



23. AARG. N^o 4

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. FEBRUAR 1923

SPAREUDVALGET

III

Forinden vi forlader Spørgsmaalet »Raadighedstjenesten«, kunde vi ønske at føje endnu nogle Bemærkninger hertil. Det vil erindres at vi omtalte, at Udvalget foreslog, at man i videre Udstrækning gennemførte, at Raadighedstjenesten for Nedbrud holdtes i Hjemmet. Herved vilde der spares $\frac{1}{3}$ Time pr. Time. I saa Tilfælde skulde man anvende en Rangerfører som Fører paa Strækningen og give ham en Remisearbejder med som Lokomotivfyrbøder. Ved nærmere at gennemtænke dette Forslag forekommer Tanken os mere og mere absurd. Vi havde forleden et Tilfælde der ganske vist ikke forekommer saa hyppigt, men det forekommer dog, at begge Vandstandsglas sprænges paa en Gang. Sætter vi nu, Rangerføreren med sin Remisearbejder er ude for med Hjælpemaskine, at assistere et nedbrudt Tog, og et saadant Uheld forekommer, da er han i Virkeligheden omtrent ligesaa daarligt stillet, som den han skal hjælpe. Han er kommen ud over Hals over Hoved, med en Maskine han ikke kender, med en Mand til Hjælp, der ikke kan yde ham nogen Assistance i et saadant Tilfælde, han ved ikke hvor meget Vand Maskinen bruger og disse Ting i Forening foraarsager, at han nødsages til at standse for at faa det ene Glas indsat inden han fortsætter. Imedens holder det

nedbrudte Tog og venter, fordi Statsbanerne ikke har første Klasses Folk parat til Udrykning i paakommende Tilfælde, blot for at spare et Par Øre.

Man peger ligeledes paa, at der paa Gb. Depot overnatter saa og saa mange Sæt Personale, og dette har affodt den Tanke, at man maaske kunde lade dette Personale overtage f. Eks. 2den Nedbrudsraadighed dersteds.

Der synes, paa Grund af alle de Sparebestræbelser der udfoldes, at være opstaaet nogen Ligegyldighed overfor visse Forhold inden for Statsbanerne der ogsaa har med Sikkerhedstjenesten at gøre og med den bedst mulige og hurtigst mulige Hjælp ved paakommende Ulykker og Uheld.

Denne 2. Raadighedstjeneste paa Gb. var et af de Resultater, der fulgte i Vigerlevkatastrofens Kolvand. Til Efteraaret er det 4 Aar siden denne frygtelige Katastrofe skete, og allerede nu, skal man til at forfuske dette gode Resultat, fordi der skal spares, og spares uden Hensyn til det ansvarlige deri. Hvorvidt at denne Tanke accepteres, er det vanskeligt at udtale sig nu, men allerede det, at Tanken er fremsat viser, at der stadig balanceres paa Grænsen mellem det forsvarlige og det uforsvarlige.

Det viste sig under forannævnte Katastrofe, at der var Brug for flere Sæt Personale, for at bringe Hjælp til Ulykkesstedet, og der haves nu paa Grundlag af de

indhostede Erfaringer, altid 2 Sæt Nedbrudspersonale parat i paakommende Tilfælde. Nu overvejes det, idet man forudsætter, at der *altid* findes disponibelt Person, d. v. s. saadant Personale i Remisen der senere skal fremføre Tog, at man kan anvende dette og dermed afskaffe 2. Nedbrudsraadighed. Det kommer saaledes til at bero paa en Tilfældighed, hvem Depotforstanderen i paakommende Tilfælde faar fat paa, og det kunde meget vel tænkes, at der intet Personale var tilstede, der var kendt paa den paagældende Strækning som skulde befares. Rent bortset fra, at det ogsaa kunde tænkes, at der overhovedet intet af det Personale var tilstede, som man saaledes tænkte sig at benytte. Den Tilfældighed kunde indtræffe, at man, fordi der ogsaa her skal spares, stod og manglede det nødvendige Personale, den Dag der blev Brug derfor.

Os forekommer det, at man er lidt vel langt ude, naar man tænker at klare sig paa den Maade, og vi vil indtrængende advare mod, saavel sidstnævnte Maade at holde Nedbrud paa, som den i førstnævnte Tilfælde skitserede, med Anvendelse af en tilfældig Rangerfører og en mere end tilfældig Remiscarbejder. Det synes os, at det er ganske forkasteligt, at lade Nedbrudsraadigheden blive udført paa den Maade.

I et Afsnit angaaende Rangermaskinernes Benyttelse, har man efter nogle indledende Bemærkninger om den stærkt stigende Trafik under Krigen m. m., der viste en stærk Stigning af Rangerarbejdet, der tillige forøgedes ved den herskende Vognmangel og tilsammenlagt bevirkede en betydelig Udvidelse af Rangertiden for Rangermaskinerne. Ved den senere indtraadte Trafiknedgang foretoges der atter Indskrænkninger i Rangertiderne, men paa Grund af ændrede stedlige Forhold, Udvidelser af Anlæg m. v., vil det være vanskeligt at fastslaa, hvorvidt Nedgangen i Rangertid svarer til Nedgangen i Trafiken.

Man har derefter sammenstillet i et Schema, Rangertimerne i 1914, 1920 og 1922.

Derefter omtales Rangering med Hest, samt Rangering med Togmaskiner paa Togudgangs- og Endestationer. Om disse udtaler man, at det er vanskeligt at anstille sammenlignende Opgørelser. Da Rangermaskinebenyttelsen forårsager store Udgifter saavel med Hensyn til Personale som for Rangermaskinen har Udvalget udsendt Spørgeskemaer til Stationerne for at finde et Grundlag for Sammenligning mellem Rangermaskinernes Udnyttelse.

Efter at disse Oplysninger er indhentet, har man foretaget en Beregning af Rangertid pr. Vogn, hvorefter man paa forskellig Maade har fortsat Undersøgelserne, og man har særlig haft sin Opmærksomhed henvendt paa de Steder, hvor Rangertiden syntes at være rigelig i Forhold til Vognudvekslingen, men særlig har Udvalget haft sin Opmærksomhed henvendt paa Stationer, hvor man ved visse Indskrænkninger af Rangertiderne kunne opnaa Personalebesparelse.

Dette har ført til det Resultat, at Udvalget har gennemført Indskrænkning i Rangertiderne, der i alt giver 33 Timer og 27 Minutter pr. Dag som, med den nuværende Udgift pr. Rangermaskine med Betjening, der er ca. 12 Kr. pr. Time, anslaaes til en aarlig Besparelse af ca. 146 500 Kr.

Udvalget mener endvidere, at det vil være opnaaeligt at foretage yderligere Besparelser, ved en fortsat systematisk Behandling af heromhandlede Forhold.

Man har endvidere Øjet aabent for, at Togmaskinerne i Ture, hvor Lokomotivpersonalets Tjenestetidsnorm ikke er fuldt udfyldt, i flere Tilfælde vilde kunne anvendes til Udførelse af visse Rangerarbejder efter Togankomst, hvorved opnaas, at en Rangermaskine der maa afvente saadanne Togs Ankomst, kan afslutte sin Tjeneste meget før. Saadanne Undersøgelser mener Udvalget bør foretages af Distrikterne.

Det næste Afsnit, der beskæftiger sig med Lokomotivpersonalets Forberedelses- og Afslutningstid, er ret udførligt, og man mærker her tydeligt Hr. Sorensens Aand igennem alt hvad der staar skrevet.

Forst omtaler Hr. Sørensen fra Struer, at de i 1917 ved en Skrivelse fra Generaldirektoratet fastsatte Forberedelses- og Afslutningstider, maatte anses for at være tilstrækkelige, hvad der ogsaa senere er blevet hævdet fra maskinteknisk Side.

