



21. Aarg. Nr. 16.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

16. August 1921.

PRISTALLET.

Paa et Mode i Lønningsraadet d. 13. ds. fastsatte Lønningsraadet det nye Pristal, og det blev, som ventet, betydeligt under det Tal, som fastsattes i Føraaret.

Siden Verdenskrigens Udbrud er det første Gang, at der konstateres en Nedgang i Pristallet, som Statistisk Bureau udregner.

Tallet var i Januar i Aar 264 og er sunket til 237 i Juli. Nedgangen er altsaa 27 Points.

Af Statistisk Bureau er der udsendt en kortfattet Meddelelse og deri fastsloges, at Nedgangen har været 27 Points. Udgifterne paa Budgettet fordeler sig saaledes:

	Juli 1914	Jan. 1921	Juli 1921
Fødevarer	950	2625	2242
Beklædning	270	789	669
Bolig	285	371	403
Brændsel og Belysning ..	100	578	401
Skatter, Kontingenter o. l.	210	512	632
Andre Udgifter	185	414	396

Ialt	2000	5289	4743
Procent	100	264	237

Ligesom tidligere har Grundprincippet i de foretagne Beregninger været, at man

er gaaet ud fra Forbruget i en Husholdning paa 2000 Kr. for Krigen og derefter beregnet, hvad dette Forbrug — der sættes lig 100 som Basis — vilde koste med de nuværende Priser.

Som man vil se af Tabellen, var Udgifterne for et saadant Budget indtil Jan. 1921 steget fra 2000 til 5289 Kr. Siden den sidst foregaaede Beregning i Juli 1920 var der kun sket en mindre Forhøjelse, som svarede til 2 Points i det beregnede Pristal. Procenten var herefter 264 for Januar. Denne Gang — for Juli 1921 — er den samlede Udgiftssum derimod faldet fra 5289 til 4743 og Procenten fra 264 til 237. I Øjeblikket ligger Prisniveauet altsaa 137 Procent over Juli 1914.

Baade Fødevarer, Beklædning, Brændsel og Belysning samt »andre Udgifter« er blevet billigere i det sidste Halvaar, hvorimod Bolig (Husleje) og Skatter og Kontingenter er steget. Stærkest har Nedgangen været for Brændsel, der er faldet 31 Procent, hvilket selvfølgelig hænger sammen med Kulprisernes stærke Fald i det sidste Halvaar. Gruppen Fødevarer, der omfatter otte forskellige Vareafdelinger er blevet 15 Procent billigere, ligesom Beklædningsudgifterne (til Klæder, Fodtøj og Vask). Endelig er de saakaldte andre Udgifter sunket

med 4 Procent, medens Huslejen er fordyret med 9 og Skatter og Kontingenter med ikke mindre end 23 Procent.

Sammenholder man de to Tal 5289 og 4743 Kr., kan der i det hele konstateres en Prisnedgang paa noget over 10 Procent siden Januar iaar.

Ved Lønningsloven for Statens Tjenestemænd af 12te September 1919 blev der givet bestemte Regler for Beregningen af Prisniveauets Bevægelser til Brug ved Fastsættelsen af Dyrtidstillæg. Beregningen skal omfatte Fødevarer, Beklædning, Brændsel og Belysning, samt Bolig, altsaa de fire første Poster i ovenstaaende Tabel, men ikke Skatter, Kontingenter og andre Udgifter.

For den paagældende Del af den samlede Budget var Udgiften i Januar 1921 4363 Kr. efter en Stigning i det sidst foregaaende Halvaar, der ikke var stor nok til at foranledige en Forøgelse af Dyrtidstillæget. Det Udgiftstal, hvorefter Tillæget nu skal beregnes, er derimod sunket saa meget, at der indtræder en endog betydelig Nedgang i Dyrtidstillægene.

Efter at Lønningsraadet havde holdt sit Møde den 13. ds. udsendtes følgende Meddelelse:

»Lønningsraadet har paa Grundlag af de fra Statistisk Departement foreliggende Beregninger af Prisbevægelserne indstillet, at Dyrtidstillæget til Statens Tjenestemænd for Halvaaret Oktober 1921—Marts 1922 sættes til 810 Kr. for Gifte og 540 Kr. for Ugifte. Tillægene i indeværende Halvaar er 1134 og 756 Kr. Det Udgiftstal, hvorefter Tillægene er beregnet var pr. Juli 1919 3466 Kr., pr. Januar 1921 4363 Kr. og pr. Juli 1921 3716 Kr.«

I Henhold hertil bliver den *aarlige* Nedgang i Dyrtidstillæget 324 Kr. for Gifte og 216 Kr. for Ugifte, hvilket svarer til 27 Kr. henholdsvis 18 Kr. om Maa-

neden. Nedgangen virker første Gang den 1. Oktober.

Staten sparer herved i det halve Aar Pristallet gælder for ca. 8 Millioner Kr.

PROTOKOL

over Forhandlingerne mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening Lørdag den 30. Oktober 1920 Kl. 2½ Em., om den af et af Generaldirektoratet for Statsbanerne nedsat Udvalg afgivne Betænkning angaaende Ændring af Reglerne for Lokomotivpersonalets Tjenestetid m. m.

Forhandlingerne førtes i Fortsættelse af Forhandlingerne den 9. September og 9. Oktober 1920.

Til Stede var:

for Generaldirektoratet: Generaldirektør Andersen Alstrup, Chef for Regnskabsafdelingen, Direktør N. J. U. Andersen, Chef for Maskinafdelingen, Direktør A. Floor, Kontorchef K. J. Jacobi, Maskiningeniør E. H. Schmidt og Fuldmægtig A. Jensen.
for Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne Rich. Lillie, C. A. Lillelund og C. M. Christensen (Protokolfører) samt Lokomotivfyrbødere L. Rasmussen og E. Kuhn.

Generaldirektøren indledede med at omtale, at han nu havde haft Lejlighed til nærmere at overveje Sagen, og at han havde haft en Samtale med Organisationens Formand, saaledes at der nu ved Forhandlingerne antagelig kunde naas et Resultat. Gik derefter over til en Gennemgang af de Punkter, paa hvilke Forslagets Paragraffer maatte ændres.

