

17. Aarg. Nr. 12.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Juni 1917.

Staalfyrcasser.

Ved Otto Bendixen.

Stone konstruerede f. Eks. en slidset Støttebolt, Rillerne udstøbtes med Hvidmetal, saa den ved Indskruningen fik en cylindrisk Form, som ikke saa let muliggør en Fordrejning. Ved Opvarmningen smelter Hvidmetaldelene ud, og Boltene har da en mod Forbøjning gunstig Form og yderligere endda et tilstrækkeligt stort Tværsnit til Optagelse af Trækpaavirkningen. Men Fremstillingen er vanskelig og dyr, og derfor har den ikke fundet Indpas.

I de fleste Tilfælde sker Bruddet af Støttebolte i Følge Bøjningspaavirkninger, thi ved enhver Opfyring af Lokomotivet udvider de indre Fyrcasseplader sig betydeligt, som ovenfor anført, for ved Fyrets Slukning igen at trække sig sammen i deres oprindelige Stilling. For særligt at styrke Støtteboltens Modstand herimod, har man forsøgt at gøre dem bevægelige. De bevægelige Støttebolte er særligt fremstillede i England og almindeligt indført ved New York Centralbanen. Støttebolten, der med den ene Ende bliver indskruet og nittet i den indvendige Fyrcasseplade, ligger med et Kuglehoved an mod en i den ydre Plade indskruet Bøsning, saa at en ringe Forskydning af Væggene mod hinanden er mulig. Over Bøsningen bliver skruet et Dæksel, som tætter Forbindelsen. (Se Fig. 1). Men denne Indretning er meget dyr, og af den Grund har denne Støttebolt, der utvivlsomt

besidder visse Fordele, ikke funden nogen Anvendelse hos os.

Til Dels bliver den store Fordel ved Kobberstøttebolten, nemlig dens gode Varmeledningsevne, igen ophævet ved Ansætelsen af Kedelsten, derfor vil Støttebolte af Jern ikke udøve nogen speciel Indflydelse, forsaavidt de yder den samme Modstand mod de ovenfor betegnede Paavirkninger. Hvilken Indflydelse

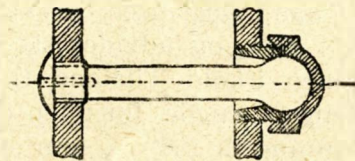


Fig. 1.

iovrigt Indførelsen af Erstatningsdele af Jern formaar at udøve paa Materialbesparelsen af Kobber viser en Beregning af Ingeniør P. Wengel i en Artikel i „Technische Rundschau“. Efter denne omfatter de preussisk-hessiske Jernbaners Lokomotivpark 25,000 Lokomotiver. Regner man en Fyrcasses Gennemsnitskobbervægt til 2,5 t., saa faar man en Kobbermængde paa ca. 65,000 t. Beløber derimod Tallet paa de aarlige Kedelfornyelser og Ombygninger i Tyskland sig til 4000—5000, saa svarer dette til en Kobberbesparelse paa 10,000—15,000 t.

Medens man i Amerika anvender Staalfyrcasser, er man ved de evropæiske Baner og i forskellige andre Lande forbleven ved Anvendelsen af Kobberplader. Indgaaende Forsøg, der med længere Mellemrum bestandig

har gentaget sig, har vist, Kobberets Overlegenhed efter evropæiske Forhold. Denne Overlegenhed er begrundet i en længere Varighed af gennemsnitlig 8—10 Aar mod 3—5 Aar ved Flussjern. Selv om ogsaa den rene Kobberværdi i normale Tider er 15—20 Gange saa høj som Jernets, saa kan det sparede Beløb ikke komme saa meget i Betragtning overfor de Udgifter, som foraarsages gennem hyppig Udveksling og dermed sammenhængende Utjenstdygtighed af Maskiner, saavel som forøgede Vedligeholdelsesarbejder. Endvidere beholder Kobberet en temmelig høj Værdi som gammelt Metal. Flussjernet har ved de uundgaaelige Temperatursvingninger en Tilbøjelighed til at revne, medens Kobberet har en Ulempe i sin ringe Styrke, som med tiltagende Dampspænding tager betydeligt af. Disse forskellige Egenskaber ved Materialerne maa der nu tages Hensyn til, for det første ved en hensigtsmæssig Konstruktion af Kedlen, og for det andet gennem en tilsvarende Behandling af denne i Driften. —

Vi skal i det følgende se, hvad der i det østrigske Tidsskrift „Die Lokomotive“ skrives om Kobber- og Staalfyrcasser.

Kobberet har i Reglen en Styrke af mindst 22 kg. paa 1 mm., og udvider sig paa Brudprøvemaskinen i kold Tilstand til 38 % af sin oprindelige Længde, forinden det brister. Ved Opvarmning til 180° C., som svarer til et Damptryk af 10 kg. cm.², beløber Styrken sig kun til 20 kg., og ved 199° eller 15 kg./cm.², 18,5 kg. Den tager videre af til 8 kg. ved 450°, og gaar ganske tabt ved 578° C. Dette sidste Tilfælde forekommer ikke i Kedeldriften, naaar der er Vand i Kedlen. Men Kobberets Varmé overstiger Vandets betænkeligt, naar den ved en Belægning af Kedelsten hindres i at gaa over i Vandet, og paa saadanne Steder opstaar mellem Støtteboltene Udbulinger, som er fremkommet ved, at Kobberet er blevet blødt. — Men Kobbermaterialet lader sig let forarbejde, og Samlingerne er gode at holde tætte. Vægtykkelsen er i Reglen 15—16 mm., i den øverste Del af Rørvæggen 25—30 mm. Som en Ejendommelighed skal nævnes, at den østrigske Nordbane ogsaa har fremstillet Røggammerrørvæggen af Kobber. De forekommende Beskadigelser er hyppig Føl-

gen af uforsigtig Behandling, og bestaar i en stor Udvidelse af Metallet, gennem hvilken de forankrede Plader faar Brud i Ombørtlighederne. Bekendt er jo den gennem gentagen Indvalsning af Rørene foraarsagede Strækning af Rørvæggen, som sker opefter. Væggen strækker sig for det meste i den midterste Del, fordi Sidedeelne er sikrede ved Støtteboltene. Gennem den uregelmæssige Materialforskydning opstaar da de ovale Rørhuller, saavel som Materialbrud mellem Rørene.

