



20. Aarg. Nr. 14.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Juli 1920.

JERNBANEKONFLIKTEN I NORGE.

Den, der har haft Anledning til at følge Udviklingen i Norge paa nært Hold ved, at Prisstigningen deroppe har været endnu stærkere end hos os.

De norske Jernbanemænd fik en Lønregulering for et Aar siden, men siden den Tid har Prisstigningen været om muligt endnu voldsommere end de foregaaende Aar. Man kan derfor godt forstaa at vore norske Kolleger atter i Aar maatte møde frem med Krav om, at faa ækvivaleret en Del af Prisstigningen i Form af højere Løn. Men Styrelsen for Banerne med General Holtfoedt i Spidsen har været af den Mening, at nu maatte det være forbi med Lønkravenes Imødekommen og har derfor givet Organisationens pure Afslag.

Paa Lokomotivmandsforbundets Aarsmøde var følgende Forslag fra Centralstyret til Behandling:

„Idet Jernbaneorganisationerne fastslaar, at Lønniveauet for de større Kommuner, de private Bedrifters Funktionærer og Arbejdere i Almindelighed ligger betydelig over de Lønninger, som bydes for tilsvarende Stillinger i Jernbaneetaten, vil man pege paa, at Dyrtiden siden Lønningsreguleringen i 1919 stadig er vokset uden at Funktionærerne paa nogen Maade har

erholdt Erstatning herfor. Under disse Forhold finder man sig beføjet til, at nedlægge en skarp Protest mod den Stilling, Regeringen har indtaget, ved at nægte at forhandle med Organisationens om nye Lønninger m. v. for Jernbanens Tjenestemænd.

Denne Holdning kan kun opfattes som en Udfordring til den organiserede Jernbanemand, hvis økonomiske Kaar i Dag er i allerhøjeste Grad utilfredsstillende.

Da Regeringen ikke har evnet at begrænse Prisstigningen, eller har fundet at kunne anvise effektive Bodemidler mod den stadig voksende Dyrtid, maa man stille et bestemt Forlangende om, at vore Krav om højere Lønninger m. v. tages til Følge.

Idet man i saa Henseende fremdeles erklærer sig villig til at forhandle paa Grundlag af de indsendte Lønningskrav, finder man sig forpligtet til, for at værne sine vigtigste Livsinteresser, at fatte følgende Beslutning:

„Samtlige Medlemmers Stilling ved Statsbanerne opsiges senest 15. Juni til Fratrædelse paa 3 Maaneder for saa vidt Arbejdernes faglige Landorganisation hertil giver Samtykke, og Lønsagen m. v. inden den Tid ikke er tilfredsstillende løst“.

Denne Udtalelse og Forslagene om Plads

opsigelse m. v. vedtoges enstemmigt af Aarsmødet.

Opsigelserne er indgaaet og Banerne blokeret for Tilgang fra 15. Juni, ligesom alt Overarbejde og Akkordarbejde fra samme Tidspunkt er standset. Konflikten er saaledes under fuld Udvikling, og kan kun finde sin Afslutning enten derved, at Regeringen opgiver sit — Ingen-Forhandlingsstandpunkt — eller gennem Strejken.

Konflikten omfatter alle norske Jernbanemænd, hvoraf de to Organisationer, Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmandsforbund er Medlemmer af den faglige Landsorganisation.

Konflikten vil saaledes, saafremt den udløses i Strejke, ogsaa berøre os danske, saavel som svenske Lokomotivmænd, gennem Nordisk Lokomotivmands Forbund.

Efter at Præsidenten for Forbundet havde modtaget ovenstaaende Meddelelse fra Norge, og samtidig modtaget Meddelelse om, at den norske Afdeling af Forbundet ønskede Konfliktspørgsmaalet indanket for og godkendt af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat, sammenkaldtes til Møde i Stockholm den 4. Juli.

Forretningsføreren for Norsk Lokomotivmands Forbund redegjorde paa Mødet for Konfliktens Aarsag og Forløb, hvoraf det fremgik, at der ingen anden Udvej er end at handle som sket er.

Alle Medlemmer af Sekretariatet var enige i, at denne Konflikt helst burde undgaaes, men vi var ogsaa enige om, at ingen Organisation kan finde sig i at blive afvist af Arbejdsgiveren uden nogen som helst Forhandling, hvad enten Arbejdsgiveren er en privat Mand eller Staten. Naar den norske Regering har valgt den anvendte Fremgangsmaade, nemlig pure at afvise de fremsatte Krav uden at ville indrømme nogen som helst Forhandling, saa er det ikke fordi Regeringen paa den Maade tror at kunne forhindre Kampen; thi det ved Regeringen meget vel at den netop ved den anvendte Maade ikke kan, men fordi den mener at Tiden er inde til at rette et dræbende Slag mod Organisationerne, at Tiden er inde til at kunne

slaa Jernbanemændene ud af Takt, med andre Ord at knuse Sammenholdet.

Vi Lokomotivmænd i Sverrig og Danmark ved udmærket, at det der nu forberedes af den norske Regering, vil, saafremt det gaar efter Ønske, ogsaa blive forsøgt hos os. Vi ved, at den Kamp, som vi helst havde undgaaet, ogsaa er vor Kamp, at vi ikke alene i Følge Forbundets Vedtægter er implicerede deri, men at vi ifølge Udviklingens haarde Lov maa bidrage vort til at den vindes, eller selv ad Aare være forberedt paa at tabe under lignende Forhold.

Sekretariatet godkendte enstemmigt Konflikten og stillede Forbundets Reservefond til Raadighed, og vi opfordrer vore Medlemmer til herudover, at yde den økonomiske Støtte, som senere vil blive paalagt Medlemmerne af de forskellige af Forbundets Afdelingers Hovedbestyrelser, og saaledes bidrage vort til, at vore norske Kolleger kan gaa ud af Kampen som Sejrherrer.

HYRDEBREVET.

Norsk „Lokomotivmands Tidende“ skriver følgende om en Meddelelse, der er udsendt til Jernbanemændene:

„Som det er blevet Medlemmerne meddelt paa de afholdte Møder kunde man vente at Hovedstyret vilde udsende Meddelelse til Jernbanemændene og at Indholdet heraf vilde blive Trusler og Løfter.