I § 1 er der det sidste Punktum, som vi behandlede paa vort første Møde, og som vi var enige om maatte have en anden Ordlyd. Formanden har i Gaar ud-

talt, at Organisationen intet har imod, at der tilføjes en Bestemmelse om, at Lokomotivpersonalet selv skal melde til deres Foresatte, naar der er Udsigt til, at Time-tallet kan blive overskredet. I §§ 2 og 3 sker der ingen Forandring. I § 4 rettes »tjenestefrit Ophold under 3½ Time« til »tjenestefrit Ophold under 2 Timer«, og i øvrigt tilføjes Udvalgets Forslag om, at det er en Betingelse, at Opholdet findes mellem 2 Tjenester, der begge regnes for fuld Tjeneste. Den i denne Anledning fornødne Tilføjelse foretages i Bestemmelserne om, hvad der regnes for halv Tjeneste.

Lillie: Vilde gerne, inden man gik videre, have klaret, hvorvidt der ved Bestemmelsen »2 Timer« forstodes 2 Gange 60 Minutter.

Generaldirektøren: Ja, herved maa forstås 2 Gange 60 Minutter. Generaldirektøren gik derefter over til § 5, hvor forskellige Tal skulde ændres.

Lillie ønskede gerne, at man, forinden vi fastslog de forskellige Ændringer af Tallene, kunde faa Minimum for tomandsbetjente Rangermaskiner »195« ændret til »193«. Mente ikke, at der var noget til Hinder for denne Rettelse, idet Turen godt kunde gaa rundt med dette Tal. Foreslog det af Hensyn til, at Lederne ikke skulde føle sig forpligtet til at sætte Personale, der kørte i en Døgnur, til anden Tjeneste for at naa de 195 Timer. Dette Tal var i sin Tid fastsat, fordi det var et rundt Tal, men vi ønsker det som sagt gerne rettet til 193 for at undgaa Misbrug.

Generaldirektøren udtalte, at der muligvis intet var til Hinder for den ønskede Rettelse, men det maatte dog først undersøges, om Ændringen kunde ske uden at medføre Vanskeligheder.

Maskiningeniør Schmidt troede ikke, det havde nogen Betydning, at man for-

andrede det omhandlede Tal, for saa vidt Turen kunde gaa med 193 Timer.

Christensen: Den Tur, vi har tilrettelagt i Udvalget, er paa 191,25 eller ca. 192 Timer. Der er derfor intet til Hinder for, at Tallet kan nedsættes til 193.

Generaldirektøren: Vi kan tage dette op til Overvejelse, og kan det lade sig gøre, skal der intet være i Vejen derfor. Gennemgik derefter Ændringerne i § 5. Tallet 185 i 3. Linie rettes til 195. I 5. Linie rettes 7 til 7½. Paa Side 4, 5. Linie rettes Tallet 180 til 185, og i 6. Linie rettes 165 til 175.

Lillie udbad sig Forklaring paa, hvad der skulde forstås ved »Overarbejdsbetaling efter de for andet Statsbanepersonale gældende Regler«, og spurgte herom, fordi han havde hørt, at Banearbejderne fik Overarbejdsbetaling efter Regler, som var gunstigere end f. Eks. Togpersonalets. Vilde dernæst bede Regnskabsdirektøren om at udvikle, hvorfor man ikke kunde gaa med til at udbetale Lokomotivpersonalet Overarbejdspenge efter den Beregningsmaade af Tjenestetiden, som nu anvendes.

Regnskabsdirektøren redegjorde derefter for det System, hvorefter Togpersonalet fik Overarbejdspenge, og hævdede, at ingen Administration kunde gaa med til, at enhver Forsinkelse gav Ret til Beregning af Overarbejde. Der maatte for at undgaa Kritik fra Publikums Side, som fastsat for Togpersonalet, være en vis Forsinkelse, forinden den kunde medregnes som Overtid. For saa vidt Banearbejderne beregnede Overtid paa en anden Maade end Togpersonalet, var det forkert. Maaske burde der staa i Paragraffen, at Overarbejdsbetaling ydedes efter de for Togpersonalet gældende Regler.

Generaldirektøren gik derefter videre. I § 6 rettes 195 til 205. — I §§ 7 og 8 er

der intet at ændre, men i § 9 rettes 8 til 9. — I § 10, 3. Stk. udgaar Ordene »samt under tjenestefrit Ophold ved fremmed Depot paa mindre end 3½ Time«. — Vi er derefter kommen igennem de forskellige §§, idet vi i det første Forhandlingsmøde enedes om en anden Redaktion af de sidste 3 Linier i § 12.

Vi har nu tilbage Depotforstanderhonoraret. Vilde herfra undtage de Depoter, hvor Lokomotivfører var ansat netop af Hensyn til Depotforstandertjenesten. Fra Dansk Lokomotivmands Forening fik vi i 1918 et Andragende, der gik ud paa, at Depotforstanderne paa Rangerdepoterne skulde være Lokomotivførere. Efter en Forhandling med Foreningen desangaaende, fremsendte vi Forslag til Ministeren om at forøge Lokomotivførernes Antal med saa mange Lokomotivførere, som var nødvendige hertil. Foreningen motiverede den Gang Ønsket med, at der i Forfremmelsen til Lokomotivfører skulde ligge en Betaling for det med Depotforstanderhvervet forbundne Arbejde. Det vilde derfor være mærkeligt, om man nu skulde give et Honorar for det Arbejde, for hvilket Vederlag allerede tidligere er givet ved Forfremmelse til Lokomotivfører.

