



22. Aarg. Nr. 12

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

16. Juni 1922.

SPARESKRUEN.

Efter at man paa alle de Omraader, hvor det drejer sig om rede Penge til Personalet, har faaet drejet Spareskruen til Bunds, er Turen nu kommen til Uniformen.

Ogsaa paa dette Felt skal der spares og der skal endog spares ret meget, idet Besparelserne anslaaes til at andrage ca. $\frac{1}{2}$ Million Kroner aarlig. For at opnaa saa stor Besparelse maa man naturligvis ogsaa gaa ret kraftigt til Værks og Brugs- tiderne for forskellige Beklædningsgen- stande er derfor forlænget op til 100 pCt. Igennem Uddrag af de forskellige Kom- missionsbetænkninger, der har været op- trykt her i Bladet, vil det være vore Med- lemmer bekendt, i hvor stor Udstrækning Besparelserne og Indskrænkningerne vil komme til at ramme os, for saa vidt de gennemføres i det Omfang, Sparekommis- sionsbetænkningen anviser. I Statsbane- sparekommissions Betænkning udtaler et Mindretal (bl. a. Lkf. Mortensen) at man ikke kan gaa med til de af Udvalgets Flertal foreslaaede forlængede Terminer, og dette Standpunkt motiveres udførligt. Senere har ogsaa dette Spørgsmaal været behandlet i Overkommissionen, der har nøjedes med at henholde sig til Statsbane-

sparekommissionens Flertals Indstilling paa dette Punkt.

Repræsentanter for Personalet har ikke tiltraadt denne Indstilling, og nu er som ovenfor anført Turen kommen til Uniformbesparelsernes Iværksættelse. I den Anledning var forleden Fællesudval- get indbudt til Forhandling, og Grundla- get for Forhandlingen var den ovenom- talte skrappe Reduktion i Leveringen af Uniformsgenstande.

Personalerepræsentanterne stillede sig paa det Standpunkt, at de ikke kunde gaa med til de foreslaaede Indskrænkninger, men krævede Nedsættelse af et sagkyn- digt Udvalg for ad den Vej at naa til et Resultat, hvorom saavel Organisationer som Administration kunde enes. — Man naaede ikke til Enighed, thi Administra- tionens Repræsentant mente ikke, man kunde henvise dette Spørgsmaal til et Ud- valg, men at man derimod kunde henvise til Behandling i et Udvalg, hvorledes Uni- formen skulde se ud.

Det var sikkert ikke meget, Administra- tionen havde at give udover hvad Spare- kommissionens Flertal foreslaar.

Der naaedes intet Resultat, men nu presses der paa, nu skal ogsaa denne Be- sparelse gennemføres, saaledes at man

kan faa opført det sparede Beløb paa rette Sted.

Det vil sikkert blive umuligt at faa Personalets Repræsentanters Tilslutning til de paatænkte Reduktioner. Men vil man *Forhandling* om selve Spørgsmaalet, ikke om en Knap hist eller en Stjerne her, er der maaske Muligheder for en Ordning paa omtrent vort nuværende Uniformsregulativs Grund.

Sparebestræbelserne krones med Held og der meldes for første Gang om Overskud paa Statsbanerne, et Overskud der endda tælles i Millioner.

Minister Slebsagers Kulindkøb er endelig ophørt at virke og alle de forskellige Sparebestræbelser begynder nu at bære Frugt — og Ministeriet Neergaard er derfor henrykt.

I en Udtalelse, i Anledning af at den store Sparekommission har ophørt at arbejde, siger Statsministeren Tak til *Ulykkeskommissionens* Formand og samtidig en Tak til Personalet, fordi de har været medvirkende til, at Spareriet har kunnet gennemføres. — Han udtaler intet Haab om, at Trafikministeren vil ophøre med sine Kulspekulationer, hvilke dog i sin Tid var af stor Betydning for Statsbanernes Drift og Økonomi.

Personalet har ingen Grund til, i Anledning af Statsministerens Tak, at sige »Tak i lige Maade« — fordi dette er bleven tvunget til at gaa frivilligt med. — Paa visse Omraader staar Personalet da ogsaa beredt til, naar Tiden er inde, at rejse Krav om Ændringer bl. a. i Tjenestetidsreglerne, som er gennemført paa en ganske uforsvarlig Maade.

Formentlig har Ministeriet Neergaard snart levet sin længste Tid og forhaabentlig vil Arbejdsforholdene i Landet udvikle sig paa en tilfredsstillende Maade, saa at ogsaa Tjenestemændene kan faa Lov at trække Vejret frit.

LOKOMOTIVTJENESTEN VED SYDGRÆNSEN.

Motto: Folk ser ikke de store Kendsgerninger, der hæver sig lige for deres Øjne, saa travlt har de med Livets Detailler.

I den foregaaende Omtale af Forholdene indenfor Lokomotivafdelingen her-nede, fremdroges nogle Tilfælde, der som Helhed giver et fuldgyldigt Bevis paa Rigtigheden af ovenstaaende Motto. I efterstaaende fortsættes med yderligere Eksempler, der dog med Hensyn til disses Beskaffenhed faar et alvorligere Tilskud, idet de direkte og indirekte griber ind i Personalets personlige Interesser og Sikkerhedsforholdene, hvor netop den Overordnede upartiske Skøn, i Kraft af sin særlige Uddannelse og Stilling, kan faa en afgørende Betydning for den underordnede fremtidige Virksomhed.

For en Lokomotivfører passerer under Kørselen det alvorlige Uheld, at Blyskruerne smelter, til Trods for, at Glas-set viser høj Vandstand. Under Forhøret gør Lokomotivføreren gældende, at der maatte være noget særligt i Vejen, og forment, at der maatte foreligge en Konstruktionsfejl ved Hænderne. Herom vilde Ingeniøren dog ikke høre Tale, *eftersom Maskinen lige var kommen fra Værkstedet*. Heldigvis for Lokomotivføreren blev det ved en nærmere Undersøgelse konstateret, at der intet Hul fandtes i en af Toldene. Sagen bortfaldt derefter.

For enhver, der er kendt med Lokomotivtjenesten, og ved, hvad den Art Uheld betyder for Lokomotivføreren, vil den Overordnede forud fattede Skøn absolut ikke være egnet til at indgyde Tillid indenfor hans underordnede Rækker.