Han fortsætter med at sige, at samtidig med den ved gl. Ordre H 271 foretagne Udvidelse af Forberedelses- og Afslutningstiden bortfaldt Kullempning paa alle Lokomotiver, hvorfor de nugældende Tidsakkorder nærmest passer for Lokomotivfyrbødere der kører over længere Strækninger, medens Tiden for Lokomotivførere i Almindelighed og for Lokomotivfyrbødere, ved Kørsel over kortere Strækninger er betydeligt kortere i Praksis. Der er i adskillige Liniature et urimeligt Forhold imellem Eftersynstid inkl. Rangertid og for Rangermaskinernes Vedkommende indføres desuden, ved *hver Deling* af Rangertiden 20 Min. Afslutningstjeneste og 30 Min. Forberedelsestjeneste, eller med andre Ord enhver kortere Afbrydelse i Rangertiden ophæves helt eller delvis ved Forberedelses- eller Afslutningstjeneste.

Saamænd er det kedeligt, at Hr. Sørensen i Tjenestetidsudvalget, hvoraf han var Medlem, ikke kunde faa gennemført disse Betragtninger, men den Gang havde han heller ikke den Opfattelse, der sad han mellem Folk der ogsaa kendte Tingene, hvorfor han klogelig tav stille. Naturligvis burde det være saa, at Tjenestetiden opførte samtidig med Rangertiden, men der er det kedelige ved den Sag, at den nu en Gang ikke gør det, hvorfor den maa tages i Betragtning selv om det er aldrig saa kedeligt. Men man opnaar da ogsaa noget ved saadanne Afbrydelser, f. Eks. Besparelser i Tjenestetid for det Stationspersonale, der betjener Rangermaskinen. Vi tror ikke, at han eller hans Kolleger i bemeldte Udvalg, vilde faa Stationspersonalet til at forstaa, at de i de første 30 Min. skulde arbejde gratis, ligesaa lidt som i de sidste 20 Min., hvad enten Arbejdet nu var af den ene eller anden Karakter.

Derefter fortsætter Hr. Sørensen med

en Omtale af, hvorledes Forholdene var for ca. 30 Aar siden, da man kørte med Maskinerne lige fra Aarhus til Frederikshavn eller fra Aarhus til Vamdrup, men desværre, nu er Togene saa lang Tid undervejs at man ikke kan gennemføre dette baade fordi Personalet vilde faa for lang Tjenestetid, men ogsaa for at afkorte Fraværelsen fra Hjemstedet. For at undgaa Personaleskifte undervejs paa Lokomotiverne afbrydes i Reglen ogsaa disses Løb. En for vidt dreven Deling af Maskinløbene bliver for kostbar, fordi Antallet af Fyrrensninger og dermed Kulforbruget, den samlede Forberedelses- og Afslutningstid, Antallet af Opsmøringer og Arbejdet ved Depotterne forøges, hvorhos Udgiften hertil langt fra opvejes af de færre Reparationsudgifter, der muligt følger med færre Personaleskifter paa Lokomotiverne. Derfor har man formentlig ogsaa set bort herfra, ved flere andre Baner og givet Lokomotiverne et saa langt uafbrudt Løb som muligt, uden Hensyn til Personaleskiftet. Derfor bør der arbejdes hen til, at Lokomotiverne kører over saa lange Strækninger som Lokomotivtype, Toggang og Stationsforholdene tillader.

Hvor har det kriblet i Hr. Sørensens Fingre, da han var ved at skrive dette Stykke, han har sikkert forbandet den Time, da der indførtes ordnede Tjenestetidsforhold ved Statsbanerne. Det havde da ogsaa være meget nemmere at foreslaa, at Personalet kørte igennem fra Aarhus til Paddeborg, det kunde jo ikke lade sig gøre for 30 Aar siden, men nu kunde det, for saa vidt ikke de ubehagelige Tjenestetidsregler eksisterede. Det havde været ret efter Hr. Sørensens Ønske om Udvalget kunde have foreslaaet noget saadant i det hele at man vendte tilbage til den Tids Arbejdsmethoder, hvorved sikkert Halvdelen af Lokomotivpersonalet kunde have været sparet. Det kunde da have båret noget, at anvise en saadan Besparelse.

Hr. Sørensen fortsætter med at fastslaa, at de fastsatte Tidsakkorder er ba-

serede paa et mere omfattende Eftersyn af Lokomotivet, end der i Virkeligheden er paakrævet af Sikkerhedshensyn, hvorefter der nævnes hvad det er der skal gøres, hvortil føjes en Bemærkning om, at det er et omfatende Eftersyn, der undertiden foretages flere Gange samme Dag.

Udvalget foreslaar derfor, at der indføres en Begrænsning ved kun at fortage et *dagligt* Eftersyn af Lokomotivets arbejdende Dele og de Detailler, der har Betydning for Togfremførelsen og Sikkerheden, medens der foretages et *periodisk* Eftersyn af de mindre betydende Maskindele.

Udvalget fastslaar til en Begyndelse at det Eftersyn der nu foretages dagligt er for omfattende og at det ikke er paakrævet af Sikkerhedshensyn.

Det er egentlig mærkelgt, at man først nu, efter at det Reglement, har været gældende i Banernes Levetid, som Eftersynet foretages efter, finder paa, at det er alt for omstændeligt og at det bør indskrænkes. I al den Tid der ikke fandtes noget Tjenestetidsreglement, hvor man kunde udnytte Personalet som man vilde, da var der selvfølgelig ingen Tale om Forandring, da kostede det ligemeget, om man saa krævede Personalet til Tjeneste Dag og Nat, men nu stiller Forholdet sig anderledes, hvad der før burde gøres af Hensyn til Sikkerheden paa Banen er ikke mere saa paakrævet, man kan godt nedsætte disse Krav og det endda skønt Toggang, Hastighed m. m. er af en ganske anderledes Karakter end da.

Der er en Ting, der nu er sat i Højsædet, og det er, at der skal spares, spares, og er de dertil egnede Mænd fremme i første Række, saa skal Sikkerheden ogsaa nok faa hvad den tilkommer. Og ikke en Smule for meget, hellere lidt mindre. Alt drukner naar der er Tale om at spare, thi Staten er i Bekneb, naar det gælder Tjenestemændene, til dem kan der ikke tages Hensyn, der er endda nok at tage Hensyn til af Spareregeringen vi for Tiden er belempet med.

For os der daglig arbejder paa Loko-

motivet, ser Billedet ikke ganske saaledes ud, som for de Folk der væsentligt har deres Beskæftigelse paa Kontoret, vi ved, at der kan hænde de mest utrolige Ting, og vi ved, at det bedste Eftersyn ikke er for godt, naar Togene skal fremføres med Sikkerhed over Banerne.

Vi skal i en efterfølgende Artikel komme lidt nærmere ind paa denne Sag i Henhold til Spareudvalgets Udtalelse, thi der er endnu flere Ting, der kan have sin Interesse at beskæftige sig med.

UNIFORMSSAGEN

Efter mange og langvarige Forhandlinger er Uniformsspørgsmaalet bragt til en Løsning. Det har holdt haardt at faa et Resultat, som Organisationerne, der er repræsenteret i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, har kunnet tiltræde. Men Resultatet er nu dog blevet saadant, at den Reduktion, der foresloges af den store Sparekommission, der opgjordes til ca. 600 000 Kr., ikke blev gennemført. Den var da ogsaa saaledes, at Organisationernes Repræsentanter absolut ikke kunde modtage dette, fordi Indskrænkningerne var saa store, at, praktisk talt, Jernbanemændene i meget stor Udstrækning havde været nødt til at supplere den Paaklædning, den Uniformering, der kræves af Tjenestemændene under deres Tjenestes Udførelse.

Forhandlingerne paabegyndtes i Højsommeren 1922 og vi skal i det følgende give en Oversigt over Gangen i Sagen.

