

18. Aarg. Nr. 10.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Maj 1918.

Nogle Betragtninger ang. Lokomotivdrivhjulenes Afbalancering.

Fra Engelsk ved Otto Bendixen.

Kontravægtene i Lokomotivhjulene opfylder en dobbelt Hensigt. For det første tjener de til at udligne Centrifugalkraften fra Vægten af de rundtlobende Dele som Krumtappe, Drivtappe og Drivstænger og give Hjulene en ensformig Omdrejning. For det andet hjælper de ogsaa til Udligning af de frem- og tilbagegaaende Drivværksdele og formindsker de af disse Masser i en ret Linie fremkaldte forstyrrende Bevægelser for Lokomotivet. Ved forstyrrende Bevægelser forstaar man de Bevægelser af hele Lokomotivet, som har Indflydelse paa dets rolige Løb paa Skinnerne, og dermed Sikkerheden under Kørslen. Desværre lykkes Udligningen af de frem- og tilbagegaaende Masser ved Hjælp af Kontravægtene i Hjulene kun ufuldkommen, som vi senere skal se. Men man har for Tiden ikke andre Hjælpemidler, som kan træde i deres Sted.

To-Cylinder Lokomotivet har jo paa hver Side et Drivværk, og som bekendt er Krumtappene altid her fortsat 90° for hinanden, saaledes at en af disse stedse staar gunstig til Udøvelse af Igangsætningskraften. Drivværksdelene som Krydshoved, Stempel og en Del af Drivstangen løber altsaa altid en halv Stempe­slag­længde efter hinanden og ændrer ved hver Hjulomdrejning deres Retning to Gange. Herved bliver, navnlig naar Cylinderne sidder

udvendig, fremkaldt en Drejebevægelse af Lokomotivet og bringer det til at svinge om en lodret Akse, og den er saa meget mere mærkbar jo kortere Lokomotivets Hjulstand er valgt. Endvidere indtræder ved den hver Gang pludselige Forandringer af Drivværk­massernes Stilling ved Enden af Slaget en tilsvarende Tilbagesvingning af den øvrige Del af Lokomotivet, hvorved der fremkaldes Svingning af Lokomotivet paa langs ad Sporet.

Disse forstyrrende Bevægelser, Rystebevægelsen fra Centrifugalkraftens Virkning og Svingbevægelsen fra de frem- og tilbagegaaende Drivværksdele, er naturligvis saa meget større jo sværere Drivværksdelene er, og vokse med tiltagende Hastighed. Rystebevæ­gelserne staar i et bestemt Forhold til Lokomotiv­vægten, thi jo større denne er, desto ringere er dets Bevægelighed. Bliver Lokomotivet koblet stramt med Tenderen, saaledes som det oftest er Tilfældet, saa maa ogsaa Tenderen tage Del i Svingbevægelsen, og denne bliver derved betydelig formindsket. Langt gunstigere end ved To-Cylinder Lokomotivet er Forholdet ved Lokomotiver med tre eller fire Cylinder. Svingbevæ­gelserne er ganske vist ved Lokomotiver med tre Cylinder de samme som ved to Cylinder, Rystebevægelsen fra Centrifugal­kraftens skadelige Virkning beløber sig derimod kun til en Syvendedel af den ved disse Maskiner. Lokomotivet med fire Cylinder har paa hver Side to modsat løbende Driv­værk. Her finder altsaa en naturlig Udlig-

ning Sted og Rystelsen bliver kun fremkaldt ved Uligheder af Drivværksvægtene. Den beløber sig næppe til en Tiendedel af det almindelige Lokomotivs. Ogsaa Drejebævegelser er ringere, nemlig kun fire Tiendedele af en To-Cylinder Maskines.

Hvis man altsaa ved et Lokomotiv med to Cylindre lod lige svære Vægte løbe modsat Drivværksdelene, saa vilde en fuldstændig Udligning finde Sted, og Lokomotivet løbe meget roligt. Men det er ikke praktisk udførligt. I Aaret 1900 blev af Kranz Lokomotivfabrik i München bygget et Iltogslokomotiv, hvis Drivværksdele var fuldstændig udlignede ved en modsat løbende Vægt. Begge Cylindrene laa mellem Rammerne og Kobbeltappene over for Krumtappene. Ved Kobbeltappen var en Plejlstang forbunden, der bevægede en mellem to særlige Paralleler styret Vægt frem og tilbage udvendig ved Rammen. Da Vægten var holdt saa svær som Stempel, Krydshoved o. s. v., var altsaa en fuldstændig Udligning for disse Dele fremskaffet. Men Indretningen bestod ikke sin Prøve. Paa Grund af det haarde Udslag af Vægten ved Slagenden i hver Retningsveksel, blev Tappe og Aksellagere i Løbet af kort Tid slaaet itu. Heraf vil man se, hvor vigtig Dampkompressionen i Cylindren er, som ved Slagenden blødt afbøder Drivværksmasserne.

Staar Hjulets Krumtap øverst eller nederst, saa gør Kontravægten en med Stemplet modsat Bevægelse, som er ca. syv Tiendedele af Stempelvandringen. Paa denne Strækning bliver altsaa Drivværksdelene tildels udlignede. Ved Slagenden gør Krumtappen en mere lodret Bevægelse (se Maskinlæren, II Udg., Fig. 319 og 320) og i det døde Punkt kan det fra Drivværksdelene hidrørende Tryk kun gaa til Aksellageret. Den til Udligningen bestemte Del af Kontravægten springer i dette Punkt i Følge den levende Kraft fri, afvekslende foroven og forneden og frembringer de saakaldte overskydende Centrifugalkræfter, som har en Springen af Hjulsættene til Følge, vil søge at hæve dem fra Skinnerne. Da nu disse Kræfter let antager en betænkelig Størrelse og i hurtig Følge frembringer en Belastning og Aflastning af Skinnerne, saa har

man herfor givet bestemte Regler. Efter § 108 i Foreningen af tyske Jernbanefunktionærs Forskrifter skal den i hvert Hjul optrædende overskydende Centrifugalkraft ikke beløbe sig til mere end 15 pCt. af det hvilende Hjultryk. Men da nu Centrifugalkraften med tiltagende Hastighed stadig vokser hurtigere, saa bliver den ved Iltogslokomotiver væsentlig større end ved Godstogslokomotiver, naar man tager den tilladte Maksimalhastighed i Betragtning.

Ved et Godstogslokomotiv med 60 km. Maksimalhastighed lader sig derfor uden Betænkning 40 pCt. af de frem- og tilbagegaaende Dele udligne af Kontravægt. Persontogslokomotiver med 90 km. Hastighed vil derimod kun tillade en Udligning af 20 pCt., altsaa kun Halvdelen af Godstogslokomotivets.

Den hamrende Virkning af Kontravægten mod Skimmerne er med de tilladte 15 pCt. af det hvilende Hjultryk netop saa stor, for ikke at udøve nogen skadelig Indflydelse paa Overbygningen. Hjulets Belastning og Aflastning beløber sig ved 8000 kg. Hjultryk til $8000 \times 0.15 = 1200$ kg.

I Amerika paalægger man sig ingen Begrænsninger i dette Forhold, men tillader langt større Centrifugalkræfter. Men som vi i det følgende skal se efter „Railway and Locomotive Engineering“ har man nu ogsaa der Blikket aabent for dette Forhold.

Den rigtige Afbalancering af et Lokomotivs Drivhjul er, som Erfaringen viser, et vigtigt Problem, men det er ikke saa let at løse, som man ved første Øjekast skulde synes, og mange Jernbaneulykker, der ikke er blevet fuldt opklarede, turde have deres Aarsag i urigtig Afbalancering af Lokomotivets Drivhjul.

En løs Remskive paa en Aksel eller et almindeligt Vognhjul, som løber paa Sporet og drives ved Køretøjets Bevægelse, danner ingen særlig alvorlig Hindring for fuldkommen Afbalancering. Tyve Pund anbragt foroven paa Hjulet kan afbalanceres med 20 Pund forneden, naar de to Vægte er diametralt modsatte. Tyve Pund tilføjet ved den højre Fjerdedel, ligeledes diametralt modsatte. Hvis disse Vægte fordeles ud over den samme Afstand fra Centrum, d. v. s. ved Hjulkransen og

berørende hinanden omtrentlig som en svær Ring, en kontinuerlig Ring, saa er Afbalanceringen fuldkommen.

Helt anderledes stiller Sagen sig, naar det gælder at afbalancere et Drivhjul, hvorved Vægten af de i horisontal Retning frem- og tilbagegaaende Drivværksdele skal afbalanceres af en paa Hjulet anbragt og saaledes roterende Kontravægt. Ingen fuldkommen Afbalancering er derfor mulig, men en Tilnærmelse hertil er dog opnaelig, naar Konstruktøren er fuldkommen fortrolig med de Faktorer, som spiller en Rolle ved Problemets Løsning, og gennem en rationel Teori forstaar at anvende disse paa det bedste.