Dette er slaaet til. Truslerne gælder ogsaa Lederne ser det ud til.

Meddelelsen vil selvfølgelig ingen Virkning have paa Jernbanepersonalet, især naar Medlemmerne faar at vide, at en Lokomotivfyrbøder i Hamar og en Lokomotivfører og en Overkonduktør i Trondhjem er suspenderede.

De Herrer, der udfordrer paa denne Maade, maa i høj Grad mangle psykologisk Sans, naar de tror Jernbanemændene vil lade sine solidariske Kolleger i Stikken.

Den militaristiske Aand lader sig ikke saa let indpode i den civile Virksomhed, og det er ogsaa godt for Jernbanedriften.

Der tales om Revolution i Hyrdebrevet: mindre kunde ikke gøre det naar Jernbanemændene kræver Forhandling om deres økonomiske Eksistens.

At der ikke arbejdes over i Opsigelsestiden bliver retsstridigt og et Indgreb i Jernbaneadministrationens Myndighedsomraade, og det kan medføre strafferetlig Ansvar at undlade at gøre det, eller at søge at hindre andre deri, hedder det.

Det ser ud til, at Hovedstyret har vanskeligt ved at følge med den nye Tid. De maa da vide, at det er almindelig og anerkendt Middel i Opsigelsestiden, at blokere for Tilgang af Arbejdskraft samt at nægte Akkord- og Overarbejde i Opsigelsestiden.

Hyrdebrevet skal Medlemmerne indlevere til sine Foreningers Formænd, der gennem Arbejdsudvalgene sender disse til Centralkomitéen.

Hvert Medlem gør dette, ligesom ogsaa fremtidig bliver at forholde sig som Direktivets Punkt 15 siger.“

PROTOKOL

over Forhandling mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening Torsdagen den 8. April 1920 om Anbringelse af 2 Mands Betjening paa visse Rangermaskiner.

Tilstede var:

for Generaldirektoratet: Generaldirektør Andersen Alstrup, Maskindirektør A. Floor, Fuldmægtig K. J. Jacobi og Assistent D. Høgsgaard.

for Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne Rich. Lillie, C. A. Lillelund, C. M. Christensen (Protokolfører) og Lokomotivfyrbøder L. Rasmussen.

Forhandlingen førtes i Henhold til en fra Dansk Lokomotivmandsforening den 24. November 1919 fremsendt Skrivelse.

Generaldirektøren: Ved en Forhandling i December 1918 enedes man om at besætte visse Rangermaskiner med 2 Mand, Lokomo-

tivfører og Lokomotivfyrbøder, ligesom man enedes om, for saa vidt tilsvarende Forhold skulde gøre sig gældende andre Steder, at udvide 2 Mands Betjeningen til ogsaa at omfatte disse. Generaldirektoratet har i Anledning af Foreningens Skrivelse undersøgt Sagen, og man kan gaa med til at besætte Rangermaskinerne i Gasværkshavnen og paa Amager med 2 Mand, men derimod ikke Skydemaskinen paa Godsbanegaarden. For Østerbros Vedkommende kan man gaa med til at besætte Maskinen paa Larsens Plads med 2 Mand, men ikke den Maskine, der udfører Forbindelseskørselen mellem Østerbro Station og Frihavnsstationen. Maskinen i Nykjøbing Falster kan man heller ikke gaa med til, hvorimod man kan gaa med til at anbringe 2 Mand paa Maskinen i Aarhus, de to Masiner i Esbjerg og Maskinen i Aalborg, men man kan ikke imødekomme Ønsket om at besætte Maskinerne i Odense og Kolding med 2 Mand, idet man mener, at Trafiken de nævnte Steder ikke er saa stor endnu. at det er nødvendigt. For saa vidt Repræsentanterne har noget at bemærke hertil, ønsker man at høre den nærmere Motivering.

Lillie: Den Gang vi søgte om at faa Skydemaskinen paa Godsbanegaarden bemandet med 2 Mand, kørte den til Valby Gasværk og gjorde saaledes Tjeneste paa Strækningen, hvilket var en af Aarsagerne til vort Ønske. Det gør den ikke mere, men det Arbejde, der paahviler denne Maskine, er saa intensivt, at det er nødvendigt, at der er 2 Mand, ligesom selve Arbejdet, at skyde bag paa Togene, er af en saadan Karakter, at det er nødvendigt at holde Udkig til begge Sider for at undgaa eventuelle Uheld. Vilde gerne tillade sig at spørge om, hvorfor Administrationen ikke kunde gaa med hertil.

Maskindirektøren oplyste, at en af Grundene til, at man ikke kunde gaa med til at besætte denne Maskine med 2 Mand, var, at den af Hr. Lillie omtalte Kørsel til Valby Gasværk med denne Maskine var ophørt, hvorfor man ikke kunde indse, at det var nødvendigt nu at besætte den med 2 Mand.

Generaldirektøren: Hvis Forholdene ændres, kan Sagen jo altid optages igen.

Lillie: Det var et af vore Argumenter, men ikke vort Hovedargument, idet Arbejdet er saa intensivt, navnlig paa bestemte Tider af Døgnet, at der er knap Tid til at fyre, og det er ret store Træk og derfor haardt Arbejde, Maskinen har, naar den skyder bag paa Togene; endvidere er det en forholdsvist lang Vej, Maskinen kører, helt nede fra Tivoli til det „gule Palæ“, hvorfor han mente, der var vægtige Grunde tilstedede for at besætte denne Maskine med 2 Mand.

Generaldirektøren: Ja, vi kan i hvert Fald ikke gaa med dertil idag: men vi skal tage Deres Udtalelser til Efterretning. Derefter er der Maskinen, der udfører Forbindelseskørselen mellem Østerbro Station og Frihavnstationen.

