



20. Aarg. Nr. 5.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Marts 1920.

Emolumenterne.

Siden Ordre H. 227 udsendtes har Personalet med Længsel ventet paa, at den midlertidige Ordning nævnte Ordre fastsætter skulde blive afløst af en permanent Ordning. Man havde vel i Almindelighed ventet, at de Forhandlinger, der skulde føres herom, var bleven bragt til Afslutning inden Udgangen af 1919, men dette blev ikke Tilfældet, man naaede end ikke at faa paabegyndt disse.

Den 13. Januar paabegyndtes Forhandlingerne, og de bragtes til Afslutning Torsdag d. 19. ds. Aarsagen til at det har varet saa længe, forinden Forhandling med Organisationerne paabegyndtes, skyldes, at der først skulde føres Forhandling mellem Civiletaternes Administrationer for at finde en ensartet Form for Emolumenter, der kunde tilfredsstille alle Parter.

Men som nævnt foretoges den første Forhandling i den første Halvdel af Januar og førtes paa Jernbaneorganisationernes Vegne af Fællesudvalget, der i denne Anledning blev udvidet, saaledes at der ialt deltog 12 Repræsentanter. Fra Dansk Lokomotivmands Forening deltog Formanden, C. A. Lillelund, L. Rasmussen og C. M. Christensen.

Dagen før Forhandlingen fandt Sted, afholdtes der i Fællesudvalget et Møde, paa hvilket der forelaa et af Generaldirektoratet udarbejdet Forslag til Behandling.

Forslaget havde følgende Indhold:

I. Time- og Dagpenge

	Time- penge	Fulde Grund- beløb	Nat- tillæg	Nedsatte Dagp.
2.-5. L.kl	90 Ø.	12 Kr.	+5 Kr.	9 Kr.
6.-7. L.kl	60 „	10 „	+4 „	7 „
8.-9., 11.—13. L.kl	45 „	7 „	+3 „	5½ „
10., 14.-17. L.kl og El.	35 „	6 „	+2 „	4½ „

Dagpenge beregnes for hvert Døgn (24 Timer), som den paagældendes Fraværelse varer. For overskydende Dele af Døgn eller for Fraværelse, der ikke varer 24 Timer, beregnes for indtil 10 Timer Timepenge og for 10 Timer eller derover Dagpenge for et Døgn. Den som Natillæg betegnede Del af de fulde Dagpenge ydes kun, for saa vidt der i vedkommende Døgn — eller den Del af et Døgn, hvorfor Dagpenge beregnes — maa overnattes (d. v. s. tilbringes mindst 1 Timer af Tidsrummet mellem Kl. 10 Aften og Kl. 6 Morgen) udenfor vedkommendes Hjemsted, uden at der af Staten stilles Soverum til Raadighed for den paagældende Tjenestemand. Af de nedsatte Dagpenge anses et Beløb af 2 Kr. som Natillæg.

For hver Udstationering og for Tjeneste- rejsers Vedkommende for hvert Overnatningssted forhøjes Natillægget for det første Døgn med 3 Kr. for 2.—7. Lønningsklasse og med 2 Kr. for 8.—18. Lønningsklasse samt for Elever.

Ved „Soverum“ forstaas Værelse med Seng (Sovesofa eller lignende) og Sengeklæder eller tilsvarende Soveplads i Tog eller Etatens Skibe. Et Værelse med flere Senge m. m. kan samtidig benyttes af flere Tjenestemænd og bevarer dog for hver enkelt Ved-

kommende Karakteren af et til hans Raadighed stillet Soverum.

Til Tjenestemænd i 1. Lønningsklasse kan efter fril Valg én Gang for alle ydes Godtgørelse efter Regning eller de for 2.—5. Lønningsklasse fastsatte Time- og Dagpenge.

Naar en Tjenestemand, som oppebærer nedsatte Dagpenge, foretager Tjenesterejser, ydes der ham herfor et Tillæg til de nedsatte Dagpenge af en saadan Størrelse, at han i sit for hvert paabegyndt Rejsedøgn oppebærer fulde Dagpenge med eller uden Nat-tillæg.

II. Kørepenge.

6.—7. Lønningsklasse 37 Øre pr. Time.

8.—9. og 11.—13. Lønningsklasse 30 Øre pr. Time.

10. og 14.—16. Lønningsklasse 23 Øre pr. Time.

Godtgørelsen til Personale, der oppebærer Kørepenge for manglende Lokale til Natophold, fastsættes til ?? Kr. pr. Nat for 7.—9. og 11.—13. Lønningsklasse og ?? Kr. pr. Nat for 10. og 14.—16. Lønningsklasse.

For Ture, der medfører Ophold i Udlandet, forhøjes Kørepengene med ?? pCt.

III. Overarbejdspenge.

For Tjenestemænd i 6.—9. samt 11.—12. Lønningsklasse 2 Kr. 10 Øre pr. Time.

For Tjenestemænd i 13.—14. Lønningsklasse samt i 15.—16. Lønningsklasse 4 Aar efter Ansættelsen i disse Klasser 1 Kr. 70 Øre pr. Time.

For Tjenestemænd i 15.—16. Lønningsklasse indtil 4 Aar efter Ansættelsen i disse Klasser samt til Tjenestemænd i 10., 17. og 18. Lønningsklasse og Elever, der har bestaaet Fagprøve, 1 Kr. 40 Øre pr. Time.