En af de betydningsfuldste Anvendelser som smedet legeret Staal, Nikkelstaal, har fundet nutildags, er til Fremstilling af Lokomotivets Drivværksdele, idet man derigennem har opnaaet at kunne gøre de frem- og tilbagegaaende Maskindele saa lette som muligt, uden at den nødvendige Holdbarhed forringedes. Tidligere fremstilledes Stempler, Krydshoveder etc. af Smedejern paa Grund af den billigere Omkostning, og Driv- og Kobbelstænger gjordes tillige sværere end det af Hensyn til Holdbarheden var nødvendigt med Henblik paa det da anvendte mindre gode Materiale. Hensynet til Vægten blev betragtet som værende af underordnet Betydning, thi at formindske denne forøgede faktisk Prisen, Fabrikationsomkostningerne, hvor paradoksalt det end skulde synes. I 1896 var Prisen den første Betingelse og Vægten kom i anden Række. I 1914 var det modsatte Tilfældet. Saaledes beretter det amerikanske Tidsskrift „Railway and Locomotive Engineering“.

En af Grundene, om ikke Hovedgrunden, hertil stammer fra det ydre Virkefelts Krav og ikke fra det mekaniske, idet man fik Øjnene op for den ødelæggende Virkning, som et daarligt afbalanceret Lokomotiv havde paa Spor og Broer under Nutidens Trafikforhold og store tunge Maskiner. Erkendelsen heraf ændrede Synspunktet og omformede senere de svære Maskindele. „Hammerslaget“ af et slet afbalanceret Drivhjul afføder et farligt Forhold, og det giver i Virkeligheden Valget om, hvad enten det endeligt vilde være billigere at formindske Hammerslaget af Hjul

mod Skinne ved Hjælp af lettere frem- og tilbagegaaende Drivværksdele (og derigennem lettere Kontravægte i Drivhjulene) end at forøge Skimmernes Vægt. Spørgsmaalet var af praktisk Betydning og krævede en Løsning.

Betragt en Side af Lokomotivet med dets Stempel ved Begyndelsen af Slaget. Lad os sige, at Trykket paa Krumtappen er Vest og Kontravægten er Øst, naar begge begynder at bevæges, og at det er muligt da at afbalancere den horisontale Vægt eller Systemet af de frem- og tilbagegaaende Dele meget nøje. Men de bevæger sig hver især i en Cirkel, Krumtap og Kontravægt, og gaar hurtig i forskellig Retning for hinanden, som Bevægelsen foregaar. Ved det Punkt, hvor Krumtappen er i sin nederste Stilling og Kontravægten i sin øverste, er der praktisk talt liden eller ingen Afbalancering af de frem- og tilbagegaaende Dele, og det opadgaaende Sving af Kontravægten søger at hæve Hjulet fra Skinnen. Dette kan maaske finde en Benævnelse som „dynamisk Formindskelse“ eller Reduktion („dynamic abatement“), hvis man synes saa, fordi det er det modsatte af „dynamisk Forøgelse“ („dynamical augment“).

Tjenestemandsbewægelsen.

Midler til Fremme af Samfølelsen mellem de øvrige Stænder og Tjenestemændene.

= Naar det er en saa almindelig udbredt Anskuelse, at Tjenestemændene er 2den Rangs Arbejdere og derfor kun kan kræve 2den Rangs Indtægter, da staar dette i nøje Forbindelse med, at det ude i de frie Erhverv er den almindelige Anskuelse, at al Statsdrift virker sløvende paa Bedriftens Funktionærer, at den faste Stilling hindrer Evnernes frie Udfoldelse, at kun Kamp for Brødet gør opfindsom, aarvaagen, villiestærk, udvikler Selvstændigheden, Selvtilliden. Politikere og Dagblade, der modarbejder de Bestræbelser, der er oppe i Tiden, for stedse udvidet Stats- og Kommunaldrift, agiterer bl. a. for Udbredelsen af deres Anskuelser ved at fremsætte Paastande, der gaar ud paa, at lige saa opdragende og udviklende

Muligheden for personligt Initiativ virker, lige saa sløvende virker den faste, bundne Stilling. Dette Forhold medfører uundgaaeligt, at den Opfattelse opstaar, at det maa være 2den Rangs Arbejdskraft, der søger ind i de fastlønnede Stillinger. Det er derfor denne for vor Stand saa farlige Agitation ingenlunde tilstrækkeligt at overlade til vore Agitatorer gennem vore Blade og paa vore offentlige Møder at fremhæve de store Krav, der i de forskellige Stillinger vitterligt stilles til os Tjenestemænd, at belyse, hvor alsidigt og betydningsfuldt vort Arbejde er, at henlede Opmærksomheden paa, at det i mange Tilfælde var en dybtgaaende Forstaaelse af dette Forhold og en deraf opstaaet Interesse for vort Fag, der dikterede os Valget netop af den Stilling, vi beklæder. Selv den dygtigst fremførte og mest ihærdige, vedvarende Protest fra Tjenestemændenes Side vil ikke være tilstrækkeligt. Tjenestemændene gør klogere i at tage Ondet ved Roden; thi hvem tør benægte, at der er Mangler ved Statsdriften, saaledes som disse Foretagender i Almindelighed ledes — Mangler, der medfører, at Personalet baade her og der indenfor Etablerne i Stedet for stadig at gaa mere op i deres Gerning tværtimod efterhaanden mere eller mindre mister Interessen for deres Fag. Et dygtigt Arbejde i Statens Tjeneste bliver sjældent lønnet efter Fortjeneste, de initiativrigeste og selvstændigste blandt Tjenestemændene faar sjældent Lov til at gøre sig gældende. Derfor modarbejder Tjenestemændene bedst en for vor Stand saa nedværdigende Agitation ved indenfor hver enkelt Etat gennem vore forskellige Organisationer at arbejde for gennemgribende Forandringer paa Arbejdspladserne af en saadan Art, at Arbejdslysten og Kappelysten vokser blandt Tjenestemændene, for saadanne Reformers, som øger de enkeltes Ansvar, som nærer Selvstændighedstrangen, som vækker Interessen for at dygtiggøre sig selv. F. Eks. væsentlig Forskel paa Tjenestetiden ved de travleste og ved de roligste Arbejdspladser, en tilsvarende væsentlig Forskel paa Overarbejdsbetalingen, Bestillingstillæg til Lønnen paa Pladser, hvor Ansvarret gælder Menneskeliv eller større Kapitaler, personligt Bestil-

lingstillæg til de Tjenestemænd, der dygtiggør sig i Sprog, stærkt forøgede Avancementsmuligheder derved, at ethvert Arbejde af ledende Art udelukkende udføres af overordnede Tjenestemænd, betydeligt forøgede Lønninger ogsaa for det overordnede Arbejde, Muligheden for Avancement — efter forudgaaet videre faglig Uddannelse — fra Funktionærklasserne til Embedsklasserne osv. osv.

Ikke ved Kamp mod de øvrige Stænder, ikke ved selv yderligere at skille os ud fra den øvrige Befolkning, men i første Række ved at dygtiggøre os selv til vort Arbejde, ved indenfor Statens og Kommunens Bedrifter at arbejde for saadanne Reformers, som oven for nævnt, skaber vi Forstaaelse og Respekt for vor Gerning og bringer vi den Tale til at forstumme, at vi er 2den Rangs Arbejdere og bør være tilfredse med 2den Rangs Indtægter.

Mon de fire Civilelæters Tjenestemænd trods de Savn vi har lidt, dog ikke har gaaet vor Sag derved, at vi i saa mange Aar under Dyrtiden ikke protesterede imod at modtage de altfor beskedne Dyrtidstillæg, man gav os, og at vor Taalmodighed først bristede, da vi efter 3 Aars bitter Kamp for at holde vore Hjem oppe, i Sommeren 1917 maatte arbejde fra Slutningen af April til henimod Oktober for at opnaa et beskedent Ekstradyrtidstillæg. Og mon det ikke tilsidst skal vise sig, at Tjenestemændenes Repræsentanter gjorde klogt i selv da og imod Flertallet af Tjenestemændenes Ønsker at modtage det Underbud, man gjorde os for endnu eet Aar, i Stedet for paa det daværende Tidspunkt at styrte Tjenestemændene ud i en Kamp mod det øvrige Samfund. Kamp skal selvfølgelig ikke paa Forhaand afvises fra Tjenestemændenes Side som et Middel; men det bør være det Middel, vi sidst af alt griber til.