Lillie: Vi har ønsket denne Maskine besat med 2 Mand, fordi den benyttes til Personogskørsel, og fordi der paa Østerbro Station findes saadanne Sporkrydsninger, der bevirker, at Stationen er meget farlig at passere, hvorfor det er nødvendigt, at der er saa meget Udkig som muligt og dermed forøget Sikkerhed. Om det skal være Maskinen i Personsporene eller Maskinen paa Godspladsen, der skal have 2 Mands Betjening, er for saa vidt et Skøn, men han maatte absolut pege paa dette for Sikkerheden farlige Krydsningssted. Omtalte at man fra Stationens Side, paa Grund af det farlige Krydsningssted, havde fundet sig foranlediget til særlige Dispositioner.

Generaldirektøren: Stationsforstanderen har ikke overfor Generaldirektoratet fremsat noget Forslag for nævnte Maskines Virksomhed; men kommer det, vil det blive overvejet igen.

Maskindirektøren bemærkede, at han mente, at det er mere nødvendigt at besætte Godspladsmaskinen med 2 Mand end Personmaskinen, der kun kørte med 2 a 3 Vogné.

Generaldirektøren: Vi kan derefter gaa til Nykjøbing Falster.

Maskindirektøren: 1. Distrikt mener ikke, at der er Grund til at give denne Maskine 2 Mand, fremfor saa mange andre.

Lillie: De samme Grunde gælder for denne Maskine som for den forrige.

Lillelund vilde minde om, at der var 2 Mands Bétjening, forinden Maskinchef Busse kom til Sjælland, men Busse indførte Enmandsbetjeningen. Han havde aldrig kunnet indse det berettigede i denne Foranstaltning, thi Arbejdet er blevet mere og mere forceret og Maskinerne er blevet større.

Maskindirektøren kunde ikke indse, at der var nogen Grund til at besætte alle Maskiner med 2 Mand, og det, Busse gjorde, var ganske naturligt, thi man havde i Jylland kun en Mand paa Rangermaskinerne.

Lillie: Vi har tilrettelagt Sagen saaledes, som vi, efter de Oplysninger vi havde, maatte gøre dette og paa en saadan Maade, at vi fik noget ud af denne. Vi ønsker at paapege de forskellige Forhold, og vi plejer jo at komme til et Resultat ved Forhandlingerne.

Generaldirektøren: Det er jo i Virkeligheden et økonomisk Spørgsmaal, det kan vi ikke se bort fra, og vi kan ikke gaa med til det hele. Deres principielle Ønske om Førere paa alle Rangermaskiner, kan vi ikke imødekomme, i den Henseende har vi sagt vor Mening. For Kolding og Odense gælder det, at man skønner, at Arbejdet ikke nødvendiggør 2 Mands Betjening.

Lillie bemærkede hertil, at det syntes, som man ikke vilde gaa med til de smaa Depoter. Det laa nu ikke ganske for Kolding som da vi indsendte vort Andragende; de sønderjyske Forhold vilde maaske medføre mindre Trafik, men han maatte paa den anden Side fremhæve, at Forholdene i Odense var saaledes, at der var en stadig stigende Trafik, baade ved Kvægtorvshallen, og i den store Havn, ligesom de stærke Fald gjorde Arbejdet vanskeligt og strengt.

Generaldirektøren: For Odense ligger det saaledes, at man mener at maatte have Opmærksomheden henvendt derpaa, og at der af den Grund var Mulighed for, at Odense snart blev taget med.

Rasmussen vilde henstille, at man indtil da besatte Pladserne med Lokomotivførere.

Lillie anmodede om, at Odense toges op

til fornyet Overvejelse, samt at Spørgsmaalet om, hvilken Maskine paa Østerbro der burde have to Mands Betjening, under Hensyn til det Føremoment, han havde omtalt, blev gjort til Genstand for nye Undersøgelser.

Maskindirektøren udtalte, at der var mest Anledning til, at Godspladsmaskioen fik 2 Mands Betjening.

Lillie skulde hertil bemærke, at Organisationen havde taget Personmaskinen, fordi man mente dette lettere gennemførligt.

Generaldirektøren lovede at tage begge Spørgsmaal op til fornyet Undersøgelse og Behandling.

Hermed sluttede Forhandlingen.

(sign.)

Andersen Alstrup. C. M. Christensen.

DET NY TOGREGLEMENT.

Foredrag af Distriktchef C. C. Wissenbach.

(Fortsat).

Det maa anses for det naturligste at ordne Stoffet paa denne Maade. Man undgaar derved bl. a. i Reglementets første Partier at behandle Forhold som man først i de senere faar en nærmere Forklaring paa. De vil f. Eks. erindre, at der paa de første Sider i det nugældende Togreglement, staar nævnt, i hvilke Tilfælde Plan- og andre Tog skal føres paa særlige Togordrer. Først senere hen i Reglementet faar man at vide, hvad en særlig Togordre er for noget, i en anden Paragraf faar man at vide, hvorledes den erhverves og i en tredje, hvorledes Fribaneordren udfærdiges og afleveres. I det nye Reglement har man søgt at samle de Forskrifter, der hører sammen. Regler om Fribaneordrer findes saaledes i det nye Reglement samlet paa et Sted, medens de i det gamle staar paa 5 forskellige Steder. Indtil man bliver fortrolig med den nye Ordning af Stoffet, vil det være anbefalelsesværdigt at bruge Indholdsfortegnelsen flittigt. Derved sparer man megen Tid og gaar aldrig forkert. Det var en af de smaa Lærdomme, som gamle Ole Høyer aldrig blev træt af at indprænte sine Medarbejdere: Altid se i Indholdsfortegnelsen først, det er det hurtigste.

Ved Bearbejdelse af Teksten er der søgt at gøre den saa mundret som muligt af Hensyn til de forskellige Mennesker, der skal kunne tilegne sig Reglementets Bestemmelser.

En Del Forskrifter, som tidligere kun fandtes i Ordresamlingen, er nu optagne i Togreglementet. Der kan altid diskuteres om, hvorvidt det er sket i fornødent Omfang. Som Kuriosum kan nævnes, at der til det gamle Reglement af 1876 var udstedt et Tillæg, der indeholdt Vejledning til syges og saaredes Behandling paa Jernbanen. Det vil vi dog ikke synes hører hjemme i et Togreglement.