I »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 16 f. A. findes en Protokol af 13. Juni 1922 over de første Forhandlinger, der førtes angaaende Uniformssagen, og som af Administrationen førtes paa Grundlag af Sparekommissionens Forslag, medens Organisationernes Repræsentanter holdt sig det bestaaende Uniformsregulativ og ønskede at forhandle ud fra dette. Denne Forhandling førte til, at man enedes om, at Fællesudvalget skulde fremsætte For-

slag om, hvor langt de kunde strække sig, naar der endelig skulde være Tale om Indskrænkninger i Udlleveringen af Uniformsgenstandene.

Fællesudvalget samledes i den Anledning til Møde, og efter langvarige Forhandlinger formuleredes et Forslag, paa Grundlag af det gældende Uniformsregulativ, der anviste Besparelser paa et samlet Beløb af ca. 150 000 Kr. Dette Forslag fremsendtes til Generaldirektoratet for Statsbanerne, der overvejede dette og gennemgik Beregningerne, og denne Gennemgang førte til, at Statsbanerne anslog Besparelserne til kun at andrage ca. 50 000 Kr. eller 100 000 Kr. mindre end Fællesudvalget var naaet til.

Man afventede nu indenfor Fællesudvalget Svar paa det fremsatte Forslag og under 20. August f. A. modtog man Svar paa Fællesudvalgets Skrivelse af 17. Juli f. A., i hvilket man meddelte, at man ikke kunde modtage de gjorte Indrømmelser, der maatte anses for ganske utilstrækkelige, hvorfor man snarest vilde gennemføre de af Sparekommissionen foreslaaede Indskrænkninger. Generaldirektoratet meddelte samtidig, at samme vedvarende var villig til at modtage rimelige mindre væsentlige Ændringer i det omhandlede Forslag, hvis Ønske herom fremsattes i Løbet af de nærmeste Dage og at man iøvrigt vilde tage Hensyn til de Erfaringer, der maatte indhøstes naar de nye Regeler gennemførtes.

Dette Svares Form og Indhold var af en saadan Karakter, at alle de i Fællesudvalget repræsenterede Organisationers Repræsentanter harmedes herover, og at man besluttede at protestere herimod. Imidlertid blev det under Haanden oplyst, at Statsbanernes Embedsmænd, der havde beskæftiget sig med Sagen, var kommet til foranævnte Resultat angaaende Besparelsens Beløb, og man besluttede, saavel i Anledning af Svarets Form og Indhold at fremsende en Skrivelse til Trafik- og Statsminister og til Generaldirektoratet, i hvilken Fællesudvalget udtaler sin Forbavselse

over at Generaldirektoratet nu afviser en Realitetsforhandling om Sagen, og beklager at dette staar i afgjort Modstrid med Statsministerens Hensigt, at gennemføre Spareforanstaltningerne med Personalets Tilslutning, ligesom at man meddeler, at Gennemførelsen af Generaldirektoratets Standpunkt vil afføde den alvorligste Uvilje blandt Personalet.

Vi har i Nr. 19 f. A. optrykt begge de her omhandlede Skrivelser og ledsaget dem med en Kommentar. Fællesudvalget endes derefter om, efter det Resultat, der forelaa, at stille Organisationerne frit, saaledes at man hver for sig kunde foretage Henvendelser, der kunde anses for gavnlige for Opnaaelsen af de bedste Resultater.

Efter at Sagen havde været Genstand for Overvejelse indenfor Dansk Lokomotivmands Forening, ansaa man det for betimeligt og hensigtsmæssigt at rette en Henvendelse til Trafikministeren, for overfor ham at protestere mod Gennemførelsen af Sparekommissionens Forslag. Repræsentanter for Organisationerne søgte da Foretræde hos ham og meddelte, at da vor Organisation i sin Tid under Lønningsforhandlingerne gav sin Tilslutning til Gennemførelsen af denne, var det under Forudsætning af, at Lokomotivpersonalet fik udleveret Uniform. Den daværende Minister gav da Organisationen Tilsagn herom, men de Reduktioner, der nu ønskedes gennemført, var af en saadan Karakter, at de ikke var i Overensstemmelse med det os givne Tilsagn. Ministeren udtalte heroverfor, at han, efter den almindelige Regel, selv om der skete et politisk Ministerskifte, overtog sin Forgængers Forpligtelser, men at han intet kendte til et saadant Tilsagn, der i hvert Fald ikke var officielt. Imidlertid lovede han, at dette skulde blive undersøgt, og hvis det var rigtigt, vilde Sagen blive taget op til fornyet Overvejelse. Det var imidlertid ogsaa blevet Ministeren bekendt, gennem den af Fællesudvalget fremsendte Skrivelse, at der var en Difference paa ca. 100 000 Kr. mellem Fæl-

lesudvalgets Opgørelse af de foreslaaede Besparelser og de af Generaldirektoratet anstillede Beregninger. Det viste sig ved Undersøgelse at Fællesudvalgets Beregning var den rigtige, og disse Ting i Forening gjorde at Sagen optoges igen.

Dette førte til, at der mellem Fællesudvalget og Generaldirektoratet igen paabegyndtes Forhandlinger om Sagen, men der maatte stilles Forslag om yderligere Besparelser. Fællesudvalget afholdt derfor igen Møde om Sagen, i hvilket der forelaa Meddelelse om hvad der var foregaaet, og om Generaldirektoratets Krav om yderligere Besparelser. Der foretoges da paany en Gennemgang af Sagen, hvilken resulterede i, at der fra Fællesudvalget anvistes Besparelser til et Beløb af ca. 220 000 Kr.

Imidlertid førtes der mellem Fællesudvalgets Forretningsudvalg og Generaldirektoratet stadige Drøftelser, og under disse oplystes det, at der ikke kunde ventes en Ordning paa Spørgsmaalet, forinden Besparelserne androg ca. 300 000 Kr. eller Halvdelen af det Beløb, som Sparekommissionen havde anvist. Fællesudvalget samlede paany og der stilledes derefter Forslag om Besparelser paa tilsammen ca. 270 000 Kr., som var det yderste, Fællesudvalget mente at kunne naa.

Ved derefter følgende Drøftelser oplystes det, at Ministeren havde stillet som Betingelse, at der maatte anvistes Besparelser paa et samlet Beløb af ca. 300 000 Kr., for at han kunde paatage sig Ansvaret for at gaa til Rigsdagen med en Overenskomst med Personalet. Fællesudvalget maatte derfor, for at undgaa Sparekommissionens vidtgaaende Krav, paany til at drøfte Sagen, og det lykkedes efter langvarige Forhandlinger at kunne anvise Besparelser paa et Beløb, der stod i Overensstemmelse med det af Ministeren fremsatte Krav.

Der har om dette Spørgsmaal været afholdt 7, 8 Møder af det samlede Fællesudvalg, og af Fællesudvalgets Forretningsudvalg et tilsvarende Antal.

Paa Grundlag af det sidste af Fællesudvalget fremsatte Forslag førtes der den

24. Januar d. A. en afsluttende Forhandling. Vi optrykker her nedenfor Protokollen.

FORHANDLINGSEMNE:

Ændringer i Uniformsregulativet.

Tilstede for Generaldirektoratet:

Generaldirektøren, Kontorchef Jacobi og Fuldmægtig André Jensen.

Tilstede for Fællesudvalget:

Forretningsfører Ch. Petersen, Kontrolør A. Ohmeyer, Lokomotivfører Rich. Lillie, Snedker L. Hansen og Assistent L. Chr. Larsen.

Sidstnævnte førte Protokollen.

Generaldirektøren: Siden Generaldirektoratet tilskrev Fællesudvalget den 26. August f. A. angaaende Ændring i Reglerne for Levering af Uniformer, har der været ført forskellige Underhaandsforhandlinger for at naa en Overenskomst. Fællesudvalget har sidst (den 10. ds.) anvist Besparelser til et Beløb af ca. 300 000 Kr. paa Sparekommissionens Grundlag, og efter at vi er naaet til denne Sum, mener jeg at kunne slutte mig til de stillede Ændrings-Forslag og vil indstille disse til Ministerens Godkendelse.