Lillie: Maatte gøre opmærksom paa, at der den Gang, den nævnte Henvendelse fremkom, ikke var noget, der hed Overarbejdspenge. Vi gjorde den Gang gældende, at det ogsaa af Hensyn til Tjenestens Tarv var nødvendigt at forfremme Depotforstanderne til Lokomotivførere. Generaldirektoratet imødekømt os, men i 1919 gennemførtes Bestemmelsen om Overarbejdsbetaling, og kan Depotforstanderne nu ikke faa Honorar, hvad vi efter Hr. Generaldirektørens Udtalelser maa faa Indtrykket af, saa har vi intet at indvende derimod, men saa maa de have Overarbejdspenge, og det bliver dyrere. Lokomotivmændene hører nu med til de Tjenestemænd, der kan faa Overarbejdspenge. Imidlertid kan dette ikke komme til at berøre Depotforstanderne paa Tog-

maskindepoterne, der i Forvejen var Lokomotivførere.

Regnskabsdirektøren havde ikke tidligere kendt noget til det af Generaldirektøren anførte, og havde han kendt det, vil Udvalget formentlig ikke have formet sin Indstilling saaledes, som den nu foreligger. Mente iøvrigt, at Lokomotivførerne, naar de gjorde Depotforstandertjeneste, nærmest maatte anses som en Art Lokomotivmestre, der hører til de Grupper Tjenestemænd, som ikke kan faa Overarbejdsbetaling.

Lillie: Fordi man i denne Henseende begaar en Uretfærdighed mod Lokomotivmestrene, er det ikke en Selvfølge, at den bør gentages over for Depotforstanderne paa Rangerdepoterne. Skulde i øvrigt henlede Opmærksomheden paa, at Vognmestre faar Overarbejdsbetaling, hvorfor man ikke med Rimelighed kan fratage Depotforstanderne den samme Ret.

Generaldirektøren: Sagen vil nu blive forelagt Ministeren, og hvad Resultatet vil blive, ved jeg ikke. Imidlertid er Forholdet klart med Hensyn til Depotforstandere, som ikke berøres af Foreningens Andragende af 1918.

Efter forskellige Bemærkninger udtalte *Lillie* Organisationens Tak til Generaldirektøren for det opnaaede Resultat, ligesom han rettede en Tak til Regnskabsdirektøren for dennes udmærkede Ledelse af Udvalgets Arbejde.

Generaldirektøren haabede, at de nye Regler, man nu var enedes om, maatte blive til Gavn for Statsbanerne og til Glæde for Personalet. Mente, at Ordren indeholdende de nye Regler nok kunde udsendes inden den 1. Januar 1921, men at Reglerne naturligvis først kunde gen-

nemføres, efterhaanden som det blev muligt.

Hermed sluttede Forhandlingerne.

Andersen Alstrup, C. M. Christensen.



LOKOMOTIVERNES DRIFT I DE FORENEDE STATER.

Fra Engelsk ved Otto Bendixen.

I »Railway and Locomotive Engineering«, det bekendte amerikanske Fagtidsskrift, findes en interessant Artikel om de Vilkaar, hvorunder Lokomotiverne arbejder i Amerikas forenede Stater. Da disse er analoge med som Forholdene paa dette Omraade ogsaa har udviklet sig hos os i hvert Fald i flere Retninger, vil det være af Interesse at se, hvad der meddeles herom.

Den ejendommelige Form for Lokomotivernes Virksomhed i U. S. A., som gør Indtryk paa den Fremmede, og som er fuldtud virkeliggjort ved Betjeningen af flere Sæt Personale, er Forcingen og det haarde Arbejde, som paalægges dem. Det er et fast Princip i Jernbaneledernes Mening, at Lokomotivet er bygget for at arbejde, og at dets Bestemmelse er at slides op og ikke at ruste op, og det er ikke noget fordelagtigt Aktiv at have ved Haanden et stort Parti Lokomotiver, der er forældede i Konstruktion, og som, selv om de er i vel vedligeholdet Stand, dog er ude af Stand til at udføre det Arbejde, som kræves af de nuværende trafikale Vilkaar. Denne Anskuelse skyldes Udviklingen og Fordringernes Stigning i de sidste 35 Aar.

Før den Tid var det almindelig Praxis at overdrage en Mand en Maskine, og han alene fungerende som dens Fører. Naar han hvilede, saa hvilede Maskinen ogsaa, og naar Maskinen var sendt til

Værkstedet til Reparation, var det ikke en almindelig Ting for Føreren at tage en Ferie, hellere end at køre en fremmed Maskine. Under saadanne Forhold udvikledes hos Føreren en virkelig Hengivenhed for Lokomotivet; han opfattede det som sin egen personlige Ejendom og vil ikke overanstrengte det. Resultatet ytrede sig i Maskinens lange Levetid og i den smukke Tilstand, i hvilken den altid var holdt.

Det første Skridt bort fra dette Forretningsstandpunkt var ved Dobbeltbehandling, hvorved Maskinen, saasnart den var alleveret af et Mandskab og renset, blev sendt ud igen under et andet. Dette fordoblede det Arbejde, som det var muligt at faa ud af en Maskine, men odelagte Følelsen af personlig Ejendomsret og Omsorg og gjorde en Maskininspektør til en Nødvendighed. Saa kom det sidste Skridt, hvor Maskinen blev sat i, hvad der kaldes for »Kæde Kørsel«, og hvor det første Mandskab ind er det første ud, og det samme gælder for Lokomotiverne, saaledes at en Fører ikke kommer i det samme Førerhus to Gange i en Maaned. Under disse Forhold er Maskinerne ikke Genstand for saa megen Omhu, selv Renligholdelsen er tilbøjelig til at blive forsømt, og der er utvivlsomt en meget hurtigere Forringelse end i nogen af de to andre Metoder (enkelt eller dobbelt Besætning). »Kæde Kørselen« er imidlertid ikke almindelig Praxis, da Systemet med dobbelt Besætning endnu bliver brugt i udstrakt Grad, fordi paa smaa Baner og lejlighedsvis ogsaa paa store, den enkelte Besætning til Maskinerne endnu er i Brug, men i Almindelighed, skønt ikke altid, fordi der ikke er Arbejde nok til at holde Maskinen beskæftiget for længere Tid end til Grænsen for en Mands Udholdenhed.