Mindst af alt bør Tjenestemændene dog etablere politisk Kamp. End ikke undtagelsesvis ved et Rigsdagsvalg, hvor en Lønningsreform er forestaaende. At Tanken har været fremme ved dette Valg forud for en usædvanlig gennemgribende Lønningsreform er ganske vist saare forstaaeligt, thi aldrig har Tjenestemændene været saa forurettede som i de senere Aar, hvor der er Nødstilstand

i mange af vore Hjem, samtidig med, at vort Arbejde har været endnu mere forceret end sædvanlig (og dertil kommer, at det ved et Valg, hvor der netop stemmes for og imod fri Handel, Maksimalpriser, Rationering af Fødevarer og Klæder osv., er moralsk forsvarligt, at de materielle Interesser i første Række dikteres Ens Stemmeafgivning); men vi Tjenestemænd bør atter her gøre os klart, at det uklogeste, vi kan gøre, er at skille os ud fra det øvrige Folk. Ikke blot siger Fornuften os, at naar der kræves 8000 Stemmer til et københavnsk Folketingsmandat, da er det tvivlsomt, om vor Kandidat bliver valgt, men vi bør yderligere kunne indse, at vi udelukkende opnaar at skabe Misstemning imod os blandt samtlige de store politiske Partier, som alle ønsker det størst mulige Antal Partifæller. Vi bør tværtimod gennem en dygtigt ledet Tjenestemandsbewægelse skabe Forstaaelse hos alle Partier, som skal gøres til vore Venner, ikke til vore Modstandere. Vi skaber ikke Respekt for vor Stand ved at drive ensidig Standspolitik og undlade at tage Del i den Kulturpolitik, der drives af de forskellige Partier. Og atter her bør de enkelte Tjenestemænd bidrage deres til, at de forskellige Partier interessere sig for vor Sag, derved at enhver enkelt Tjenestemand viser i Gerning, at han og hun er gode Partifæller, som nærer levende Interesse for de store Opgaver, der er oppe i Tiden, og som kræver Løsning. Om vi ogsaa i den Henseende begyndte med at dømme os selv, vilde vi faa Øjnene op for, at det store Flertal af Tjenestemænd har været altfor daarlige Partifæller indenfor de forskellige Partier.

Ikke Udskillelse fra det øvrige Folk tættere sammen med dette — ind paa Livet af de øvrige Stænder — Samfølelse mellem de andre og os — dette er Vejen til Opnaaelse af en retfærdig Værdsættelse af og Betydning for vort Arbejde.

Der er ingen Tvivl om, at dersom hver enkelt Tjenestemand forstod, at det ikke er nok udelukkende at overlade Arbejdet for Forbedring af vore Kaar til vore Organisationsledere, men at hvert menigt Organisationsmedlem har sit store Ansvar at bære,

da vilde Tjenestemandsbewægelsen tage Fart, da vilde vi hurtigt naa det Maal, at de andre Stænder til enhver Tid over Retfærdighed mod os, regner os for dygtige Medborgere i vort Land, for uundværlige Medarbejdere i vort Samfund, lige saa berettigede som de øvrige Stænder til at sidde med til Bords, naar de Samfundsværdier, vi er fælles om at producere, skal uddeles.

Marts 1918.

H. Jespersen.

Sikkerhedskommissionen

Personalets Tjenestetid.

Angaaende Tjenestetiden for Personalet i Lokomotivtjenesten og Trafiktjenesten har Kommissionen foretaget videregaaende Undersøgelser for at komme til Klarhed over Tjenestetidens Længde.

Paa Grundlag af Kørselsfordelingen pr. 1. Maj 1915 har man beregnet Lokomotivpersonalets gennemsnitlige Tjenestetid for Lokomotivførere ved Togkørsel i fast Tur til 8 Timer 33 Minutter daglig pr. Tjenestedag, nemlig ca. 219½ Time i 30 Dage. Reservetjenesten er her regnet som halv Tjenestetid; regnes den som fuld Tjenestetid, bliver Timeantallet 241½. Pr. Maaned i 30 Dage har dette Personale haft ca. 4½ Fripdag, af hvilke de tre har ligget saaledes, at de hver har givet en samlet Frihed af over 36 Timer. Taget under eet anses dette Personale derfor som ret gunstigt stillet.

Da Gennemsnitstal jo imidlertid ikke giver nogen Vejledning for, hvilken længste Tjenestetid der paalægges Personalet, og da Kommissionen med Rette tillægger dette Spørgsmaal afgørende Betydning for Sikkerheden, har man gennemgaaet en Række enkelte Tjenestedage, som af Personalet har været anset for de strengeste, og mod nogle af disse har der kunnet rejses den Indvending, at de maa anses for at være ret strænge, fordi de bestaar af en længere samlet Nattjeneste, eller begynder med en meget tidlig Morgentjeneste, mod andre, at de kun rummer korte Hvilepauser paa en lang Dagtjeneste, og i enkelte Tilfælde har Nathvilet mellem to Tjenestedage været temmelig kort.

Den gennemsnitlige Tjenestetid kan efter Kommissionens Anskuelse ikke fremkalde Overanstængelse, men ved en ujævn Fordeling af Tjenesten fremkommer altsaa visse strænge Tjenestedage, som bør søges undgaaede.

Kommissionen ser en stor Fordel deri, at Turene — ifølge en mangeaarig Praksis — overvejes i Forening med det Personale, som skal udføre Tjenesten, men det paapeges samtidig, at Personalets Ønsker undertiden gaar ud paa at samle Tjenesten for derved at opnaa længere samlet Hvile og Fritid, i hvilken

Henseende der hentydes til den Tjeneste, Lokomotivpersonalet havde haft forud for Toguheldet i Fredericia den 18. Juni 1913, da Lokomotivføreren kørte forbi Stopsignalet.

Da Lokomotivpersonalets Tjenestetid allerede er ordnet ved de i Fjor fastsatte Regler, stiller Kommissionen kun Forslag om at Reservekørslen i saa vid Udstrækning som muligt ordnes turvis, at der ved stadig tilbagevendende Togforsinkelser vaages over, at Tjenestetidens Længde ikke forrykkes i saadant Grad, at Hensynet til Togsikkerheden sættes til Side, samt at der tilvejebringes Bestemmelser, der i nogen Grad sikrer, at Hviledagene anvendes efter deres Hensigt, i hvilken Henseende henvises til Sverrige, hvor man skelner mellem Fridage, som Tjenestemanden frit kan disponere over, og Hjemmedage, paa hvilke han ikke maa forlade sit Hjemsted.

Iøvrigt deler Kommissionen den af Dansk Lokomotivmands Forening fremsatte Betragtning, at det er af afgørende Betydning for alle Sikkerhedsforanstaltninger, at Lokomotivpersonalet ikke sløves ved for lang og stræng Tjeneste.

Kommissioner er gaaet ud fra, at hvis Tilfælde af denne Art skulde findes eller forekomme, vil om ikke de tilsynsførende saa Personalet selv direkte eller gennem dets Organisationer henlede Opmærksomheden derpaa.

Det gennemsnitlige daglige Antal Tjenestetimer var i 1915 for hele Landet:

	Antal Tjenestetimer	
	Tim	8 ¹⁶ Min.
Togførere	—	8 ²⁶ —
Pakmestre	—	8 ³⁶ —
Togbetjente	—	9 ¹ —
Stationsforstandere	—	—
Assistentter:		
Stationsbestyreren	8 ⁶	Timer
Blok-, Telegraf- og Signaltjeneste	8 ²	—
Anden, og blandet Tjeneste	8 ⁹	—
Stationsmestre	11 ²	—
Portører:		
Rangering med Maskine	8 ⁷	—
Blok- og Signaltjeneste	8 ⁹	—
Anden og blandet Tjeneste	9 ⁷	—
Stationsbestyrelse (Togeksp.)	10 ²	—

De rejste Spørgsmaal om ugentligt Fridogn og Regulering af Tjenestetiden udtaler Kommississionen sig ikke om, da dette Spørgsmaal har været henvist til en særlig Kommission, og Indførelsen af en tvungen Aldersgrænse finder man ikke Anledning til at anbefale, da man finder det rigtigst, at den enkelte ansattes foresatte har Ansvaret for, at Afskedigele finder Sted, inden Alderdomssvækkelse har gjort en fortsat Tjenesteydelse tilraadelig.

Ædruelighedskravet.

I mangfoldige Retninger frembyder al Jernbanedrift Fare for Uheld, og det ligger i Forholdenes

Natur —, udtaler Kommissionen —, at der af Hensyn til de alvorlige Følger, som saadanne Uheld let medfører, maa stilles ganske særlige Krav om Paa-passelighed til det med Jernbanedriften beskæftigede Personale. Manglende Ædruelighed betegnes derfor som uforenelig med en paalidelig og samvittighedsfuld Udførelse af Tjeneste ved Jernbanedrift.