De Ønsker, der har været fremme, om at ombytte en Del af de gamle Betegnelser med andre, jeg skal nævne Ord som Overhaling, Passage, nedbrudte Tog, Materialvogne, og der er maaske flere, har man ikke kunnet imødekomme af den naturlige Grund, at man ikke har kunnet finde passende Erstatningsord og ikke ansaa det for hensigtsmæssigt at indføre nykonstruerede Udtryk i Stedet for saadanne, der havde faaet en vis Hævd.

Jeg skal nu gaa over til Reglementets enkelte Afsnit.

I. Almindelige Regler.

Stationer og Holdsteder.

I det nye Togreglement sondres overalt mellem *Stationer* og *Holdsteder*.

For at et Ekspeditionssted skal kunne regnes som en Station i *Sikkerhedshenseende* kræves i Følge § 1, at det

- 1) er forsynet med Mastesignaler,
- 2) har Telegrafapparat eller Telefonapparat, der erstatter dette,
- 3) deltager i Togenes Af- og Tilbage melding, naar saadan er foreskrevet for Strækningen,
- 4) har en ansvarlig Stationsbestyrer, altsaa i det væsentlige opfylder de Betingelser, der nu kræves, for at der skal kunne finde Krydsning Sted paa et Arbejds spor.

Alle andre Ekspeditionssteder betegnes som Holdsteder.

Det afgørende for, om et Ekspeditions- eller Tjenestested hører til den ene eller

den anden Kategori, er dets Udstyrelse og Virkemaade i Sikkerhedshenseende, ikke dets Ekspeditionsomraade.

En Holdeplads kan i Sikkerhedshenseende være en „Station“, naar den opfylder de Betingelser, jeg før nævnedes. Gør den ikke det, er den et „Holdested“.

I et Forslag til Sikkerhedsbestemmelser for svenske Statsbaner, der er udarbejdet af en af de i Sverige nedsatte Sikkerhedskommissioner — den hedder 1914 Ars Säkerhetskommitté — finder man en videreført Deling, som vistnok nu er gennemført i Sverige.

Den kender ikke Betegnelsen: Station. Steder ved Banen, med Sporskifte eller Hovedsignal eller Perron for rejsende, kaldes alle: Driftspladser.

De deles i Bloksteder, der svarer til vore Stationer i det nye Togreglement, i Signalsteder og Holdsteder. De to sidste svarer i det væsentlige til vore Holdsteder, idet Svenskernes Holdsteder dog hverken har Signal eller Sporskifte, men kun en Perron eller et Trinbræt.

Denne Inddeling har sine Fortrin fremfor vor, men Afskaffelsen af Betegnelsen Station vilde vist falde svært for vort Personale, om den overhovedet kunde gennemføres.

Vi har, som jeg før nævnedes, i vort gamle Togreglement noget i Retning af en saadan Adskillelse i Sikkerhedshenseende af Ekspeditionssteder. I det nye er Sondringen tydeligt og almindeligt gennemført. Det vilde maaske være hensigtsmæssigt. om det, enten i Ordresamlingen eller i Køreplanen, blev angivet, til hvilken af de 2 ovennævnte Kategorier Ekspeditionsstederne maatte henføres.

Togenes Størrelse og Sammensætning.

I § 3 træffer vi den gamle Bestemmelse, at personførende Tog højst maa bestaa af 80 Vognaksler, 60 Vognladninger, men der er nu givet en Definition af, hvad der i denne Forbindelse skal forstås ved personførende Tog, nemlig *Opstagskøreplanen opførte Tog og de til Personbefordring anmeldte Særtog*. Forklaringen er bleven nødvendig,

fordi der nu finder Befordring Sted med de fleste Godstog.

Dernæst finder vi en ny Bestemmelse, hvorefter skruerbremsede Godstog, hvis største Hastighed overskrider 45 km/T, kun maa bestaa af 80 Vognaksler, 60 Vognladninger. Den rammer alle vore tidligere 60 km's Tog. Det maa indrømmes, at det var vanskelige Tog at fremføre, naar de blev for store. Skulde et saadant Tog uventet bringes til Standsning, hengik der altfor lang Tid til denne, selv Togenes Standsning paa rette Sted paa Stationerne medførte Vanskeligheder. Det var ogsaa i den Art Tog, Tyskland før Krigen begyndte at indføre gennemgaaende Brems.

Der udstedes Forbud mod at anvende Skydelokomotiv, naar der i Togets bageste Del findes Vogne, der er samvænkoblede med stiv Trækstang eller ved selve Læsset, og naar der er Vogne med eksplosive Stoffer i Toget.

Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 80 km/T, skal udelukkende sammensættes af Truckvogne, der for Personvognenes Vedkommende skal være af Sidegangs- og Midtgangstypen. Fremtidig vil toakslede Vogne, herunder almindelige Salonvogne, Sygesalonvognen og Ligsalonvognen, være udelukkede fra Befordring med disse Tog. Bestemmelsen er fremkaldt ved Bramminge-Ulykken, men har ikke tidligere kunnet gennemføres paa Grund af Mangel paa fornødent Truckmateriel. Den vil vel endnu til Tider, særlig under stærk Trafik, berede os Vanskelighed. Grunden til, at Kupévogne udelukkes fra Befordring i disse hurtigtkørende Tog, er, som De ved, den, at de mange Døråbninger i Vognkassens Sider svækker Vognens Modstandskraft og saaledes ved Jernbaneulykker i højere Grad udsætter de rejsende for Farer, ved at Vognen, som Truck A_A Vognen ved Bramminge, helt trykkes sammen mellem tilstødende stærkere Vogne.

Togenes Hastighed.

I § 4 om Togenes Hastighed findes i Punkt 1 angivet de samme Største-Hastigheder for Strækningerne, eftersom disse har Skinner af en sværere eller lettere Type,

som i det nuværende Togreglement. Der er imidlertid kommen en Tilføjelse til, hvorefter paa Strækninger, hvor Skinnorne vejer 37 kg eller derover pr. m, altsaa vort sværeste Spor, Hastigheden indtil videre ikke maa overstige 90 km/T, og paa Strækninger, hvor Skinnerne vejer mellem 30 og 37 kg pr. m, ikke maa overstige 80 km/T. Fuld Hastighed paa disse Strækninger vil antagelig først komme til Anvendelse, naar visse Forstærkninger af Sporet er gennemførte, saaledes Anbringelse af Stenballast, Anvendelse af et større Antal Sveller pr. Skinnelængde o. s. v.