Overanstrengelsen eller Overbelastningen af Lokomotiverne er et kendt Onde, og et for hvilket der synes at være ringe Udsigt til Forandring. Den sædvanlige Rækkefølge af Begivenhederne i

Tilfældet en Persontogsmaskine er omtrent saaledes: Direktøren for Maskin-afdelingen eller en kontraherende Leverandør tilkaldes for at levere en Maskine, som kan udføre en bestemt Tjeneste ved at trække en given Tonnage over en given Strækning med en given Hastighed. Maskinen er konstrueret med et Kraftoverskud for alle Eventualiteter, og naar den er sat i Arbejde, findes den at svare til den ønskede Formaal. Inden der er gaaet mange Uger bliver det belejligt at sætte een eller to ekstra Vogne til det Tog, som Maskinen er beregnet til at trække. Det findes til Tilfredsstillelse for alle Vedkommende, at Maskinen kan trække den forøgede Ladning over Strækningen til rette Tid, og inden længe bliver de ekstra Vogne en regelmæssig Komplettering af Toget. Da kommer en stærk Modvind, fedtede Skinner eller en Tender fuld af daarlige Kul, en Vogn mere for Præsidenten eller en besøgende Stormand, saa bliver Ladningen for tung for Lokomotivet og Tid tabes, og efter dette er »Bagefter Tiden« regelmæssig Dagens Skik. Det er vel ikke for meget sagt, at der er Hundreder af Tog paa amerikanske Jernbaner, som er beregnede paa saadanne korte Tider og med saadanne Ladninger, at det er umuligt for de Maskiner, som er bestemt dertil, at holde Tiden undtagen under de mest gunstige Forhold.

Disse Hastigheder ser meget godt ud paa Papiret, men i Praksis kan de ikke udføres, og saa aabenbar er denne Fejl i amerikansk Jernbanetrafik, at det tages som en Selvfølge, naar faste Rejsende i Sovevognens Paaklædningsrum efter en Nats Kørsel erfarer, at Toget vil blive forsinket, og en mild Overraskelse udtrykkes altid, naar det erfares »Vi er i rette Tid«. Det vil være usikkert at opgive, hvilken Procent af gennemgaaende Persontog, der ankommer til deres Bestemmelsessted til Tiden, men det er ganske rigtigt, at faa Direktører vilde bryde

sig om at faa Tallene fra deres egen Linie offentliggjorte.

Indtil for faa Aar siden var de samme Fortrædeligheder erfarede i Godstogstjenesten, og der var ingen Ende paa Bryderier foraarsaget af Maskiner, der var bleven staaende paa Bakkene og var tvungen til pludselig at gaa tilbage. Maskinerne blev belastede paa Banegaardene efter Skøn, og dette Skøn var tilbøjelig til at afhænge mere af den Last, der skulde befordres end af Maskinens Evne til at trække den. Dette System er dog forladt ved, at der i stor Udstrækning senere har været udført systematiske Undersøgelser ved Banerne. Tilstedeværende Stigninger er omhyggeligt taget under Overvejelse, og Lokomotivernes Trækkraft bestemt ikke alene ved teoretiske Beregninger, men ogsaa ved dynamometriske Forsøg med Tog af forskellig Vægt og Længde trukket med varierende Hastighed. Ved disse Forsøg har alle Forhold, som kunde have nogen Indflydelse, været omhyggeligt overvejede, og Vurderingen af Maskinen sat saaledes, at der ikke var nogen mulig Chance for Standsning paa Linien. Denne Vurdering tager sædvanlig saavel Længden af Toget som dets Vægt i Betragtning, og er baseret paa det almindelige Princip, den største Vægt paa de forreste Vogne.

Sædvanligvis er Undersøgelsen og Fastsættelsen af Maskinens Trækkraft saaledes, at Hjælpemaskine er nødvendig paa alle stærkere Stigninger. Et bestemt Eksempel paa denne Metode antaget ved en vis Bane vil være af Interesse, som belysende Metoden for Trafikens Besørgelse paa dette Grundlag. Jernbanen, Spørgsmaalet drejer sig om, har en meget svær Malm Trafik i den ene Retning, medens Tonnagen befordret i den anden Retning i Sammenligning er let. Længden af Banen er ca. 130 miles (209,2 km), og paa denne Strækning er der 8 stærke Stigninger, mellem hvilke

der er vandrette Strækninger og kortere eller mindre Stigninger. En af de anvendte Lokomotivtyper er »Consolidations Typen« (2—8—0 eller 1 D), som vejer ca. 172000 lbs. (86 t), af hvilke de 156000 lbs. (78 t) hviler paa Drivhjulene. Vurderingen af denne Maskine er baseret paa, hvad den kan trække over disse vandrette Strækninger og mindre Stigninger uden Hensyn til de svære Stigninger, og det er ca. 2800 t. a 2000 lbs. (Pound). Resultatet er, at der er 8 Steder mellem Endestationerne, hvor Hjælpemaskine anvendes. Det vil sige, at ud af den samlede Distance paa 130 miles er der 9 Strækninger i alt beløbende sig til ca. 35½ miles (57,1 km) eller en Ubehydelighed mere end 27 pCt. af hele Strækningen, og hvor den faste Togmaskine behøver og modtager Hjælp. Resultatet er, at den lønnende Ladning befordret over Linien beløber sig til mere end 1000 t. pr. Tog, et Resultat, som vilde være umuligt, hvis der skulde gives Afkald paa Hjælpemaskine og Togmaskinen overbelastedes.

Dette Vuredingssystem og denne Linietjeneste er i Brug ved mange Baner, hvor der er en svær Trafik, som skal besejres over ugunstige Stigninger af forholdsvis kort Længde. Naturligvis er der forskellige Vurderingsmetoder baseret paa Direktionens Idéer, men Hoved Principet af Udførelsen er det samme, nemlig at Togmaskinen skal arbejde med sin fulde økonomiske Ydeevne over hele Liniens Længde og have Hjælp ved særlige Steder, hvor der er stærk Stigning. Ved denne Metode af Maskinens Arbejds-Vurdering er Omkostningerne ved Lokomotiv-Arbejdet reduceret til et Minimum og Spild af Kraft er forebygget.