Ch. Petersen: I vort Ændrings-Forslag ønskes foretaget en mindre Rettelse vedrørende Vognpasserne. Brugstiden for Jakkerne til disse Tjenestemænd ønskes rettet til 2 Aar mod, at der tillige udleveres de paagældende Vest og Beinkleder hvert andet Aar samt en Arbejdsbluse hvert Aar. Forlængelse af Brugstiden for Jakker mener man at kunne forsvare, naar der udleveres en Arbejdsbluse hvert Aar ud over det Sæt Overtrækstøj, som de nu er normeret med; og Forslaget betyder en Besparelse af ca. 1 200 Kr. aarlig for Banerne.

Generaldirektøren: Under Forudsætning af, at Forslaget ikke medfører nogen Formindskelse af de anviste Besparelser, kan jeg tiltræde det.

Ch. Petersen: Angaaende Leveringsterminernes Ikrafttræden og Overgangsbestemmelserne forudsætter vi, at de nye Leveringsterminer først træder i Kraft i Dag, og at der for de sidst leverede Uniformsgenstande regnes med den nye Brugstid, for saa vidt der i Dag kun er forløbet Halvdelen af den efter det hidtidige Regulativ gældende Brugstid, eventuelt kortere Brugstid.

Endvidere forudsætter man, at de Uniformsgenstande, som skulde have været leverede, men som Statsbanerne endnu resterer at udlevere, leveres i samme Omfang og af samme Kvalitet som efter det hidtidige Regulativ; og at Leveringsterminerne regnes fra det Tidspunkt, da de nævnte Uniformsgenstande skulde have været leverede.

Angaaende Levering af Lokomotivpersona-

lets Uniformer til Foraaret verserer der jo en særlig Sag mellem Generaldirektoratet og Fællesudvalget.

Generaldirektøren: Vil disse Bestemmelser ikke kolidere med Skrivelsen af 26. August?

En Del kunde dog tale for, at de førte Forhandlinger ikke skulde medføre en Udsættelse af det ændrede Regulativs Ikrafttræden.

Ch. Petersen: Fastsættelsen af disse Bestemmelser kan ikke være af nogen økonomisk Betydning for Banerne, og Udgiften fremkommer kun en Gang for alle. Vi har ønsket Spørgsmaalet klarlagt for at undgaa evt. Misforstaaelser senere.

Endvidere maa vi pointere, at vort Forslag betinger, at der ikke sker nogen Forringelse af de i de nugældende Uniforms-Reglement fastsatte Stofkvaliteter.

Generaldirektøren: Ja, deri sker der ingen Ændringer.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Tidspunktet for det nye Regulativs Ikrafttræden vil Sagen blive nærmere overvejet.

Ohmeyer gjorde opmærksom paa, at der i den senere Tid var udleveret en Del Kapper af den af Sparekommissionen foreslaaede ringere Stofkvalitet.

Ch. Petersen: Kunde man ikke lettest løse denne Sag derved, at man lod den gamle Brugstermin gælde i alle Tilfælde, hvor der blev udleveret Kapper af ringere Stofkvalitet end efter de hidtil gældende Regler?

Generaldirektøren: Det kan vi nok blive enige om.

Rich. Lillie: Det er med stor Beklagelse, at Dansk Lokomotivmands Forening gaar med til at tiltræde saa lange Brugsterminer, som Fællesudvalget i sit Forslag har foreslaaet. Uniformerne kan i flere Tilfælde ikke holde Terminerne ud.

De ændrede Brugsterminer vil medføre, at de forskellige Uniformsgenstande leveres til forskellige Tider, og jeg vil derfor anmode om, at de Uniformsgenstande, som hører til samme Uniform, forfærdiges af nøjagtig samme Stof og Farve.

Naar vi har tiltraadt Ændrings-Forslagene, er det i Troen paa, at vi senere vinder tilbage igen, hvad vi nu mister som Følge af Sparekommissionen og Tvangssituationen. Vi har i sin Tid kun tiltraadt den nye Lønningslov under Forudsætning af, at vi fik leveret fuld Uniform, og denne har man nu forringet for os.

Ohmeyer: Regntøjet var paa et tidligere Tidspunkt af en uheldig Kvalitet, og vi maa ønske, at Leverandørerne ikke faar Lov at levere Regntøjet af en ringere Kvalitet end bestemt.

Generaldirektøren: Der skal fra Administrationens Side blive gjort, hvad der kan gøres for at sikre en god Kvalitet.

Jeg kan meget godt sætte mig ind i, at Personalet ikke modtager disse Besparelser med Begejstring.

Til Hr. Lillie vil jeg bemærke, at han har Ret i, at Lønningskommissionens Formand gav Løfte om Udlevering af Uniform til Lokomotivpersonalet, men det maa forstaas som Udlevering af den til enhver Tid normerede Uniform, og heri er Hr. Lillie vel enig?

Rich. Lillie: Jeg er indforstaaet med, at Uniformerne er underkastet Bevæglighed i Terminerne, men ikke at der tages noget fra os. Havde man her fulgt Sparekommissionen, havde man brudt Forudsætningerne for den Organisations Tilslutning til Lønningsloven, jeg repræsenterer; men vi forstaar, at Tiderne kræver Ofre, og disse har vi ydet; vi afventer, som jeg udtalte før, det Tidspunkt, da vi igen kan indvinde, hvad vi her maatte sætte til.

Generaldirektøren: Det kan jeg naturligvis ikke forbyde; men da det nu gælder om at komme til en mindelig Ordning, finder jeg disse Udtalelser noget krigeriske.

I Overenskomsten kan der ikke indføres nogen Art af Forbøhold.

Rich. Lillie: Virker mine Ord krigeriske, har jeg Grunde derfor. —

Ch. Petersen: Det undrer mig ikke, at Hr. Lillie er lidt bitter i Sind, thi de Ord han har ladet falde, er den almindelig Opfattelse ude blandt Personalet.

Organisationerne er vidende om, at de har Medansvaret for den nye Ordning, men hvis de Erfaringer, som maatte indhøstes efter Gennemførelsen af de nye Brugsterminer, maatte vise, at Terminerne er for lange, og Organisationerne kan føre Bevis herfor, maa vi dog forbeholde os at kunne rejse Sag herom.

Generaldirektøren: Ja, hvis Praksis viser, at man har leregnet Brugstiden forkert, kan Sagen tages op igen. —

Jeg gaar ud fra, at Udlevering af Uniformsgenstande til Ekstrapersonale, som er tænkt ændret i Overensstemmelse med Sparekommissionens Betænkning, ligger uden for denne Forhandling.

Ch. Petersen: Ja, dette Personale tilhører ej vor Organisation.

Rich. Lillie: Lokomotivfyrboderaspiranterne tilhører vor Organisation. Sparekommissionen siger intet om, at Uniformsgenstandene skal bortfalde til disse Personer.

Generaldirektøren: Dette kan vi komme tilbage til senere.

L. Hansen: Ekstrahaandværkerne staar i Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, og vi maa saaledes føre Forhandlingen om deres Uniformsgenstande.

Generaldirektøren: Ja. — Sparekommissionens Forslag gennemføres for Stationsarbejdere og vil ligeledes blive gennemført for Ekstrapersonale, medmindre det er nødvendigt at udlevere dette Personale visse Uniformsgenstande af Hensyn til Tjenestens Karakter, hvilket muligvis er Tilfældet for Lokomotivfyrbøderaspiranternes Vedkommende.