IV. Natpenge.

For Tjenestemænd i 9. og højere samt 11.—13. Lønningsklasse 38 Øre pr. Time.

For Tjenestemænd i 10. og 14.—18. Lønningsklasse samt Elever 25 Øre pr. Time.

Der viste sig at være fuldkommen Enighed blandt samtlige Repræsentanter om, at Tilbudet var uantagelig, og man enedes derfor om at stille Ændringer til alle de i Forslaget nævnte Punkter, der gik ud paa ret væsentlige Forhøjelser.

Man foreslog til Eksempel at sammendrage de første 4 Grupper til 3, og samtidig forhøjedes Satserne for disse. Kørepengene foresloges forhøjede til henholdsvis 60, 50 og 40 Øre pr. Time og Natpenge til hen-

holdsvis 90 og 60 Øre pr. Time. Overarbejdspenge krævedes forhøjet til 3 Kr., 2 Kr. 50 Øre og 2 Kr. pr. Time. For mistede Fridage krævedes Godtgørelse som for mindst 8 Timers Overarbejde.

Med dette Modforslag mødte man op til Forhandlingen, der paabegyndtes Kl. 10 Fm. og fortsattes til Kl. 4 Em., afbrudt af en Frokostpause.

Efter at Generaldirektøren havde indledet, tog Rich. Lillie som Formand for Fællesudvalget Ordet for at fremsætte Udvalgets Mening om det Tilbud, der var Grundlag for Forhandlingen. Derefter havde forskellige Repræsentanter Ordet, og der udspandt sig nu en meget lang Diskussion om Enkelthederne i Forslaget, og der skete egentlig intet andet end at Parterne orienterede sig, hvorefter man skiltes. Man fik dog det Indtryk, at man, specielt for Natpengenes Vedkommende, kunde spore, at der vilde blive vist Kravet om disses Forhøjelse en Del Velvilje.

Om et Punkt naaedes der dog Enighed, idet at Godtgørelsen til Personale, der oppebærer Kørepenge for manglende Lokale til Natophold, fastsattes til henholdsvis 5 Kr. og 4 Kr.

Efter et Par Dages Forløb kaldte Generaldirektøren Formanden for Fællesudvalget til sig, for at konferere om Formen for Fortsættelse af Forhandlingerne, og med Tilslutning fra de 2 andre Jernbaneorganisationer førtes Forhandlingerne videre af Foretningsføreren for D. J. F., Hr. Ch. Petersen, Sekretæren for J. F., Hr. Assistent Ejnar Nielsen og vor Organisations Formand. Disse Forhandlinger førtes derefter med Generaldirektøren alene, uden at sætte det sædvanlige Forhandlingsapparat i Scene, og fortsattes flere Dage efter hinanden, og der naaedes et efter Forholdene ret tilfredsstillende Resultat.

Imidlertid havde de andre Etater afventet Resultatet heraf, og da dette endelig var naaet, paabegyndtes Forhandlingerne i disse.

Der manglede endnu for Statsbanernes Vedkommende den endelige afsluttende Forhandling, men Repræsentanterne havde betinget sig, at denne ikke maatte finde Sted,

forinden man kunde se, hvilke Resultater der var fremkommen i de andre Etater og at man, saa vidt der skete Forbedringer ud over, hvad der var opnaaet ved Statsbanerne, at disse da ogsaa skulde komme Statsbanetjenestemændene tilgode. Dette var Generaldirektøren ogsaa indforstaaet med.

Som ovenfor nævnt fandt den afsluttende Forhandling Sted Torsdag d. 19 ds. I denne deltog kun to Repræsentanter for hver Organisation, idet man var enig om, at det var mere hensigtsmæssigt, at Repræsentationen blev noget mindre end paa det indledende Møde.

Det udvidede Fællesudvalg var imidlertid samlet, hvis Situationen skulde forme sig saaledes, at det blev nødvendigt for de Repræsentanter, der deltog i Forhandlingen, at raadføre sig med de ikke deltagende.

Imidlertid forefaldt der intet, der nødvendiggjorde dette, og man enedes da om følgende:

Time- og Dagpenge for 8.—13. Lønningsklasse fastsættes til 60 Øre pr. Time, 9 Kr. i Grundbeløb og 4 Kr. i Nattillæg, og nedsatte Dagpenge til 7 Kr.; for 14.—18. Lønningsklasse 50 Øre pr. Time, 8 Kr. i Grundbeløb, 3 Kr. i Nattillæg og nedsatte Dagpenge 6 Kr. Hertil kommer et yderligere Nattillæg af 2 Kr. for den første Nat. — Nattillægget gives kun for saa vidt der i vedkommende Døgn maa overnattes mindst 4 Timer af Tidsrummet mellem Kl. 10 Aften og 6 Morgen.

Kørepengene fastsættes for 8.—13. Lønningsklasse til 40 Øre pr. Time og for 14.—16. Lønningsklasse til 33 Øre pr. Time.

Overarbejdspengene blev for 6—9. og 11.—12. Lønningsklasse 2 Kr. 40 Øre, i 13. og 14. Lønningsklasse 2 Kr. pr. Time.

Natpengene blev forhøjet til 65 Øre for 9. og højere samt 11.—13. Lønningsklasse, og for 10., 14.—18. Lønningsklasse 45 Øre.

