsning af Anvendelsen af ikke-faguddannede Depotarbejdere som Lokomotivfyrbødere.

Direktøren refererede Sagens Forhistorie og oplyste, at der til dette Møde var indkaldt de samme Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, som havde deltaget i de tidligere afholdte Møder hos Ministeren, dog suppleret med en enkelt Fører og en enkelt Fyrbøder. Han mente, at det var i Overensstemmelse med Ministerens Ønske, naar Forhandlingerne skulde ske saaledes, og derfor havde han ikke medtaget Jernbaneforeningens Forhandlingsudvalg. Betænkeligheder nærede han ikke ved den trufne Ordning, fordi Forhandlingsreglernes § 9 jo altid sikrede Etatsorganisationerne Lejlighed til at blive hørt inden Sagens endelige Afgørelse.

Lillelund ønskede i Anledning af Direktørens Udtalelse Protokollen tilført følgende:

„Undertegnede Medlemmer af Jernbaneforeningens 9. Kreds erklærer herved ikke at have Bemyndigelse til at deltage i Forhandling efter disses Regler, blandt andet § 4, og forbeholder vi os Jernbaneforeningens Stilling til Sagen“.

Lillie bemærkede, at han havde henedet Ministerens Opmærksomhed paa det omtalte Forhold, hvortil Ministeren havde udtalt, at da Forhandlingsemnet kun vedrørte Lokomotivpersonalet, behøvede man kun at forhandle med dette.

Direktøren foreslog, at man behandlede Dagsordenens Punkt 2 først, da dette Spørgsmaals Afgørelse hastede mest, og da det var det eneste af Spørgsmaalene, som var saaledes forberedt, at der kunde føres en egentlig Forhandling om det. Den Behandling, som foreløbig kunne blive Punkterne 1 og 3 til Del, betragtede han kun som en Fortsættelse af den i Ministeriet paabegyndte Drøftelse.

Han mindede om, at det stærkt veks-

lende Behov for Lokomotivførere gjorde det vanskeligt at undgaa Fyrbødernes Anvendelse som Førere, med mindre man havde et stort Overskud af Lokomotivførere at gribe til, og oplyste i denne Forbindelse, at en Opgørelse for Driftsaaret 1913-14 viste, at det Antal Dage, Fyrbødere havde gjort Tjeneste som Førere paa Linien, havde varieret ved et og samme Depot fra 12 i en Maaned til 210 i en anden Maaned. Der havde i 1913-14 været Brug for 55 Førere flere end man havde til Afløsning i det begærede Omfang, men for indeværende Aar var Tallet sikkert et ganske andet, og det var muligt, at ikke engang de 70 var tilstrækkelige, som kunde udnævnes for de 10.000 Kr., der af Ministeren var stillet til Raadighed. Begyndte man først at udnævne Lokomotivførere i saa stort Omfang, maatte man i trafiksvage Tider anbringe de overtallige paa Rangermaskinerne for overhovedet at faa dem beskæftigede, og saa var man godt inde paa Vej til at faa Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner, hvilket vilde komme til at koste over 150.000 Kr. om Aaret. Generaldirektionen kunde ikke anbefale en saa stor Udgiftsforøgelse og Direktøren ønskede derfor at høre, hvorledes Lokomotivpersonalet stillede sig til Alternativet: Oprettelse af en Mellemstilling.

Lillelund forespurgte, om man kunde tænke sig at benævne Tjenestemænd i den eventuelle Mellemstilling Lokomotivførere af 2. Grad, hvortil Direktøren svarede, at man havde tænkt over Spørgsmaalet, men endnu ikke fundet en tilfredsstillende Løsning. Generaldirektionen maatte se frem i Tiden, og der var den Hage ved den foreslaede Benævnelse, at den meget let ad Aare kunde lede til et Krav om, at der skulde gives enhver Lokomotivfører paa en Rangermaskine en Fyrbøder til Hjælp.

Lillie bemærkede, at Organisationen ligeledes saa frem i Tiden; ved Indførelsen af en Mellemstilling vilde det nuværende Forhold ikke blive ændret, og før eller senere vilde man kun anvende Folk i Mellemstillingen til al Kørsel, der laa udenfor de faste Ture. Han ønskede gerne at vide,

hvorledes Direktøren kom til den omtalte Merudgift paa 150.000 Kr. om Aaret.

Direktøren meddelte, at Merudgiften først vilde fremkomme efterhaanden. Lokomotivfører Mortensen havde ved et af Møderne i Ministeriet oplyst, at Forfremmelsen af de nuværende Rangerførere, ca. 240 Mand, til Lokomotivførere vilde koste ca. 28.000 Kr. i Øjeblikket, men man maatte erindre, at der vilde komme en Tid, da de saaledes forfremmede opnaaede samme Gennemsnitstjenestealder som Førere, som de nu havde som Fyrbødere, nemlig ca. 12 Aar, og saa vilde Udgiftsforøgelsen komme til at ligge et Sted imellem 160.000 og 180.000 Kr. om Aaret.