Ohmeyer mindede om, at Generaldirektoratet i sin Tid havde bebudet Nedsættelse af et Udvalg angaaende visse Ændringer i Uniforms-Reglementet, som var nødvendiggjort af Hensyn til, at Tjenestemandsløven havde indført visse nye Stillingsbetegnelser; henstillede derfor at dette Udvalg blev nedsat, og at Personalets Organisationer blev repræsenteret i samme.

Generaldirektøren: Vi skal notere det.

Det besluttedes, at Protokollen skulde vedhæftes et Eksempplar af Uniforms-Regulativet udvisende de vedtagne Ændringer.

Hermed sluttede Forhandlingen. —

Vi hidsætter en Oversigt over Resultaterne af de førte Forhandlinger saaledes, som de giver sig Udtryk i Terminerne for Leveringen af Uniformsgenstandene.

Huer leveres hver 1½ Aar, Jakke til Lokomotivførerne hver 1¼ Aar, til Lokomotivfyrb. hvert Aar (paa Grund af den daarlige Kvalitet Tøj) Vest hvert 1½ Aar og hver anden Gang med Skindryg. — Benklæder udleveres som hidtil. — Regnfrakke til Lokomotivførerne hvert 4. Aar og Sweater til Lokomotivfyrbøderne hver 2½ Aar.

Skindtrøje hver 4. Aar, (leveres kun til Lokomotivpersonalet) og Kappe hver 4. Aar.

Desuden udleveres en Kittel aarlig til Lokomotivførerne og til Lokomotivfyrbøderne aarlig et Sæt Overtrækstøj.

Omend de opnaaede Resultater ingenlunde kan betegnes som tilfredsstillende, saa er der dog opnaaet det, at Sparekommissionens Forslag ikke blev gennemført, hvilket bl. a. havde ført til, at Lokomotivpersonalet havde mistet Skindtrøjen og Lokomotivførerne Regnfrakken. Naar Sparekommissionen var naaet til sine vidtgaaende Reduktioner, og havde anset disse for hensigtsmæssige, maa det skyldes den beklagelige Mangel paa Sagkundskab og praktisk Indsigt der har kendetegnet flere af Sparekommissionens Forslag.

KONJUNKTURTILLÆGET

Lørdag den 10. ds. var Repræsentanter for Tjenestemand-Organisationerne til Forhandling hos Statsministeren angaaende Konjunkturtillæggets Nedskæring. For vor Organisation var til Stede Formanden og Kredsformanden for Lokomotivfyrbøderne.

Efter at Repræsentanterne var samlede meddelte Statsministeren, at Pristallet var gaaet ned med 1 og at Tjenestemandenes Dyrtidstillæg derfor vilde gaa ned med 54 Kr. om Aaret. — Derefter førtes Forhandlingerne dels paa Basis af det af Regeringen fremsatte Forslag, dels paa Grundlag af det af Regeringen ændrede Forslag, der var sat i Forbindelse med Pristallet. Under Forhandlingerne fremsattes forskellige Tanker, der formodedes at kunne føre til en Overenskomst og paa et Tidspunkt afbrødes Forhandlingerne for at der kunde blive Lejlighed til at tage Stilling til de fremsatte Forslag.

Det viste sig imidlertid, at alle Forsøg paa at naa til en Forstaaelse med Ministeriet var omsonst, dette skulde have de Millioner, det havde krævet, enten paa den ene eller anden Maade.

Ministeriets Udtalelse ved Fremsættelsen af Forslaget om, at det fremsatte Forslag ikke var noget Ultimatum, var for saa vidt kun rigtigt paa den Maade, at der vel kunne forhandles om Formen, men ikke om Indholdet.

Ministeren vil antagelig fremsætte Forslaget i en nær Fremtid i Folketinget og det bliver saaledes Rigsdagens Sag at fastsætte, om der skal være nogen Nedsættelse og hvor stor denne skal være.

Det vil blive interessant at se Partiernes Stilling til Sagen. Det frikonservative Parti har i den sidste Tid flere Gange ladet sig forlyde med, at de ikke vil gaa med til nogen Nedskæring. Hvorvidt de standhaftig kan holde denne Stilling, vil vi snart faa Lejlighed til at se. Saavel Socialdemokratiet som radikale Venstre vil sikkert gaa imod Lovforslaget, i Henhold til deres

mange tidligere Udtalelser angaaende dette Spørgsmaal.

Det er udelukkende de frikonservative, der paakalder sig Opmærksomheden. Tjenestemændene ser med Uro hen til dette Parti, men stoler ikke rigtig paa, at de kan holde Stillingen, naar Minister Neergaard kræver Millionerne. Det har jo hidtil vist sig, at de falder til Føje, naar Neergaard svinger sit Ris over dem.

Vi vil ikke haabe, at Rigsdagen mod Tjenestemændenes enstemmige Protest gaar med til den ønskede Nedsækering, fordi Tjenestemændene ikke kan undvære disse Penge.

PRISTALLET

Det var almindelig ventet at Pristallet vilde holde sig omtrent paa samme Sted, og det viste sig at dette holdt Stik. Det faldt 1 Point. Virkningen heraf er imidlertid den, at Dyrtidstillægget falder med 54 Kr. eller 4 Kr. 50 Øre pr. Maaned, fordi der forrige Gang Pristallet fastsattes kun manglede 0,8 Point i at vi var gaaet ned med 108 Kr. i Stedet for 54 Kr.

Denne Nedgang i Pristallet medfører desværre at forskellige Ydelser gaar ned.

Saaledes falder Kørepengene og Natpenge ned til følgende Størrelse:

For Lokomotivførere. Kørepenge for et Døgn fra 5 Kr. 25 Øre til 4 Kr. 95 Øre, Køretimepengene fra 31 Øre til 29 Øre og Natpengene fra 50 til 47 Øre.

For Lokomotivfyrbøderne. Kørepenge for et Døgn fra 4 Kr. 50 Øre til 4 Kr. 20 Øre, Køretimepenge fra 25 Øre til 23 Øre og Natpenge fra 35 Øre til 33 Øre.

Rangeringsgodtgørelsen falder for Lokomotivførere fra 15½ Øre til 14½ Øre og for Lokomotivfyrbødere fra 12½ Øre til 11½ Øre.



BETYDNINGEN AF OMSKIFTNINGSHANEN VED FØDEVANDSFORVARMEREN OG DENS TEKNISKE FORBEDRINGER

(Ved Otto Bendixen).

I Beskrivelsen af Knorr's Fødevandsforvarmer i »Dansk Lok. Tid.«, Nr. 24, 1920, er omtalt Omskiftningshanens Betydning for Forvarmeren navnlig med Hensyn til ved Forandring af Fødevandets Gennemstrømningsretning at hindre Dannelse af Kedelsten.

Spilledamps-Forvarmeren ved Lokomotiver blev i Begyndelsen bygget uden nogen som helst Mulighed for at kunne forandre Vandets Gennemstrømningsretning. I Almindelighed var Anordningen saaledes, at det af Pumpen hidførte Fødevand strømmede ind forneden i Forvarmeren og efter at have løbet en 4—5 Gange igennem atter forlod den foroven opvarmet til 95—100 ° C. for at strømme ind i Kedlen.

Det viste sig dog snart, at der i de øverste Forvarmerrør, der udvendig gennemstrømmedes af den varme Damp og indvendig af det allerede opvarmede Vand, fremkom temmelig store Ansamlinger af Kedelsten. Da Kedelstensudskilningen i Almindelighed begynder ved ca. 95 pCt. C. afsatte sig altsaa alle de Kedelstendannelser, som udskiller sig mellem 95 og 100 ° C. Ved den stadige Opvarmning af Forvarmerrørene med den varme Spilledamp og den i Driften ofte gjorte Fejl, at Forvarmeren netop under Lokomotivets haarde Arbejde bliver sat ud af Virksomhed, stærkner disse Slamdele til Kedelsten, nedsætter ganske væsentlig det hele Anlægs Virkningsgrad og tilstopper efterhaanden de øverste Rør. Disse Kedelstensudskilninger forekommer nu mere eller mindre stærkt ved de forskellige Tjenestesteder alt efter Fødevandets Beskaffenhed og Lokomotivpersonalets Behandling af Forvarmeranlægget, ganske uundgaelige er disse Udskillelser i Forvarmeren dog ikke.