Godtgørelse for mistede Fridage fastsættes til for 6.—9. og 11.—12. Lønningsklasse 20 Kr. pr. Dag, for 13.—14. Lønningsklasse 17 Kr. 50 Øre pr. Dag.

Vi har i foranstaaende væsentlig kun omtalt de Lønningsklasser, Lokomotivpersonalet henhører under.

Overarbejdspenge, Natpenge og Kørepenge faar tilbagevirkende Kraft fra 1. Oktober 1919, medens Administrationen hævdede, at det af regnskabsmæssige Grunde var ugørligt at foretage Efterberegning for Time- og Dagpenge.

Man kan vel i det store og hele betegne de opnaaede Godtgørelser for tilfredsstillende, selv om Organisationen ikke opnaaede alt, hvad de fremsatte Krav gik ud paa; men paa den anden Side er Administrationen gaaet med til ret væsentlige Forhøjelser bl. a. for saavel Køre- som Natpenge, i hvilke Godtgørelser vore Medlemmer er stærkt interesserede.

Alle Lokomotivmænd kan saaledes i Foraalet vente ret store Efterbetalinger for saavel Køre- som Natpenge, og forhaabentlig varer det ikke ret længe, inden Tjenestetids-sagen kan bringes i Orden, saaledes at ogsaa Overarbejdspengeudbetalingen kan finde Sted.

Dyrtidstillægget.

Finansministeriet har under 5. Jan. 1920 tilskrevet Generaldirektoratet saaledes:

I Anledning af Generaldirektoratets Skrivelse af 27. Novbr. 1919 vedrørende Forstaaelsen af Begrebet „egen Husstand“ i Lov om Statens Tjenestemænd, § 92, 3. Stk., skal man meddele, at Finansministeriet maa holde for, at der i Begrebet „Husstand“ ligger, at en Flerhed af Personer bebor en selvstændig Lejlighed og — i større eller mindre Omfang — fører fælles Husholdning, samt at det, for at en Person kan siges at have „egen Husstand“, maa kræves, at den paa-gældende udadtil staar som den ansvarlige for Lejlighed og Husholdning.

Tjenestetidsreglerne.

Vi har for nylig modtaget omstaaende Protokol tilbage fra Generaldirektoratet, og da Spørgsmaalet for Tiden behandles i Kommissionen, kan det have sin Interesse nu at se Sagens Behandling den Gang.

Protokol

over Forhandlingsmødet Mandag d 24. Februar 1919 Kl. 2¹/₂ mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Forhandling forelaa Tjenestetidsreglerne. Som Grundlag for disse Forhandlinger forelaa Ministeriets Skrivelse af 5. Januar 1919, angaaende Gennemførelsen af en 8 Timers Arbejdsdag.

Til Stede for Generaldirektoratet var:

Generaldirektør Andersen-Alstrup,
Maskindirektør A. Floor,
Maskiningeniør E. Schmidt og
Fuldmægtig Lunn.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivførerne Rich. Lillie, M. Mortensen, C. A. Lillelund og C. M. Christensen (Protokolfører),

Lokomotivfyrbøderne L. Rasmussen og K. Johansen.

Generaldirektøren indledede Forhandlingerne med at byde Velkommen og med Udtalelse om, at Tjenestetidsspørgsmaalet for Tiden var meget aktuelt. Som De ved, har der været nedsat en Kommission til Behandling af Tjenestetidsspørgsmaalet, i hvilket d'Hrr. ikke var repræsenteret efter Aftale med Lokomotivmændenes Organisation, og denne Kommission har afgivet Betænkning for længere Tid siden. I denne er der et Spørgsmaal, som vi gerne vilde drøfte med Repræsentanter, og det er Betalingen for Overtid.

Foranledningen til, at Sagen nu er til Behandling, er et fra C. O. fremsendt Andragende om Regulering af Tjenestetiden under Henvisning til det i Rigsdagen fremsatte Forslag om 8 Timers Arbejdsdagens Gennemførelse. Paa dette Andragende kom der under 3. Januar 1919 et saalydende Svar fra Ministeriet for offentlige Arbejder.

(Generaldirektøren oplæste Skrivelsen.)

Af Svaret fremgaar det, at der lægges Vægt paa, at der gennemføres en 8 Timers Arbejdsdag med Lempelser efter Tjenestens Beskaffenhed. Den af Kommissionen afgivne Betænkning omfatter ikke Lokomotivmændene, og som De vil se, har man et Timetal af 208 for Togpersonale, men vi har jo en Overenskomst med Deres Organisation, som nævner et andet Tal, og som jeg mener maa lægges til Grund for Forhandlingerne. Imidlertid vilde vi gerne forhandle med d'Hrr. om Betalingen for Overtid, som kan blive en Følge af Vanskeligheden ved at faa Personale.

Lillie takkede for Indbydelsen til Forhandlingen og skulde derefter udtale, at det ikke kommer os helt overraskende, at vi er bleven tilkaldt, fordi vi ikke kunde tænke os, at man vilde kræve et større maanedligt Antal Tjenestetimer af Lokomotivmændene end af andre Tjenestemænd. Den af Kommissionen afgivne Betænkning kan formentlig ikke være bindende for os, men vi maa, uden at behøve at tage Hensyn hertil, fremsætte vore Krav ud fra vort Kendskab til Lokomotivtjenesten.