Indtil for faa Aar siden var den mest almindelige Maade at holde Lokomotiv Regnskab støttet paa en Mile-Basis. Det vil sige, at Folkenes Gage, samt Omkostningerne til Olie, Tvist, Brændsel, Reparationer og øvrige Forsyninger var Omkostningerne pr. Mil, som saaledes

fremkom, blev betragtet som Grundlag for Omkostningerne ved Lokomotivets Arbejde. Af dette maa det synes, at en Maskine med et let Tog vil blive mere økonomisk i sit Arbejde end den, som trækker en svær Ladning. Efter en temmelig ivrig Debat vedtog »The Master Mechanics Association« i 1902: »At Tons-Milen er den bedste praktiske Basis gældende nu for bevægelig Kraft og Arbejds-Statistik, ved hvilken Lokomotiv-Trækkraft og Tog-Tjeneste kan bedømmes.«

Denne Anbefaling gør Omkostningerne ved Befordring af 1 Tons — 1 Mil til Basis for Lokomotiv Regnskab og giver saaledes bedre Statistik af Arbejdets Omkostninger end Distance Kørselen.

Med Hensyn til de befordrede Togs Længde paa denne Maade er der en stor Forskel afhængende af Liniens Karakter. Den kan forøges fra 6—8 Vogne paa Bjergbanerne med stærke Stigninger til 100 eller flere paa de horisontale Baner. 40—50 Vogne ladede med 60000 lbs (30 t) hver er en almindelig Togladning, medens Antallet fordobles ved et tomt Tog. Godstogenes Hastighed er ogsaa meget forskellige. Undertiden er Forsøg gjort paa at indskrænke Hastigheden til 20 eller 25 miles (32,1 eller 40,2 km). Ved andre Baner, der ikke er begrænsede, er det almindeligt at køre over korte Distancer med 40—50 miles (64,3—80,4 km) i Timen. Ganske vist, hvor en Maksimalhastighed er fastsat, er dette vanskeligt at kontrollere og Lokomotivførerne vil overskride den mellem Stationerne paa gunstige Stigninger. Der er imidlertid nu meget mindre Kontrol i dette Spørgsmaal om Hastighed siden Trykluftbremsen er bleven anvendt paa Godsvogne i større Udstrækning, end den blev tidligere, eftersom Kontrol førte til, at det var umuligt at overskride Hastighedsgrænsen, naar Bremserne var betjent ved Haandkraft. Dog, trods dette, er Gennemsnitshastigheden for det almindelige Godstog over en Division, deri

indbefattet Standsninger, langsom, og vil ikke blive mere end 10 eller 12 miles (16,0—19,3 km) i Timen. Dette skyldes for største Delen den Omstændighed, at Godstogene køres som Ekstratog, der hyppigt i lange Mellemrum opholdes paa Sidespor for at ordinære Tog kan passere.

Længden af Divisionerne, i hvilken Linien er delt, afhænger mere af Beliggenheden af dens vigtigste Byer end af nogen Bestemmelse om en passende Længde af Lokomotivets Kørsel. For en almindelig Strækning kan det fastslås, at 150 miles (241,3 km) maa betragtes, som en god økonomisk Længde af en Division, baade set fra Standpunktet for Maskinens Virksomhed som for Personalets fysiske Arbejdsdygtighed. Som et Eksempel fra nuværende Praksis lad os tage »Pensylvania Linien« fra New York til Pittsburg og »New York Central og Hudson River Linien« fra New York og Boston til Buffalo. Mellem New York og Pittsburg er Divisionernes respektive Længde 89—105—132 og 117 miles (143,2—168,9—212,4 og 188,2 km). Mellem New York og Buffalo er de 146—144 og 149 miles (234,9—231,7 og 239,7 km), medens de respektive Divisioners Længde mellem Boston og Albany er 99 og 103 miles (159,3 og 165,7 km). Naar Lokomotivpersonalet tager en Maskine fra Hoved-Endestationen gøres der hyppigt en Rundtur over Divisionen forinden det afløses, saa at Tjenestetiden indbefattet Hviletiden ved den anden Endestation beløber sig til fra 18—36 Timer.

Det almindelige System for Omsorgen for og Vedligeholdelsen af Lokomotiverne er omtrent som følgende. Lokomotivføreren antages at rapportere alle Mangler, der maatte være fremkomne paa Linien, til Remiseforstanderen efter Kørselens Tilendebringelse. Han efterser ogsaa Maskinen før Afgang og efter Ankomsten og afleverer den ved et bestemt Sted. Fra dette Sted tages den af Remisepersonalet til Fyrgraven, hvor Fyret renses og derefter til Kulgaarden, hvor Ten-

deren fyldes med Kul og Vand. Ved Hjemstedet føres Maskinen i Remisen og rengøres, og undertiden gøres dette ogsaa paa Yderstationen. Den faste Maskininspektør gaar meget omhyggeligt Maskinen efter og alle nødvendige vedligeholdende Reparationer udføres i Remisen. Med Hensyn til disses Størrelse kommer det an paa Linien, paa de for Haanden værende Hjælpemidler og de Krav, der stilles til Drivkraft. De fleste Remiser er forsynede med en Drejebænk, en Boremaskine og nogle faa andre Værktøjsmaskiner, ved hvilke mindre Reparationer kan udføres. De større Reparationer udføres i Værkstederne og er hyppigt inddelt i 5 Klasser:

1. Hoved Reparation, indbefattet ny Kedel
2. do. do. do. do. Fyrkasse
3. do. do. do. do. Rør
4. do. do. uden Kedelarbejde
5. Lettere do.