For nogle Aar siden blev da de nyere Forvarmere forsynet med en Omskiftningshane paa det forreste Dæksel netop i den Hensigt ved Opnaaelsen af forskellige Gennemstrømningsretninger for Fødevandet indenfor Rørsystemet (Vandindstrømning foroven eller forneden) at fordele Slam- og Kedelstensaflejringerne uregelmæssigere og saaledes forebygge Forstoppelser. Det er endvidere fastslaaet, at ved Vandets Gennemstrømning i kun een Retning kan de Slamdele, som har udskilt sig og sat sig fast paa Ujevnheder i Rørene og i de døde Hjørner af Dækslet, ikke skylles ud, men dette lader sig kun gøre ved en Gennemstrømning i

mødsat Retning, og saaledes ligger den videre Hensigt med Omskiftningshanen deri, at man kan udvaske Forvarmeren. For ikke først at lade Slamdelene i Forvarmeren størkne til Kedelsten, blev i sin Tid anordnet, at Omskiftningshanen *daglig* skulde betjenes, det vil sige, at den i Dag skulde sættes i den ene Driftsstilling, i Morgen i den anden; man vil herved opnaa, at Slamdelene føres med til Lokomotivkedlen. Skulde herimod endelig indvendes, at Slamdelenes Indførelse i Kedlen ikke just maa

Men Omskiftningshanen bliver desværre ikke i Driften benyttet i det foreskrevne Omfang. Ved et stort Antal Lokomotiver ved tyske Jernbanedirektioner kunde fastslaaes, at Hanen siden Lokomotivet blev sat i Drift, ofte gennem flere Maaneder, overhovedet endnu ikke var blevet omstillet. Grunden hertil ligger bl. a. ogsaa i den for Tiden endnu upraktiske Konstruktion af Omskiftningshanen selv. Personalets Klager gaar ud paa, at for at faa Hanetolden ganske tæt maa denne spændes fast ved Hjælp af beg-

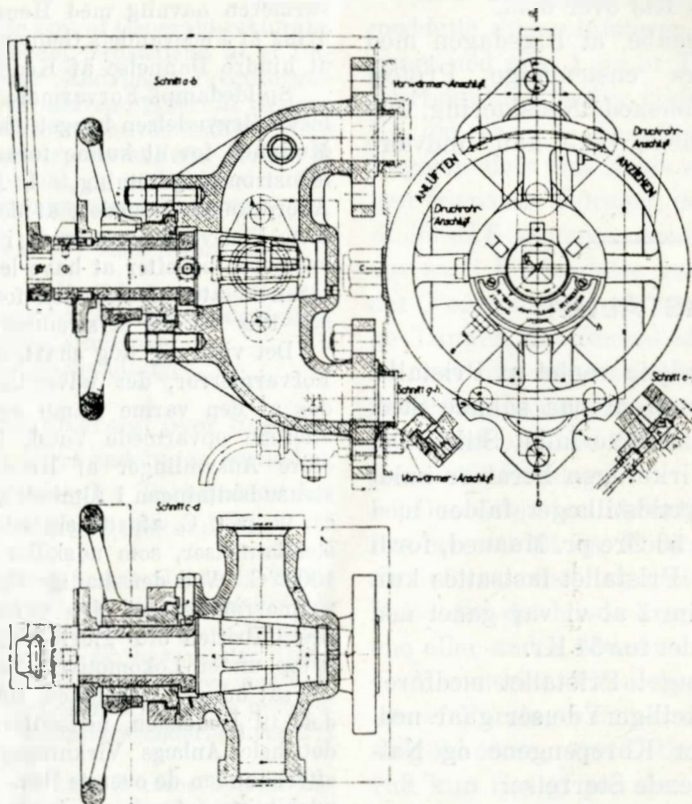


Fig. 1. Forvarmer-Omskiftningshanen med Løfteindretning til Hanetolden betjent ved Haandhjul.

anses for at være attraaværdig, saa maa herimod anføres, at man af to Onder altid vælger det mindste. Ved Lokomotiver med Slamudskiller har dette overhovedet ingen Betydning, da Slamdelene heri bliver fastholdt paa Samlepladen i Kedlen eller ved Side Ledepladerne bliver fort ned i den underste Del af Kedlen til Slambeholderen, og saaledes ikke kan afsætte sig paa Rog- eller Kedelrør og paa den Maade nedsette Kedelhedeffladens Virkningsgrad. Bli-
ver imidlertid Slamdelene i Forvarmeren og faar der Tid til at hærde sig til Kedelsten, saa betyder det her en stærk Formindskelse af det samlede Forvarmeranlægs Virkningsgrad, hvilket i Varmetilbagevindingens Interesse under alle Omstændigheder saa vidt muligt maa undgaas.

ge Møttrikerne i den bageste Ende. Ved denne Fastspænding suger Hanetolden sig i Reglen saa fast, at den selv efter Løsningen af ovennævnte Møttriker kun vanskeligt eller overhovedet slet ikke lader sig bevæge. Efter paafølgende Omstilling af Hanen er denne da i de sjældneste Tilfælde atter tæt. Disse Klager maa i Almindelighed anses for berettigede. Løsningen ved de forhaandenværende Haner søger man nu at lette derved, at man i Stedet for de nævnte to flade Møttriker, som holder Hanetolden i Hanen, anbringer en kraftig Kapselmøttrik. For at løsne Hanetolden skal da den nævnte Kapselmøttrik skrues mod den bagved liggende Kapselmøttrik paa Forvarmerdækslet og efter at begge Møttrikerne ligger an skrues Møttriken paa Hanetolden yderligere tilbage,

og herved presses denne ud af Hanen. Ved Befæstigelsen af en kraftig Topnøgle paa Hanetoldens Firkant lader denne sig let dreje om i den anden Stilling. Tidligere blev Omstillingen af Hanen foretaget med Skruenøgler, som passede mere eller mindre godt til Firkanten og for det meste med det Resultat, at denne blev rund, saa ingen Nøgle passede mere og Omstillingen ganske forhindredes. Efter endt Omstilling bliver da Hanetolden atter ved kraftig Tilspænding af Kapselmøttriken presset ind i Hanen. Med begge disse Ændringer bliver vel Omstillingen noget lettet, en gennemgribende Forbedring er det dog ikke.

Imidlertid er en ny Omskiftningsbane bleven konstrueret, som skulde overvinde de ovennævnte Mangler. Den prøves for Tiden i Praksis paa de tyske Baner og er beskrevet i »Die Lokomotivtechnik«. Vi skal i det følgende beskrive denne Omskiftningsbane.