Denne Kedel kræver altsaa forsigtig Behandling, nøje Eftersyn og Rensning. Men den har Fortrinet i en vis Ufølsomhed overfor pludselige Afkølinger, da Materialet ikke bliver sprødt i Driften. I flere Aar har man dog ved Compound Lokomotivers Kedel, der arbejder med højt Tryk paa 16 kg/cm.², søgt en hensigtsmæssig Erstatning for Kobberet. Herhen hørende Forsøg med Nikkelkobber har hidtil i Tyskland ikke vist noget Resultat.

Utvivlsomt er Kobberet Jernet langt overlegent i Varmeledningsevne. Varmeledningstallet for Sølv som den bedste Varmeleder er blevet fastsat med 100. For Kobber er dette Tal 73,6 og for Jern kun 11,9. Under Hensyn til, at Kobberfyrcassens Vægtykkelse beløber sig til 20 mm., men en Staalfyrcasses kun til 8,95 mm. saa følger heraf, at sidstnævnte, hvad Varmens Afledning angaar, er gunstigere. Denne Fordel skal endnu kunde forøges gennem Bortfaldet af de varmeafledende Støttebolte og Dækankre ved Fyrcasser af særlig Konstruktion, saaledes at der til Forøgelsen af den direkte Hedeflade med 11 % endnu kommer Formindskelsen af Vægtykkelsen med 50 %. Vi skal i en senere Artikel omtale, en saadan speciel amerikansk Fyrcassekonstruktion.

Efter Garbes „Die Dampflokomotiven der Gegenwart“ har Flussjernplader til Fyrcasser i Amerika en Styrke af 36,5—43,5 kg. paa 1 mm.² med mindst 26 % Udvidelse af den 200 mm. lange Prøvestang. Disse Tal svarer omtrent til Forskrifter for Kedelplade, som skal have 34—41 kg. Styrke med mindst 25 % Udvidelse og ringest mulig Forurening af Fosfor og Svovl, der gør Jernet sprødt. Vægtykkelsen bliver holdt meget ringere end ved Anvendelsen af Kobber, og det ikke alene paa

Grund af den højere Styrke, men ogsaa fordi de tyndere Vægge er højligere og bedre kan give efter for de fremkomne Spændinger uden at fremkalde de farlige Revner. Den bedre Varmeledningsevne kommer herved ikke i Betragtning. Jernvægge leder under alle Omstændigheder Varmen betydelig slettere end saadanne af Kobber, men disse Gennemgangstal spiller ved Kedeldrift kun en underordnet Rolle overfor Modstandene mellem Forbrændingsgas, Metal og Kedelvand, for ikke at tale om Rustlag og Kedelstensaflejring. Dørplade, Sider og Loft er ved Flussjernsfyrkasser 8—9½ mm. tykke, Rørvægge for det meste 12,7 mm., sjældent 15,8 mm. Selv ved de nyere amerikanske Mallet-Lokomotiver, hvis Kedel har en Diam. af 2590 mm. og 15,5 kg/cm.² Damptryk er Væggene i den vældige Fyrkasse kun fremstillede med en Tykkelse af 9½ mm. Man er endvidere gaaet over til at indrette en stor Del af de over 1000 Støttebolte paa Siderne bevægelige (Fig. 2). Vandrummet mellem Fyrkassévæggene bliver helt igennem holdt større end hos os, og Bundrammen kun

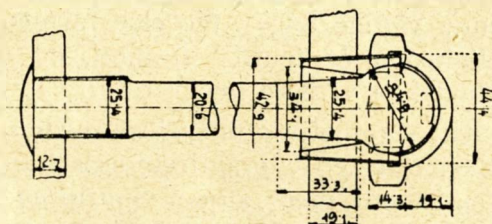


Fig. 2.

nittet i een Række. Saaledes findes ved Kapperingen Mellemlæg fra 127—152 mm. Fordeletigt er det, at Rørvæggen ikke udvider sig som den af Kobber. I Amerika sker Tætningen af Kedelrørene ved Mellemlæg af 1 mm. tykke, sømløse Kobberringe. Støtteboltene bestaar af det samme Materiale som Fyrkassen, nemlig Flussjern, og sidder tilsvarende snævrere. Ved de skraa Sadelplader er de helt igennem af bevægelig Model.

Af temmelig Vigtighed er Støtteboltene ved Flussjernsfyrkasser. Kobberstøttebolte er selvfølgelig udelukkede, men ogsaa Jernstøttebolte maa ingenlunde have de samme Dimensioner. Mindre Gevindiameter har vist sig hensigtsmæssig, 25 mm. i de øverste Rækker (mod 28—30 mm. ved Kobberstøttebolte) og

23 mm. i de øvrige Rækker, hvortil i Stedet for Kobberets 10 Gevin er benyttet 11—14 Gevin, altsaa et finere Gevin anvendes. Medens ved Kobberstøttebolte kun Gevinnet blev bortdrejet inden for Væggene, er det nødvendigt ved Jern at dreje en langt større Indsnøring af Støtteboltens fra 18—15 mm., der naturligvis kun tør fremstilles med store Overgangsrundinger. Alt for slanke Støttebolte af stor Længde fordreje sig ved Indskruningen. Da som allerede nævnt Revner udgaa fra Støtteboltehullerne, kan Hovedårsagen heri vel tilskrives de stive Støtteboltes Tilbagevirkning. Da Udvidelsen forandrer sig med Kvadratet af Længden, er det øjensynligt hensigtsmæssigt at anvende ret lange Støttebolte, d. v. s. anordne store Vandrum i Fyrkassen. Dette finder som nævnt Sted ved amerikanske Lokomotivkedler.

Som tidligere omtalt er Flussjernsfyrkassen ømfindelig overfor hyppige og pludselige Afkølinger. Paa Vandsiden af Pladen fremkommer gerne Revner, som udgaa fra Støtteboltehullerne, og hyppigt strækker sig hen imellem disse. De gaar sjældent igennem til den indvendige Side, og kan derfor ikke ses. Ildsiden derimod bliver tæret og rustet navnlig paa saadanne Steder, hvor der paa Grund af daarligt Fødevand eller af andre Aarsager har vist sig Utætheder, saaledes f. Eks. ved Støttebolte- og Naglehovederne, ved Samlingerne, ved Bundrammen osv. Men naar Behandlingen tilpasser sig efter det nye Materiale, saa turde det vel trods disse Ulemper lykkes at opnaa en tilstrækkelig stor gennemsnitlig Varighed.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning

Tjenestetidssagen.