Vidt forskellig er saavel Virksomhed som Behandling af stationære Maskin anlæg og Lokomotivdrift, hvor Naturens forskellige Paavirkninger har en overordentlig Indflydelse paa Materiellets Gang og Pasning. Enhver af vore egne, og iøvrigt ogsaa private, maskinkyndige Embedsmænd vil gennem den indhøstede Erfaring vide, at medens de førstnævnte Kraftmaskiners Virksomhed kan beregnes og behandles temmelig nøjagtigt, er dette vanskeligere for Lokomotivernes vedkommende, hvor det selv med den mest omsorgsfulde Behandling kan forekomme, at enkelte Dele af Maskinen pludselig varmer. Forskellige Momenter kan være Aarsagen, saasom Temperaturforandring,



nye Oliesammensætninger, Storm og Støv o. s. v. Selv om det i Sandhedens Interesse ærligt skal indrømmes, at det i et enkelt Tilfælde kan skorte paa Tilsyn, tør sikkert ingen anden Tekniker end Maskiningeniøren i 6. Maskinsektion, udtale som sin Overbevisning, at det er umuligt at et Lokomotiv løber varmt, naar det har gaaet godt i nogen Tid. Et saadant Tilfælde er passeret for en Lokomotivfører. Med Berettigelse spørges:

»Kan Lokomotivpersonalet vente en retfærdig Kendelse, hvor et saadant forud indtaget Standpunkt danner Grundlaget?« Ingen kan fortænke Personalet herved, naar det aabent og ærligt siger: »Vi har absolut ingen Tillid til Hr. Maskiningeniør Hersom.«

Selv udenfor Maskinafdelingens Rammer har Maskiningeniørens Dispositioner vakt Opsigt, hvorom efterstaaende giver et Billede og bestyrker den i forrige Nr. fremsatte Udtalelse, at man herved ikke mere ved om man er købt eller solgt, hvad man skal eller ikke skal og maa.

Ved Eftersyn paa Grund af mangelfuld Bremsning, opdager en Togfører, at af samtlige Bremsklodser paa en Boggievogn virker kun de halve, og forlanger Vognen udsat til Reparation. Maskiningeniøren, der kommer til Stede, har imidlertid den Opfattelse, at det ikke er nødvendigt, selv om Bremsningen er reduceret til ca. det halve. Selvfølgelig protesterede Togføreren, hvad rimeligt er, og hævder det som sin Pligt at udsætte Vognen, og forlanger med Bestemthed at det sker. Efter en længere Diskussion mellem Parterne, indser Ingeniøren tilsidst Nødvendigheden heraf.

Sammenlignet med Ordre C., Pag. 19. 3. Stk., maa man kunne forstaa, at Maskiningeniørens Standpunkt i nærværende Tilfælde har vakt berettiget Opsigt, og dannet et almindelig Samtaleemne iblandt Personalet indenfor begge Afdelinger.

Tager man den offentlige Kritik i Betragtning, som hver Gang, efter et større Uheld, har været fremdraget, Sikkerhedskommissionens allerede gennemførte Foranstaltninger, og den Haardhed, hvormed man fra Administrationens Side slaar ned ved Overtrædelse af Sikkerhedstjenestens forskellige Paragrafer, da spørger man uvilkaarlig om Personalet skal vildledes eller vejledes af Overledelsen; det maa dog have Krav paa, at naar det efterkommer de bestaaende Bestemmelser, bør det ikke ignoreres fra de Overordnede Side.

Selv om Aarsagen muligvis skyldes en umotiveret og pludselig Indskydelse fra sidstnævntes Side, vil det i Længden virke sundhedsnedbrydende og overføre Nervositeten til det underordnede Personale, hvad ikke kan forsvares indenfor Jernbanevæsenet. Ogsaa det underordnede Personale har herved med Taalmodighed taget sin Tørn til Fordel for Landet, som det kan være bekendt. Det har udført Præstationer som ingen andre Steder i Landet. Gang paa Gang har Personalet maattet lade Ordre og Bestemmelser ude af Betragtning og handlet efter Konduite, fordi Forholdene laa saaledes at Valget gjaldt: enten køre paa Stumperne eller melde Pas. Nervositeten har endnu ikke faaet Tag i det — men hvor længe varer det paa den Maade?

Per Prent.

ENTEN — ELLER!

»Situationen kræver nu, maaske mere end før, alle gode Kræfters Medvirken og Samling om Organisationen til Forsvar og Vagt om opnaaede Rettigheder«, skriver Redaktionen i Lok. Tidende Nr. 9, og heri vil jeg give den min Tilslutning.

Men skal vi til at tale om, paa hvilken Maade Forsvaret og Vagten er blevet udført, kan man vist uden at fornærme nogen sige, at Hovedbestyrelsen har været meget uheldig — saa uheldig —, at det er at ønske, der var valgt en anden Hovedbestyrelse.

Man har vel nemlig ikke Lov til at tro andet, naar man tænker paa Forhandlingen om Tjenestetiden m. m. — og Vedtagelsen af samme, end Administrationen vil kunne skrække den nuværende Hovedbestyrelse, til næsten hvad det skal være.

At forannævnte Vedtagelse har haft den Virkning, at der fra Administrationen er fremkommen *Turforslag* efter hvilket der disponeres over Personalet 13 Timer gennemsnitlig pr. Dogn, giver mig Lyst til at henlede Opmærksomheden paa Artiklen »Der spares« (Lok. Tidende Nr. 9), der staar om et alvorligt Uheld i Fredericia bl. a.: »Selvfølgelig slog man ned paa Lokomotivføreren ved den som ved andre Lejligheder, medens den virkelige ansvarshavende for de urimelige lange Tjenester stod dækket.«

Skulde et lignende Tilfælde indtræffe nu, er Dansk Lokomotivmands Forening den virkelige Ansvarshavende.

Det kan ikke nytte, der i Lok. Tidende og Mand og Mand imellem kritiseres over Regering og Administration, fordi de nye Bestemmelser om Tjenestetid m. m. bliver ført ud i Livet, den Kritik kan kun rettes mod dem, der paa Foreningens Vegne har givet forannævnte Bestemmelser sin Tilslutning.

Den eneste Maade, Dansk Lokomotivmands Forening nu med nogen Virkning kan nedlægge Protest, er ved, at dens Medlemmer vælger en anden Hovedbestyrelse og kræver en gennemført Revision af Bestemmelsen om Tjenestetid m. m.

Myndigheden indenfor en Forening ligger jo i sidste Instans hos Medlemmerne, hvis Medlemmerne nu tier, saa godkender de Hovedbestyrelsens Handlinger i denne Sag.

Organisationen og Organisationsformen er rigtig, det staar til Medlemmerne, enten de vil køre videre i Grøften, eller de vil op igen.

Esbjerg, 7. Maj 1922.

Magnus Larsen.