Vi vender nu tilbage til Forceringen af Lokomotiverne, til hvilken Hentydninger overfor er givet. Kulmængden forbrændt paa Risterne varierer efter Kvaliteten og denne igen varierer efter Baneliniens Beliggenhed. Kullene købes paa det billigste Marked og hyppigt til Markedets laveste Pris. Eftersom de forenede Staters Kularealer er spredt over et udstrakt Territorium, og deres Frembringelser varierer fra de bedste i Verden til de dårligste følger heraf, at de til Lokomotiverne leverede Kul strækker sig over et lignende Omraade af Fortræffelighed og Slethed. Under disse Omstændigheder vil nogle Tal maaske være dokumenterende eller betegnende, saa kun en almindelig Forklaring vil blive givet og mod hvilken ingen Fordring om universel Nøjagtighed kan fremsættes. Her ved forstaas, med en god Kvalitet af Kul maa der for at faa en gunstig gennemsnitlig Forbrændingsgrad lægges fra 100 til 110 lbs. (45,3—49,8 kg) pr. Kv. Fod Risteflade i Timen, og at disse Kul maa forventes at fordampe fra 5½ lbs. til 7½ lbs. Vand pr. M. Det er underforstaaet,

at det er bituminøse (jordbegagtige) Kul, der tænkes paa, da dette i Virkeligheden er Landets Kul. Nogle faa Baner, som fører ind til Pensylvaniens Antracit-Kul Regioner brænder de fine Kul af den Slags (med mindre end $7\frac{1}{2}$ pCt. eller med $7\frac{1}{2}$ — $12\frac{1}{2}$ pCt. flygtige Bestanddele) og nogle andre fordelagtigt beliggende Baner i Texas og Californien er i Stand til at overkomme den Luksus at brænde Olie, medens nogle faa Maskiner paa to eller tre Baner i Massachusetts forsynes med Koks. Men Hoved Subsistensen for Lokomotivbrændslet gennem hele Landet er de bituminøse Kul. (Semi Bituminous med $12\frac{1}{2}$ til 25 pCt. flygtige Bestanddele, Bituminous, Soft-coal med mere end 25 pCt. flygtige Bestanddele).

Vender vi os nu fra Maskinen til de Mænd, som kører dem, finder vi disse i det store og hele at være ædruelige, intelligente, opfindsomme og paalidelige. Vigtigheden af moderne Jernbanearbejde er saa følelig, og Kravene om stadig forøget Hastighed saa store, at Jernbanerne er tvungne til at tage enhver Forholdsregel, at Lokomotivmændene, som er betroet den aktuelle Betjening af denne Trafik, skal være i Besiddelse af en sund Sjæl i et sundt Legeme. Resultatet er, til Trods for de Krav, der er stillet i mange Aar, baade en Konstitution og en sund Tilstand, som der ikke var drømt om i yngre Dage.

Det siger sig selv, at Lokomotivføreren er forfremmet til sin Stilling efter at have gennemgaaet en Læretid som Fyrbøder, der strækker sig over fra 1 til 5 Aar overensstemmende med Kandidatens eller Ansøgerens Evner og Duelighed. Blandt den legemlige Eksaminations Krav er Synsprøven. Ansøgeren eksamineres nu næsten universelt og ikke alene for Synsstyrke, men ogsaa for Farveblindhed, en Betingelse der ikke var krævet for 35 Aar siden.

Disse fysiske Krav afviger fra forskellige Systemer, men Maalet og Hensigten med dem alle er at tilvejebringe en Mand,

som er stærk, af god Karakter og med ulastelig Synstyrke. I Spørgsmaalet angaaende Brugen af berusende Drikke er de voksende Forskrifter bleven strengere og strengere. Før i Tiden kunde en Lokomotivfører drikke ustraffet uden for Tjenesten lige til Bibeholdelsen af hans Evner blev foruroligende og selv et tilfældigt Glas for meget, naar han var i Førerhuset, vilde der blive set gennem Fingrene med i Tilfælde af, at det ellers var en brugbar Mand. Men Fordringerne til et klart Hoved for den Slags Arbejde er nu for store, og det er en almindelig Regel, at hvis en Lokomotivfører eller Fyrbøder er set gaa ind i en »Saloon« (Brændevinskneipe eller Beværtning), hvad enten han er i Tjeneste eller ikke, saa vil det blive overvejet som tilstrækkelig Aarsag til Afskedigelse. Resultatet er en Samling Mænd, selvspekterende og afholdende.

At dette er karakteristisk for dem som en Stand er vist ved deres personlige Opførsel i Tilfælde af kritiske Begivenheder. Under Vilkaarene for at prøve Mænd til det yderste, vil disse Mænd beskæftiget af Banen næsten ufravigeligt findes værende tro mod deres Bestilling, og Kaptejns Mod, naar han er den sidste, der forlader det synkende Skib, er fundet bevist hundreder af Gange hvert Aar hos de Mænd, som stod paa deres Post Ansigt til Ansigt med overhængende Farer og Død.

Der er ogsaa blandt dem en Tilbøjelighed til at sætte en vis Stolthed i at vise Opfindsomhed i Tilfælde af Mangler eller Havari, og mangel en Førers Stolthed er det at kunne rose sig af, at han aldrig er blevet »bugseret hjem«, men alle Tider har klaret det, saa han kunde faa sin Maskine tilbage igen under dens egen Damp.

Til Afslutning af dette korte Overblik over Metoden af Arbejdet med amerikanske Lokomotiver er det ikke for meget at gøre den Paastand gældende, at baade Maskinen og Mandens Tilværelse er et ihærdigt »Hele«, og at de fleste Lokomo-

tivmænds Hensigt er at hæve Standen saa meget som muligt, saa han kan blive sin Plads voksen og i Besiddelse af sin fulde Evne til enhver Tid, medens det for Maskinens Vedkommende er Hensigten at holde den i god Arbejdsstand til det sidste. Men at Enden skal komme og Resten af Maskinen overgives til Brokkassen maa ogsaa hellere ske, end at den bliver saa forældet, at den ikke følger med Tiden, men bliver uøkonomisk i dens Virksomhed.



FRA „VORAUS“.

En Udveksling af venskabelige Skrivelser mellem Lokomotivførerne i Vamdrup og Flensborg.

Vamdrup d. 18. April 21.

Til

de tyske Lokomotivførere i Flensborg.

Foranlediget ved vor Overtagelse af Strækningen Paddeborg—Vamdrup (hvorved vor fælles Lodstjeneste er ophørt) føler vi danske Lokomotivførere Trang til overfor vore tyske Kolleger at udtale vor bedste Tak for det gode Samarbejde.