I sidste Nummer af Bladet optrykte vi Protokollen over Forhandlingerne angaaende Tjenestetidssagen, og af hvilken det som bekendt fremgik, at der ikke opnaaedes Enighed om Nattillæget. — Vore Repræsentanter i Tjenestetidsudvalget havde her, hvilket ogsaa fremgaar af deres Betænkning (Se Beretn. 1915/16).

fulgt den af Maskinchefen foreslaaede Procentberegning; men Administrationens Repræsentanter i Udvalget stillede sig her paa det Særstandpunkt, at de ikke for Nattjenesten paa Linien vilde foreslaa noget Tillæg, hvorimod de for Rangertjenesten under Hensyn til denne Tjenestes Karakter, vilde foreslaa 25 % i Tiden mellem Kl. 11 Eftm. og 5 Fm. Som Forhandlingsprotokollen udviser, stillede Generaldirektøren sig straks paa det Standpunkt at følge Administrationens Repræsentanter. Dette var man egentlig ikke helt uforberedt paa, idet det næppe vilde falde Generaldirektøren ind før Forhandlingen at desavouere de af ham valgte Repræsentanter; men efter at Personalets Repræsentanter havde udviklet, hvad Nattillæget betød, og hvad det særlig for Rangertjenesten vilde betyde, som Beskyttelse for Førerne af disse eenmandsbetjente Maskiner, syntes det, som Generaldirektøren fik nogle Betænkeligheder overfor den af hamtagne Stilling, ligesom han overvandt sine økonomiske Bekymringer og lovede at ville tage dette Spørgsmaal op til nærmere Overvejelse ved Sagens endelige Afgørelse. — Det laa derfor nær at antage, at Generaldirektøren ogsaa havde meddelt Foreningen Resultatet af sine Overvejelser paa en i Overensstemmelse med Forhandlings-Reglernes Mening passende Maade end sket.

Den 4. Juni modtog Foreningen følgende Skrivelse:

Ved at tilstille Foreningen vedlagte Eksemplar af de herfra under Dags Dato udfærdigede Regler for Beregning af Lokomotivpersonalets Tjenestetid skal man under Henvisning til de med Foreningen førte Forhandlinger meddele, at man har anmodet Distrikterne om at foranledige, at de i Reglernes Afsnit C. (§ 24) givne Bestemmelser om Forberedelses- og Afslutningstjeneste samt Udvaskning gennemføres straks, og at de i Afsnit D (§§ 25-28) og Afsnit B. (§§ 15-23) givne Bestemmelser vedrørende henholdsvis Fridage og Tjenestetid for Rangertjeneste bringes til Anvendelse saa snart og i saavidt Omfang som muligt. Med Hensyn til de under Afsnit A (§§ 3-14) givne Bestemmelser vedrørende Tjenestetiden for Togtjeneste vil man foranledige undersøgt, hvornaar Bestemmelserne tidligst vil kunne gennemføres, idet det — som udtalt under Forhandlingerne — er en Forudsætning, at Reglerne i deres Helhed kan være fuldstændig gennemført senest 2 Aar efter Krigens Ophør.

Helper,
fung.

Denne Skrivelse, der meddeler Reglernes Ikrafttræden, siger ikke med et eneste Ord noget om Afgørelsen af det for os saa vigtige og betydningsfulde Spørgsmaal; men blader vi om i det i Skrivelsen omtalte Eksemplar af Regler for Beregning af Lokomotivpersonalets Tjenestetid, ser vi, at der alligevel er truffen en Afgørelse, idet Reglernes Bestemmelser for Nattjenesten paa Linien intet meddeler om Procenttillæg, hvorimod man for Rangertjenestens Vedkommende giver 25 % i Tiden mellem Kl. 11 Eftm. og 5 Fm. Med andre Ord, de finansielle Bekymringer for de 40.000 Kr. har faaet Overhaand, Generaldirektøren har foretrukket ubetinget at følge Administrationens Repræsentanter saaledes, at Tjenestetidsreglerne er blevne utilfredsstillende, og den Ro, denne Sag nu trængte til at komme i, er ikke opnaaet.

Idet vi udtaler vor Beklægtelse herover, vil vi dvæle lidt ved denne Afgørelse. Som man af Skrivelsen ser, er det ikke Generaldirektør Andersen-Alstrup, der har underskrevet Skrivelsen, Generaldirektøren er som bekendt stadig syg; men for Tiden ikke mere syg, end at denne vigtige Sags Afgørelse formentlig i Virkeligheden er truffet af ham, en anden Mulighed kan vi ikke tænke os.

Vi skal da hæfte Opmærksomheden først paa Skrivelsen. Generaldirektøren kan ikke være ukendt med, at det Spørgsmaal om Nattjenestens Beregning for Lokomotivpersonalet var af meget stor Betydning. — Allerede ved det første Møde i Tjenestetidsudvalget skiltes man paa dette Spørgsmaal, og ved Betænkningens Afgivelse forelaa der ogsaa forskellige Indstillinger. Under Forhandlingerne naaede man ikke Enighed om dette Punkt, og man skiltes fra hinanden med det Indtryk, at Generaldirektøren ogsaa vilde behandle dette Spørgsmaal med Interesse, og at han ikke afgjorde Spørgsmaalet ganske ensidigt. — Det forekommer os derfor, at den Maade, man meddeler Foreningen dette Spørgsmaals Afgørelse paa, er saa absolut bureaukratisk, at Foreningen med Rette kan føle sig fornærmet, vor gode Tro paa den Aand, der ved Generaldirektørens Udnævnelse skulde blive den bærende mellem Administration og Personale, er unægtelig begyndt at vakle.