Den ærede Indsender er ret hurtig i sin Dom over Hovedbestyrelsen, fordi ogsaa Lokomotivmændene har maattet følge med i Nedgangen. Hr. Larsen gør ingen Forsøg paa at vise hvad en Hovedbestyrelse i den foreliggende Situation burde have gjort eller skulde have gjort. — Han erklærer blot, at det havde været ønskeligt om der havde været valgt en anden Hovedbestyrelse, — der da formentlig skulde have bevaret Dansk Lokomotivmands Forening fra at følge med i den nedadgaaende Bevægelse. —

Ud fra denne Tankegang siger Hr. Larsen, at man vel ikke har Lov til at tro andet, ligesom han mener, at Administrationen vilde kunne forskrække den nuværende Hovedbestyrelse til hvad det skulde være.

Imidlertid fortæller Hr. Larsen videre at der fra Administrationen er kommet *Turforslag*, hvorefter der *disponeres* over Personalet 13 Timer gennemsnitlig pr. Døgn.

Vi forstaar ved Udtrykket »disponeres over«, at det er paalagt de paagældende Tjeneste i det nævnte Tidsrum.

Hertil skal vi bemærke, at det kan være muligt at der er fremsat saadanne For-

slag for enkelte Døgn, men at det er ganske udelukket at der kan disponeres over Personalet det nævnte Antal Timer gennemsnitlig hvert Døgn. — noget saadant kan ikke finde Sted efter de nugældende Tjenestetidsregler, og vi skal derfor sige til Hr. Larsen, at da Præmisserne er gale, er det ganske selvfølgelig, at ogsaa Konklusionen bliver gal, at »Dansk Lokomotivmands Forening« er den virkelige Ansvarshavende.

Vi kan være enige i, at de Tjenestetidsregler, vi nu arbejder under, er daarlige, navnlig i Modsætning til de Regler, vi havde, og der er vel næppe Tvivl om, at vi maa have gennemført visse Ændringer, bl. a. er Spørgsmaalet om Beregningen af Arbejde under Raadighedstjenesten ikke afgjort paa tilfredsstillende Maade endnu.

I det hele taget slaar Hr. Larsen voldsomt i Bordet, uden at give Antydning af, paa hvilken Maade en eventuel anden Hovedbestyrelse skal faa rettet Reglerne straks og hvilke Midler der tænkes bragt i Anvendelse.

Vi er heller ikke tilfredse med Tjenestetidsreglerne, det er langfra, men den Fægten i Luften, Hr. Larsen vil være Anfører for, tiltaler os ikke. — Der skal mere til end staa og svinge med Armene og se gal ud?

Red.

ER KØREPENGE SKATTEPLIGTIGE?

Dette Spørgsmaal har flere Gange været ført paa Bane uden at man rigtig har kunnet faa Spørgsmaalet klart besvaret. Vi ser os nu i Stand til at bringe ikke mindre end to Kendelser, som begge gaar ud paa, at Kørepenge maa betragtes som Dækning for den Merudgift, der er forbunden med at være kørende Tjenestemand, og maa derfor være at betragte som »ikke skattepligtige«.

Vi gengiver her begge Kendelser fra Landsoverskatteraadet i hele deres Ordlyd.

Kendelse:

I Anledning af den af Dem hertil indgivne Klage over Deres Ansættelse til Indkomstskat til Staten for Skatteaare 1921—22 skal man herved meddele, at Landsoverskatteraadet under 31. f. M. har afsagt saalydende Kendelse:

Den af Skatteraadet foretagne Forhøjelse af den selvangivne Indkomst er begrundet derved, at Klageren foruden det selvangivne Gagebeløb har oppebaaret »Kørepenge« med ialt 846 Kr.

fra Hads og Nings Herreders Privatbane, hvoraf 554 Kr. (ca. $\frac{2}{3}$ af Kørepengene) er medregnet som skattepligtig Indkomst. Da de oppebæarene Kørepenge er tillagt Klageren som Godtgørelse for Ekstraudgifter under de ham paahvilende Tjenesterejser, og da det findes at have Formodningen for sig, at hele den udbetalte Godtgørelse er medgaaet hertil, saaledes at der ikke herigennem kan antages at være indvundet et Overskud, der kan henregnes til skattepligtig Indkomst, findes Skatteraadets Ansættelse at maatte nedsættes til det af Klageren selvangivne Beløb.

Thi eragtes:

Den af Skatteraadet for Hads-Ning Herreders Skattekreds for Skatteaaret 1921—22 foretagne Ansættelse af Lokomotivfyrbøder Chr. Martens skattepligtige Indkomst til 5,250 Kr. nedsættes til 4,696 Kr.

Kendelse:

I Anledning af den af Dem hertil indgivne Klage over Deres Ansættelse til Indkomstskat til Staten for Skatteaaret 1921—22 skal man herved meddele, at Landsoverskatteraadet under 31. Marts d. A. har afsagt saalydende Kendelse:

Det fremgaar af Sagen, at Skatteraadet ved dets Ansættelse af Klagerens skattepligtige Indkomst skønsmæssig har henregnet ca. $\frac{1}{3}$ af de Klageren af Ringkøbing-Ørnhøj Jernbaneselskab udbetalte »Kørepenge« til Indkomsten.

Landsoverskatteraadet maa imidlertid i Overensstemmelse med sin tidligere Praksis (jfr. Kendelse Nr. 9—11 i Meddelelse Nr. IV fra Landsoverskatteraadet til samtlige Skatteraad) holde for, at »Kørepenge« i Betragtning af Beløbenes forholdsvis ringe Størrelse i Almindelighed maa formodes fuldud at medgaa til de Ekstraudgifter, til hvis Afholdelse de er bestemt, og da det ikke under nærværende Sag er godtgjort, at Kørepengene ikke fuldud skulde været medgaaet til de nævnte Ekstraudgifter, vil ingen Del af disse Penge være at medregne til Klagerens skattepligtige Indkomst.

Da der iøvrigt ikke findes noget at erindre mod den af Klageren opgivne Indkomst af 4831 Kr., vil Skatteraadets Ansættelse være at nedsætte til dette Beløb.

Thi eragtes:

Den af Skatteraadet for Ringkøbing Skattekreds foretagne Ansættelse for Skatteaaret 1921—22 af Lokomotivfører C. O. Hansens skattepligtige Indkomst til 5,150 Kr. nedsættes til 4,831 Kr.