I Punkt 4 omhandles den Hastighed, hvorved Arbejdstog kan fremføres. Som bekendt er den almindelige Hastighed for saadanne Tog 25 km/T. Naar der er draget Omsorg for de offentlige Ovk. Bevogtning, for uindhegnede Baners Vedkommende de offentlige Ovk., som er forsynede med Lukkeindretninger, kan Hastigheden sættes op til 45 km. Der har hersket nogen Tvivl om, hvornaar man kunde regne med, at der var draget Omsorg for denne Bevogtning. Det nye Reglement siger blot, at det ikke kan betragtes som tilstrækkelig Underretning for Ledbevogtningen at give de elektriske Klokkesignaler. Der bliver saa kun tilbage at give Bevogtningen direkte Underretning om Arbejdstogets Passage. Bestemmelsen om Hastighedens Forøgelse bliver derefter som hidtil uden større Betydning for Arbejdstogenes Gennemførelse.

I Punkt 5 er der flere nye Ting, hvoraf nogle skyldes Forslag af Sikkerhedskommissionen.

Et Tog, der fremføres af 2 Lokomotiver, maa saaledes højst køre 80 km/T.

Et Tog, der fremføres af 2 Lokomotiver med Tenderne koblede mod hinanden, maa højst køre 60 km/T.

Den tidligere Bestemmelse om, at et Tog, der skulde passere en Station, hvor Centralafaaningen var sat ud af Brug, højst maatte køre 70 km/T. fra den foregaaende Station til det havde passeret Stationen, som var uden Centralafaaning, var altfor streng og falder nu bort. Den erstattes af en Be-

stemmelse om, at Togene skal nedsætte Hastigheden til højst 45 km/T, naar de kører ind paa, ud af eller gennem saadanne Stationer.

I Punkt 7 endelig gøres det Lokomotivføreren til Pligt at afpasse Togenes Fart saaledes, at de *gennemkørende* Tog ikke passerer en Station eller et Holdsted, og de *standsende* Tog ikke ankommer til en Station eller et Holdsted tidligere end 5 Minutter før den i Køreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Tid.

Den nugældende Bestemmelse i Togreglementet er bleven opfattet som kun omfattende standsende Tog.

(Fortsættes.)

NOGLE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE EFTERSYN AF LOKOMOTIVET.

Af B. Suaning.

(Fortsat).

Udover hvad der i det foregaaende er nævnet af specielle Maskindele, bør Eftersynet i al Almindelighed omfatte alle Bolteforbindelser, som kan overses saavel fra Oversiden som fra Undersiden af Maskinen, idet der, som tidligere omtalt, overalt, hvor Bolteforbindelser forekommer, er en Mulighed til Stede for, at de paagældende Møttriker kan have løsnet sig ved Lokomotivets Rystelser. Specielt skal her nævnes de Bolte, som befæster Cylindrene til Lokomotivets Ramme.

Ved Undersøgelsen af en Bolteforbindelse, som i Almindelighed foretages med Hammeren, idet man efter Klangens af Slaget slutter sig til, om fast Forbindelse er til Stede, bør man altid sørge for at udføre Prøven paa Møttriken og ikke paa Boltens Hoved, idet en Bolt undertiden kan sidde i Spænd, saaledes at Klangens af et Slag paa Boltehovedet kan være upaaklageligt, selv om Møttriken er løs eller endog helt mangler. Dette gælder navnlig de saakaldte Presbolte, f. Eks. i Cylinderbefæstelsen, i Akselgafferne m. m. Hvis man er i Tvivl, kan man føre Slaget mod Møttriken i løsgaaende Retning

og lægge Mærke til, om Møttriken drejer sig; men da man derved let kommer til at beskadige Møttrikens Kanter, er det bedre at anbringe en Finger, saaledes at den dels berører en af Møttrikens Flader, dels Møttrikens Underlag, idet man samtidig fører et Slag med Hammeren mod den modstaaende Sekskant, hvorved man altid vil kunne føle en til Stede værende Løshed.

Denne Prøve grunder sig paa, at der altid er et lille Spillerum mellem Gevindet i Møttriken og Gevindet paa Bolten, og naar Møttriken ikke er spændt fast mod Underlaget, vil Hammerslaget bringe Møttriken til at bevæge sig saa meget, som Spillerummet i Gevindet tillader.

Ved disse Prøver, saavel som i de aller fleste andre Tilfælde, hvor der foretages en Prøve med Hammeren, bør Slagene føres med en nogenlunde let Haand, saaledes at de ikke efterlader Mærke i de paagældende Dele.

Røgkammeret.

Til et fuldstændigt Eftersyn af Lokomotivet hører ogsaa en Undersøgelse af Røgkammeret og de deri anbragte Dele.

Lokomotivets Evne til at dampe er i højeste Grad betinget af, at der i Røgkammeret til enhver Tid frembringes den fornødne Luftfortyding til at vedligeholde Sugningen af Luft gennem Fyret i saa stort Omfang, at dette kan præstere den paakrævede Forbrænding.

Eftersynet af Røgkammeret gaar derfor i første Række ud paa at opdage muligt forekommende Revner i de forskellige Damprør og Utætheder ved disses Samlinger indbyrdes eller med Kedlen samt Utætheder i Røgkammerets udvendige Begrænsning, idet alle saadanne Mangler i større eller mindre Grad vil medføre Forstyrrelser i Røgkammerets Vakuum, hidrørende henholdsvis fra indtrængende Damp eller fra indsuget atmosfærisk Luft.

Af de i Røgkammeret anbragte Damprør er det navnlig de smaa Kraftdamprør til Ringblæseren, som er udsat for at revne, til Trods for, at de er omviklede med Asbest

som Beskyttelse mod Forbrændingsprodukternes tærende Indvirkning.

For at undersøge Tætheden af disse Rør kan man f. Eks. sætte Damp til Blæseren og slaa let med Hammeren paa Rørene og paa disses Forskrninger, idet saadanne Utætheder, som ikke direkte røber sig, naar Rørene fyldes med Damp, som Regel vil give sig til Kende ved Udstrømning af Damp, naar Systemet rystes let af Hammerslagene.