Der synes virkelig at være Personer i Generaldirektoratet, der har til Opgave at bevare den Ambtske Aand. Under Forhandlingerne udtalte Generaldirektøren ved Begyndelsen af Behandlingen af dette Spørgsmaal, at han ikke var bleven overbevist om dette Punkts Nødvendighed; men efter at Mortensen og Lillie udførligt havde omtalt Nattjenestens Betydning, som forøvrig Maskiningeniør Schmidt for Rangermaskinernes Vedkommende gav sin Tilslutning til, vilde Generaldirektøren dog ikke træffe endelig Afgørelse. Formodentlig paa Grund af de faldne Udtalelser. Maskiningeniør Schmidt, der var Tjenestetidsudvalgets Formand, motiverede Administrationens Repræsentanters Stilling til Nattillæget ud fra følgende Betragtninger. Naar man kunde gaa med til et Nattillæg for Rangertjenesten, var det, fordi der var 1 Mand paa Maskinen, og denne Mand maatte man søge at beskytte, han kunde paa et bestemt Tidspunkt af Natten sløves, falde bort; denne Beskyttelse mente man at kunde finde i de 25 % Tillæg. Hvad angaar Liniekørslen, saa var der ingen Grund til her at yde Nattillæg; idet det ikke beskyttede mod lang Nattjeneste, og at Forholdene i øvrigt var helt anderledes for Liniekørslen end for Rangertjenesten. Med en meget dristig Bestemthed pegede samme Maskiningeniør paa de tyske og svenske Baner, hvor man ikke kendte til Nattillæg for Lokomotivtjenesten. — Alle disse Synspunkter har aabenbart grebet Generaldirektøren, han har foretrukket at følge Ingeniørens Mening fremfor Repræsentanterne for Organisationen, der dog var i Besiddelse af Erfaringerne fra det praktiske Liv.

Det skal ikke være nogen Hemmelighed, at den Gang Tjenestetidsudvalget nedsattes, valgte Generaldirektøren to Mænd, som Lokomotivpersonalet paa daværende Tidspunkt langt fra følte Tillid til, som Foresatte, der vilde stille sig forstaaende overfor en Regulering af Tjenesten; men ved en overordentlig Bøjelighed fra Lokomotivpersonalets Tillidsmænds Side undgik man, at dette Udvalg gik i Stykker; men samtidig blev de Tjenesteperioder, der opnaaedes Enighed om ogsaa af større Varighed end maaske helt forsvarlig, dog, vore Tillidsmænd havde god Tro til den

ny Generaldirektørs gode Forstaaelse af Nattillægets Betydning, der skulde være Beskyttelsen mod de lange Tjenestetider, de var gaaet med til, men heri er de altsaa bleve skuffede. 25 % Tillæg for Nattjeneste for Rangering er ingen Beskyttelse, navnlig da Administrationens Repræsentanter selv er klar over, at disse Mennesker kan falde bort, som Følge af deres Tjenestes Strenghed. Nej, vil man virkelig beskytte disse Rangerførere, maa man enten sætte 2 Mand paa Rangermaskinen i Lighed med hvad Udlandet bruger, eller ogsaa regulere denne Tjeneste, der bydes disse Mennesker saadan, at man virkelig kan sige, at det er effektiv Beskyttelse overfor Paa- virkningen af deres ansvarsfulde Gerning. Dette er ikke lykkedes for Generaldirektøren ved sin ensidige Afgørelse.

For Liniekørslens Vedkommende udtalte Maskiningeniøren bl. a., at Nattillæget vilde bringe Antallet af Tjenestetimer pr. Maaned hurtigere op mod Grænsen. Vi kan ikke indse andet, end at det er en naturlig Virkning, det er jo kun retfærdigt, thi har en Lokomotivmand mange Nætters Tjeneste i en Maaned, er det da ganske indlysende, forekommer det os, at hans Tjeneste virkelig er strengere end den Lokomotivmands, der kun har udført Dagtjeneste.

Samme Maskiningeniør var saa dristig under Forhandlingerne at pege paa tyske og svenske Statsbaner. Vi vil helst tro, at Ingeniøren har talt efter bedste Vidende, vi vil tro, at Generaldirektøren paa daværende Tidspunkt heller ikke har vidst bedre Besked end Formanden for Tjenestetidsudvalget; thi Sagen er den, at de svenske Statsbanemyndigheder efter en Revision af de derværende Tjenestetidsregler den 1. Januar i Aar, har ladet de ny reviderede Regler træde i Kraft straks og i deres fulde Udstrækning, og at disse Regler bl. a. indeholder Natprocenttillæg baade for Rangertjenesten (her er to Mand paa Maskinen) og for Linietjeneste til 1 Time = 1 Time 20 Minutter. Naar svenske Statsbanemyndigheder har bestemt dette, er det fordi de har Forstaaelsen af Nattjenestens Betydning baade for Rangering og Liniekørslen, en Forstaaelse vi havde troet var til Stede, om ikke hos andre i Administrationen, saa dog hos

Generaldirektøren. — Afgørelsen vil sikkert blive Genstand for Behandling paa først-kommende Hovedbestyrelsesmøde, og vi skulde mene, at Hovedbestyrelsen vil anmode Generaldirektøren om at faa Spørgsmaalet afgjort af Ministeriet. Den radikale Minister, der har rejst denne Sag — selv om det er længe siden — kan sikkert ikke være mindre forstaaende end en svensk Jernbanestyrelse.

Vi optrykker det tilsendte Eksemplar af Tjenestetidsreglerne.

I.

Almindelige Bestemmelser.

§ 1. Med Undtagelse af de maksimale maanedlige Antal Tjenestetimer henholdsvis for Togtjeneste og Rangertjeneste gælder samtlige Angivelser for planmæssig Kørsel.

I Tilfælde af større Forsinkelse maa der træffes særlige Dispositioner i hvert enkelt Tilfælde.

§ 2. Lange Hviletider udenfor Hjemstedet skal saavidt muligt undgaaes med mindre de af Personalet kan benyttes til Nattehvil.

II.

Særlige Bestemmelser.

A. Togtjeneste.

§ 3. Antallet af Tjenestetimer pr. Maaned à 30 Dage maa aldrig overskride 245 Timer.

Denne Bestemmelse maa kun fraviges, naar tvungne Omstændigheder som f. Eks. Sneforhold og Nedbrud gør det nødvendigt.

§ 4. Det Timeantal, hvorefter Tjenesten tilrettelægges, maa ikke overskride 235 Timer pr. Maaned à 30 Dage.