Efter disse Kendelsers Afsigelse maa vi betragte det som givet, at ingen af de kørende Tje-

nestemænd vil finde sig i at blive beskaaren i deres Løn af d'Hrr., som sidder i Skatteraadene og som mange Steder har den Opfattelse, at Tjenestemændene skal plukkes; de har Raad til det. Det er dog kun i de færreste Skatteraad, at denne Opfattelse gør sig gældende, og vi anbefaler de Tjenestemænd, som er udsat for denne Skat, at de ikke finder sig deri, men klager. Vi kan oplyse, at det kun har kostet Lokomotivfører C. O. Hansen 60 Øre at faa denne Sag i Orden, og det samme er Tilfældet med Lokomotivfyrbøder Martens, Odder, og til ham har et af Raadets Medlemmer endog udtalt, at det var bedst ogsaa at faa det i Orden med de øvrige Tjenestemænd for ikke at faa en Klage fra hver enkelt.

Som man vil se, skal man ikke slaa sig til Taals med at sige, at det ikke kan betale sig med at det Vrøvl og Uejlighed, for det viser sig dog at være Umagen værd.

(Dansk Privatbaneblad).

SPARERI!

Det er ved at blive uhyggeligt med Statsbanernes Spareri, det er lige ved at udarte sig til Griseri. I Vandrup har man en Opholdsstue for Lokomotivførere og en for Lokomotivfyrbødere, og disse Stuer er indtil 1. Maj d. A. bleven rengjorte af en Kone, men nu skal Depotets Lampist foretage Rengøringen, og det skal siges til hans Ros, at det bliver gjort mere propert nu; men det værste er, at han, *efter Ordre fra højere Steder*, kun maa vadske Gulvene 2 Gange om Ugen.

Her er 43 Mand der færdes ud og ind af disse Stuer, og man kommer fra en meget malproper Remise med snavsede Ben paa disse Gulve, som kun maa se Vand to Gange om Ugen. I Vinter blev Lokomotivfyrbødernes Opholdsstue malet, og Loftet hvidtet, men Lokomotivførernes Stue er saa sort paa Loft og Vægge, at jeg tror en Bonde vilde benytte Rummet til Ophold for sine Grise. Og hvad mon Fabrikstilsynet vilde sige, hvis det fik det at se? Og saa Lokomotivmestrenes Stilling til dette Forhold. Manden, der skal foretage Rengøringen, begynder først derpaa Kl. 9 om Formiddagen, fordi hans øvrige Arbejde ikke lever ham Tid før, men Personalet har anmodet Lokomotivmesteren om, at Manden maatte møde Kl. 6 i Stedet for Kl. 7, for i den Morgentime at foretage Ren-

gøringen. Nej, vor Herre bevar os! Han bestiller ikke noget, naar Mester ikke er til Stede. Tænk en Gang over, Hr. Lokomotivmester, hvorledes Arbejdet bliver udført, naar De har Fridag eller af andre Grunde er fraværende. Hvis det da skorter paa Arbejdsmød, mon da ikke manglende Respekt er Grunden.

Det vil altid være fordelagtigt for Statsbanerne at holde Opholdsstuerne i en saadan Stand, at saavel det stedlige som udenbys Personale kan finde Hygge ved at være der, og naar Nedbrudsreserven skal opholde sig der indtil 10 Timer ad Gangen, maa vi nok kunne kræve en grundig Rengøring hver Dag med Vand paa Gulvene til at dæmpe Støvet med, og hvis Lokomotivmesteren havde lidt mere Interesse for Personalet — eller i hvert Fald vilde vise dette — kunde han maaske gøre en Del til, at dette uhygiejniske Forhold blev ændret. For, Hr. Lokomotivmester, det maa dog være ubehageligt at have et utilfreds Persnale.

En Lokomotivmand.

SOMMER — OG NOGLE TANKER OM VINTEREN, DER FØLGER EFTER

Sommer er det, rigtig Sommer — i Jylland, paa Fyen og Sjælland og de øvrige danske Øer — fra Mark, fra Skov og Haver kalder Sommeren paa Arbejderen. Vi bryder det Panser, som Vinteren og det saakaldte Foraars Jætter har frosset om Hjerterne, og drager ud fra de kvalmfulde Mure til Marken saa huld, til Badestranden, til Pinseskoven, ud at svinge den lyse Hat og leve og glædes i Nuet.

Men efter Regn kommer Solskin — eller rettere: efter Solskin kommer Regn. Efter Sommer kommer — i Naturen — en Vinter.

Det gaar vel mangen ung saaledes, at han — eller hun — glemmer denne Naturens Orden.

Det burde — for den unges egen Skyld — ikke glemmes; thi hvad følger i mange Tilfælde med Vinteren, særlig for Sæsonarbejderen? Arbejdsløshed.

Hvordan den kommende Vinter vil forløbe med Hensyn til Arbejde, er der vel ike ret mange, der har Anelse om. Et kan man vel nok gaa ud fra som givet: ret megen Forandring fra de tidligere Vintre kan der vist ikke blive Tale om. Men skænk dette Spørgsmaal en Tanke et Øjeblik: hvad har du tænkt at slaa Tiden ihjæl med en hel Vinter?

En og anden ung Mand vil have Svaret paa rede Haand: Ja, hvad véd jeg! Kommer Tid, kommer Raad!

Men den unge Mand — eller Kvinde — der sætter Idealet højt og kender Betydningen af sit eget Værd, trænger dybere til Bunds i det stillede Spørgsmaal og tager sin Beshlutning. Først bliver han enig med sig selv om, at han ikke vil gaa og forsumpe paa Brostenene uden Beskæftigelse — og saa sætter han sig hen — og læser:

For at faa Tilskud til et Vinterkursus paa Arbejderhøjskolen i Esbjerg, maa der ses inden 1. Juli (i København inden 1. August). Ansøgningsskemaer faas paa Landet hos Sogneraadformanden, i Byerne paa Kommunekontoret. Iorrigt henvises til den nye Arbejdsløshedslor. Læs den omhyggelig igennem.

Den unge, der læser ovenstaaende, henvender sig straks paa et af de nævnte Kontorer og faar udleveret et Skema, som skal indsendes til Amtsskoleraadet inden den 1. Juli. Den Fa'r og Mo'r, der har unge Sønner, som de ønsker noget godt i Fremtiden, gør disse en Velgerning ved at gøre dem opmærksom herpaa.

Vel har Skoleundervisningen i de senere Aar gjort store Fremskridt; men selv om man er aldrig saa dygtig, kan man altid lære noget nyt, og Tiden, vi lever i, er jo af en saadan Beskaffenhed, at der kun er Grund til at udvide sine Kundskaber.

— Det er Sommer nu, Æble- og Pærteræerne staar i Blomst, gule Ællinger »vækker« ved Dammen, og paa Marken hopper de smaa Gimmerlaan omkring. Vi vil alle glæde os ved Sommeren — men de kloge husker, at der følger en Vinter paa.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS KONGRES.

Kongressen afholdes som meddelt i forrige Nummer, i Dagene den 27., 28., 29. og eventuelt den 30. Juni i Paladsteatrets »blaa Sal«, Axel-torvet i København.