Generaldirektøren: Med Hensyn til Betænkningen, kan det maaske være rigtigt, at den ikke er bindende for Dem, men vi maa tage Behandlingen af dette Spørgsmaal op paa den Maade, at vi faar ensartede Regler at rette os efter, vi kan ikke for Lokomotivmændene gaa med til at lave Særregler.

Lillie: Vi har i sin Tid efter Aftale med Generaldirektøren paa Grund af den nedsatte Kommissions Arbejde ventet med at fremsætte Krav om Godtgørelse for Overtid. Vi maa dog, forinden vi gaar videre, tillade os at sige, at vi ikke kan gaa med til et ubegrænset Antal Overtimer, men vi maa i den Henseende holde for, at Overtimernes Antal begrænses. Kendte ikke rigtig Kommissionsbetænkningens Indhold og dens Stilling til dette Punkt. Vor Organisation har ikke faaet Kommissionsbetænkningen tilstillet.

Generaldirektøren oplyste, at Kommissionsbetænkningen foreskriver 30 Timer pr. Maaned.

Kommissionsbetænkningen blev derefter tilstillet Personalets Repræsentanter.

Lillie: Et saa stort Antal Overtimer kunde Dansk Lokomotivmands Forening ikke gaa med til, men maatte kræve, at dette nedsattes til 10 Timer pr. Maaned. Med Hensyn til Betalingen var vort Krav 1 Kr. 25 Øre for Lokomotivfyrbødere og 1 Kr. 65 Øre for Lokomotivførere. Vi er naaet til det Resultat ved at beregne Gennemsnittet af Lokomotivfyrbødernes henholdsvis Lokomotivførernes Løn, beregnet efter Sats a plus 25 pCt.s Tillæg og til dette lagt 50 pCt. for Overtid.

Til dette bemærkede Generaldirektøren, at man i Januar Maaned 1918 i Kommissionen havde fastsat Overtidsbetalingen for 7.—18. Kl. til 100 Øre pr. Time og for de øvrige Klasser til 70 Øre pr. Time.

Siden 1918 er Stigningen paa Livsfordenhederne efter Statistisk Bureaus Beregning 21 pCt. og syntes derfor at Kravet var stort. Administrationen maatte af denne Aarsag have en Begrundelse for at Stigningen er saa stor.

Lillie skulde hertil sige, at de Tal, der staa i Betænkningen, har vi ingen Indflydelse haft paa, og vi kunde som en Følge heraf ikke føle os bundne af disse. Skulde i øvrigt tilføje; at Betalingen for Overtid egentlig ikke var af stor Betydning, for saa vidt det var Hensigten at gennemføre Princippet fuldt ud og begrænse Timeantallet efter Reglernes Bestemmelser.

Generaldirektøren: Deres Organisation er ikke bundet af Betænkningen, men vi kan ikke lave andre Regler for Lokomotivpersonalet i den Henseende end for andet Personale. Overtidsbetalingen maa være ens for det i de samme Lønklasser anbragte Personale. Det er ikke vor Mening, at vi vil gaa bort fra Princippet, men det tager Tid at faa Folk, hvis vi da kan faa Folk, og indtil den Tid maa vi have Regler at gaa efter, saa at vi kan faa Tjenesten udført med det Personale vi nu har.

Lillie vilde henlede Generaldirektørens Opmærksomhed paa Spørgsmaalet om den ugentlige Fridag.

Det ser i øvrigt noget mærkeligt ud, at man vil bibeholde 235 Timers Tjeneste pr. Maaned for Lokomotivpersonalet samtidig med, at man fastsætter 208 Timer for Togpersonale.

Generaldirektøren vilde gøre opmærksom paa, at Fridagens Gennemførelse er begrænset af det naturlige Forhold, at det gennemføres saa vidt Personale haves. Denne Bestemmelse gælder ogsaa for Lokomotivpersonalet. Det er jo rigtig nok, at Deres Regler foreskriver 235 Timer, men der er en Bestemmelse i Deres Regler, der siger, at tjenestefri Ophold under $3\frac{1}{2}$ Time medregnes som fuld Tjeneste, og man maatte regne med effektiv Tjeneste. For saa vidt denne Bestemmelse skal overføres i andre Regler med 208 Timer som Maksimum, kommer de effektive Timer langt derunder.

Mortensen: Vi kan ikke paa Grund af Bestemmelsen om de $3\frac{1}{2}$ Time gaa med til et større maanedligt Timetal end andre Tjenestemænd. Tvivlede i øvrigt paa, at denne Bestemmelse havde den Virkning, at Lokomotivmændenes Timer med denne passede til Togpersonalets 208 Timer.

Generaldirektøren: De vil nok tage de 208 Timers maanedlig Tjeneste, men De ønsker ikke derfor at give Slip paa nogle af de Goder De nu har.

I Betænkningen udtales det, at det Timetal, der er fastsat til 235 i dens Regler, svarer til 208 Timer for Togpersonalet uden denne Bestemmelse.

Der førtes derefter en længere Diskussion

om dette Spørgsmaal og andre Bestemmelser i Tjenestetidsreglerne mellem Chefen for Maskinafdelingen, Maskiningeniør Schmith og Personalets Repræsentanter, hvorefter Lillie udtalte, at Lokomotivmændene ikke kunde tage 15 Timer paa en Dag, medens Maksimum for Togpersonalet kun er 12 Timer.