Følgende Formel anvendes ved Beregning af det maanedlige Timeantal:

$$\frac{\text{Antal Timer i Rundturen} \times 30}{\text{Antal Dage i Rundturen} \times 30}$$

For hver Dags Fraværelse (Tjenestefrihed eller Sygdom) fradrages der 7,5 Time i det maanedlige Timeantal.

§ 5. Til Tjeneste henregnes:

Køretid, Rangertid, Forberedelsestjeneste, Afslutningstjeneste, Udvaskning, Reservetjeneste, Raadighedstjeneste, Tjenestefri Ophold under $3\frac{1}{2}$ Time og beordret Rejse som Passager.

§ 6. En Tjenesteperiode maa ikke omfatte mere end 15 Klokketimer.

Dette Antal Timer kan ikke gøres større eller mindre ved fikserede Timer.

§ 7. Tjenesteperioder paa 13 Timers Tjenestetid og derover skal indbefatte et tjenestefrit Ophold paa mindst 3 Timer eller mindst 5 Timers Reserve- eller Raadighedstjeneste uden Arbejde.

Saadanne Tjenestetider maa kun anordnes 2 Gange i Træk, og de skal da være adskilte af et fuld-

stændigt tjenestefrit Ophold paa mindst 14 Timer.

§ 8. Tjenesteperioder adskilles:

Paa Hjemstedsdepoter

1. Normalt ved et fuldstændigt tjenestefrit Ophold (Hviletid) paa mindst 10 Timer.
2. Undtagelsesvis ved et fuldstændigt tjenestefrit Ophold (Hviletid) paa mindst 8 Timer.
3. I særlige Tilfælde ved et fuldstændigt tjenestefrit Ophold (Hviletid) paa mindst 5 Timer.

Udenfor Hjemstedsdepoter

4. Ved et fuldstændigt tjenestefrit Ophold (Hviletid) paa mindst 5 Timer.

§ 9. Efter Hviletider i Henhold til de i § 8 angivne Punkter 2, 3 og 4 skal Længden af den efterfølgende Tjeneste- og Hviletid ansættes i passende Forhold til Længden af den forudgaaende Tjeneste- og Hviletid.

§ 10. Hviletider paa mindre end 10 Timer maa ikke anordnes to Gange i Træk (paa Hjemstedsdepotet).

§ 11. Den rene Køretid incl. Rangering maa indenfor en Tjenesteperiode aldrig overskride 8 Timer for et enkelt Tog.

For flere Tog maa Køretiden, herunder Rangering og Ophold, hvori Personalet ikke kan forlade Maskinen 1 Time ad Gangen, ikke andrage mere end 9 Timer.

§ 12. Tjenesteperioder, der i Tiden mellem 11 Em. og 5 Fm. indeholder flere end 4 egentlige Tjenestetimer, maa ikke anordnes mere end 3 Gange i Træk.

§ 13. Samlet Reserve- eller Raadighedstjeneste, hvad enten den holdes i Hjemmet eller ved Depotet, maa ikke overskride 12 Klokketimer.

§ 14. Ved Reserve- eller Raadighedstjeneste i Hjemmet samt ved Reserve- og Raadighedstjeneste ved Depotet mellem 10 Em. og 6 Fm., hvor Personalet kan gaa i Seng, regnes hver Time for $\frac{1}{2}$ Times Tjenestetid.

B. I. Rangertjeneste.

(Paa Lokomotiver med 1 Mands Betjening).

§ 15. Antallet af Tjenestetimer pr. Maaned à 30 Dage maa aldrig overskride 220 Timer.

Denne Bestemmelse maa kun fraviges, naar tvungne Omstændigheder som f. Eks. Sneforhold og Nedbrud gør det nødvendigt.

§ 16. Det Timeantal, hvorefter Tjenesten tilrettelægges, maa ikke overskride 205 Timer pr. Maaned à 30 Dage.

Følgende Formel anvendes ved Beregning af det maanedlige Timeantal:

$$\frac{\text{Antal Timer i Rundturen} \times 30}{\text{Antal Dage i Rundturen} \times 30}$$

$$\frac{\text{Antal Dage i Rundturen} \times 30}{\text{Antal Dage i Rundturen} \times 30}$$

For hver Dags Fraværelse (Tjenestefrihed eller Sygdom) fradrages der 6,5 Time i det maanedlige Timeantal.

§ 17. Antallet af Tjenestetimer i Tiden fra 12 Nat til 12 Nat maa ikke overskride 11 Timer.

§ 18. Den sammenhængende Rangertid maa ikke overskride: I Kjøbenhavn: $7\frac{1}{2}$ Time, udenfor Kjøbenhavn $7\frac{3}{4}$ Time.

§ 19. Tjenester, der er adskilt ved mindre end 2 Timers tjenestefrit Ophold, regnes som samlet Tjeneste.

§ 20. Undtagelsesvis kan Tjenesten deles.

Deit Tjeneste foreligger, hvor der mellem 2 Tjenester er et tjenestefrit Ophold fra 2 til 10 Timer.

§ 21. Tjenester adskilles ved et tjenestefrit Ophold (Hviletid) paa mindst 10 Timer.

§ 22. Ved Tjeneste paa Lokomotivet udenfor Maskinafdelingens Sporomraade i Tiden mellem 11 Em. og 5 Fm. regnes hver Time som $1\frac{1}{4}$ Times Tjeneste.

§ 23. Tjenester, der i Tiden mellem 11 Em. og 5 Fm. indeholder flere end 5 egentlige Tjenestetimer, maa ikke anordnes mere end 5 Gange i Træk.

B. II. Rangertjeneste.

(Paa Lokomotiver med 2 Mands Betjening).

jfr. Røglar for Togtjeneste.

C. Forberedelses- og Afslutningstjeneste samt Udvaskning.

§ 24. Herunder henregnes Lokomotivernes Forsyning med Kul og Vand, Sand og Olie samt alle andre Materialier, Opsmøring og Eftersyn af Lokomotiverne samt for Lokomotivførernes Vedkommende Rappportskrivning og for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende Renholdelse indvendig i Lokomotivernes Førerhuse.

Forberedelses- og Afslutningstjenesten deles efter Omfanget i 5 Grupper: Eftersyn I, II, IIIa, IIIb og IV som angivet i nedenstaaende Skema.