Utætheder og Brud i det til Ringblæseren hørende Rørsystem vil selvfølgelig altid formindske eller helt tilintetgøre Blæserens Virkning, men desuden vil de meget vel kunne influere uheldigt paa Røgkammerets Vakuum i saa høj Grad, at Maskinen bliver utjenstydigt.

Medens man har Damp til Blæseren, bør man sikre sig, at Blæseren virker med fuld Kraft, idet en Svækkelse af Dampstrømmen f. Eks. kan hidrøre fra, at Blæserventilen ikke lukker helt op, naar Haandtaget drejes.

Utætheder ved Flangesamlingerne paa de store Damprør i Røgkammeret eller Revner i disse Rør kan eftersøges ved, at man, efter at have bremset Maskine og Tender og stillet Styringen i Midtstillingen, aabner lidt for Regulatoren, saaledes at Rørsystemet fyldes med Damp, der vil blæse ud gennem eventuelle Utætheder.

Hvis man ikke kan se Dampen strømme ud gennem Utætheden og heller ikke ved Hørelsens Hjælp kan afgøre, hvor Utætheden findes, kan man eftersøge den med en ansendt Spaan eller en antændt Lok Tvist, viklet omkring et Stykke Jerntraad, som fores rundt langs Rørene, idet Flammen da vil paavirkes af den udblæsende Damp, naar man kommer til det Sted, hvor Utætheden findes.

Hvis en saadan Utæthed har været til Stede i længere Tid, vil den ofte røbe sig derved, at den udstrømmende Damp har frembragt lysere Pletter eller Striber paa de nærmeste Omgivelser ved at blæse dem rene for Sod og Snavs.

Ved de med Overheder udstyrede Maskiner kan man paa samme Maade ved Hjælp af en Flamme undersøge, om der findes

Utætheder ved Samlekassens Forbindelse med Flangen paa det indvendige Damp rør, og naar de Plader løftes ned, som fortil dækker for Overhederen, kan man paa samme Maade efterspore eventuelle Utætheder ved de smaa Overhederrørs Forbindelse med Samlekassens Underside, hvor den med Asbest udfyldte Kobberring eller Jernring, der anvendes som Pakning paa dette Sted, undertiden kan blæse igennem.

Ved Eftersynet af Røgkammeret bør man endvidere sikre sig, at Gnistefangerpladerne er rigtigt anbragt, og at deres Ophængning er i Orden. Ophængningen af de skraa Gnistefangerplader, henholdsvis de ovenfor nævnte Plader foran Overhederen, hvis nederste Del tillige virker som Gnistefangerplader, skal være sikret ved S-formede Bøjler, som er hægtet gennem Huller i de Tapper, hvori Pladerne er ophængte. Fremdeles bør man kontrollere, at der ikke er for meget Luft mellem de vandrette Gnistefangerplader og Røgkammerdøren (ikke over 5 mm), hvorved større Gnister kan slippe igennem til Skorstenen.

Ved samme Lejlighed bør man efterse Smørerørene til Cylindre og Gliderkasser, som ofte er ført igennem Røgkammeret, og sem derved er udsatte for at fortæres af Forbrændingsprodukterne.

Paa de Maskiner, hvor Udgangshætten ikke er i eet med Dampudgangsrøret, men er boltet fast ovenpaa dette, kan en skæv Stilling af Udgangshætten i Forhold til Lokomotivets Skorsten virke meget generende paa Røgkammerets Vakuum, og saafremt en af Boltene i denne Forbindelse er knækket eller er tæret over, vil Udgangshætten under Maskinens Rystelser kunne dreje sig i Forhold til Udgangsrøret og derved foraarsage en saa fuldstændig Ødelæggelse af Vakuum i Røgkammeret, at Maskinen ikke kan udføre sit Arbejde. Dette Uheld er imidlertid kun forekommet ganske enkelte Gange og kan muligt tænkes at have været arrangeret for Tilfældet.

Endelig kan der være Anledning til at undersøge, om der muligt har samlet sig større Mængder af Sod i Udgangshætten,

da dette vil indsnævre Udstrømningsarealet for Spildedampen og bl. a. forøge Modtrykket i Cylindrene. Soden kan undertiden samle sig i saadan Mængde, at det viser sig i Toppe over Udgangshættens Kant.

Hvis man under Kørselen har bemærket, at Maskinens Evne til at dampe er nedsat, vil der navnlig være Grund til at foretage et nøjere Eftersyn af Røgkammerets Indre, og saafremt man da ikke kan konstatere nogen Utæthed ved Damp rørene eller nogen anden af de foran omtalte Fejl, maa man undersøge Muligheden for Indsugning af atmosfærisk Luft gennem Utætheder i Røgkammerets ydre Begrænsning.

(Fortsættes).



SALG AF GAS EFTER VARMEEVNE.

Betaling for leveret Gas skal ændres i England; i Stedet for den, ogsaa hos os benyttede Maade, at beregne Forbruget efter Rumfang — Kubikfod eller -meter — skal Forbrugerne fremtidig kunne købe Gas efter dennes Varmeevne paa samme Maade som man i den senere Tid er kommen ind paa det rigtige Forhold, at købe Kul efter disses Brændværdi. Den præsenterede Gasregning kommer derefter til at lyde paa Gasenheder. Maaleren vedbliver derimod at vise Kubikfod eller -meter, og det privat drevne (i England) Gaskompagni nødes til at bevise hvor stor Varmeevne deres Gas indeholder. Maalerens Visning i Meter multipliceret med Varmeevnen, giver da den Mængde Varmeevner (Gasenheder) som Forbrugerens skal betale.

Tids. f. M.

* * *

ENDNU EN TEKNISK ANVENDELSE AF X-STRÅLER

er Undersøgelse af Tømmer op til 18 inches Tykkelse. Indvendige Knaster, Harpixhulheder, Revner og Grubehuller, opdages øjeblikkelig. En anden Anvendelse af de samme Straaler er til Undersøgelse af Renheden i det Isolationsmateriale der bruges i Elektrotekniken, hvorved man straks opdager Metalstumper i Fiber eller Glimmer.

Tids. f. M.