Generaldirektøren vilde henstille, at man vendte tilbage til Overtidsbetalingen. Jeg har ved Forhandlingerne med de andre Organisationer foreslaaet, at vi regulerer Betalingen derhen, at vi tillagde den siden Fastsættelsen skete Stigning og satte Godtgørelsen til 1 Kr., henholdsvis 1 Kr. 25 Øre pr. Time. Man maa fornuftigt kunde begrunde sine Krav, og det mente Generaldirektøren ikke kunde lade sig gøre med Hensyn til de af Organisationen fremsatte.

Lillie: For vort Vedkommende har vi begrundet vort Krav, men der er desuden en anden Ting at tage i Betragtning, og som ogsaa gør sig gældende, det er, at vi derigennem ønsker at begrænse Anvendelsen af Personalet ud over det fastsatte Timetal.

Generaldirektøren kunde sige, at der ikke vilde blive Særregler, men at den Betaling, der bliver fastsat, bliver ens for Lønklasserne og ikke anderledes. Vilde henstille til Organisationen at fremsætte Forslag til nye Regler om Arbejdstiden.

Lillie: Generaldirektoratet maatte ikke vente, at Organisationen vilde fremsætte Forslag om et højere maanedligt Timetal end der var gældende for andre Tjenestemænd og som kunde blive vedtaget i Rgsdagen. Vi venter derfor, at Reglerne tilpasses efter vore Ønsker.

Generaldirektøren: Vil Organisationen ikke fremsætte Forslag, saa maatte Generaldirektoratet udarbejde Forslag, hvortil De maa tage Stilling. Der findes i Betænkningen Tale om sekundære Baner, for hvilke et højere Timetal er gældende; vilde gerne høre Organisationens Stilling hertil.

Fra Respræsentanternes Side rejstes Indvendinger mod en saadan Bestemmelse.

Lillie: Generaldirektørens Ønske om Forslag til Ændringer i Tjenestetidsreglerne vil Organisationen derefter imødekomme. Vilde henstille til Generaldirektoratet, at der nedsattes et Udvalg til Behandling af Enkeltheder i Reglerne, fordi det maatte anses for ugørligt at fastsætte og behandle Enkelthederne ved en Forhandling her.

Generaldirektøren kunde være enig med Lillie heri.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Nogle Betragtninger vedrørende Eftersyn af Lokomotivet.

Af B. Suaning.

Blandt de mange forskellige Arter af Kraftmaskiner, som virker i Menneskets Tjeneste, er der vel næppe nogen, som arbejder under mere ublide Kaar end Lokomotiv-Dampmaskinen.

De stationære Maskiner paa Landjorden er saa godt som altid anbragte i lukkede Lokaler, ofte endog i prægtige, paladslignende Sale, hvor Ingeniører og Arkitekter i Forening har bestræbt sig for at frembringe smukke og stilfulde Omgivelser, og disse Maskiner arbejder derfor som Regel under de gunstigt mulige Belingelser i tørre, støvfri og velopvarmede Rum med svære Fundamenter solidt plantede under flisesmykkede Gulve.

Skibsmaskinen virker i Almindelighed i mindre festlige og mindre komfortable Omgivelser end de fleste stationære Landmaskiner og kan ofte have en drøj Tørn at udstaa, naar Skibet stamper eller ruller i høj Sø, hvor Skruen hvert Øjeblik løftes ud af Søen og „tager Rous“; men Maskinen staaer dog i hvert Tilfælde i et rent og lunt aflukket Rum, monteret paa en svær Bundramme, som ved solide Maskinstrøer er intimt forenet med den store Masse i Skibets Skrog.

Betragter man Lokomotivmaskinen i Mod sætning til de to foran nævnte Arter af Kraftmaskiner, er Forskellen i Arbejdsvilkaarene umiddelbart iøjnefaldende.

Ifølge sin Natur som selvbevægende Kraftmaskine, der savner den stationære Maskines og Skibsmaskinens faste Fundament, er Lokomotivet underkastet en Række Paavirkninger, som ikke optræder ved hine Maskintyper.

Under Løbet henad Skinnerne faar Hjulene ved Passagen af hvert enkelt Skinnestød et Slag, som virker desto kraftigere, jo hurtigere der køres og jo daarligere Sporet ligger. Eksempelvis kan nævnes, at naar et Lokomotiv løber over en Stræknig, hvis Skinner har en Længde af 15 Meter, vil Hjulene ved en Hastighed af 54 Kilometer pr. Time modtage et Slag i hvert Sekund.

Ved nogenlunde hurtig Kørsel faar disse Impulser saaledes Karakteren af en fortsat Række Hammerslag, som umiddelbart paavirker Hjul og Aksler samt en Del af Gangtøjet, og som, ganske vist noget afdæmpet af Fjedrene, overføres til Lokomotivet som Helhed, hvorved dette udsættes for en kontinuerlig Rystelse.

I Læren om Materialernes Egenskaber paavises det, hvad ogsaa Erfaringen bekræfter, at en pludseligt optrædende og stødliggende Paavirkning er betydelig farligere for de enkelte Elementer i en Konstruktion, end en lige saa stor rolig Paavirkning, der til Stadighed virker med sin fulde Størrelse. Det er dette Forhold, som bevirker, at man f. Eks. kan løfte et tungt Vægtlod i en forholdsvis tynd Snor, naar denne strammes langsomt, medens man ved et kraftigt Ryk vilde sprænge Snoren.