Lokomotivtyper	Andre Ran-gerloko.		3 kob- lede Ran-gerloko.		Andre 2 cpl. Tog-loke.		C, D og R		P	
	Min.	Min.	Min.	Min.	Min.	Min.	Min.	Min.	Min.	Min.
I.	30	—	40	—	45	15	60	25	75	30
II.	—	—	—	—	(30)	(30)	(45)	(45)	(50)	(50)
III a.	—	—	—	—	15	—	20	—	25	—
III b.	—	—	—	—	—	—	35	—	30	—
V.	20	—	25	—	35	—	40	—	45	—

Før Lokomotivet skal være ved Sporgrænsen paa Hjemstedet
 Efter Ankomst til Sporgrænsen paa fremmed Depot
 Før Lokomotivet skal være ved Sporgrænsen paa fremmed Depot
 Naar Opholdet paa fremmed Depot er over 6 Timer mellem Ran-geringens Ophør og Begyndelse
 Efter Ankomsten til Sporgrænsen paa Hjemstedet

Distriktscheferne bestemmer, i hvilke Tilfælde Eftersyn I og IV ved korte Ophold paa Hjemstedet skal erstattes af Eftersyn II og IIIa og angiver dette i Kørselsfordelingen.

Ved Personalskiftning paa et Lokomotiv, der uden Afbrydelse fortsætter sin Tjeneste, regnes saavel for det tiltrædende som for det afgaaende Personale 15 Min. i Kjøbenhavn og 10 Min. udenfor Kjøbenhavn til Forberedelse og Afslutning.

Forud for Reserve- og Raadighedstjeneste ved Depoterne regnes en Forberedelsestid paa 15 Min., naar denne Tjeneste ikke følger umiddelbart efter Togtjeneste eller ligger mellem to Togtjenester.

Udvaskning: For Loko. Litra P og R regnes 4 Timer og for andre Loko regnes 3 Timer.

Tiderne gælde saavel for Lokomotivføreren som for Lokomotivfyrbøderen.

Lokomotivpersonalet er fritaget for Fyrrensning samt for Kullempning paa 3- og 4-akslede Tendere.

Ved Depoter, hvor der ikke haves Depotpersonale, maa Lokomotivpersonalet selv foretage Rensningen, og Tiderne forhøjes da som angivet i ().

D. Fridagsbestemmelser.

§ 25. Ved Fridag forstaaes et samlet tjenestefrit Tidsrum paa mindst 36 Timer, der slutter med en Nattehvil.

§ 26. Der tilstaaes mindst 52 Fridage om Aaret og ingensinde mindre end 3 Fridage pr. Maaned.

Fridage, der falder i et Tidsrum, hvor de paagældende har Tjenestefrihed eller er sygemeldt, godtgøres dog ikke, jfr. Ordre H. 62.

§ 27. Fridagene skal fordeles saa ligeligt som muligt over Maanedens Dage og skal alle falde under Personalets Ophold paa Hjemstedet.

§ 28. Fridagene skal altid tilrettelægges saaledes, at de ikke begynder senere end $12\frac{1}{2}$ Nat, og Tjeneste efter Fridagen maa aldrig anordnes før $5\frac{1}{2}$ Morgen.

Ovenstaaende Regler for Tjenestetid kommer ikke til Anvendelse ved Ballast- og andre Materialtransporter samt ved Militærtog under særlige Forhold. Generaldirektoratet, Kjøbenhavn, den 1917.

Vi skal i et følgende Nr. beskæftige os lidt med vor højtprieste mærkelige Forhandlingsret

Lønkamp i Norge?

Under Overskriften „Lønforslaget“ findes en Artikel i det sidst udkomne Nr. af „Lokomotivmands Tidende“, Norge, som vi mener danske Lokomotivmænd har stor Interesse af at blive bekendt med, fordi vi gennem „Nordisk Lokomotivmands Forbund“ staar i et intimt Samarbejde med vore norske Kolleger og det derfor kan blive nødvendigt, forsaavidt der

skulde blive Konflikt, at vi af al Evne og Kraft støtter dem.

Vi skal efter „Lokomotivmands Tidende“ citere Artiklen:

„Lad det være sagt med det samme, at Lønforslaget er mere end en Skuffelse, det er en ren og skær Haan mod Lokomotivpersonalet.

Efter aarelange Savn, efter at Personalet har opbrugt enhver Hjælpekilde og stiftet Gæld, som det selv ved et rundeligt Lønningstillæg vilde have taget lang Tid at komme ud af, byder man os dette.

De kender Stemningen daarlig, som tror, at dette vil kunne taales.

Stortinget har ved sine Beslutninger to Gange givet til Kende, at det ikke vil vide af Forslag, som giver Lokomotivførerne mindre Tillæg end de nærmest liggende Lønklasser, men alligevel foretager de indstillende Myndigheder for tredje Gang Eksperimentet. Stortinget vil forhaabentlig for tredje Gang saa eftertrykkelig som mulig tilkendegive sin Stilling til dette Spørgsmaal, at der for Eftertiden ikke bliver flere Eksperimenter af denne Art.

En Oprykning i Klasse er dog kun en Retfærdighedssag, som ikke afhjælper den lille Lønforbedring, som er foreslaaet. Forslaget indeholder ogsaa den Bestemmelse, at ved Vedtagelsen af det nye Lønningsregulativ forpligter Personalet sig til at gaa ind i Statsjenesstemændenes Pensionskasse med et Indskud af indtil 10 %.

En saadan Forandring kan Lokomotivpersonalet selvfølgelig ikke godkende, thi en saa gennemgribende Forandring af Pensionsforholdene bør kun ske efterat Personalet er hørt gennem sin Organisation og ved Forhandling med Repræsentanter for Organisationen. Denne Bestemmelse kan saaledes paa ingen Maade godkendes. Sammen med Konduktørene har vi søgt om en Forhøjelse af Timepengene, og dette skulde da være en ganske naturlig Følge af den forhøjede Kostgodtgørelse for de øvrige, thi det kørende Personale har jo ingen anden Rejsegodtgørelse end Timepengene.

Forslaget forudsætter imidlertid Timepengene bibeholdt uforandrede. Lokomotivpersonalets Krav fra 1907 og 1913 om Beregning af Timepenge efter Lokomotivtimer og ikke efter Togtimer, er heller ikke imødekommet i Forslaget.