Mødetiden er foreløbig ansat saaledes:

Tirsdag den 27. ds. Kongressens Aabnings-højtidelighed Kl. 11½ Fm. til 1½ Em.

Forhandlingerne paabegyndes Kl. 2 Em. og fortsættes til Kl. 5 Em.

Onsdag den 28. ds. Forhandling fra Kl. 9 Fm. til 12 Fm. og fra 2 Em. til 4¼ Em.

Torsdag den 29. ds. Eventuelt fortsat Forhandling fra 9 Fm. til 11 Fm.

Dagsordenen er bekendtgjort i forrige Nummer.

I Tilslutning til Kongressen vil der blive arrangeret følgende Ture og Festligheder:

Tirsdag den 27. ds. Ved Aabningshøjtideligheden, hvortil Medlemmer med Damer har Adgang, vil der blive musiceret og et Sangkor af Lokomotivmænd vil synge forskellige Sange. Efter Aabningshøjtideligheden (ved Forhandlingernes Begyndelse) vil der blive arrangeret en Tur i Zoologisk Have for de Delegeredes Damer m. m. Der startes Kl. ca. 2 Em. i Biler fra Axeltorvet til Frederiksberg Runddel, derefter Spadsereur gennem Frederiksberg Have til Zoologisk Have, hvor der, efter at Deltagerne har været Haven rundt drikkes Kaffe, hvorefter man pr. Sporvogn kører tilbage til Axeltorvet ved den Tid hvor Forhandlingerne kan ventes sluttet.

Onsdag den 28. ds.

Kl. ca. 2 Em. arrangeres en Biltur (saakaldet Bytur) med de kendte gule Turistbiler for de Delegeredes Damer m. m. Der startes fra Axeltorvet hvorfra Turen gaar rundt forbi de smukkeste Pladser og Bygninger i København og fortsættes ud ad Lyngbyvej forbi Sorgenfri Slot med Tilbagekørsel ad Strandvejen og Turen ender ved Udgangspunktet Kl. ca. 4½ Em.

Derefter finder Kongressens officielle Middag Sted Kl. 6½ Em. i Paladsteatrets blaa Sal.

Der musiceres under Festmaaltidet og arrangeres en Dans efter Middagens Slutning.

Billetter til Festmiddagen a 7 Kr. pr. Kuvert kan erholdes ved Henvendelse paa Foreningens Kontor og er gyldig som Betalingsmiddel. Drikkepenge er indeholdt i Billetten, men Drikkevarer maa betales særskilt.

Torsdag den 29. ds.

Efter de eventuelle Forhandlingers Slutning Kl. ca. 12 Middag afrejses med Ekstratog til Hillerød, hvor Ankomsten finder Sted Kl. ca. 1 Em. Frederiksborg Slot beses og Deltagerne samles efterhaanden i Slotspavillonen til en lille Forfriskning. Herfra køres pr. Bil gennem de smukke Egne forbi Esrum Sø til »Store Kro« i Fredensborg. — Der foretages Spadsereure til Slotsparkens smukkeste Steder og Kl. ca. 6 Em. er der arrangeret Fællesspisning, efter hvilken der eventuelt vil blive Lejlighed til en Svingom.

Billetter til Deltagelse i Turen, Fællesspisningen (varm Ret og koldt Bord) m. m. erholdes paa Foreningens Kontor til en Pris af 7½ Kr. pr. Kuvert, og er gyldig Betalingsmiddel for Spisningen og Øl. Drikkepenge er inkluderet i Betalingen, men ikke Snaps.

Fredag den 30 ds. vil der sandsynligvis blive arrangeret en Tur med et af Statsbaner-

nes Skiibe eller Færger i Øresund. — Nærmere herom kan ikke meddeles paa nærværende Tidspunkt.

DE TYSKE RIGSBANERS NYESTE HURTIGTOGS LOKOMOTIVTYPE.

Ved Otto Bendixen.

Firmaet *Carl Bayer*, Vesterbrogade 3, København B., som i snart henimod 30 Aar har været Indehaver af Repræsentationen her i Landet for den verdenskendte Lokomotivfabrik *A. Borsig*, Berlin — Tegel, meddeler os, at Borsig for kort Tid siden har fuldenndt Bygningen af sit 11000de Lokomotiv. — Vi har tidligere her i Bladet bragt en Række Beskrivelser af Lokomotiver udgaaet fra Borsig's Lokomotivfabrik. Den Lokomotivtype vi i det følgende skal omtale, er ikke alene den nyeste, men ogsaa den største Type paa Lokomotiver til Persontogstjeneste, der hidtil er bygget i Tyskland.

Maskinen, som ses i Fig. 1, er et 1-D-1 Trillings-Lokomotiv med Overheder og bestemt for de tyske Rigsbaner til Befordring af Hurtigtog, Persontog og Ilgodstog. Lokomotivet er en Nykonstruktion, bygget efter Borsigs egne Udkast og Tegninger i Forstaaelse og Overensstemmelse med det tyske Jernbane-Centralamt, og det har paa Grund af den ved Kobling af 4 Aksler opnaaede store Adhæsiionsvægt en betydelig større Ydeevne end de 3 koblede 2 Cyl. eller Trillings-Hurtig-Person- og Ilgodstogs Lokomotiver, som hidtil var i Brug ved de preussiske Statsbaner.

Hovedmaalene af Lokomotivet er følgende:

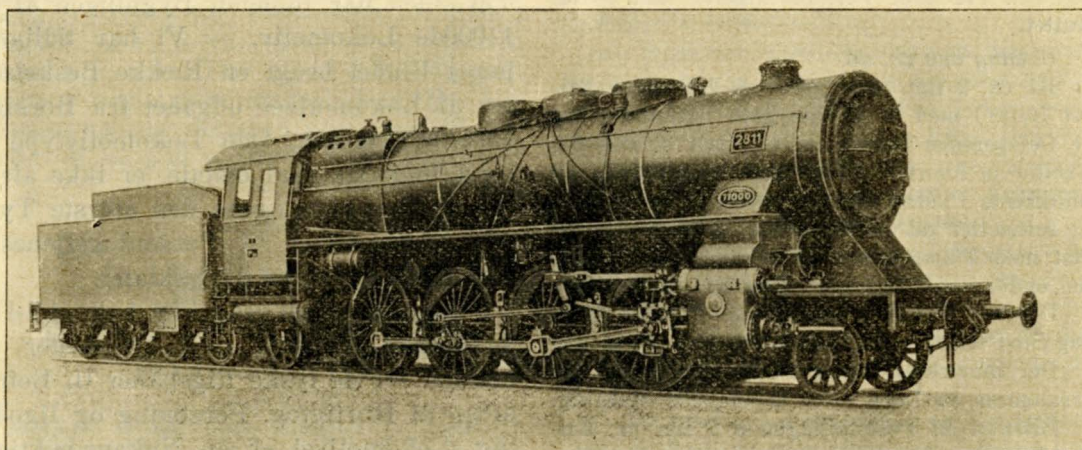
Maksimal Hastighed pr. Time	120 km
Cylinder-Diameter	520 mm
Slaglængde	660 mm
Drivhjul-Diameter	1750 mm
Dampovertryk	14 Atm
Ristareal	4 m ²
Fordampnings-Hedeflade	221 m ²
Overhedeflade	82 m ²
Samlet Hedeflade	303 m ²
Tomvægt	ca. 87 tons
Adhæsiionsvægt	68 tons