Lillie gav derefter en udførlig Omtale af Personalets og Administrationens modstridende Anskuelser om den foreliggende Sag og erklærede, at han for sit Vedkommende maatte holde paa, at de 10.000 Kr. der var stillet til Raadighed, anvendtes til Forfremmelse af et saa stort Antal Lokomotivfyrbødere, at al Reservetjeneste paa Strækningen udførtes af Førere. Derved vilde man være i Overensstemmelse med Aanden i Lønningsloven af 1908.

Hertil bemærkede Direktøren, at Generaldirektionen ikke kunde gaa med til denne Løsning af Spørgsmaalet, idet Vejen dermed var banet for Lokomotivførere paa alle Rangermaskinerne. Da der efter de faldne Udtalelser syntes at være meget ringe Udsigt til at opnaa Enighed om noget af de opstillede Alternativer, maatte man se at mødes paa en eller anden Maade, og han skulde da paa Generaldirektionens Vegne stille Forslag om, at man søgte at skaffe de Lokomotivfyrbødere, der udførte Førertjeneste, den tilstræbte Lønningsforbedring ved Ydelse af et Reserveførertillæg til Fyrbøderlønnen.

Paa en Henstilling fra Mortensen om at løse Knuden ved at udstrække Forfremmelsen af Fyrbødere til Førere over en længere Aarrække, svarede Direktøren, at det jo ikke vilde forandre Enderesultatet og derfor heller ikke kunde forandre Generaldirektionens Stilling.

Lillie ønskede Oplysning om, hvor stort det foreslaaede Reserveførertillæg kunde ventes at blive.

Direktøren henviste til de Tillæg, der gives Personale under Trafikafdelingen for Sikkerhedstjeneste, men udtalte samtidig, at Reserveførertillæget antagelig kunde blive noget større, f. Eks. mellem 150 og 200 Kr. om Aaret.

Mortensen savnede et positivt Forslag om, hvor den eventuelle Mellemstilling skulde anbringes og spurgte, om Direktøren kunde gaa med til, at Lokomotivfyrbødere fremtidig kom i 5te, Mellemstillingen i 8nde og Lokomotivførerne i 11te Lønningsklasse.

Lillelund foreslog, at der oprettedes en Mellemstilling mellem Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, som betegnedes Lokomotivførere af 2. Grad, og at der i denne Mellemstilling aldrig maatte findes flere end nødvendigt for Besættelse af de faste Rangerpladser. Han foreslog endvidere, at Mellemstillingen anbragtes i 8de Lønningsklasse og alle andre Lokomotivførere i 11te Lønningsklasse.

Direktøren udtalte, at Generaldirektionen ikke havde taget Stilling til Spørgsmaalet om Mellemstillingens Placering. Om Oprykning af Fyrbødere og Førere i højere Lønningsklasser kunde han ikke udtale sig paa Generaldirektionens Vegne.

Lillie meddelte, at han kunde tiltræde Tanken om Reserveførertillæget, hvis Generaldirektionen kunde yde betryggende Garanti for, at det af Lokomotivførerne Mortensen og Lillelund stillede Forslag gennemførtes, og at Tillæget kun vilde blive anvendt som en midlertidig Foranstaltning saalænge, indtil det fornødne Antal Lokomotivfyrbødere var forfremmede til Lokomotivførere.

Da Direktøren ikke kunde give den forlangte Garanti, erklærede Lillie, at saa kunde han ikke modtage Tilbudet om Reserveførertillæget, idet Sagen ikke alene var et Lønspørgsmaal, men Forfremmelserne ogsaa havde social Betydning for de paa-gældende. Tillæget vilde efter hans Mening heller ikke kunne fordeles retfærdigt og

vilde virke hæmmende. Han kunde heller ikke paa det Personales Vegne, som han repræsenterede, modtage Forslaget om Oprettelsen af en Mellemstilling, men maatte fastholde, at de 10.000 Kr., som var stillede til Raadighed, blev anvendt efter deres oprindelige Bestemmelse: Forfremmelse af Fyrbødere til Førere.

Hermed sluttede Forhandlingen om Dagsordenens Punkt 2, og man gik efter en Pause over til Forhandling om Punkt 1.

Lokomotivpersonalets Delegerede fremlagde et trykt Forslag til fremtidige Regler for maksimal Tjenestetid m. m.