Kravet om Huslejetillæg er ikke imødekommet.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne er heller ikke indordnet i Lønningsregulativet.

Trækkes det Beløb af 10 % fra som Lokomotivpersonalet, ved Vedtagelsen af det ny Lønningsregulativ i saa Tilfælde er forpligtet til at finde sig i, bliver den virkelige Lønningsforbedring for Lokomotivførere paa højeste Lønsats ca. 170 Kr. pr. Aar.

Der bebudes ganske vist Dyrtidstillæg, men det har vi jo ogsaa haft sidste Aar, og det kan derfor ikke regnes som et Plus, thi efter de Tal, som er nævnte i Dagspressen, vil det blive samme Dyrtidstillæg i den kommende Termin som i den foregaaende.

Det er saaledes alvorlige Tider, som nu kommer for Lokomotivpersonalet.

Der gives intet tilbage længere, forsaavidt Stortinget ikke under Behandlingen af Sagen finder Udveje til en effektiv Forbedring.

Organisationens Ledelse har anset det for sin Pligt at tilkendegive overfor Arbejdsministeren, hvorledes Stillingen er. Det er sagt Statsraaden, at det mindste, Lokomotivpersonalet vil acceptere, er en Løn for Lokomotivførere af 3000 Kr. til 3800 Kr. efter 8 Aars Forløb. For Lokomotivfyrbødere en Løn af 2000 Kr. til 2600 Kr. efter 8 Aars Tjeneste.

Dette bør vi gaa ud fra anerkendes som et saa rimeligt Krav, at Offentlighedens Sympati og Forstaaelse er paa Lokomotivpersonalets Side, hvis det loiale og taalmodige Personale tvinges ud i en Kamp som saaledes paanødes os, som Personalet altid har søgt og vil søge at undgaa.

Vi udtalte, at den virkelige Lønningsforbedring blev ca. 170 Kr. aarlig.

Der er imidlertid det at tage i Betragtning ved Siden af Dyrtiden, at Administrationen med et Pennestrøg tog Uniformsbeklædningen fra Lokomotivpersonalet 1ste Januar 1915. Ved Siden af det store Merarbejde, Lokomotivpersonalet har faaet ved, at der maa bruges Ved (Brænde) som Brændsel, kommer ogsaa den Ulempe, at Klæderne hyppig bliver opbrændte. Med de nuværende høje Priser paa Tøj og Syløn bliver den faktiske økonomiske Forbedring intet Plus, men et Minus for Lokomotivpersonalet.

Vi er overbevist om, at ethvert tænkende Menneske maa forstaa den Bitterhed, som hver eneste Lokomotivmand i Landet besjæles af, naar de nu i 3 Aar under de største Vanskeligheder, under et voldsomt Arbejdspress, der tildels er gaaet ud over Helbredet, bliver tildelt en saadan Belønning som den nævnte.

Vi vil samtidig henstille til enhver af vore Medlemmer at vise Ro og optræde behersket, og i Tillid til Aarsmødets Beslutninger afvente en Bedring i de elendige Tilstande.

Stortinget har jo tidligere lagt Forstaaelse for Dagen overfor Lokomotivmandens udsatte, ansvarsfulde og anstrengende Arbejde og Vilje til at lette Tilværelsen for ham.

Vi vil haabe, at den samme Forstaaelse og Velvilje giver sig Udtryk ogsaa denne Gang.

Brister ogsaa dette Haab, da bliver det Organisation, som faar det afgørende Ord.

Det bliver Lokomotivmændenes Solidaritet og Sammenhold, som vil give sit første Udslag, et Sammenhold, som det nu er bevist er til Stede.“

Hvorledes Lønforslaget virker.

En Lokomotivfører, som er 69 Aar gammel og har 41 Aars Tjeneste, og som i den nærmeste Fremtid vil tage sin Pension og derfor ikke havde underskrevet Solidaritetserklæringen, kom lige efter at Lønforslaget var kendt op paa Foreningens Kontor og forlangte at underskrive Erklæringen. „Nu vil jeg være med“, sagde Veteranen,

Lokomotivpersonalets retslige Stilling.

Det er heldigvis ikke saa ofte, at der i vort Lands Jernbanedrift forekommer Uheld og Ulykker af et saadant Omfang, at Paatalemyndigheden maa gribe ind, men det er dog sket, at Lokomotivpersonalet har været sat under retslig Tiltale og maattet forklare sig under andre Former end de sædvanlige. Fra disse Sager har man faaet det Indtryk, at Lokomotivpersonalets Retsstilling i saadanne Tilfælde er meget vanskelig.

Et Begreb om hvor vanskelig og farlig den kan blive, faar man et rent ud uhyggeligt Indtryk af ved at læse Akterne i Retsforhøret over den grufulde Togulykke ved Holmsveden Station i Sverige, hvorved et Tog med Krigsinvalider forulykkede og 10 Mennesker dræbtes.

Forhørene har bragt for Dagens Lys, at der er udvist et rent forbryderisk Forhold ved at en Stationsbetjent, antagelig med Stationsforstanderens Vidende har foretaget nogle Manipulationer ved Indkørselsmasten.

Lokomotivføreren kommer kørende med sit Tog og skal efter Køreplanen passere Stationen uden at standse. Det var om Aftenen Kl. 8,37. Idet Toget kommer i Nærheden af Stationen, observerer begge Mænd paa Lokomotivet, at Indkørselsmasten viser grønt Lys mod Toget, altsaa „klart“. Fra Perronen vistes Signalet „kør“.

Toget fortsatte sin Fart, men desværre, der var alt andet end „klart“, det gik ind i et Sidespor med forannævnte Følger.

De Manipulationer, Stationsbetjenten havde foretaget ved Indkørselsmasten bestod i, at han, da han ikke kunde faa Signalvingen stillet rigtig, fordi at en Sikringsnøgle til et Sidesporskifte var borte, fik de Signallygten ned til det grønne Glas — en absolut ulovlig og uforsvarlig Handling.