Skinnestødernes uheldige Indvirkning bliver derfor dels en direkte og dels en indirekte.

Direkte derved, at Materialet, navnlig i Hjulringe, Hjul og Aksler, ved de hurtigt paa hinanden følgende slaglignende Paavirkninger udsættes for saadanne Anstrængelser, som i særlig Grad medfører Fare for Dannelsen af Revner og Brud, en Fare, som forøvrigt er noget større om Vinteren i Frostperioder end om Sommeren, ikke alene fordi Banelegemet i Kulden er haardere og mindre eftergivende, saaledes at Slagene fra Skinnestødene bliver heftigere, men ogsaa fordi Jern og Staal viser noget større Skørhed ved lave Temperaturer end ved almindelig Temperatur.

Indirekte viker Skinnestødene uheldigt gennem Lokomotivets Rystelser, idet de forskellige Forbindelser derved anstrænges og udsættes for at rystes løse; og det bedre ikke Forholdet, at de ugunstige Vilkaar, Lokomotivet arbejder under, medfører Nødvendigheden af en hyppig Adskillelse, hvorfor der, for at gøre en saadan hurtig og bekvem, i stort Omfang er anvendt Samling ved Bolte og Møttriker, som i langt højere Grad end nittede Forbindelser er tilbøjelige til at løsnes under Rystelsernes Indvirkning.

Paa lignende Maade som Skinnestødene virker den lejlighedsvis indtrædende „Spillen“ af Hjulene paa Skinnerne, hvorved der opstaar dels en pludselig og ganske uberegnelig Paavirkning af Maskineriet, navnlig af Stængerne, dels en heftig Rystelse af hele Lokomotivet.

Ogsaa Bremsningen kan undertiden fremkalde ret kraftige Rystelser, ligesom Slidtage i Almindelighed og det uensartede Slid af Lokomotivets Hjulringe i Særdeleshed bidrager til at forøge Rystelserne under Løbet i sligende Grad, efterhaanden som Løbefladen bliver mere og mere ujævn.

En Faktor, som endvidere er i høj Grad medvirkende til Lokomotivets mindre gunstige Stilling i Sammenligning med de stationære Landmaskiner og Skibsmaskinerne, og ligeledes en Følge af Lokomotivets særlige Konstruktion og Anvendelse er Maskineriets fuldstændige Mangel paa Beskyttelse mod Vejr og Vind.

I tørre Perioder er det Støvet, som skaber Vanskeligheder. Dels vil Maskinen selv hvirvle Støv op fra Ballasten, et Forhold, som bedres betydeligt, efterhaanden som Grusballasten afløses af Stenballast, dels kan Vinden medføre tætte Skyer af Støv fra de tørre Marker langs Banelinjen eller endog, i særlig sandet Terræn, indhulle Maskinen i en veritabel Sandflugt.

Overalt hvor to Flader arbejder sammen, frembyder selv de mindste Spillerum en Mulighed for Indtrængen af fine Støvparkler, som altid fremkalder forøget og hurtigt Slid af de arbejdende Dele, og som under ugunstige Omstændigheder kan foraarsage Varmløbninger.

I fugtige Perioder skabes Ulemperne af Taage og Regn, som fremskynder Tæring og Rustdannelse, og som kan medføre Indtrængen af Vand i Smørekopperne eller endog ved stærk Nedbør kan bevirke Bortskylning af Oljen fra de forskellige Slidflader. Hvor Svellerne ligger mindre fast, samler Vandet sig desuden under disse, saaledes at der ved Maskinens Passage sendes Skyller af Vand og Grus op omkring de arbejdende Maskindele.

(Fortsættes.)



Hovedbestyrelsesmødet

den 24. Februar 1920.

R. Hviid var fraværende.

Punkt 1. Behandling af Budgetforslag for 1920.

Formanden aabnede Mødet og omtalte Aarsagen til dettes Sammenkaldelse, hvorefter

Hovedkassereren gennemgik Forslaget i dets Enkeltheder, og Forslaget var tilrettelagt med Forhøjelse af Diæterne forøje.

Efter en meget lang og indgaaende Diskussion vedtoges Budgetforslaget.

Redaktøren redegjorde derefter for Budgetforslaget for Dansk Lokomotiv Tidende og oplyste om Grundlaget for Beregningen af Annonceindtægten.

Budgetforslaget vedtoges efter nogen Diskussion.

Det vedtoges derefter, at Annonceekspeditionen skulde henlægges til Kontoret og at K. Johansen skulde være Ekspeditor.

Til Kontroludvalg valgtes C. A. Vording og E. Kuhn.

Til den forestaaende Forhandling med Annonceforpagteren valgtes Formanden, Vording, Kuhn, K. Johansen og Redaktøren.

Formanden refererede dernæst forskellige indkomne Svarskrivelser og gennemgik nogle afsendte Skrivelser.

K. Johansen omtalte derefter det Udvalgs Arbejde, der beskæftigede sig med 2 Kr.s Kassens Overtagelse af D. L. Fl og oplyste, at man var kommen til det Resultat, at det ikke kunde gennemføres.