Kommissionen omtaler dernæst, at den Tid jo endnu ikke ligger saa fjernt, da en „ærlig Rus“ ingenlunde ansaas for beskæmmende for en Mand, men den Forandring til det bedre, som efterhaanden er sket i Befolkningens Syn paa disse Forhold, har da ogsaa medført en stadig fremadskridende Ædruelighed blandt Statsbanepersonalet.

I Aaret 1907—16 har der i Anledning af manglende Ædruelighed foreligget 597 Sager vedrørende 500 Personer. I Forhold til Personalstyrken er Antallet af de implicerede Personer altsaa ca. 4 pro mille. For 391 Tjenestemænds Vedkommende forelaa Forseelsen første Gang, medens kun 109 Personer havde forset sig to eller flere Gange. Af disse sidste blev 83 afskedigede. En Del af dem var ikke pensionsberettigede, og af de pensionsberettigede blev 39 afskedigede uden Pension. Endvidere blev af de førstnævnte 391 Personer afskedigedes 39 som skønnedes at være ligefrem forfaldne til Drik eller af anden Aarsag uegnede til Tjenesten.

I Straffesagerne følges nu den Praksis, at Lokomotivpersonalet i Almindelighed kun faar een alvorlig Advarsel med Trusel om øjeblikkelig Afsked i Gentagelsestilfælde og afskediges straks, naar Gentagelse sker, med mindre der er gaaet saa lang Tid, at Forseelsen maa betragtes som „ny“, ikke som Gentagelse. Det øvrige Personale faar derimod almindeligvis 2 Advarsler og afskediges først, naar de forser sig tredje Gang. Endvidere paatales det, hvis Indberetning om Beruselsetilfælde undlades.

Kommissionen finder intet at indvende mod denne Fremgangsmaade, men anbefaler det som baade forsvareligt og rigtigt at forbyde Personalet ved den egentlige Driftstjeneste i Tjenestetiden og indenfor et passende Tidsrum inden Tjenestens Tiltrædelse at nyde alkoholiske Drikke, hvis Tilstedeværelse paa Tjenestestedet derfor ubetinget burde være forbudt. Endvidere anbefales en Bestemmelse som den i Tyskland gældende, hvorefter Tjenestemændene skal melde sig hos deres nærmeste foresatte ved Tjenestens Tiltrædelse. Spørgsmaalet om at gaa saa vidt at kræve fuldstændig Afhold har Kommissionen ikke ment at burde tage Stilling til, fordi man mener, at dette Spørgsmaal maa afgøres paa et bedre Grundlag og tildels efter saadanne socialpolitiske Hensyn, som det ikke er Kommissionens Opgave at beskæftige sig med.

Det anses for ubetinget rigtigt, at de ved Lokomotiv- og Togtjenesten samt Sikkerhedstjenesten paa Stationerne beskæftigede snarest muligt fjernes fra Tjenesten, naar Advarsel mod Spiritusnydelse har vist sig frugtesløs, men den i de sidste Aar anvendte Fremgangsmaade, hvorefter der ingensinde indrøm-

mes den afskedigede nogen Pension, betegnes som ubillig, idet der dog kan ligge mange Aars tilfredsstillende Tjeneste forud, ligesom Tjenestemændene jo yder Pensionsbidrag.

Her bør de konkrete Forhold være afgørende, og Kommissionen mener, at § 29 i Pensionsbestemmelserne bør kunne bringes i Anvendelse saaledes, at der, hvor Omstændighederne taler derfor, paa Finansloven søges bevilget en nedsat Pension, der som Minimum formenes at kunne svare til en saadan Livrente, som vil kunne erhverves for Værdien af Pensionsbidragene med paaløbne Renter; — men selvfølgelig uden at dette bør opfattes som en Ret for de paagældende til i ethvert Tilfælde at erholde en saaledes begrænset Minimumspension.

Jernbaneulykken ved Fetsund Bro (Norge.)

Vi bragte i „Lokomotiv Tid.“ Nr. 24 1917 en Beretning om den Jernbaneulykke, som den 15. August f. A. skete ved Fetsund Bro i Norge. Som man maaske vil erindre kørte et Hurtigtog fra Charlottenberg sammen med et Grustog, som holdt paa den ny Bro ved Fetsund Bro, og hvorved en Passager dræbtes og en anden saaredes haardt. Aarsagen til Ulykken var den, at Sporskiftet ikke var lagt tilbage til Normalstillingen, frit Hovedspor, men stod til Sidesporet over til den nye Bro, hvor Arbejdstoget holdt. Signalposten ved Sidesporet betjentes af en 19-aarig Trafikelev. Hurtigtoget kørtes af Lokomotivfører Amundrud, som blev suspenderet. Han er kendt som en af de mest forsigtige og samvittighedsfulde Lokomotivførere.

Tidsskriftet „Jernbanemanden“ skrev om denne Ulykke, at et stort Ansvar falder paa dem, som har sat den unge Trafikelev paa den betroede Post, og ej heller mente Bladet, at det kan dølges, at Lokomotivføreren har vist Uagtsomhed, idet en Lokomotivfører maa køre varsomt mod faste Signalposter og være forberedt paa, at der kan vises Stopsignal, og i saa Fald kunde standse.

I Lokomotivpersonalets Organ „Lokomotivmands Tidende“ hævdedes, at en saadan Ulykke kunde ske for hvem som helst og at Organisationerne gentagne Gange har paapeget forskellige Mangler ved Signalet og Bremsebestemmelserne. Ligeledes fremhævedes, at Jernbaneadministrationen var sikret ved Paragraf 109 i Tjenestereglementet, som vi anførte i vor Omtale af Ulykken, men at der var den Hage herved, at naar Lokomotivpersonalet skulde køre efter Køreplanen, kunde denne Paragraf ikke overholdes. „Baade og“ kan nu en Gang ikke her efterkommes. Det bliver „Enten — eller“.

Retssagen om denne Jernbaneulykke begyndte den 30. Januar i Fetsund og fortsattes den 31. i Lillestrøm. Overretssagfører Christophersen var Aktor og

Advokat Puntervold begge de Tiltaltes Forsvarer. Der afhørtes ialt 22 Vidner.

Stationsmester Overbye og Konduktørerne Lund og Boddling havde fulgt Kongsvingertoget. De fandt Farten almindelig. Ved Varaasen, ca. 600 m. foran Fetsund Brospor, bragte Lokomotivføreren Farten ned, saaledes at den var ca. 30—40 km. i Timen, da Sporskiftet blev synligt. Lokomotivfyrbøder Hoff sprang af Lokomotivet, da dette var kommet ind paa Sidesporet. „Det havde jeg ikke turdet, havde Farten været stor“.

Alle tjenstgørende ved Sørumsand Station ovenfor Fetsund Brospor fremførtes som Vidner. Ældstemand, fungerende Stationsmester, Telegrafist Fidje, var 24 Aar, de andre i Alderen fra 16 til 19 Aar. Fidje paastod, at han havde givet Afgangsmelding til Milde ved Fetsund Brospor og modtaget Tilbage melding Kl. 10,58. Samtidig havde han ført ind i Togmeldingsprotokollen, at ogsaa Forudmelding, som altid skal gives før endelig Afgangsmelding, var afgivet. Det viste sig imidlertid, at ingen havde sendt Forudmelding. Fidje troede blot det var afgivet. Ingen havde heller hørt ham sende Afgangsmelding, men Trafikelev Wormstrand havde set Fidje „bøjet over Telegrafapparatet“ og at Afgangsmeldingen var noteret i Protokollen før Toget afgik til Fetsund Brospor. Dets Tid paa Sørumsanden St. var Kl. 11,00 og 11,03.

I Sporskiftedytten ved Fetsund Bro sad den fungerende Stationsmester Milde og ventede ved Telegrafapparatet da Ulykkestoget kom. Konduktør Foss paa Grustoget havde omkring Kl. 10,55 spurgt Milde om Kongsvingertoget var meldt, og efter „en nødvendig Tur i Skoven“ spurgte han atter. Milde svarede begge Gange, at Toget ikke var meldt. Han agtede netop at spørge Sørumsand St., hvor Toget var, og i Tilfælde melde klar for Grustoget, men Telegraflinien var optaget og han turde ikke bryde andre af, da han Dagen forud havde faaet Irettesættelse herfor.

Aktor dokumenterede Reglementets Bud om, at Sporskiftet efter endt Skiftning straks skal lægges over til Hovedsporet. Milde troede, at Konduktøren, som ellers foretog Udskiftningen af tomte Grusvogne til Forudmelding kom, havde passet Sporskiftet mens han var ved Telegrafen. Det var efter flere Konduktørers Udsagn Skik, naar Milde bad derom.