Vi føler os foranledigede til at forsikre, at alle d'Herrer i højeste Grad har lettet os den ubehagelige Tjeneste ved Elskværdighed, Velvillie og Forstaaelse, tre Egenskaber vi alle forstaa at værdsætte, og som stadig vil staa i vor Erindring. Vi har forstaaet at skatte alle tyske Kolleger for deres Beredvillighed med Hensyn til Haandtering og Betjening af deres Maskine, og D.Hrres Optræden vil staa for os som et lysende Eksempel til Efterfølgelse. Det vil aldrig gaa os af Glemme, hvorledes vi, tyske og danske Lokomotivførere, i 9 Maaneder har staaet Side om Side paa Lokomotivet, uden at der er opstaaet den mindste Misforstaaelse.

Skulde den Dag komme, hvor De ønsker vor Hjælp, kalder De ikke forgæves; men vi staaar Dem da gerne til Tjeneste.

De bedes lade hele Afdelingen faa Kendskab til denne Takskrivelse.

Med de bedste kollegiale Hilsener og de bedste Ønsker for Fremtiden til alle tyske Lokomotivførere.

Paa Vamdrup Lokomotivfører Afd. Vegne
(sign.) A. Rosenkilde-Laursen,
Formand.

Denne Skrivelse, som vidner om en udpræget kollegial Fagforeningssolidaritet og naboventlig Tankegang, er besvaret saaledes:

Flensborg d. 12. Maj 21.

Til

Vamdrup Afdeling af Dansk Lokomotivmænds Forening.

Først hjertelig Tak til Vamdrup Afdeling af danske Lokomotivførere for den venlige Takskrivelse, som, i Anledning af de danske Statsbaners Overtagelse af Strækningen Paddeborg—Vamdrup, er tilstillet Flensborg Afdeling.

Deres for os saa smukke Ord er med hjertelig Glæde modtaget af hele Afdelingen. Saavel som alle de af Deres Kolleger, der har deltaget i Lodstjenesten, forstaaer ogsaa vi at værdsætte den Hjælp, som gennem Deres yderst taktfulde Optræden, Deres Forekommenhed og ærlige Bestræbelser for at kunne gøre Dem forstaaelige for de af vore Lokomotivførere, der ikke magtede det danske Sprog, i høj Grad har lettet den, ogsaa for os ubehagelige, og ikke altid lette Tjeneste.

Maatte denne Kollegialitetsfølelse, som er styrket gennem 9 Maaneders Tjeneste Side om Side, ogsaa i Fremtiden bestaa, og føre til en nærmere Sammenslutning af det danske og tyske Lokomotivpersonale, hvortil Begyndelsen jo alt er gjort ved vor Fagorganisations Næstformands Tilstedeværelse ved de danske Lokomotivmænds Delegeretmøde i København.

Med dette Ønske og endnu en Tak for Takskrivelsen og de bedste kollegiale Hilsener til vore danske Kolleger i Vamdrup.

For Flensborg Afdeling af
Tysk Lokomotivfører Forbund.

Chr. Jensen,
Afdelingsformand.

E. K.



FÆLLESUDVALGET.

Modtagne Skrivelser:

København, den 18. Juli 1921.

»Under Henviisning til den den 21. Marts d. A. stedefundne Forhandling vedrørende Spørgsmaalet om Beregning af de fra tysk Tjeneste overgaaede Tjenestemænds Anciennitet skal man herved meddele, at Ministeren for offentlige Arbejder, hvem Sagen har været forelagt, efter Omstændighederne har ment at kunne tiltræde, at den i § 2 i Lov Nr. 289 af 28. Juni 1920 indeholdte Bestemmelse ogsaa bringes til Anvendelse paa andre end dem, der ved Overgangen til dansk Statstjeneste var »Beamten«, og herefter har resolveret, at de paagældende Tjenestemænds Lønningstjenestealder for Statsbanernes Vedkommende vil være at fastsætte efter følgende Regler:

Stillingen som Obersekretær og Bahnhofsvorsteher paa større Stationer regnes lig Kontrolør af 1. Grad. Ancienniteten for Assisterter regnes fra 6 Aar efter Indtrædelsen i tysk Jernbanetjeneste, dog saaledes at Statsbanerne for en enkelt Persons Vedkommende forbeholder sig at regne Ancienniteten fra et senere Tidspunkt. Ancienniteten for Stationsmestre regnes fra det Tidspunkt, de paagældende er blevet Bestyrer af vedkommende eller tilsvarende Holdeplads, undtagen for dem, der før Overgangen var Eisenbahngehilfe, idet der for deres Vedkommende foreligger en saa stor Forfremmelse, at Ancienniteten først bør regnes fra Overgangsdagen i Statsbanernes Tjeneste.

For Kontorister medregnes den forud for Overgangen liggende Tid, i hvilken de havde været fuldt beskæftigede ved tyske Baner, hvad enten det har været som Gehilfin, Arbeiter, Weichensteller og lignende, dog at der tages Hensyn til Tjenestemandsløvens Bestemmelse om Prøvetid og Alder.

For Lokomotivførere og Togførere regnes Ancienniteten fra deres Udnævnelse til henholdsvis Lokomotivfører og Togfører i tysk Tjeneste.

For Lokomotivfyrbødere regnes Ancienniteten fra deres Udnævnelse til Lokomotivfyrbøder i tysk Tjeneste, for saa vidt de har den fornødne haandværksmæssige Uddannelse; i modsat Fald regnes Ancienniteten fra Overgangsdatoen, eller, saafremt de da ikke skønnes at have haft den fornødne Uddannelse, fra det Tidspunkt, de efter saadan Uddannelse antages. For det øvrige til 14.—16. og 18. Lønningsklasse hørende Personale regnes Ancienniteten fra 4 Aar efter Antagelsen til stadig Tjeneste ved de tyske Baner, dog ikke før det 24. Aar, men senest fra Overtagelsen, for saa vidt den

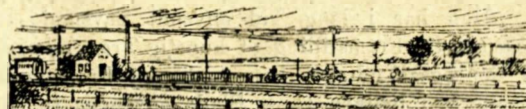
fornødne Prøvetid da var udløbet, go i hvert Fald fra den statsmæssige Ansættelse.