C. M. C.

Lokomotivførerkredsens Møde

den 24. Februar 1920.

R. Hviid var fraværende.

Punkt 1. Behandling af Budgetforslag for 1920.

Kredsformanden gennemgik paa Grund af Kassererens Sygdom Budgetforslaget og fremsatte forklarende Bemærkninger til disse.

Efter forskellige Bemærkninger vedto-

ges det foreliggende Forslag med forskellige Ændringer.

Punkt 2. Eventuelt.

Kredsformanden oplæste forskellige Skrivelser, der forelaa i Konzept, og det besluttedes at fremsende disse.

Mortensen forelagde en Sag ang. en Hjælpemaskines Fremførelse, og forment, at en i Sagen af Distriktet truffen Afgørelse var i Modstrid med Togreglementet.

Det besluttedes at søge Sagen fremmet.
C. M. C.

Lokomotivfyrbøderkredsens Møde

den 24. Februar 1920.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Behandling af Budgetforslag for 1920.

Kredskassereren gennemgik de enkelte Poster paa Budgettet.

Efter nogen Diskussion godkendte Budgettet enstemmigt.

Punkt 2. Indkomne Forslag til Kredsgeneralforsamlingen.

Kredsformanden oplyste, at der var indkommen to Forslag, et fra tre Lfb. i Ng. og et fra Ng. Lfb. Afd.

Til det første Forslag, der angik nogle Lfbs. Tjenesteanciennitet, paalagdes det Kredsformanden at meddele de paagældende, at deres Sag uden Kredsgeneralforsamlingens Bistand kunde behandles af Kredsen.

Det andet Forslag, der gik ud paa, at alle Lfb. fik udleveret Lommeure, toges til Efterretning.

Punkt 3. Eventuelt.

S. Overgaard omtalte, at nogle Medlemmer havde gjort Tjeneste paa Banerne i Sønderjylland og mente, de tilkom Godtgørelse herfor.

Kredsformanden oplyste, at man havde Opmærksomheden henvendt paa dette Forholdt.
K. J.

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikning

afholder ordinær Generalforsamling i „National“, Jernbanegade 11, Kjøbenhavn, d. 19. Marts 1920, Kl. 7½ Em., med Dagsorden:

1. Beretning for 1918-19.
2. Forelæggelse af Regnskab for 1918-19.
3. Valg af 5 Medlemmer til Bestyrelsen, 2 Suppleanter.
4. Eventuelt.

Bestyrelsen.

Dødsfald.



N. J. Rasmussen.

Atter i Aar har Influenza Epidemien krævet et Offer blandt vore Kolleger, idet Lokomotivfyrb. N. J. Rasmussen, Gedser, efter et kort Sygeleje afgik ved Døden den 6. Februar. Afdøde var ansat 1. December 1919 efter at have været Haandværker i Nyborg, men havde dog i den korte Tid forstaaet at erhverve sig mange Venner blandt sine Medansatte,

Begravelsen foregik fra Rasmussens Hjem i Tvingstrup den 11. Februar under stor Deltagelse. Mange Afdelinger Landet over havde sendt Kranse, ligesom der var mødt Repræsentanter fra flere Afdelinger for at følge Rasmussen til hans sidste Hvilested.

Ved Graven bragte Lokomotivfyrbøderkredsens Formand den Afdøde det sidste Farvel paa Kredsen Vegne.

Valg af Delegerede.

Til de forestaaende Kredsgeneralforsamlinger og Delegeretmødet vælger Afdelingerne følgende Antal Delegerede:

Kjøbenhavn	G. Afd.	Nr. 1 og 2	tils. 291	Medl. 14	Deleg.
	Ki	3 og 4	33	2	
	Ø	5 og 6	55	4	
Helsingør		7 og 8	39	2	
Roskilde		9 og 10	47	4	
Gjedser		11 og 12	42	4	
Kallundborg		13 og 14	30	2	
Slagelse		15 og 16	51	4	
Korsør		17 og 18	91	4	
Nyborg		19 og 20	137	6	
Fredericia		21 og 22	146	6	
Esbjerg		23 og 24	84	4	
Thisted		25 og 26	19	2	
Struer		27 og 28	102	4	
Viborg		29 og 30	58	4	
Frederikshavn		31 og 32	28	2	
Aalborg		33 og 34	57	4	
Randers		35 og 36	30	2	
Aarhus		37 og 38	211	10	
Skanderborg		39 og 40	40	2	
Vamdrup		41 og 42	13	2	
Brande		43 og 44	36	2	
Langaa		45 og 46	22	2	
Masnedsund		47 og 48	24	2	

Ialt 1686 Medl., 94 Deleg.

Der vælges lige mange Delegerede fra Lokomotivføreren fra Lokomotivfyrbøder-Afdelingerne. Afdelingsformændene bedes senest 20. Marts tilstille Kontoret Meddelelse om, hvilke Medlemmer, der er valgt, for saa vidt saadan Meddelelse ikke allerede er tilgaaet.

Hjertelig Tak.

Vor bedste Tak til alle, der viste Deltagelse ved vor kære Søns Død og Begravelse.

En særlig Tak til Gedser Afdeling for den Hjælp og Støtte Kollegerne der viste under vor Søns Sygdom.