Direktøren gennemgik Forslaget, men formaaede ikke uden nærmere Undersøgelse at udtale sig udførligt om Enkelthederne deri. Han bemærkede dog, at Forslaget syntes at gaa endnu videre end de for nylig i Tyskland vedtagne Regler, f. Eks. med Hensyn til det største tilladte Antal Tjenestetimer pr. Maaned, og spurgte, om man ikke kunde tænke sig at forøge de opførte Tider i nogen Grad.

Lillie mente, at man ikke burde hente sine Forbilleder fra Tyskland, men hellere fra Sverige og Norge. Personalet skulde dog ikke være uvilligt til at forhandle om nogen Forøgelse af det maanedlige Antal Tjenestetimer.

Direktøren lovede derpaa at underkaste Forslaget en nøje Prøvelse og derefter at genoptage Forhandlingerne.

Paa Grund af den fremrykkede Tid foreslog han Forhandlingen om Dagsordenens Punkt 3 udsat til et senere Møde, der kunde finde Sted, naar Personalet ønskede det.

A. Floor.

Chr. Christensen.

C. M. Christensen

Undertegnede Medlemmer af Jernbaneforeningens 9. Kreds erklærer herved ikke at have Bemyndigelse til at deltage i Forhandling efter disses Regler, blandt andet § 4, og forbeholder vi os Jernbaneforeningens Stilling til Sagen.

L. S. Høegh. C. A. Lillelund. H. C. Vigholt.



REFERAT.

Hovedbestyrelsesmøde, 23. Septbr. 1914.

Samtlige Hovedbestyrelsesmedlemmer var tilstede.

DAGSORDEN:

- Punkt 1. Forretningsudvalgets Beretning om Behandlingen af Exklusionssagen fra Struer m. m.
- 2. Hovedkassererens Oversigt over Regnskabet.
 - 3. Forslag til en Forretningsorden mellem H. B. og Afdelingsbestyrelserne.
 - 4. Skrivelse fra Vamdrup om Oprettelse af Afdeling.
 - 5. Situationen.
 - 6. Eventuelt.

Formanden aabnede Mødet. — Dagsordenen godkendtes.

- Punkt 1. *Lillie* redegjorde for Sagen fra Struer og udtalte som sin Opfattelse at ikke alt var oplyst i denne Sag, og Forretningsudvalget indstillede til H. B. at der tilstilledes Struer Lokfrb. Afd. Meddelelse om, at H. B. ikke støttede Exklusionen. Overfor det i Sagen omhandlede Medlem burde Afd. udtale en Beklagelse af hans udviste Forhold.

Dette vedtoges.

Lillie omtalte Bladene til forskellige Bladredaktioner, Overenskomsten med Medarbejderne og en Skrivelse fra Maskinbestyreren i 3die Kreds til Depoterne angaaende Anvendelse af disponibelt Lok.personale. Kom derefter ind paa Omtale af en tilskadekommen Lokfrb.-Aspirant og udtalte som sin Opfattelse, at Sagen muligvis maatte føres frem til Domstolene. Gav endvidere en kort Oversigt over forskellige rettede Henvendelser og om Forhandlingsmødet hos Maskindirektøren d. 31/8.

Formanden kunde have ønsket H. B. Mødet afholdt paa et tidligere Tidspunkt, men Forholdene bevirkede, at dette ikke kunde ske. — Oplæste Protokollen over de hos Maskindirektøren førte Forhandlinger.

Protokollen toges til Efterretning.

Alf. Olsen omtalte de af Direktøren nævnte Beløb, og havde efter foretaget Beregning den Opfattelse, at Beregningen kunde faa et andet Udfald.

- Punkt 2. *Hovedkassereren* aflagde Beretning over Regnskabet, og kom under dette ind paa en kritisk Omtale af fhv. Red. Hansens Regningskrav. Efter nogen Diskussion vedtoges forskellige Beslutninger angaaende disse Regningskrav.

- Punkt 3. Forslaget *vedtoges* med en enkelt Tilføjelse.

- Punkt 4. Det vedtoges at meddele Vamdrup Underafdeling, at den fra 1. Januar 1915 opretter Afdeling i Henhold til Lovene og til deres derom fremsatte Ønsker.

- Punkt 5. *Formanden* gav en Oversigt over alle Forhold som Situationen havde medført overfor Organisationen og udtalte, at saalænge de nuværende Forhold i saa høj Grad beherskede det hele Samfund, maatte Organisationen vise Taalmodighed med Hensyn til Fremme af større Sager. — Kom ind paa en Omtale af Organisationsmedlemmerne som Tjenestemænd og disses Stilling overfor den økonomiske Krise med Henblik paa Afhjælpning af denne.

Lillie bemærkede at han sympatiserede med Formandens Udtalelse om Lokomotivpersonalets Stilling overfor den økonomiske Krise, og vilde henstille til Formanden at fremsætte Forslag til Maaden paa hvilken Lokomotivpersonalet bedst kunde være medvirkende til Hjælp overfor den herskende Nødstilstand.