Da Toget (Maskinen) havde passeret Indkørselssignalet viste dette atter „Stop“. Saadan laa Sagen, da Retsforhøret havde fundet Sted, og alle paagældende var afhørte. Det er jo ganske klart af foranstaaende, at meget stod paa Spil for de 2 Lokomotivmænd, spe-

cielt for Lokomotivføreren. — Togmesteren og Overkonduktøren forklarede nemlig, at da omtrent Halvdelen af Toget havde passeret Signalmasten, viste denne rødt Lys, altsaa „Stop“.

Vi vil i Parantes bemærke, at vort Signalsystem er ganske forskellig fra Sverrigs.

Stationsbetjeningen med Stationsforstanderen i Spidsen vidste ingen Besked med, at den omtalte Manipulation kunde forekomme.

Man vil heraf forstaa Sagens Kærnepunkt.

Togmesteren med flere ser og vidner, at Signalmasten viste „Stop“. De to Lokomotivmænd vidner, at der vistes „Klart“ og „Kør“.

Det som i dette Tilfælde reddede de to Lokomotivmænd var den unge Stationsbetjents hæderlige Tilstaaelse af sin Fejl.

Hvis han vedblivende havde benægtet sin ulovlige Handling, som ingen kunde bevise, er der stærk Sandsynlighed for at de to Lokomotivmænd var blevet idømt Straf.

Af det foranstaaende vil det fremgaa, i hvor svag en Traad Lokomotivpersonalets Stilling kan hænge. Lad os tænke os, at den paagældende Stationsbetjent ikke havde vedgaaet sin Skyld, men havde fastholdt sin Forklaring, da havde saavel Tog- som Stationspersonalet vidnet, at der var „Stop“, fordi de nu ikke vidste bedre, thi da de bagfra saa Signalet, viste dette rødt Lys. Disse Tjenestemænds Forklaring var rigtig, men Lokomotivmændenes Forklaring var ogsaa rigtig, men denne var der ingen, der troede paa. De havde i mildeste Fald været Genstand for en Halucination, i værste Fald forbryderisk ligegyldige, undladt at respektere Stopsignalet. — Saadan tænkte vel Administrationen og andre Mennesker indtil det Øjeblik, Stationsbetjenten tilstod sin Skyld.

Saa slap Lokomotivmændene for at blive uskyldig dømt, deres Forklaring vilde ikke være bleven godkendt, intet ville kunne have reddet dem.

Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet



Hjertelig Tak.

En hjertelig Tak bringes herved til alle for udvist Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse. Aarhus i Juni 1917.

Vilhelmine Sørensen.

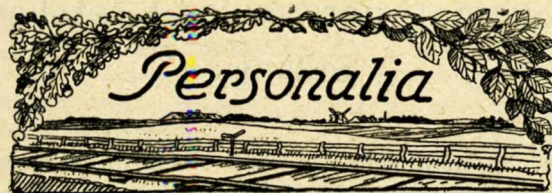
Til Medlemslisten.

Lokomotivfyrb. C. C. Andersen (Tj. Nr. 740) Gb., har ordnet sit Forhold til Afdelingen og er atter optaget som Medlem.

Bytning.

Bytning til en sjællandsk Kobstad ønskes.

Lokfører Voldby,
Langaa.



Døde:

Lokfyrb. S. P. Sørensen, Aarhus H., d. 25. Maj 1917.

Navneskifte:

Lokfyrb. C. H. Andersen, Osterbro, hedder Christian Højborg Gjørtsvang fra 23. Maj 1917.

Forflyttet efter Ordre er:

Lokfyrb. C. A. Christensen, Hillerød, til Gedser fra 15. Juni 1917.

Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfører C. A. E. Larsen, Roskilde, til Odense, fra 1. Juli 1917.

Tilladelse til at bytte Opholdssted.

Lokfyrb. N. P. Stevn, Aalborg, og F. A. Jensen, Aalestrup, fra 1. Juli 1917.



Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening.

REGNSKAB FOR AARET 1916—17.

Oversigt over Forsikringerne.

A. Brandforsikringer.

	Antal Policer	Forsikringssum	Police-Afgift	Præmie	Fortjeneste
Forsikringer udenfor København	6,057	20,030,947 Kr.	605.70 Kr.	16,413.56 Kr. a 28 ⁰ / ₁₀	4,595.79 Kr.
Forsikringer i København	1,666	6,688,430 —	166.60 —	5,168.23 — a 20 ⁰ / ₁₀	1,033.65 —
Ialt...	7,723	26,719,377 Kr.	772.30 Kr.	21,581.78 Kr.	5,629.44 Kr.

B. Indbrudstyveriforsikring.

	Antal Policer	Forsikringssum	Præmie	Fortjeneste
Forsikringer udenfor København	842	815,728 Kr.	845.64 Kr. a 5 ⁰ / ₁₀	42.28 Kr.
Forsikringer i København	1,144	1,243,971 —	1,267.41 —	0.00 —
Ialt...	1,986	2,059,699 Kr.	2,113.05 Kr.	42.28 Kr.

Balance.

Indtægt.	Kr.	Øre	Udgift.	Kr.	Øre
Foreningen ejede den 1/4 1916.....	41,894	95	Købt 4 - 4 1/2 ⁰ / ₁₀ Øst. Kreditf. Obligationer til Paalydende 1500 Kr.....	1,411	79
4 - 4 1/2 ⁰ / ₁₀ - Øst. Kreditforen. Obligationer, 1500 Kroner, købt for.....	1,411	79	Vederlag for Udførelsen af de daglige Forretninger	720	00
Indvundne Renter i 1916—17	1,821	67	Porto, Konvoluter, Tryksager m. v.	251	73
Fortjeneste for 1916—17.....	5,671	72	Budløn	36	00
			Understøttelse i 1916—17	4,185	00
			Foreningen ejer den 31/3 1917	44,195	61
Ialt....	50,800	13	Ialt....	50,800	13

Kjøbenhavn, den 11. Maj 1917.

Sæbye.

Kontorchef, Maskinafd., Kjøbhvn.,
Formand.

Otto Dahl.

Overassistent, Generalsekr., Kjøbhvn.,
Næstformand.

Gøtzsche.

Baneingeniør, Kjøbhvn.,

J. Chr. Høtoft.

Togbetjent, Aarhus.

N. F. C. P. Kragballe.

Baneformand, Aarhus.

Luxhøj.

Stationsforstander, Odense.

S. Petersen.

Smied, Centralværkstedet, Aarhus.