Forsvareren dokumenterede Instruksen for Brosporet: „Linien Fetsund Brospor—Fetsund Station disponeres for Arbejdsørsel mellem de ordinære Tog“. Endvidere paaviste han, at Kongsvingertoget havde været gennemsnitlig 31 Min. forsinket i Mildes Funktionstid, de to foregaaende Dage 1 og 2 Timer. Skiftning ved Grustoget foregik altid til Toget meldtes ankommet til de nærmeste Stationer (Sørumsand og Fetsund). Han dokumenterede, at der var sendt specielt Cirkulationstelegram til alle Stationer mellem Lillestrøm og Blaker, altsaa ogsaa til Sørumsand, om at der gik ekstra Grustog til Brosporet. Sørumsand havde derfor efter Reglementet ikke Lov til at sende

Kongsvingertoget af Sted før Brosporet havde meldt, at Grustoget var indkommet, men de Forsvareren.

Jernbanens Sagkyndige indvendte, at denne Del af Telegrammet ikke angik Surumsand — dette „Blokstykke“. — Forsvareren anførte imidlertid hertil, at Fetsund Brospors „Stationsomraade“ paa Hovedlinien efter Reglementet kun kunde blive selve Sporskiftet. Og da Grustoget for at føres ind paa Side sporet maatte gaa over Sporskiftet, maatte det komme ind paa Sørumsands Blokstykke.

Stationsmester Larsen paa Kongsvinger havde haft Milde til Oplæring, men han var mest blevet anvendt som Bud og ved Godsekspedition paa Grund af manglende Arbejdshjælp. Han var flink, men havde ikke forrettet selvstændig Sikkerhedstjeneste før ved Brosporet. Forsvareren paaviste af Mildes Oplæringsbevis, at Jernbanen allerede af dette havde maattet se, at han ikke engang havde den Læretid i Sikkerhedstjeneste og Telegrafering, som Reglementet selv sætter som Minimum for at blive Elev paa Jernbaneskolen. Og før denne var gennemgaaet (Milde havde ikke engang begyndt Skolen), forbød Reglementet Anvendelse i selvstændig Sikkerhedstjeneste, undtagen i særligt paakommende Tilfælde og efter Distriktschefens særlige Bestemmelse.

Lokomotivmandsforbundets Formand, Hr. Kraft Lund, gav en Udredning af Forholdene i Almindelighed for Lokomotivførerne og forklarede, at hvis en Lokomotivfører ikke paa Minuttet holdt den fastsatte Køretid mellem Stationerne, blev han gerne affordret Forklaring. Enhver Lokomotivfører vilde have handlet omtrent som Amundsrud.

Aktor dokumenterede efter Jernbanens Reglement, at naar Signal mangler betyder det Stop. En Lokomotivfører skal ikke køre hurtigere, end at han altid kan standse foran et Signal.

Forsvareren søgte gennem en Række Beregninger og en indgaaende Eksamination af de sagkyndige Ingeniører, Baneingeniøren og Lokomotivmesteren at paavise, at hvis Jernbanens egen opsatte Køretid skulde holdes, kunde Lokomotivførerne ikke overholde denne Reglementsbestemmelse. Vidnernes Oplysninger gjorde ogsaa dette klart. Det tilføjedes imidlertid, at Sikkerhedshensyn var vigtigere end at holde Køretiden. Man kunde ikke forandre en hel Køreplan, fordi provisorisk Spor og Sporskifte indlægges.

Forsvareren: Men da lader Køreplan og Reglement sig altsaa ikke praktisere sammen.

Baneinspektøren udtalte, at Signalet ved Sporskiftet var uheldigt anbragt. Det kunde kun ses paa ca. 100 m. Afstand, og paa den var det vanskeligt at faa stoppet. En Lokomotivfører kan køre med 25 km. i Timen over et Sporskifte, som viser klart Signal.

Aktor nedlagde Paastand paa Fængselsstraf for begge de tiltalte for Overtrædelse af Straffelovens § 151 (Forvoldelse af Jernbaneulykke ved Uagtsomhed).

Retten Dom faldt ved 10-Tiden Lørdag Aften. Begge de tiltalte, Lokomotivfører Amundsrud og Trafikelev Milde blev frifundet.

Retten fandt, at Milde ikke havde modtaget noget Afgangssignal fra Sørumsand. Iøvrigt udtalte Meddommerne, at det havde været forsigtigst af Milde straks at have lagt Sporskiftet over til Hovedsporet, men da dette kunde gøres paa et Øjeblik fra Hytten, hvor han opholdt sig, og han var berettiget til at gaa ud fra, at det uanmeldte Tog som sædvanlig var forsinket, og Skiftningen af Vognene kunde fortsættes, saa kunde han ikke siges at have vist nogen Uagtsomhed ved ikke at have lagt Sporskiftet over.

Med Hensyn til Amundsrud fandt Retten det godtgjort, at der ikke var anbragt Signal ved Sporskiftet, og at Farten, 30—40 km., da Sporskiftet saas, var for stor til at faa Toget standset foran Sporskiftet. Rettens Flertal fandt dog, at han, navnlig efter den Køreplan han skulde følge, ikke kunde køre saa langsomt, at han var i Stand til at standse paa den korte Afstand, hvori Sporskiftet var synligt. Under disse Omstændigheder kunde det ikke tilregnes ham som Uagtsomhed, at han kørte med den nævnte Fart.

Saaledes fik Sagen for disse to Mennesker, Lokomotivføreren og Trafikeleven, som var Hovedpersonerne, da Ulykkens Traade skulde udredes, et glædeligt Udfald, idet de begge frifandtes. Og enhver Jernbanemand, som ved hvor mange forskellige vanskelige Situationer, der kan opstaa under Tjenestens Udøvelse, vil glæde sig herover, vil forstaa at værdsætte disse Dommeres Afgørelse, der viste, at de forstod at vurdere de Vanskeligheder, som kan møde en Jernbanemand under Varetagelsen af hans ansvarfulde Gerning.

O. B.

Lokomotivfører Amundsrud er i Følge sidste Nr. af Norsk „Lokomotivmands Tidende“ af Hovedstyret opsagt med 3 Maaneders Varsel og med Pension. Lokomotivmandsforbundet rettede Henvendelse til Hovedstyret om at tilbagekalde Opsigelsen, men fik Afslag. Sammen med Amundsruds Forsvarer, Advokat Puntervold forbereder Centralstyret de videre Foranstaltninger til Sagens Forfølgelse.

Lokomotivpersonalet synes saaledes at være prisgivet Administrationens Forgodtbefindende og staar fuldstændig retsløse.

Naar de af Staten oprettede Domstole frifinder et Menneske, skulde man ikke tro, at Administrationen for en Statsinstitution bagefter vilde desavouere Domstolens Afgørelse paa denne Maade.

Norsk Lokomotivmand Forbund vil forfølge Sagen saa langt som muligt og Aarsmødet vil ogsaa have et Alvorsord at sige i denne Sag, skriver vort Broderorgan.

Statstjenestestemændenes elendige Lønforhold.

Nogle interessante Tal.

Man finder af og til i Dagspressen Oplysninger om andre Menneskers Lønforhold, som det har sin Interesse at trække frem til Belysning af, hvor uendelig daarlig de fastansatte Tjenestemænds Kaar er. Saaledes fandt vi forleden følgende lille Opsats, en af Kjøbenhavns Kommune udarbejdet Statistik over kommunale Lønarbejdedes Gennemsnitsindtægter i 1917:

Af Oversigten for de mandlige helaarsbeskæftigede Arbejdere fremgaar det, at „Indbærerne“, der er beskæftigede ved Torve- og Slagtehalerne, staa højest med ca. 5300 Kr. (5266 Kr.) 18 Øre. Brolæggerne ved Vej- og Kloakanlægene har i 1917 haft en Gennemsnitsindtægt, ligeledes iberegnet Akkordoverskud, Overarbejdsbetaling og Dyrtidstilæg af 4000 Kr. (3994 Kr. 85 Øre), Slagtere ved Torve- og Slagtehalerne ligeledes ca. 4000 Kr. (3957 Kr. 13 Øre), Rørlæggere ved Vandforsyningen ca. 3800 Kr. (3828 Kr. 66 Øre), Garderobebetjente ved Torve- og Slagtehalerne ca. 3300 Kr. (3278 Kr. 16 Øre), Karetmagere ved Sporvejenes Hovedværksted ca. 3100 Kr. (3131 Kr. 82 Øre). Lavest staa Asfaltrensere under 18 Aar med 1450 Kr. 34 Øre i Gennemsnitsindtægt i 1917; nærmest disse følger Gadefejere med 1549 Kr. 70 Øre, tredielavest staa Arbejdsmand ved St. Hans Hospital med 1919 Kr. 83 Øre.