Mortensen udtalte sig med Hensyn til det filantropiske Arbejde Foreningen vilde tage op, og foreslog at man burde anbefale at give til de lokale Komiteer. Omtalte Stillingen overfor Jernbaneforeningen og Lokfrb.s Forfremmelse, ligesom han omtalte Lønningslovens Revision, der formentlig ikke vilde blive optaget forinden man var klar af den nuværende Situation.

I en følgende Diskussion viste der sig Enighed om ovenomtalte. Forskellige H. B. Medlemmer udtalte sig om de vakante Lokfører Pladsers Besættelse, Depotarbejdernes Anvendelse som Lokomotivfyrb. og man endes om snarest at fremme disse Sager.

- Punkt 6. *Eventuelt*. Flere Smaasager behandlede og der blev af H. B. rettet forskellige Henstillinger til Sekretæren.

A. Olsen henstillede til Hovedkassereren at der ved Aarsregnskabet Fremlæggelse ogsaa fandtes en Oversigt over Foreningens Status.

C. M. Christensen.



FRA KRIGSSKUEPLADSEN.

Det tyske Lokomotivpersonales Forening har, saalænge Krigen varer, stillet sit Reconvalecenshjem i Hannover - Münden til Disposition for „Det røde Kors“ samt bevilget 50.000 Mark til velgørende Øjemed, efter nævnte Institutions nærmere Bestemmelse.

Efter hvad der meddeles, har samme Forening nu taget det Spørgsmaal op til Undersøgelse, hvorledes hele det tyske Lokomotivpersonale vil være i Stand til at stille 1.000.000 Mark til Krigsunderstøttelsen. En Indsender i Fagbladet foreslaar til dette Øjemed, at hver Lokomotivfører indbetaler 35 Mark, og Lokomotivfyrbødere og Reserveførere hver 25 Mark, eller man vedtog at yde visse Procent af Lønnen. Beløbet menes indbetalt i 3 Rater, og tænkes anvendt til Understøttelse af de Arbejdsløse samt saaredes og dræbtes Efterladte, hvis Antal for hver Dag, der hengaar, stadig stiger.



PERSONALIA.

⁴/₉ 14.

Forflyttet er:

Lokfb. S. Petersen, Kbh. G. 1, til Østerbro.

¹/₁₀ 14.

Forfremmede til Lokomotivførere er:

Lokfb. M. P. Madsen, Holbæk, m. Station i Aalestrup.

Lokfb. C. M. Jensen, Skanderborg, — i Brande.

— M. P. Jensen, Aarhus H., — i Vedde.

Overgaaede fra Vejle—Give-Banen til Lokomotivførere er:

Lokf. P. E. Nielsen, Vejle, m. Station i Brande.

— M. C. M. Klyver, — — —

— N. C. Nielsen, — — —

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er:

Haandvk. T. V. Olsen, Struer, m. Station i Fredericia.

— P. V. Jarnholt, Kbhvn. H.1, — i Brande.

— H. V. Madsen, — G.1, — i —

— W. V. W. Christoffersen, Viborg, m. St. i Ribe.

— F. A. Frederiksen, Fredericia, m. St. i Korsør.

Overgaaede fra Vejle—Give-Banen til Lokomotivfyrbødere:

Lokfb. J. M. Nielsen, Vejle, m. Station i Brande.

— M. Vilhelmsen, — — —

Beordret forflyttede er:

Lokf. H. L. E. Ohlsen, Aalestrup, til Aalborg.

— A. L. Holman,

— R. H. Rasmussen, } alle fra Herning

Lokfb. P. A. V. K. Givskov, } til Brande.

— F. P. I. Larsen,

Lokfb. N. C. Nielsen, Fredericia, til Holbæk.

Forflyttede efter Ansøgning er:

Lokfb. N. C. F. J. Pedersen, Korsør, til Aarhus H.

— P. C. C. Sprogø, Ribe, til Skanderborg.

³¹/₁₀ 14.

Afskediget er:

Lokf. A. C. Theis, Aarhus, efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

³¹/₁₂ 14.

Afskediget er:

Lokf. L. R. Mortensen, Kbhvn. H.1, med Pension paa Grund af Svagelighed.



BYTNING.

En Lokomotivfyrbøder, København G 1, ønsker at bytte til Aarhus H, Ø ell. Randers. Billet mrk. „Bytning“ indsendes til Redaktionen.



Cafe VRSA

Ingerslevsgade 104 — Telefon Central 10,172
Middag. A la carte hele Dagen. Billige Priser. 1. Kl. Varer.
Specialitet: Biremad. Musik hver Aften.

Laurits Olsen.