Tjenestevægt	98 tons
Vandbeholdning i Tenderen	31,5 tons
Kulbeholdning i	7 tons
Tømvægt i Tenderen	23,5 tons
Tjenestevægt i Tenderen	62,8 tons

Den forreste Løbeaksel er samlet med den forreste Kobbelaaksel i et Kranse-Drejestel med Drejetap, som er forskydelig til Siden. Den bageste Løbeaksel er en Radialaksel. Den anden Kobbelaaksel har et Sideslør af 30 mm og den tredje Kobbelaaksel af 25 mm til hver Side. Drivhjulene har smal Sporkrans. Alt for at opnaa en let Kørsel gennem Kurver helt ned til en Radius af 140 m.

Fødevandsrensere med Overrislingskasse, og under denne en Slamudskiller. En saadan Indretning indføres efterhaanden ved alle tyske Lokomotiver, og vi skal derfor i en senere Artikel beskrive denne.

Lokomotivets Ramme er en Barreramme af 100 mm Pladetykkelse. En saadan Ramme muliggør en simpel og oversigtlig Opbygning af Lokomotivet og en let Adgang til det indvendige Drivværk. Alle tre Drivværk har selvstændige Styreapparater, som er fuldstændig uafhængige af hinanden. Modkrumtapene, Ekscenterne, sidder paa det tredje Kobbelhjul-



De tyske Rig-baners 1-D-1 Trilling Hurtigtogs Lokomotiv med Overheder. Konstrueret og bygget paa A. Borsigs Lokomotivfabrik Berlin-Tegel.

Samtlige Cylindre virker paa den anden koblede Aksel, som er anordnet som Drivaksel. Den faste Hjulstand af Lokomotivet er 4000 mm, den samlede Hjulstand 11.600 mm. Fyrkassen ligger med sin bageste Del i Sideretningen ud over Rammen, medens den forreste Del er installeret mellem de bageste Kobbelhjul. I den midterste Del af Risten er der anbragt et Antal Ristestænger som Tiprist eller Vipperist.

Paa Overheder-Samlerkassen findes en Luftsugeventil. Ved Kørsel uden Damp opvarmes den tilsugede Luft i Overhederens Samlerkasse, hvorved Afkølingen af Cylindrene undgaas. Paa Langkedlen sidder foruden Dormen og Sandkassen tillige en Fødehætte. I denne befinder sig en

sæts Kobbertap. Bevægelsen af de udvendige Glidere sker ved en almindelig Hensinger Styring, medens den indvendige Styring sker fra det indvendige Krydshoved samt fra en anden Ekscenter, som er anbragt paa den venstre Kobbeltap. Fra sidstnævnte bliver Bevægelsen overført til den indvendige Kvadrant ved en Mellemstang. De tre Kvadranter ligger i Gaflerne af en fælles Styreaksel, saaledes at Midten af disse falder sammen med Midten af Styreakslen. Dampfordelingen sker ved en Stempelglider med enkelt indvendig Indstrømning.

Bremsen virker paa samtlige koblede Hjul fra Forsiden og bremser 170 % af Adhæsionsvægten af det tjenstfærdige Lokomotiv. Det maksimale Bremseovertryk

er 8 Atm. Lokomotivet er forsynet med en Fødevandsvarmer med lige Rør. Forvarmeren ligger over Rammen, tværs til Drivakslen. Spildedampen tages fra den indvendige Cylinder samt fra Luft- og Vandpumpen.

Endvidere er Lokomotivet forsynet med en Trykluft-Sandspreder, et thermo-elektrisk Pyrometer, et Fjernmanometer,

Dampvarme-Indretning, Gasbelysnings-Indretning samt en Hastighedsmaaler, Fabrikat: Deuta.

Lokomotivets Litra er P10 og ved Tilføjesen af en 3 Cylinder og en 4 koblet Aksel er det en forstørret Type af Litra P8, 2 C Persontogs Lokomotivet, som i 1911 er beskrevet i »Dansk Lokomotiv-Tidende« Nr. 12 og 13.

DE DANSKE STATSBANERS 2 C-TRECYLINDER-OVERHEDER-HURTIGTOGS LOKOMOTIV LITRA R.

Ved Otto Bendixen.

I »Dansk Lokomotiv-Tidende« Nr. 22 1913, har vi bragt en Beskrivelse af de danske Statsbaners største Lokomotivtype, Litra R.

Firmaet A. Borsig, G. m. b. H. Berlin-Tegel har i Efteraaret 1921 leveret 5 nye 2 C. - Tre cylindere - Overheder - Hurtigtogs

Lokomotiver med 4-akslet Tender til De Danske Statsbaner.

De nye Lokomotiver er af R-Typen og i Hovedtrækkene ganske som de ældre Maskiner af denne Type, dog betydeligt forbedret ved Anvendelsen af tre Cylindre i Stedet for to. For alle tre Cylindres vedkommende overføres den retlinede Bevægelse til den forreste koblede Aksel. Krumtappene er forsat 120°. Cylindrene er forsynede med Hochwald-Glidere, som

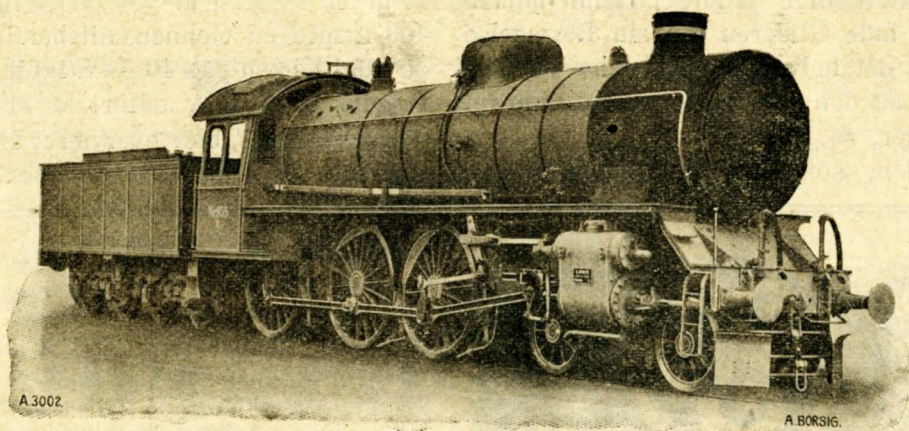


Fig. 1. De Danske Statsbaners 2 C Trilling Hurtigtogs Lokomotiv, Litra R., med Overheder.