Ved den i Fig. 1 gengivne nye Omskiftningsbane bliver den tilstræbte lette Bevægelighed opnaaet ved en Løfteindretning for Hanetolden. Hanen er ved denne Udførelse lukket bagud. Skaffet eller Toppen er som ved den hidtidige ældre Udførelse fremstillet i et Stykke med Hanetolden. Den bærer paa den forreste Ende en Plade, der samtidig er fremstillet som Viser for Haandhjulsstillingen. Mellem den brede Ende af Hanetolden og den nysnævnte Plade er løst over Hanetoldens Tap tilpasset et Hylster eller en Bøsning med indvendig Gevind. Denne løber i en anden som Møttrik fremstillet Bøsning, der er forsynet med et Haandhjul med en Diam. af 330 mm. Denne Bøsning er ved en paa Hanen fastsat Sikringsflange hindret i Forskydning i Længderetning, kan altsaa kun dreje sig, medens den paa Hanetoldens Tap kun løst opskudte og med Gevind forsynede Bøsning ved en Styrestift forhindres i Drejning og altsaa kun kan bevæge sig i Længderetning. Paa den forreste Ende af den indvendige Bøsning og fast forbundet med denne er et Skilt anbragt, som optager Betegnelsen for de tre forskellige Stillinger. Paa Firkanten paa Hanetoldens Tap sidder en lukket Nøgle. Ved Drejningen af Hanetolden ved Hjælp af denne Nøgle glider altsaa den med Hanetoldens Tap fast forbundne Plade med Viserspidsen over Skiltet med Betegnelserne paa Stillingerne, og gengiver gennem Viserens Beliggenhed den paagældende Stilling af Hanen (Fig. 1). Det paa Bøsningen fastgjorde Haandhjul bærer en Dobbeltpil og Paaskriften »Løfte« og »Fast«. Ved en kort Omdrejning af Haandhjulet i Retningen »Løfte« tvinges den indvendige Bøsning med Styrestiften til en lille Forskydning i Længderetning og støder derved mod Hanetoldens Overflade og trykker denne ud. I denne løf-

tede Stilling kan da Hanetolden bekvemt ved Hjælp af den lukkede Nøgle drejes fra den ene til den anden Stilling. Ved Drejning af Haandhjulet i den modsatte Retning, som er betegnet med »Fast« bliver Bøsningen atter trykket mod Hanetolden og presser derved denne fast og tæt i Hanen.

Et særligt Fortrin ved denne Udførelse ligger deri, at enhver Friktion mellem Løfteindretning og Hanetold falder bort, saaledes at en utilsigtet Medtagning af Hanetolden efter foretagne Omstilling sikkert undgaas, naar den atter sættes fast. Den til Hanens Betjening krævede Behandling indskrænker sig altsaa til Løftning, Omstilling af Hanen og Genindtrykning af Hanetolden i Hane. Alle disse Manipulationer kan udføres uden nogen Anvendelse af Kraft og Tid.

Forhaabentlig opfylder denne nye Omskiftningsbane hvad den lover, saaledes at de hidtidige Ulemper overvindes og Omskiftningsbanen kan anvendes i det fornødne Omfang ved Forvarmeranlægene. En Kontrol med den foretagne Omskiftning lod sig opnaa saavel for Lokomotivpersonalet som det tilsynsførende Personale derved, naar der paa Paaskriftspladen for de tre Stillinger af Hanetolden tydeligt blev anbragt et 1 Tal til venstre og et 2 Tal til højre. Paa de ulige Dage skulde da »Stilling 1« anvendes og paa de lige Dage »Stilling 2«. Paa gamle eksisterende Baner lod dette sig opnaa ved en tilsvarende efterfølgende Betegnning.

Bestaar den her beskrevne Nykonstruktion sin Prøve, skal man ikke betænke sig paa saa snart som muligt at indføre Hanen og frem for alt bør naturligvis alle de Forvarmeranlæg, som overhovedet endnu ikke har nogen Omskiftningsbane, udrustes med den nye Hane.

Det var maaske værd at overveje, om der muligvis med Omskiftningsbanen lod sig forene en supplerende Indretning gaaende ud paa, at Forvarmerens Udvaskning uden noget Besvær for Personalet i hvert Fald kunde foregaa i det Fri og ikke i Kedlen. Lader dette sig opnaa og kan Lokomotivpersonalet selv stedse overbevise sig om, hvilke Mængder Smuds, der føres bort med Udvaskningen, saa vil Udvaskningen og Omskiftningsbanens Omstilling ogsaa blive foretaget samvittighedsfuldt. Dette vilde da betyde et yderligere Skridt til at gøre Forvarmeranlægene ved Lokomotiverne fuldkomne.



NOTISER

„JERNBANELIV“

Undertegnede har tænkt at søge tilvejebragt en Samling af Smaatræk fra Jernbanelivet, Fortællinger og Anekdoter der paa forskellig Vis kunde illustrere Jernbanemandens Liv og Færden fra Jernbanens første Tid op til vore Dage. Der er sikkert mange Tjenestemænd, saavel ansatte som særlig ældre og pensionerede, der kan fortælle en munter Historie, mange maaske ogsaa en alvorlig.

Man trænger til at vende sig bort — for en Stund — fra denne dystre Tid og fordybe sig i lysere Minder. De unge vil sikkert med Glæde høre ældre ansattes Beretninger om deres Oplevelser.

Omkring Tiden, da Jernbaneforeningen blev stiftet, var der en vis frisk Tone over Jernbanelivet, det var vel den, der drog adskillige mod Jernbanen.

Vilh. Ohlson, Einar Berg og mange flere skrev deres Viser til Jernbanelivets Pris. Alle disse Viser er det Hensigten at søge samlet og tage med.

For at Samlingen kunde virke efter sin Hensigt, ønsker vi imidlertid gerne, at alle Klasser af ansatte, som har oplevet eller hørt en eller anden munter eller alvorlig Tildragelse, saavel mellem ansatte indbyrdes som i Forholdet til Publikum, vil skænke Sagen Opmærksomhed. Navne behøver jo ikke at nævnes, hvis det ikke ønskes. Hvis enkelte mener, ikke selv at kunne fremstille Tildragelsen paa rette Maade, kunde en anden ansat maaske yde Bistand. Man bedes benytte den rolige Tid nu til at dykke ned i sin Erindringskiste og saa snarest faa begyndt paa Optegnelsen.

Bidrag bedes sendt til en af os.

Ringkøbing i Februar 1923.

H. Olsen, Assistent.

K. Jeppesen, Assistent.

UHELDET VED RØDE KRO

Den 12. Januar skete der et Toguheld ved Røde Kro i Sønderjylland, idet Tog Nr. 932 kørte forbi Stoppesignalet.

Den paagældende Lokomotivfører, der fremførte Toget ved den omhandlede Lejlighed, gjorde i nogen Tid derefter Tjeneste. Formentlig paa Grund af alarmerende Omtale i Pressen blev Føreren nogle Dage efter suspenderet.

Efter at Sagen har været Genstand for Undersøgelse hos Auditøren, viser det sig, at der

er forskellige formildende Omstændigheder til Stede.

Generaldirektoratet har paa Grund af det oplyste derefter fundet Anledning til at ophæve Suspensionen. Lokomotivføreren vil indtil videre komme til at udføre Rangertjeneste.



LOMME-ELEKTROSKOPET

Et af de Apparater, der er baseret paa d'Hrr. Johnsen og Rahbeks paa H. C. Ørsted-mødet offentliggjorte Opdagelse, er i disse Dage bragt i Handelen af Firmaet Louis Poulsen & Co., nemlig Lommeelektroskopet. Dette fikse lille Apparat, der har samme Format som en almindelig Fyldepen, bruges til at vise, om en Leder er uden Spænding, og det kan i den foreliggende Udførelse bruges lige godt saavel for Jævnstrøm som for Vekselsstrøm ved alle Spændinger fra 65 Volt til 750 Volt.

Naar Spidsen af »Fyldepenen« bringes i Berøring med en spændingsførende Metalgenstand (Traad, Skrue, Lampegevin eller lign.), vil en ganske tynd fjedrende Aluminiumsstrimmel blive statisk tiltrukket mod Overfladen af en Halvleder, hvorved den ombojede Aluminiumstrimlen vil blive synlig i et lille Glasvindue i Elektroskopets Ende.

Aluminiumbladet vil efter at Elektroskopet er fjernet fra Spændingen, endnu i nogle faa Sekunder beholde sin Stilling, hvilket i adskillige Tilfælde i høj Grad letter Aflæsningen. Berøres Elektroskopets Spids, forsvinder Aluminiumstrimlens ombøjede Ende øjeblikkelig fra Vinduet.

Apparatet er meget følsomt og vil vise selv den svageste Afledning, og det kan som nævnt taale at komme i direkte Berøring med Spændinger indtil 750 Volt. Ikke desmindre er det meget solidt, og kan f. Eks. tabes paa Gulvet, uden at tage Skade deraf.