Blandt de kvindelige Lønarbejdere figurerer Trikinundersøgersker ved Torve- og Slagtehalerne overst med ca. 2000 Kr. (1979 Kr. 93 Øre), derefter Køkkenarbejdersker ved Hospitalsvæsenet med 1384 Kr. 21 Øre.

Heraf ser man, at „Indbærere“, d. v. s. Folk som bærer Svinekroppe el. lign., gennemsnitlig tjener 2½ Gange saa meget om Aaret som en Lokomotivfører. Vi vil slet ikke tale om, at det bliver 4 Gange saa meget som de daarligst aflagte Tjenestemænd ved Statsbanerne, som er fuldt beskæftiget ogsaa ved haardt og anstrængende og livsfarlig Gerning. Asfaltrensere under 18 Aar, Køkkenarbejdersker ved Hospitaler staa omtrent paa Løntrin med Lokomotivfyrbødere, d. v. s. Folk, som efter en udstaaet Læretid efter nogle Aars Arbejde ved Banerne er beskæftiget ved en anstrængende og ansvarsfuld Gerning med en højst uregelmæssig Arbejdstid. Af de i

denne Statistik nævnte kan egentlig kun Trikinundersøgerskerne siges at staa paa lige Fod med Lokomotivførerne. Vi tror at vide, at disse væsentlig er unge Kvinder, som er beskæftiget hermed. Lokomotivførerne, som omtrent alle er Familieforsørgere, Mænd i 40—50 Aars Alderen, som har tjent Staten i 20 à 30 Aar i en meget ansvarsfuld Gerning, kan lige staa paa Højde med disse unge Kvinder i Gennemsnitsindtægt, og vilde man drage Sammenligningen videre saavel med Tjenestetid som Tjenesteforhold iøvrigt, vilde Forholdet stille sig endnu mere grelt. Vi mener ikke, at nogen af de ovennævnte tjener for meget — slet ikke — vi ønsker at sige dette for at undgaa Misforstaaelse, men vi ønsker at fremdrage dette for at man dog kan se, hvor usselt og elendigt Tjenestemændene er lønnet i Forhold til andre Mennesker, hvis Forhold er særdeles stabile.

For at komme nogenlunde paa ret Køl igen, for at blive tildels ligestillet med andre Medborgere, for at faa Hjemmene bragt paa Fode efter de mange Aars Ventetid, maa Regering og Rigsdag sikkert regne med en 75 à 100 pCts. Lønforøgelse til i hvert Fald Trafiketaernes Tjenestemænd. Uden en saadan bliver det vistnok ikke muligt at skabe Tilfredshed blandt disse; man maa vel én Gang komme bort fra det stadige Forlangende til Tjenestemændene om Resignation og tage Skridtet fuldt ud og vise dem simpel Retfærdighed. Vi maa vel engang faa saa mange Penge mellem Hænder, at der igen kan blive Raad til at faa Tøj paa Kroppen. — Man kan ikke vedblivende byde os Stene for Brød.

Et Gravmæle.

Som bekendt forulykkede Lokomotivfører C. L. Bruun den 4. August forrige Aar paa Hillerød Station, idet han blev ihjelkørt af et indkørende Tog. Der fremstod nogen Tid efter dette sørgelig Dødsfald den Tanke at søge rejst afdøde et Minde paa hans Grav og paa et Møde i Vinter i Lokomotivfører-afdelingerne i Kjøbenhavn fremsattes der Forslag herom først og fremmest paa Grund af Bruuns ulykkelige Endeligt som ogsaa fordi at han var almindelig afholdt. Forslaget vandt

den fornødne Tilslutning og en Indsamling iværksattes blandt 1. Distrikts Lokomotivførere i D. L. F. for at realisere Forslaget.

Det nødvendige Beløb blev hurtig tilvejebragt og de københavnske Afdelingers Formænd har i Fællesskab bragt Planen til Udførelse og i Lørdags den 11. Maj fandt der en smuk lille Højtidelighed Sted paa Bruuns Gravsted, idet at Afsløringen af Gravmælet fandt Sted.



En talrig Forsamling, ca. 100 Lokomotivmænd foruden Afdødes Enke, Børn og Slægtninge, havde indfundet sig for at bivaane den højtidelige Handling, der begunstigedes af frisk og smilende Solskinsvejr.

Afdelingsformanden fra Gb. Lokomotivførerafdeling, Hr. Lokomotivfører G. O. F. Lund, tog paa Bidragydernes Vegne Ordet, idet han i smukke Vendniger omtalte Aarsagen til Mindesmærkets Rejsning og fremhævede Bruuns Forhold som Menneske og Kammerat og bad sluttelig Familien om at modtage Gravmælet som et Udtryk for det smukke Minde Bruun

havde efterladt sig mellem Lokomotivmændene.

Vi bringer ovenfor en Gengivelse af den smukke Mindesten, der er af Granit og paa den polerede Flade findes følgende Inskription: Foroven: D. L. F.s smukke Monogram og derunder Foreningens Motto: „Enighed—Kundskab—Hjælp“. Derefter kommer Navn, Fødsels- og Dødsdag og allernederst: „Rejst af Kolleger“. Gravstedet var smukt hegned af en Taxhæk og nydelig istandsat og pyntet med Kranse og mange Blomster.

En Slægtning til Afdøde takkede paa Familiens Vegne, idet han samtidig nævnte Bruuns sjældne Egenskaber som Familiefader og udtalte, at dette Bevis fra Kammeraternes Kreds, at Bruuns Minde var det bedste, havde rørt Enken og Børnene dybt og de var hjertelig taknemlige herfor.

Efter at Deltagerne havde betragtet det nydelige Gravmæle og efter at Afdelingsformanden havde bragt de forsamlede en Tak fra Enken og udtalt, at Bruuns Minde skal leve blandt os, skiltes Forsamlingen.



Referat

af Hovedbestyrelsesmødet 14. Maj 1918.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Hovedbestyrelsen konstituerer sig.

a) Valg af Næstformand. Valgt blev C. A. Lillelund. b) Valg af Kasserer. Valgt blev H. Kann. c) Valg af Sekretær. Valgt blev C. M. Christensen. d) Valg af Ekspeditor. Valgt blev Alf. Olsen. e) Valg af Forretningsudvalg. Valgt blev Formanden og begge Kredsformændene. f) Valg af Lønningsudvalg. Valgt blev C. A. Lillelund og K. Johansen. g) Valg af Bladudvalg. Valgt blev C. Vording og E. Kuhn. h) Valg af Revisionsudvalg: C. Vording og P. A. Jensen. i) Valg af Velfærds- og Foredragsudvalg: C. Vording og K. Johansen. j) Valg af Repræsentanter i C. O. Valgt blev Mortensen. k) Valg af Repræsentant i Laanekassen. Valgt blev C. A. Lillelund. l) Valg af

Repræsentanter til Fællesudvalget. Valgt blev Formanden og Mortensen. m) 2 Repræsentanter til Nordisk Lokomotivmands Forbund. Valgt blev Formanden og Mortensen. n) Valg af 2 Repræsentanter til Hjælpefonden. Valgt blev H. Kann og E. Kuhn. o) Valg af Repræsentanter til Fællesrepræsentationen. Valgt blev Lillelund, Mortensen, Rasmussen, Sophus Jensen og Formanden.

Det vedtoges at udpege 2 Medlemmer til et Udvalg ang. Velfærdsforanstaltninger paa Maskinerne.

Valgt blev H. Kann og K. Johansen.

Til at føre Tilsyn med Velfærdsforanstaltninger paa Værelserne valgtes H. Kann og P. A. Jensen for Sjælland-Falster, Hviid og Sophus Jensen for Jylland-Fyn.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden. Omtalte først en Anciennitetssag fra Korsør, der nu var bragt i Orden, kom derefter ind paa Anciennitetsreglerne; der forelaa endnu intet fra Generaldirektoratet trods derom rettet Henvendelse. Der forelaa nu Svar paa Henvendelsen om Forberedelses- og Afslutningstiden paa Gb., dette var et Afslag.

Det vedtoges at tilstille Gb. Afd. Skrivelsen og anmode Afdelingen om Udtalelse desangaaende.

Mortensen redegjorde for et Boligspørgsmaal i Brande, hvor Forholdet var det, at ca. 30 Tjenestemænd ingen Lejlighed kunde faa. Skitserede et Forslag, han mente, Organisationen burde fremme.

Det vedtoges at henvise Sagen til Forretningsudvalget.