Hoveddimensioner.

Lokomotiv:

Cylinderdiameter	470 mm
Stempelslag	670 mm
Drivhjulsdiameter	1866 mm
Fast Hjulstand	2000 mm
Samlet	9500 mm
Damptryk	12 atm
Varmerflade	156,5 m ²
Overhederens Varmerflade	44,2 m ²
Risteareal	2,62 m ²
Trækkraft (0,65)	9200 kg
Tomvægt	66300 kg
Tjenestevægt	74000 kg
Adhæensionsvægt	50100 kg
Sporvidde	1435 mm

Tender:

Vandindhold	21 m ³
Kulindhold	6 tons
Tomvægt	21000 kg
Tjenestevægt	48000 kg

bevæges ved Heusinger Styring. I »Dansk Lokomotiv-Tidende« Nr. 2 og 21, 1912, er denne Glider udførligt beskrevet. For den indvendige Gliders Vedkommende er den særlig interessant, idet Gliderens Bevægelse er gjort fuldkommen uafhængig

paa 170 mm er forsynet med Kobberfyrrkasse og Jernstøttebolt, samt med 24 Røgrør af 125/133 mm Diameter og 151 Kedelrør af 45,5/51 mm Diameter.

Ved indgaaende Forsøgskørsel med et af de nye Lokomotiver, har det vist sig,

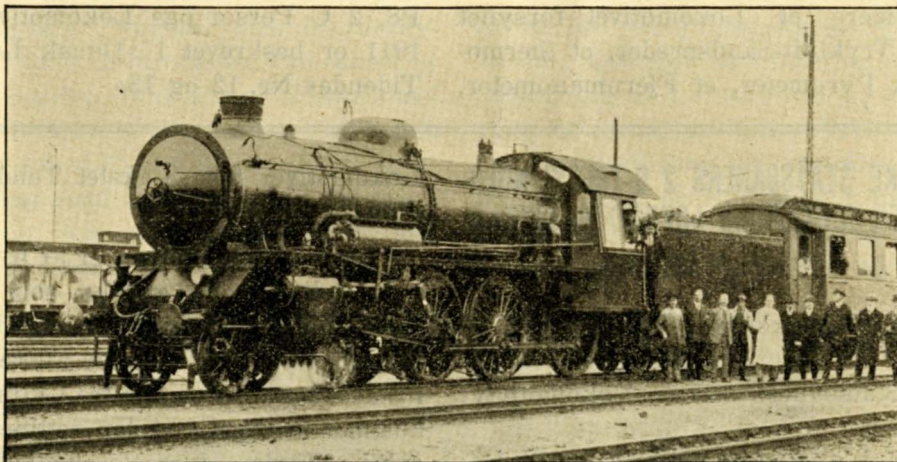


Fig. 2. De Danske Statsbaners 2 C Trilling Hurtigtogs Lokomotiv, Litra R, paa Prøvetur i Tyskland. Togets Vægt, 500 t.

af de udvendige Glidere. Dette opnaas ved at lade Glideren faa sin Bevægelse dels fra det indvendige Krydshoved, dels fra et paa den venstre Krumtap anbragt Ekscenter, se Fig. 2.

Kedlen, som har en Middeldiameter

at de er i Stand at yde en Nyttelast paa 400 t. med en Gennemsnitshastighed paa 50 km i Timen paa 10 ‰ Stigninger. Forsøgene, som blev udført af »Eisenbahn Versuchsamt«, blev overværet af Sagkyndige fra De Danske Statsbaner.



25 AARS JUBILÆUM.

Den 1. Juli kan efterfølgende Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

F. E. Rademacher, Qvistgaardsvej 10, Køge
P. M. Jørgensen, Holstebrovej 18, N. C. Angkjær, Boyesgade 2, Viborg, J. A. Bech, Jernbanegade 3, Frederikshavn, E. A. V. Wunderlich, Graastensgade 3, P. J. Nielsen, Istedgade 45, København B, C. B. Kasinger, Nye-landsvej 34, H. P. Hansen, Krpr. Sophiesvej 21, København F, J. P. J. Raabæk, Herluf

Trollesvej 8, Slagelse, O. E. Poulsen, Stefansgade 31, København L, R. Jokumsen, H. Brogesgade 9, P. E. Mejer, De Mezasvej 7, C. E. Andersen, Montanagade 66, A. Kristensen »Lien«, Risskov, Aarhus, H. M. A. Schultz, Slagelsevej, Kalundborg, G. V. F. Petersen, Grønegaarden 6, Aalborg, B. Elmgren, Vojens, C. V. Mørch, H. C. Ørstedsgade 2, Esbjerg, C. F. Pedersen, Aarsleffsgade, Nyborg.

FERIEHJEMMET.

Ferie- og Rekreatiønsudvalget har købt »Skambæk Badehotel« i Nærheden af Kalundborg, i hvilket der agtes indrettet Feriehjem.

Hotellet, der er fuldt monteret, blev købt for 62.000 Krøner. — Samtidig købte Udvalget nogle Tønder Land beliggende omkring Feriehjemmet, hvorved det opnaaedes at forhindre Bebyggelse i Nærheden.

Det er Hensigten endnu i indeværende Sæson at aabne Feriehjemmet.

Vi skal i et efterfølgende Nummer komme nærmere ind paa Sagen.

SYGEKASSEN.

Jernbanelæge Gunnar Busck er bortrejst indtil 1. Juli d. A., og hans Praksis indtil denne Dato varetages af Læge O. Neumann, Islands Brygge 15.

Konsultationstid: Kl. 1—2, samt Fredag Kl. 6—7.

TAK.

Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse bringes alle Kammerater.

Lokomotivfører Th. Larsens Enke, Sønderborg.

For al Venlighed, for de mange Hilsener og Telegrammer fra Afdelinger og Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening Landet over saavel som for de prægtige Gaver jeg modtog fra Lokomotivmændene paa min 25-aarige Jubilæumsdag beder jeg Dem herigennem modtage min hjerteligste Tak.