R. J. Rasmussen og Hustru,
Tvingstrup Station.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne:

Korsør: Afd. Kasserers Navn og Adresse rettes til V. K. Jensen, Dyrhovedgaards Alle 31¹,

Randers: Afd. Kasserers Navn og Adresse rettes til J. Haderslev, Nørregade 28.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Kjøbenhavn G.: Afd. Formands Navn og Adresse rettes til J. Knudsen, Ny Carlsbergvej 24 Kj. B.

Kjøbenhavn H.: Afd. Formands Navn og Adresse rettes til F. L. Brandt, Sankelmarksgade 13³ B.

Kjøbenhavn H.: Afd. Kasserers Navn og Adresse rettes til F. Jensen, Kjødgaardsvej 9 c³, Valby.

Roskilde: Afd. Formands Navn og Adresse rettes til H. P. Petersen, „Kristinehøj“, Ringstedvej.

Roskilde: Afd. Kasserers Navn og Adresse rettes til V. Jørgensen, Thyrasvej 2¹

Fredericia: Afd. Formands Navn og Adresse rettes til C. Therkildsen, Kongensgade 71¹.

Fredericia: Afd. Kasserers Navn rettes til A. Hasberg. Aarhus: Afd. Formands Navn og Adresse rettes til V. Johansen, Faaborggade 20².

Vamdrup: Afd. Formands Navn og Adresse rettes til N. A. Vest, Nørregade.



Afgaaede ved Døden:

Lokfyrb. N. J. Rasmussen, Gjedser.

Lokfyrb. P. C. Hylver, Kbh. Gb.




HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1920
ca. 100 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1920
ca. 410 Millioner Kroner.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold).

Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anbeføres, vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning

Cigarforretningen

4 Saxogade 4

Anbefaler sig til Foreningens Medlemmer med

Cigarer, Tobakker, Cigarretter og Snus.

- - Støt vore Annoncører - -

Alle bør besøge

Kjole- og Bluselageret

Istedgade 67 1. t. h.

Kjoler, Bluser, Børnekjoler Uld, Silke, Floneller.

Bestillinger modtages

Smaa Priser.

A/S LOUIS LILLIEQUIST

GARVERI & LÆDER-UDSALG

187, NØRREBROGADE 187.

KØBENHAVN L.

TELF. TAGA 444.

KRANSE OG BLOMSTER

Aggerholm,

Vesterbrogade 8.

Leverandør til Lokomotivpersonalets Kransekasse.

HOTEL ISTD

Tlf. 7622 Istedgade 86 Tlf. 7622

Vesterbros billigste Madsted

Concert hver Aften.

C. Haagensens Eftf.

A. Jeppesen.

Maskinstrikkeriet

„ÆGIR“

ved C. S. Andersen.

Stort Udvalg i

TRICOTAGE

tit smaa Priser.

Udealg:

ÆGIRSGADE 30—32

Telf. Taga 1769 y og Taga 1004 x.

Annønce-Expeditiøner:

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22¹,
Telefon Vester 4011.

For Provinzen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.
Telefon 2206.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a¹, Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 2895 v.

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

Nørrebro Vinimport

Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN

Tlf. Taga 1300

Stort Lager af 1ste Klasses Vine og Spirituosa. - Billigste Priser.

Alfred Lilliestrand

VINHANDEL

Saxogade 73 (ved Istedgade). Tlf. Vester 55 22 y.



Blomster - Kranse

Blomster- og Urtefrø - Friske Varer - Rimelige Priser
Vesterfælledvej 67, Johs. E. Becker
vis à vis „Ny Ravnsborg“. Telf Vester 7365



Vilh. Nygaards

1ste Kl. Bageri og Konditori,
Istedgade 64 - Telef. 13286

Ryg

CREMO

Tobak.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,
bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i
Forretningen grundlagt 1879.

Flæske-Børsen.

Godthaabsvej 18 A.
Kun friske, 1. Kl.s Varer.

Børnekonfektion.

24 Dybbølsgade 24

Tlf. Vester 59 35 u

anbefaler sig med Manufactur, Tri-
cotage, Strømper til billige Priser.
Olivia Jørgensen.



Engelske bløde Hatte

13,50 - 18,50.

English House

Nørreport.

BRILLANTRINGE

GULDURE | SMYKKER

BILLIGST I BYEN

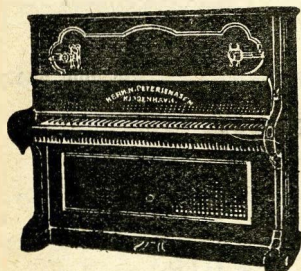
1, Skoubogade 1,

:: KØBENHAVN. ::

Husk Koloniallageret

Telefon: 2 Søndergade 2 Telefon:
V. 1827 y V. 1827 y

Billigste Priser.



Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

Lev. til det spanske Hof.

PIANOER - - FLYGLER

Kontant Salg og billigste Afbetaling.

Bredgade 23 - København

Filialer i alle større

- - Provinsbyer - -

VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134.

Telefon 11372.

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER.

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder, Sengeudstyr.

Gevinstsedler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat.

Julius Rasmussens Cafe

Enghavehus - - - - -

- - - - Enghaveplads 12.

Elektrisk Lys og Kraft billigst P. PEDERSEN,

Telefon-Ringledning - Elektriske Artikler - Tlf. Øbro 5263

aut. Installatør.
N. FRIHAVNSGADE 17.