Formanden meddelte, efter at have omtalt nogle Smaasager, at han havde modtaget Indbydelse om at lade Organisationen repræsentere i Norge og Sverige ved Aarssmøde henholdsvis Kongressen.

Mortensen valgtes til at repræsentere Organisationen i Drammen i Norge 31. Maj og 1. Juni, og Lillelund valgtes til at repræsentere Organisationen i Stockholm i Dagene fra 23. til 25. Maj.

Formanden meddelte, at han fra Sekretariatet havde modtaget Skrivelse med Henstilling om at Organisationen vilde arbejde energisk for at Arbejdstiden fastsattes til 48 Timer ugentlig og at al Tjeneste mellem 9 Aften og 6 Morgen beregnes med 50 pCt. Tillæg.

Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

Meddelelse fra Hovedkassereren. Regnskabet toges til Efterretning.

Meddelelse fra Forretningsudvalget. Formanden redegjorde for en Henvendelse til Distriktschefen i 2. Distrikt for et ikke udbetalt Nattillæg for en Overnatning i Odense. Da Distriktschefens Svar maatte anses for utilfredsstillende, besluttedes det at forelægge Sagen for Generaldirektoratet. Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

C. A. Vording omtalte Bladets Indtægter og Udgifter i første Kvartal.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Sager fra Delegeretmødet.

Forslag Es. Lokfyrb. Afd. henvistes til Fællesudvalget.

Forslag Es. Lokfyrb. Afd. henvistes til Forretningsudvalget.

Kontingentforhøjelsen. Det vedtoges, at Kredskassereren udsender Meddelelse til Afdelingskassererne om, at Kontingentforhøjelsen træder i Kraft 1. Juli d. A.

Det vedtoges, at Ekspeditionen af Urafstemningen fremmes hurtigst og skal være tilbagesendt senest 15. Juni.

Forslag om Ændringer i Anceinnitetsreglerne. Henvistes til Forretningsudvalget.

Forslag om Indmølselse i De samvirkende Fagforbund henvistes til Forretningsudvalget, der til denne Sags Behandling suppleres med 2 Medlemmer.

Hertil valgtes C. A. Lillelund og Sophus Jensen.

Forslag om Ændringer i Tjenestetidsreglerne. Henvistes til Forretningsudvalget.

Forslag om Uniformering. Henvistes til Forretningsudvalget.

Depotforstandersagen.

Henvistes til Lønudvalget.

Opførelse af Tjenesteboliger.

Henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 4. Eventuelt.

Det vedtoges at henvise til Forretningsudvalget et Forslag om at søge om Anskaffelse af Springbind til løse Ordre.

Det vedtoges paa Formandens Forslag at nedsætte et Repræsentantskab paa 10 Medlemmer — 5 Lokf. og 5 Lokfyrb. — til Støtte for Hovedbestyrelsen i deres Arbejde for Lønningsagen.

Valget af nævnte Repræsentanter vil foregaa samtidig med Urafstemningen om Kontingentspørgsmaalet.

C. M. C.

Referat

af Lokomotivførererkredsens Bestyrelsesmøde 14. Maj 1918.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.

Formanden bød Velkommen specielt til det nyvalgte Medlem, Lokfører Hviid fra Aarhus. — Gennemgik derefter de sidst behandlede Sager.

Toges til Efterretning.

Punkt 2. Meddelelse fra Kassereren.

Kassereren redegjorde for Regnskabet, der viste en Indtægt paa 1563 Kr. 60 Øre og en Udgift af 1143 Kr. 92 Øre, der var saaledes et Overskud paa 419 Kr. 68 Øre. Omtalte dernæst Ekstrakontingentet, hvoraf endnu nogle enkelte manglede.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Hovedbestyrelsen konstituerer sig.

Det vedtoges at vælge Hviid til Kredskasserer og at foreslæaa Kann til Hovedkasserer. Derefter valgtes C. A. Lillelund til Kredsens Næstformand, C. M. Christensen til Kredsens Sekretær.

Punkt 4. Udpegning af Medlemmer til Udvalg og Org., Foreningen er repræsenteret i. (Se under H. B.s Møde Punkt 1.)

Punkt 5. Bolignøden i Brande.

Formanden redegjorde for et Forslag han agtede at fremsætte, saa at Foreningen søgte at løse dette Spørgsmaal.

Punkt 6. Ordren om ugyldige Signaler.

Formanden redegjorde for denne Sag, for Henvendelsen til Generaldirektøren. Det besluttedes at rette fornyet Henvendelse til Generaldirektøren i hvilken man udbeder sig Svar meget hurtig, forinden videre foretages.

Punkt 7. Behandling af 2 Lokf. Lønanciennitet. Sagen angaar 2 fra Privatbanerne overgaaede Lokomotivførere, som var meget uheldig stillede.

Det besluttedes at fremme Sagen.

Punkt 8. Forslag ang. en praktisk Anordning for Anbringelse af Værktøj o. s. v.

Forslaget henvistes til H. B. til videre Fremme.

C. M. C.

Referat

af Lokomotivfyrbøderkredsens Bestyrelsesmøde 14. Maj 1918.

Alle var tilstede.

Den nye Kredsforsmand, Hr. L. Rasmussen aabnede Mødet og bød Bestyrelsen velkommen og særlig det nye Medlem, Hr. Kuhn.

Lillie refererede nogle Sager vedrørende Lokomotivfyrbøder-Kredsen, som han laa inde med endnu; en af disse — fra Korsør, hvor en Kollega ved Dom var frasat Rangertjenesten, var nu, da Dommen er ophævet, atter indtraadt i Rangerturen.

Angaaende Overenskomsten med D. S. og M. F. om Overgangsbestemmelserne, blev K. B. enige om, at Hr. Lillie vedblivende fører Forretningerne i disse Sager.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden. Kredsforsmanden oplyste om flere Adresseforandringer i Afdelingsbestyrelserne.

Punkt 2. Meddelelser fra Kassereren. Kassere- ren fremlagde en Regnskabsoversigt, der var ført til 10.—5.—18.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Til Næstformand valgtes K. Johansen, til Kredskasserer genvalgtes S. Jensen, til Sekretær genvalgtes P. A. Jensen.

Punkt 4. Udpegning af Medlemmer til de under Punkt 1 paa H. B. anførte. Der toges Stilling til de forskellige Punkter.

Punkt 5. Sagen fra Vejle om Fyrrensningen er ordnet.

Adresserne paa Afdelingskassererne vil blive optrykte og tilstillet alle Afdelingerne.

Forslaget fra Es. vil blive taget op, naar K. B. anser Tiden for belejlig dertil.

De forskellige Sager til Behandling fra Delegeret- mødet blev der taget Standpunkt til.

P. A. J.

Konst. Lindquist,

Formand for Finske Lokomotivmands Forbund, der i den „røde“ Regering var Trafikminister, er i Følge en Meddelelse fra Finland skudt af de „hvide“ udenfor Helsingfors. Efter en anden Meddelelse skal han ikke være skudt men taget til Fange.

Foredrag i Aarhus.

Den 20. April d. A. holdt Hr. Assistent Ohmeyer fra Kjøbenhavn Foredrag paa Forsamlingsbygningen i Østergade for D. L. F.s Medlemmer med Damer. Emnet var: Vore første Lokomotiver og deres Tilblivelseshistorie.

Formanden for Aarhus Lokomotivfyrbøder-Afdeling, Hr. Soph. Jensen, indledede med at byde de tilstedeværende velkommen og specielt d'Hrr. Maskiningeniører Dorph, Mørup og Mansa samt Lokomotivmester Quist, alle med Damer og endvidere d'Hrr. Ingeniørassistent Stahlschmidt og Suaning, som efter Indbydelse var kommen tilstede.

Derefter tog Hr. Assistent Ohmeyer Ordre og holdt et meget interessant Foredrag og fremviste dertil nogle ganske fortrinlige Lysbilleder. Den Maade, hvorpaa Hr. Ohmeyer holdt sit Foredrag, var i højeste Grad livlig og fængslende, saa at selv Damer, der paa Forhaand havde stillet sig noget skeptisk overfor et Foredrag om gamle Lokomotiver, fandt dette indholdsrigt og interessant, og selvfølgelig faldt baade Foredrag og Emne ret i de mandlige Tilhøreres Smag. En vældig Klapsalve ved Foredragets Afslutning tilkendegav tydeligt Tilhørernes Bifald, hvilket Hr. Ohmeyer ogsaa fuldtud fortjente.

Formanden for Aarhus Lokomotivfører-Afdeling, Hr. Strand takkede Hr. Ohmeyer for det udmærkede Foredrag og meddelte Forsamlingen, at i Løbet af kort Tid vilde Salen blive ryddet, og der vilde blive arrangeret en lille Svingom til Kl. 11. Der dansedes derefter ca. halvanden Time, og man sluttede af præcis og drog hjem efter at have tilbragt en baade interessant og fornøjelig Aften og en for os Jernbanemænd betydningsfuld Ting: billig Aften.