25 AARS JUBILÆUM.

Den 1. August kan Lokomotivfører N. Christensen, Skovbogade 19, Roskilde, og Viggo Møller, Enighedsvvej 8, Holbæk, fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Vi er nu kommen ind i rolige Forhold, eftersom flere af vore vigtige Sager er bragt til Afslutning og til et relativt tilfredsstillende Resultat. Der ventes nu kun paa, for nogle af Sagerne Vedkommende, at se Resultaterne i Praxis. — Men det kommer og forhaabentlig inden alt for lang Tid.

Men med de roligere Forhold dukker der her i Kjøbenhavn Gb. som sædvanlig Talenter op, som kender meget bedre Metoder til Organisering af Lokomotivmændene — Metoder, som vil gøre Underværker!

De har den Opfattelse, at Tiden altid er belejlig, efter at de store Sager er bragt fra Haanden, til at røre op i Andedammen og søge at fiske i rørt Vande for om muligt at drive Kiler ind i vor Organisationsbygning — for at Organisationens ledende Mænd senere skal have Arbejde igen med at sammensvejsede det eventuelt søndrede til et Hele. Det er Folk, som ikke ser længere end til deres egen Næsetip, men dog er i Besiddelse af en fænomenal Evne til at tro paa deres egen Klogskab.

De kommer jo selv paa Gb., De vil se dem paa Listesko, de tisker og hvisker i Krogene, og op hales en Liste til Paategning. — Naar Listen en Gang bliver færdig, skal den frem til H. B. — saa sidder denne net i det. — Tro ikke om dem, at de er stive, de er smidige og usynlige som Muldvarpe, de anvender alle de hemmelige Maader, som de lyssky nu en Gang anvender. — Ogsaa jeg var Genstand for en saadan Henvendelse. Manden med den hemmelige Liste kom nok saa flot og stiv hen til mig og himlede op om røde Spøgelser, han saa ved

højlys Dag, han talte om Drøm som var det Virkelighed, han vidste ikke, at hans Fantasi spillede ham et Puds, og han vidste endnu mindre, at han talte med Caspar Røgbrænder. — Men Caspar Røgbrænder skulde ikke have sit Navn paa den Liste, fordi han saa, at Manden ingen Forstand havde paa det han talte om, og fordi han er en Hader af alle Splittelsestendenser. — Det vidunderlige ved det hele er, at de Folk der er i Spidsen for dette, er anerkendte for total Mangel paa Forstaaelse af hvad Organisation er. — Men det er selvfølgelig ogsaa derfor de render og gør dem til Grin. Agurketiden skal jo bruges til noget.

Men har De hørt, Hr. Redaktør, at der skal en Deputation til Jylland for at agitere for Sagen, og blandt dem der rejser er Geniet, jeg omtalte i en tidligere Artikel, og Grammofon skal de have med, thi Underholdning skal det ikke skorte paa, al den Wagnerske Musik der kan faas udsat for Grammofon, har de taget med. —

Derfor synes jeg, at jeg vilde sætte mig til Skrivebordet, for at glæde Jyderne med denne Meddelelse, de ved nu, hvad de har i Vente og kan i Tide forberede den festlige Modtagelse.

Og Evangeliet de prædiker er det skønneste paa Jorden: Hver Mand sin Bestyrelse, hver Mand sin Forening.

Disse Bestræbelser støttes meget varmt af visse Overordnede, noget saadant maa frem, thi dette ulidelige, at Organisationerne har Ret til at tale med om Sagerne, vil man tillivs, og den bedste Maade dette kan ske paa, er ved at støtte Muldvarpene i deres lyssky Arbejde.

Følg os, siger Muldvarpene, vore Bestræbelser støttes paa højere Steder, man nærer en varm Kærlighed til os, vi kan gennemføre det utrolige, thi jo mere Splittelse der skabes, jo større Udsigt er der til med Held at gennemføre vore Sager. Og de argumenterer videre, at det er indlysende, naar hver Mand arbejder efter sin Metode, til Gennemførelsen af Sagerne, saa skulde det være mærkeligt, om ikke een traf det rigtige. — Det er saa klart som Dagen, og saa sandt, saa sandt!

Glæd Jer, Jyder! Nu kommer Organisations-talenterne til Jer, med Lommerne struttende fulde af Planer og Tegninger og Fotografier af alle de Luftkasteller, de har bygget, de kommer med en Kasse Løfter, med flere Bundter indsmigrende Ord, de har nok af dem, I skal se Fantasiens Slot — forinden det ramler!

Hvorfor skulde I være Stedbørn?

Derefter rejser Agenterne ud til Vesterhavet, thi Geniet vil fange Søslangen. Den skal være hans Allierede mod H. B.

Og faar han den i Lommen, foruden alle sine Planer, saa bliver Manden uimodstaaelig — komisk.

Ja, sikken han kan og saa saalænge!

Deres ærbødige
Caspar Røgbrænder.

MEDDELELSER FRA AFDELINGERNE.

Tønder Lokomotivfyrbøderafdeling afholdt konstituerende Generalforsamling den 24. Juni 1920 og valgte følgende Bestyrelse:

Formand: C. M. Thomasen, Kasserer: A. Henriksen, Sekretær: J. A. Juultoft.

J. A. Juultoft.

Mandag den 5. Juli afholdt Nyborg Lokf. og Lokfrb. Afdeling sin aarlige Sommerudflugt til Korinth og Brahetrolleborg med Fællesspisning paa Korinth Kro af medbragte Madkurve.

Efter Fællesspisningen en rask Svingom til Togets Afgang. Det var en Tur, som Deltagerne længe vil mindes, paa Grund af den gode Stemning som var tilstede blandt alle, og som giver fornyet Kraft til vort daglige Arbejde paa Maskinen.

En Tak til Festudvalget for deres store Arbejde for Turen og en Tak til Hr. Lokomotivmester Høegh, som under de vanskelige Forhold skaffede Frihed til saa mange Deltagere i Sommerudflugten.
En Deltager.

SVENSK LÖNNINGSREGLEMENT.