P. G. V.
(sign.) *Hoskier.*

I Tilslutning til foranstaaende er under 19. ds. fra Generaldirektoratet modtaget følgende:

»I Forbindelse med Skrivelse herfra af 12. ds. d. M., J. Nr. L 4802, vedrørende Beregningen af de fra tysk Tjeneste overgaaede Tjenestemænds Anciennitet skal man herved meddele, at Militærtjeneste, som er udført efter den faste Tilknytning til tysk Tjeneste, vil blive medregnet i Ancienniteten, bortset fra den første Uddannelse, som, hvis den har fundet Sted i Krigsaarene, regnes til 2 Aar.

P. G. V.
(sign.) *Hoskier.*

STATSFUNKTIONÆRERNES
LAANEFORENING.

Til Underretning for Medlemmerne skal vi oplyse, at *Statsfunktionærernes Laaneforening* paa Grund af Pengeknaphed *ikke* mere yder Laan til Anbringelse i faste Ejendomme, Byggegrunde eller Jordarealer. Det er altsaa, indtil anden Meddelelse fra Laaneforeningen fremkommer, ganske unyttigt at fremsende Begæringer om saadanne Laan, idet disse under ingen Omstændigheder vil blive bevilgede.

Desuden meddeles, at Laaneforeningen, naar der begæres Laan til Afvikling af anden Gæld, stiller Krav om, at Gælden skal specificeres udførlig. Det vil sige, at Ansøgeren skal opgive Navn og Adresse paa hver enkelt af Kreditorerne samt Gældens Størrelse til hver enkelt af disse. Dersom Laaneforeningen iøvrigt skønner det ønskeligt, forbeholder den sig desuden at faa Gældsposternes Rigtighed konstateret ved Erklæringer udstedt af de paagældende Kreditorer.

Desuden oplyser Laaneforeningen, at der for Tiden foreligger saa mange Begæringer om Laan, at det maa paaregnes, at Laanebegæringer, som fremsendes efter den 1. Juli d. A., først kan bevilges med Udbetaling 8 a 9 Måneder efter, at Laanebegæringen er modtaget af Laaneforeningen. Herfra er kun en Undtagelse,

nemlig naar det drejer sig om Laan i den nye Afdeling (Statsanstaltspolicer), idet saadanne Laan kan bevilges og udbetales i Løbet af ca. 2 Maaneder. Dette gælder dog kun saadanne Begæringer, som kommer Laaneforeningen i Hænde senest i Oktober Maaned 1921. Begæringer, der fremkommer senere til den nye Afdeling, vil først komme til Udbetaling i Januar eller Februar 1922. Det tilføjes, at man ikke kan erholde Laan i den nye Afdeling, saafremt man i Forvejen har Laan løbende i den ældre Afdeling.

Al Slags Løv kan anvendes, Eg, Birk og Bøg er særlig gode. Først maa Bladene males, hvorefter de blandes med et Bindemiddel, f. Eks. Lim, Harpiks, Vandglas, Kasein m. m., og undertiden iblandes noget Fyld, f. Eks. Asbest, Infusoriejord, Træ eller Tørvemel. De fint malede Blade koges i Sodalud og behandles videre med Bindemidlet, og det udkommende formes i en Presse, hvor det underkastes et Tryk paa ca. 350 Atm., hvorefter det tørres og efterbehandles med Ophedning under Tryk.

Det færdige Produkt skal være en god Erstatning for Træ, det kan anvendes paa samme Maade og modtager Farve. Tids. f. M.

NYT FRA ALLE LANDE.

KUNSTIG TRÆ AF VISNE BLADE.

Man har i lang Tid anvendt Savsmuld og Træmel til Fremstilling af kunstig Træ, men nu er der ogsaa udtaget Patent paa en Fremgangsmaade ved hvilken tørre Blade anvendes til det samme og Fordelen skulde altsaa ligge i det uhyre billige Raamateriale.

TAKSIGELSER.

Min hjerteligste Tak for al udvist Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum for det smukke Kaffestel. En Tak til Hovedbestyrelsen for den smukke Telegramhilsen, og til Kolleger paa Gh.

E. S. J. Aagaard.
Gh.



Statsbanepersonalets
Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditionskontor:
Vesterbrogade Nr. 26,
Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 9000 Medlemmer, ejer ca. 63,300 Kr. og har i Understøttelse uddelt ca. 66,500 Kr.

Lav Præmie. Kulant Erstatning

Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for København er:

Hr. Lokomotivmester Clausen, Hr. Overbanemester Folkenberg, Hr. Maskinarbejder M. Kirketerp, Hr. Rangermester Lemming og Hr. Fuldmægtig Pockel.

Regnskabskontrollen, giver Oplysning om alle Foreningen vedrørende Forhold.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avisposten den 16. August

H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd
Telefon Vester 1574 y.
Leverandør til Varelatteriet.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.
Største Udvalg i **Hatte, Huer** og
Manchetskjorter.
5 pCt. til Jernbanefunktionærer.
Største Udvalg paa Vesterbro i alle
Slags **Straahatte.**

HERREKLÆDER PAA AFBETALING

Smukt Udvalg i færdige Habitter og
Overfrakker.
Maalarbejde udføres smukt og billigt.
Prima engl. Stoffer. Garanti for Pasning.
Herreskræderiet Valdemarsgade 49.
Telefon Vester 1692 x.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15.

bør være Deres
Leverandør i **FODTØJ**

Forretningen grundlagt 1879.

VESTERBROS FRUGTLAGER

ENGHAVE PLADS II.

Frugt og Grøntsager.
Tørrede Frugter samt Conserves.
Billigste Priser.

Etablisementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

Ny Ravnsborg Cabaretten

„**RAKETTEN**“

hver Aften Kl. 7³/₄. Billet Tlf. Vst. 4558
Forudbestilling fra Kl. 5.

Erb. I. C. Christoffersen.

Annønce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.

Træffes i Røglen daglig Kl. 1—2.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.