Tilslutningen til Foredraget fra de mindre Depoter var knap saa stor som forventet; men det skyldes vist nærmest den daarlige Toggang.

K. P.

Sygekassen.

Jernbanelægernes Adresse og Træffetider i København og Frederiksberg.

Syge-distrikt.	Jernbanelæge.	Bopæl.	Træffetider			Anmodning om Sygebesøg samme Dag men ske inden Kl. 9 Førm.
			i Lægens Hjem		Centralværkstedet Kbhv., Hverdage.	
			Hverdage	og desuden		
1 A I	Lauritzen, A. G.	Vesterbrogade 82.	12—1	Fredag Aften 7—8	Mand. og Torsdag 7 ³ / ₄ —8 ³ / ₄	do.
1 A II	Dr. med. Otto, C. J.	" 94.	1 ¹ / ₂ —2 ¹ / ₂	Fredag Aften 6—6 ¹ / ₂	Onsd. & Lørd indtil 1/7 18 8 ¹ / ₄ —9 ¹ / ₄	do.
1 A III	Jensen, Thorv, S. B.	Colbjørnsensgd. 15	M. O. T. L. 9—10 Ti. F. 10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	Onsdag Aften 7—8	Tirsd. og Fredag 9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₄	do.
1 A IV	Biering-Petersen, E.	Nørrevoldgade 6.	1—2	Torsdag Aften 5—6	Onsd & Lørd fra 1/7 18. 9—10	do.
1 C	Petri, Aage I.	Classensgade 34.	12—1	Mandag Aften 6—6 ¹ / ₂	—	do.
1 D	Linde, G. P., R. af Dbg.	Nørrebrogd. 180 A.	2—3	Søndag Middag 12—1	—	do.
1 E	Dr. med., Frk, Reinhard, H. L.	Gothersgade 135.	12—1	Tirsdag Aften 6—7	—	do.
1 F	Duurlo, J. V.	Valby Langgade 15.	12—1 ¹ / ₂	Fredag Aften 6—7	—	do.
1 G	Dahl, Tage	Hørdumgade 1.	12 ¹ / ₂ —1 ¹ / ₂	Fredag Aften 6—7	—	do.
25 A	Stamer, A. H.	Smallegade 8.	1—2	Onsdag Aften 6—7	—	do.
25 B	Rager, H. P. A.	" 2 A.	1—2	Torsdag Aften 6—7	—	do.

REGNSKAB

for

Kong Christian den IX. Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner

fra 1. April 1917 til 31. Marts 1918.

INDTÆGT	Kr.	Ø.	UDGIFT	Kr.	Ø.
Indbetalte Bidrag for 1917.....	415	50	Udbetalte Understøttelser. 8 Portioner à 100 Kr.	800	00
Indvundne Renter.....	890	09	Til Formuen henlægges.....	505	59
	1305	59		1305	59

Understøttelserne blev udbetalt til:

Enken efter en Assistent
 — - - Banearbejder
 — - - Konduktør
 2 Enker efter Lødvogtere
 Enken efter en Portør
 — - - Stationsforstander
 — - - Togfører

Status den 31. Marts 1917.

BEHOLDNINGER	Kr.	Ø.	GÆLD	Kr.	Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank ..	905	85	Fondets Formue	19858	35
Obligationer til paalydende Værdi 19100 Kr. bogført for	18952	50			
	19858	35		19858	35

Regnskabet revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningerne er til Stede.

Kjøbenhavn, d. 27. April 1918.

V. Tietze.

J. P. Mogensen.

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1918.

Andersen Alstrup.

Taksigelser.

Hjertelig Tak til alle, der viste mig Opmærksomhed paa min 25 Aars Jubilæumsdag.

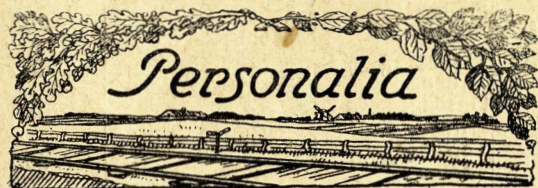
E. Hansen, Lokfører, Ribe.

Hjertelig Tak til Hovedbestyrelsen for Dansk Lokomotivmands Forening, Aarhus- og Fredericia-Afdelingerne samt alle, der viste mig Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum d. 1. Maj 1918.

I. C. Christensen, Lokfører, Aarhus.

Min hjerteligste Tak til alle for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum og en særlig Tak til Kolleger i Aarhus H. for det smukke Guldur med Kæde, jeg fik overrakt paa Jubilæumsdagen.

I. Chr. Petersen, Lokf., Ar H.



Kgl. Afsked efter Ansøgning i Naade fra 31.—3.—1918: Ingeniørassistent, cand. polyt. A. R. Holm, Dc. 3, Maskintjenesten, Struer.

Navneskifte. Lokfyrb. A. C. P. Sørensen, Fredericia, hedder Aage Christen Peter Skotting fra 25.—4.—1918.

Traadt uden for Nummer. Lokfyrb. H. V. Pedersen, Slagelse, fra 1.—5.—18 til 31.—5.—18 efter Ansøgning.

Forflyttet efter Ansøgning. Den 1.—5.—1918: Lokfyrbøderne H. C. Rasmussen, Kalundborg, til Køge, H. C. Mathiasen, Slagelse, til Nykøbing F., P. M. Bungaard, Kalundborg, til Næstved, H. A. Simonsen, Nyborg, til Næstved, L. P. Conradsen, Langaa, til Hjørring, H. Bagger, Hjørring, til Kolding, H. R. Blicher, Kbhavns Godsbg., til Odense, J. E. Jakobsen, Nyborg, til Odense, H. C. Hansen, Nyborg, til Odense, L. P. H. Conrad, Viborg, til Odense, J. L. H. Grønning, Fredericia, til Odense, H. V. Laurisen, Frederikshavn, til Hjørring; alle med Tjeneste som Rangerførere; under 3.—5.—1918: Lokfører E. Hansen, Kbhavns Godsbg., til Østerbro; under 4.—5.—1918: Lokfyrbøderne J. B. Thomsen, Kbhavns Godsbg., til Nyborg, H. P. Larsen, Gjedser, til Østerbro, C. A. Nielsen, Gjedser, til Kbhavns Godsbg.

Bemærk

Lokomotivførererkredsens Afdelingskasserere.

Opmærksomheden henledes paa, at Lokomotivførererkredsen har skiftet Kasserer, idet at Lokomotivfører R. Hviid, Odensegade 45³, Aarhus, nu er Kredsens Kasserer. Alle Pengeforsendelser, Henvendelser om Mærker o. lign. skal fremtidig foregaa efter nævnte Adresse.

Lokomotivfører H. KANN har overtaget Forretningerne som Hovedkasserer.



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918

ca. 85 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918

ca. 300 Millioner Kroner.

Nørrebro Vinimport

ROBERT BERTHELSEN

Stort Lager af 1ste Klases Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

Nørrebrogade 178.

Tlf. Taa 1300

Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres FODTØJ

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Café „Laurits“,

Sdr. Boulevard 60,

anbefaler sig til det ærede Publikum med gode Varer til billige Priser.

Telefon: Laurits Haagensen, Vester 3280. fh. Tjener i Hotel „Isted“.

A/S LOUIS LILLIEQUIST

GARVERI & LÆDER-UDSALG

187, NØRREBROGADE 187.

KØBENHAVN L. TELF. TAA 444.

Ryg

CREMO

Tobak.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let teste Maade at bruge Husholdningsæbe paa. Faas overalt.

Bekendtgørelse

til Dansk Lokomotivforbunds Medlemmer. Det meddeles de ærede Medlemmer, at der er aabnet et 1ste Klases Møbelmagasin, hvor de erhoder 10 pCt. foruden en yderst billig Pris paa alle Møbler. Ratebetaling kan indrømmes.

Ærbødigt

Snedkermester Anton Dam,
2 Enghavevej 2 (Hj. af Vesterbrog.)

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10-7 Tlf. Vester 905 x

Hele Tandsæt fra 20 Kr.

Ældre Tænder omsættes billigt, Plombering og Tandudtrækning, Moderate Priser, Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparation udføres paa faa Timer,

Jernbanefunktionærer indr. 5 pCt.

Engelsk Spisestue, smuk, lys Eg, komplet, 500 Kroner
Komplet hvidlakeret Soveværelse 450 -
Moderne Eg. Spisestue. 250 -
Komplet Eg. Herreværelse 350 -

Bjelkes Allé 18 St. o. G.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion: Vesterbrogade 98 a¹, København B. Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.