Elektroskopet egner sig fortrinlig til at undersøge ikke alene Isolationsfejl saasom Overgang til Staalampens eller Lysekronens Stel, Afledning til Staalrør beliggende paa Træ eller tør Mur, direkte Kortslutning mellem to Traade idet man har fjernet den ene Sikring o. s. v. men ogsaa til at undersøge om en Installation er rigtig udført, om Afbryderen er anbragt i den spændingsførende Pol, om Spændingen er

ført til Lampens Bundskruer, om en Sikring er hel eller afbrændt, om der eventuelt er Brud i en Glansgarnsledning fra en Stikkontakt o. s. v.

Der findes dog enkelte Tilfælde, hvor man maa passe paa ved en saadan Maaling.

Alle vore Husinstallationer er desværre forsynet med en overflødig Sikring i Nultraaden. Hvis denne ved en Overbelastning eller svag Kortslutning er brændt over, uden at Sikringen i den spændingsførende Traad samtidig er smeltet, vil hele Installationen vise Spænding, saafremt blot én Lampe er tilsluttet gennem sin Afbryder, hvilket let vil kunne overses, da Lampen jo ikke kan lyse.

Et Vekselstrømskabel for almindelig Lavspænding, hvor den ene Fase er under Spænding, vil have en vis Ladespænding paa de to andre Ledninger, som vil kunne give Udslag paa Lommeelektroskopet, saafremt disse to Ledninger ikke under Prøven aflades f. Eks. ved Hjælp af en almindelig Lampe.

Det er muligt, at der ved yderligere Anvendelse af Elektroskopet i Praksis vil kunne findes en Del analoge Tilfælde, men ved lidt Omtanke vil man altid kunne undgaa at blive narret.

Som det vil ses, byder Lommeelektroskopet saa store Fordele, at der ikke er Tvivl om, at inden ret lang Tid vil enhver Overmontør, Inspektør, Elektrikermester o. s. v. være forsynet dermed, og det er heller ikke paa nogen Maade usandsynligt, at man ligeledes vil staa sig ved at give Apparatet i Hænde paa enhver Elektriker (Traadtrækker) for derved at kunne sikre sig færre Monteringsfejl, færre Bøder, mindre Efterarbejde med Retning af Fejl, mindre Risiko for Erstatningskrav som Følge af Fejl.

Lommeelektroskopet vil for Fremtiden være lige saa sikkert at finde i enhver Elektroingenørs Lomme som en Fyldepen og en Regnestok; det fremstilles her i Landet.

METCALFE'S INJEKTOR

arbejder med Spilledamp og kan, hvis dennes Tryk er 0,07 kg/cm² eller 0,35 kg/cm², føde Vand paa en Kedel ved henholdsvis 10,5 kg/cm² eller 12,6 kg/cm² Tryk.

Dette overraskende Resultat opnaas ved, at Injektoren ialt har seks Tude, gennem hvilke Dampen ekspanderes. Hovedmængden af Spilledampen indføres i den første Tude, og Fødevandet indsuges i Rummet mellem den anden og tredje Tude, hvorfra Blandingen af Vand og

Damp strømmer til den fjerde Tude, til hvilken der desuden direkte ledes en mindre Mængde af Spilledampen for at bevirke en Hastighedsforøgelse af Blandingen.

Hvis Kedeltrykket er højere end de ovenfor angivne Værdier, kan der til Supplering af Spilledampen tilføres en mindre Mængde Kraftdamp.

Denne Injektor anvendes paa engelske Lokomotiver.

T. f. M.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER.

NYE BØGER

Sj.- Følst.	Jyl.- Fyn	
11816	10380	Bernes, Britta. Splint.
11817		Greve, U. Den morsomme Verden.
11818	9384	Bill, Jacob B. Hr. Samuels Rige.
11819	10402	Rønne J. Falch. Præstens Julegilde.
11821		Egge, Peter. Den hellige Sjø.
11822		Halvorsen, F. Scirocco.
11823	10389	Jul 1922.
11825	10375	Barfoed, Aage. Den store Bryllupsfest.
11826		Krogh, Axel. Stålisien.
11827	10404	Sick, Ingeb. Maria. Vaaralen.
11828	10378	Baadsgaard, Anna. Den arvede Jord.
11829	10369	Ring, Barbra. Søstre.
11830	10366	Møller, Marius. Tidernes Tegne.
11836	10379	Bergstrøm, Vilh. Magasinpigen.
11838	10252	Rasmussen, Vilh. Et Barns Dagbog.
11847	10413	Kaarsberg, Rolf. Blandt Kinesere og Malayer.
11860	10414	Kamban, G. Ragnar Finsson.
11861	10460	Reumert, Ellen. Livets Ild.
11862	10376	Ahlberg, Betty M. Den store Fristelse.
11863	10308	Otto, Luth. Studiner.
11864		Birkdahl, Jørgen. Den sidste Frist.
11865	10319	Vollquartz, I. Anne Lise. Hun bliver lykkelig.
11866		Tandrup, Harald. Kapergasten.
11867	10292	Hutchinson. Er Vinter nær —
11884	10426	Ewald, Jesper. Solgte Drømme.
11885		Hoel, Sigurd. Vejen vi gaar.
11886	10424	Dinesen, Marie. Keldove.
11887	10434	Heinberg, Aage. Korfitz Ulfeldt. Historisk Roman.
11901	10456	Muusmann, Carl. Skyldigfrifunden.
11902	10500	Scott, Gabriel. Emmanuel.
11061c	9507c	Undset, Sigrid. Kirstin Lavrandsdatter. Korset.
11917	10477	Wihelm. Blandt Dværge og Gorrillaer.
11923	10446	Kornerup, Ebbe. Nye Japan.
11925	10503	Julebogen 1922.
11939	10491	Bramson, Karen. Det store Drama.
11940	10492	Christensen, L. P. Slesvig delt.
11943	10487	Rode, Edith. Den tunge Lør.
11944	10496	Lobsien, W. Halligpræsten.

TAKSIGELSER

Alle og enhver som har deltaget i at hjælpe mig til mit Klinikophold i Aarhus bedes her ved modtage min hjerteligste Tak.

Nyboe-Petersen, Lokomotivfører, Struer.

Lokomotivpersonalet i Odense og d. Hr. Lokomotivfyrbødere i Nyborg bedes herved modtage vor hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed de udviste imod os ved vort Sølvbryllup den 28. Januar 1923.

Odense, den 6. Februar 1923.

Chr. Rasmussen og Hustru.

RETTELSE TIL
ADRESSEFORTEGNELSEN

LOKOMOTIVFYRBØDERAFDELINGER.

Assens: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: Schack Larsen, Ladegaardsg. 18.

Struer: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: H. P. Christensen, Eybersvej 1.

STØT VORE ANNONCØRER



H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Varelotteriet.

Edith Wahl, Lædervareforretning
St. Kongensgade 15

Dametasker

I stort Udvalg fra 6 Kr.

Jernbanefunkt. 5 % Rabat.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 16. Februar.

STOP!! 12 Mes
i Frederiksborggade
Konfektions- og Pelsvarelagere
(ved Nørreport)

PAA RATEBETALING

leveres alt i
Damekonfektion, Pelsvarer & Kjoler
Lille Udbetaling — Rentefrit

Kig op til Fotografen! 227, Nørrebrogade 227.

Alt fotograferes overalt. 10 pCt. Rabat! Telefon Taga 2701.

VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134.
Telefon 11 372.

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

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

Gevinstsedler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

TH. TONSGAARDS CIGAR- OG VINHANDEL ANBEFALES

VESTERBROGADE 11 A
Telefon Vester 2636 x

A/s Det danske Mælkekompani, København.

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.

Announce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.

Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl 10—4.

Frederiksborg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.