Fra Lokomotivfører A. Borgstedt i Malmø har vi faaet tilsendt et Eksemplar af „Kommunikationsverkens Lønreglering“ gældende fra og med 1. Juli 1920, som han har samlet og foranstaltet udgivet. Brochuren giver en god og fyldig Fremstilling af de forskellige Tjenestemænds Lønningsforhold og de forskelligartede Tillæg til Lønnen.

Udgiveren skriver til os, at han endnu har nogle Eksemplarer liggende og at de kunde sendes til danske Tjenestemænd som maatte interessere sig herfor. Bogen koster 1 Kr.

Lokomotivfører A. Borgstedts Adresse er: Almbaksgatan 16, Malmø.

SYGEKASSEN.

Jernbanelæge Paullis Praksis som Jernbanelæge i 33. Sygedistrikt besørger under hans Bortrejse fra $13/7$ — $25/8$ 20 af Dr. Kuhn, Strandvej 185. Træffetid 1—2. Tlf. Hellerup 730.

Det meddeles, at Jernbanelæge, Dr. med. Frk. H. L. Reinhards Praksis som Jernbanelæge i 1. E Sygedistrikt under hendes Bortrejse fra $12/7$ — $23/8$ 20 inklusive besørger fra $12/7$ — $1/8$ af Dr. Betty Agerholm, Grenaaegade 1, 2, Konsultation Gothersgade 135, 1, Kl. 12—1, Tlf. Øbro 3624 y, og fra $1/8$ — $23/8$ 20 af Fru Dr. Helga Meisen, Gothersgade 139, Konsultation Kl. $12^{1/2}$ — $1^{1/2}$. Tlf. Byen 6211.

Jernbanelæge Eiler Nielsens Praksis som Jernbanelæge i 25. B Sygedistrikt besørger under hans Bortrejse fra 25. Juni 1920 i en Maaned af Jernbanelæge Stamer, Smallegade 8. Konsultation: 1—2, Aftenkonsultation: Onsdag 6—7. Tlf. Godthaab 1941.

JYSK-FYNSKE STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK

afholdt ordinær Generalforsamling Lørdag den 26. Juni 1920.

- 1) Regnskabet fremlagdes og godkendtes.
- 2) De afgaaede Bestyrelsesmedlemmer Stationsforstander Nielsen og Trafikinspektør Petersen, genvalgtes.
- 4) Afgaaende Revisor, Kontrollør Krogh og Revisorsuppleant, Kontrollør Laursen, genvalgtes.



Tiladelse til at bytte Opholdssted under $28/6$ 20:
Lokomotivfyrbøder A. H. Hegelund, Aalborg, og
— J. P. Jørgensen, Kbhvns.
Godsbgd.

Min. Udnævnelse til Lokomotivfører fra $1/7$ 20:
Lokomotivfyrbøder C. M. Jensen, Odense (Rangerfører), i Kbhvns. Godsbgd., og
Lokomotivfyrbøder H. K. J. J. Hinge, Skanderborg, i Kbhvns. Godsbgd.

Forfremmet til Lokomotivfyrbøder fra $1/7$ 20:
Haandværker C. P. Christoffersen, Centralvkst., Aarhus, i Brande, og
Haandværker H. P. B. L. Klint, Østerbro, i Kbhvns. Godsbgd.

Forflyttet efter Ansøgning under $2/7$ 20:
Lokomotivfyrbøder E. Jørgensen, Brande, i Skanderborg.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten
den 23. Juli.



Elis Mogensens Eftf.

Tlf. Nora 2267 x. — Nørrebrogade 57. — Etabl. 1895.
Spacialitet: Brilller og Pincenez.
Briller efter Receipt
ekspederes hurtigt og billigt.
LEVERANDØR TIL SYGEEKASSEN

Baldersgades Messe.

Baldersgade 51 — Telf. Taga 585 x
Nørrebros billigste
Mantfaktur- og Trikotageforretning.
Stort Udvalg. — Billige Dynner.
Egen Systue. — Gode Varer.
Reel Behandling. I. P. Tholstrup.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning

Stort Udvalg.
Underbeklædning — Strømper — Sokker

Grundlagt 1862
Aaboulevard 46

Material-, Farve- & Tapethandel.

A. D. LASSEN

Tlf. Central 13,478
København

Vogn- og Automobil-Lakker.

Cigar- og Tobaksforretning, 27, Jagtvej 27,

anbefaler sig med
Cigarer, Tobakker, Cigaretter, Vine og Spirituosa.
Telefon Taga 248 y. **M. Kappers.**

L. SØRENSEN, Slagterforretning,

56, Dybbølgsgade 56.
Prima Okse- og Kalvekød til Dagens billigste Pris. Specialitet: Fars og Hakkebøf.
Telefon Vester 56 y.

Cyklelageret, Istedgade 47, 2. Sal.

1. Klasses Cykler — Engelsk Mode — Smaa Priser — Afbetaling indrømmes.
Fuld Garanti.

LORENTS GAD'S Bog- og Papirhandel

Langgade 44 — Telf. Valby 118 y.

Største og bedst forsynede Boghandel i Valby. Ratebetaling indrømmes.

Vesterbros Cigar- og Vinimport,

Istedgade 140. Telefon Vester 8210.

Største Lager af 1. Kl. Vine og Cigarer til absolut billigste Priser.

LÆDERVARER

Haandtasker. Dokumentmapper. Dametasker.
Portemonnaier samt alle Slags Rejseartikler til en gros Prise.

H. A. Lassen's Lædervarefabrik

Skindergade 8 (ved Købmagergade)
Telefon Byen 608 y.
NB. Statsbanefunktionærer faar ekstra 5 pCt. paa de billige Priser. NB.

Lysekroner og Lamper

bedst og billigst hos
Installatør CHR. OLSEN,
Nørrebrogade 106, Telefon 3025.

**Gør Deres Indkøb
hos vore Annoncører.**

C. B. Møller & Co.'s

Cigarer - Cigaretter
Cigarillos & Tobakker

faas hos d'Herrer Forhandlere samt
Østergade 1 og Østerbrogade 27

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njaldsgade 15

København

Telefon 4015

Telefon 4015

Announce-Expedition:

Vodroffvej Nr. 3 B, Kjøbenhavn V., Tlf. Vester 8113
eller

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, Kjøbenhavn B.
Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.