Hj. Kann.

Hjertelig Tak.
Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved ved mit Jubilæum.

V. Kruuse,
Lokomotivfører.

PERSONALIA.

Forflyttede fra 1—6—1922:

Lokomotivfører L. C. S. Jørgensen, Glyngøre, til Thisted.

Forflyttede under 2—6—1922.

Lokomotivfyrbøder A. Pedersen, Vamdrup, til Tinglev,

Lokomotivfyrbøder C. M. Jensen, Vamdrup, til Aabenraa,

Lokomotivfyrbøder T. C. Lindgreen, Aarhus H., til Tinglev, og

Lokomotivfyrbøder N. J. Horup, Aarhus H., til Haderslev.

Forflyttelse under 2—6—1922.

Lokomotivfører A. C. Jørgensen, Korsør, til Ørehoved, og

Lokomotivfyrbøder A. H. Petersen, Korsør, til Ørehoved.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører T. Larsen, Sønderborg, den 19—5—1922.



Værværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 16. Juni

Hjalmar Hansen, 1. Kl. Kolonialforretning
Istedgade 32.
(Fotoartikler)
Specialitet: Java Mocca Kaffe.

HATTE
SKJORTER
SLIPS

MAGASIN OSBORNE

Jagtvej 57 — Telf. Tøge 1809 x.
(ved Folkets Hus).

Egen Import
derfor billigst

A. Petersen, Vesterbrogade 75.

Telefon Vester 5973 y.

1. Kls Møbler til Værkstedspriser. Reparationer udføres.

H. Borgwardt's Bageri og Konditori
Dybbølsgade 25. Tlf. Vst. 1168 x.
anbefaler sig til d'Herr Jernbanemænd med 1ste Klasses Varer.
Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Daniel I. Pitzners Bageri og Konditori anbefales
178. Nørrebrogade 178.

H. J. HANSEN

Skrædermøster

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Værelotteriet.



Sanitets & Gummivarer.

Moderspr. m. flere Rør.

Gummistrømper. Alle Sygeplejeartikler. Ill. Prislister sendes diskret mod 30 Øre i Frmk.

Gummisaaler & Hæle.

mrk. »Gepok«. Saaler fra 1.25—3.25 pr. Par. Hæle fra 0.40—1.30 pr. Par efter Størrelse. Indsend Omrids af højre Skoaal og Hæl 3 Mdr.s skriftlig Garanti for Slid.

Amerikansk Gummivare Industri.
Afd. 13.

Tlf. B. 4195. Vestergade 2. Kbhvn. B.

Støt vore Annonceører

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.

Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl. 10—4.

Victualieforretningen, SAXOGADE 116

anbefaler sine 1ste Klasses Varer

Hj. af Dybbølsgade

Ærb. M. Albertsen.

Da Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation i Forbindelse med Dansk Lokomotivmandsforening har overtaget Driften af Marketeriet i Centralværkstederne og Godsbanens Remise, anbefaler vi derfor Benyttelsen af dette til ærede Medansatte.

DRIFTSUDVALGET.

Salg direkte fra Lager,

Glas, Porcelæn og Køkkenudstyr.

FJELLANDER & LARSEN

Kontor og Prøvelager

Telf. Vest. 3858. **Vesterbrogade 36, Bagbygningen.** Telf. Vest. 3858.

Statsbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Meddelelse til alle Jernbanefunktionærer.

Paa Grund af de vanskelige Tider, anbefaler vi vort 1. Kl. Herre- og Dameskræderi efter Maal til billigste Priser i Byen. En fin blaa engelsk Serges Habit 95 Kr. Altid billigst da vi selv forarbejder.

Pasning garanteres. :: Kredit indrømmes.

Adelgade 43¹ Kbh. Telefon Palæ 1779 y.

Sofus Andersen

1. Kl.^s Bageri & Konditori. Hillerødgade 26
Tlf. Taga 547 v.

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

Hver Aften Kl. 7³/₄

»Ny Ravnsborg Cabaretten 1922«.

Billetsalg fra Kl. 5 Em.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning — Strømper — Sokker

1ste Kl.s Kolonial,

I. P. Madsen, Arkonagade 21.

BILLIGSTE PRISER

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.**

W. Schabraham

forh. mangeaarig Tilskærer hos
C. P. Lauritzen & Co.

1. Klasses Herre- og Dameskræderi

Telefon Vester 1165 v.

VESTERBROGADE 104.

**Skotøjsreparations Værkstedet
Borups Allé 24**

anbefaler sig med 1Klasses Arbejde til nedensaaende billige Priser: Herre Saaler og Hæle Kr. 8,75, Herre Saaler Kr. 7,00, Herre Flækker Kr. 1,75, Dame Saaler og Hæle Kr. 6,75, Dame Saaler Kr. 5,50, Dame Flækker Kr. 1,25, For samvittig hedsfuld Forarbejdning

garanteres.
C. PETERSEN, Skomager.

Alfred Petersen

Cigar — Tobak — Papir
Vin — Øl — Spirituosa.

Stefansgade 36. Tlf. Taga 2049.

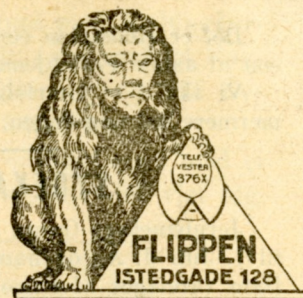
Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkereparat.
Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

PRØV Zephyr & Gummi
Kravetøj.
faas i alle Nr. til 52.



Th. Langs

Bageri,

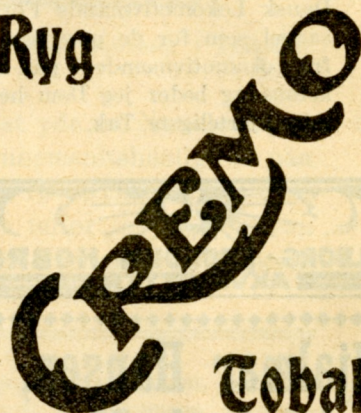
Ny Carlsbergvej 11, Tlf. Ves'er 1896 y.

anbefales.

Kun 1ste Klasses Varer anvendes.

Støt vore Annonceører.

Ryg



Udsalg

Hatte 3,85

Kjoler 16,85

Bluser 16,15

Nørrebrogade 63,

Hj. af Kapelvej.

HERREKLÆDER PAA AFBETALING

Smukt Udvalg i færdige Habitter og Overfrakker.

Maalarlejde udføres smukt og billigt.
Prima engl. Stoffer. Garanti for Pasning.

Herreskræderiet Valdemarsgade 49.

Telefon Vester 1692 x

A/s Det danske Mælkekompani, København.