



27. AARG. N^o 16.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. August 1927

LOKOMOTIVFYRBØDERE

Generaldirektoratet har i de sidste 3 Uger arbejdet under Højtryk for at faa et korrekt Overblik af, hvor mange Tjenestemænd, der indenfor de forskellige Tjenester kan betragtes som overkomplette.

Normativerne for de enkelte Stationer og Maskindepoter er under Udarbejdelse, og for Maskinafdelingens Vedkommende er, efter hvad vi har bragt i Erfaring, Normativerne nu saa godt som færdige. De ny Normativer vil, som Medlemmerne er bekendt med, i første Række gøre Aspiranterne overflødige, hvorfor ogsaa alle de Aspiranter, som ikke har opnaaet Ansættelse som fast timelønnede Haandværkere, er opsagt og forlader Statsbanernes Tjeneste den 1. September, de fast timelønnede Haandværkere, Reservelokomotivfyrbødernes, er ogsaa opsagt til Fratrædelse med 3 Maaneders Varsel med Udgangen af Oktober Maaned; men efter Organisationens Henvendelse til Generaldirektoratet og efter Raad, Organisationen har givet disse vore Medlemmer, har, efter hvad der er os bekendt, samtlige Aspiranter søgt om fra 1. September at blive overført til halv Tjeneste imod halv Lønning. Trods denne Formindskelse af Lokomotivpersonalets Styrke i Antal, der i

hvert Fald siden 15. Maj til Stadighed har været beskæftiget ved den egentlige Lokomotivtjeneste, mener man sig dog i Stand til yderligere at udføre den egentlige Lokomotivtjeneste med et betydeligt mindre Antal Lokomotivfyrbødere end hidtil.

Da Organisationen i Juli Maaned fra Generaldirektoratet fik meddelt, hvilke Personalbesparelser samme havde paa-tænkt, regnedes der paa det Tidspunkt med, at ca. 150 Lokomotivfyrbødere vilde blive overkomplette og skulde overføres til Værkstederne for indtil videre at blive beskæftiget der indtil der atter kunde blive Plads ved Lokomotivtjenesten som Følge af Afgang, Dødsfald eller eventuel Udvidelse af Trafikken. Den Styrke, der paa det Tidspunkt var Tale om, blev som nævnt anslaaet til ca. 150 Lokomotivfyrbødere, men Tallet er nu ved Udarbejdelse af Normativerne formindsket noget, saaledes at man ved det nye Koreplansskifte den 1. Oktober regner med at have 130 Lokomotivfyrbødere overkomplette. Disse 130 vil sandsynligvis inden man praktiserer Tanken med at overføre dem til Værkstederne nok være indskrænket til en ca. 120 Mand. Da disse 120 Mand jo er en betydelig Styrke, som man formindsker Lokomotivpersonalet med og, som de, der bliver tilbage, — hvad alle

Medlemmer maa være fuldt klar over — skal udføre det Arbejde, disse hidtil har udført, hvad vi jo ikke tvivler om alle med Glæde og Begejstring vil gøre for den Etat, der paa saa mange smukke Maader paaskønner den enkelte Tjenestemand for hans Indsats og Virken.

Men de 120 Mand, som altsaa nu skal gøres overtallige, og som det er Hensigten at overføre til Værkstederne for der at overflødiggøre Haandværkere, vil jo sikkert føle sig meget tilfreds med Administrationens Dispositioner, en Administration, som Gang paa Gang aftvinger sit Personale den største Beundring for den Dygtighed de snart ved enhver Lejlighed udviser som administrative Talenter.

Lokomotivfyrbøderne skal altsaa under Hensyn til deres faglige Uddannelse anvendes som Maskinarbejdere, i første Række vil Bestræbelserne nok gaa ud paa at anvende saa stort et Antal af disse Lokomotivfyrbødere i de forskellige Lokomotivremisers Værksteder, men da der selvfølgelig er Grænser for, hvor mange disse Værksteder kan optage, vil der antagelig blive en ret stor Portion af dem, som direkte vil blive overført til Centralværkstederne i København, Aarhus og Nyborg. Disse Mennesker vil sikkert kunne paaregne en overordentlig hjertelig Modtagelse paa Værkstederne, ikke alene af de Maskinarbejdere, der er tjenestegørende paa Værkstederne, og som pludselig skal se en Del af Etatens ansatte anbragt i Arbejde ved deres Side paa Bekostning af deres tidligere Kammerater, som tvinges ud i Arbejdsløsheden, men Værkstedsledelsen som saadan vil sikkert ogsaa med den største Tilfredshed modtage de overkomplette som Folk de møder i Værkstederne med den største Interesse, besjælet med stor Energi for at producere det mest mulige, saaledes omtrent vil Forholdene tegne sig.

Disse Lokomotivmænd vil Administrationen nu skubbe ud af deres daglige Gerning, efter at de i aarevis har udført den paa tilfredsstillende Maade, fordi en

højere Administration enten af Mangel paa Evne eller Lyst til overfor Ministeren eller Rigsdagen at gøre opmærksom paa det haabløse i at forvalte og administrere Staten, naar Rigsdagen vedtager Forslag, der stiller saadanne Krav, at Administrationen i Forbindelse med en Minister, der skal kokettere med, at han som Privatbanedirektor har bedre Forstand paa Tingene — og tilsyneladende har det — end samtlige Statsbanedirektorer, — tvinger Tjenestetidsregler og Foranstaltninger frem af en saadan Art, som inden faa Aar og med en anden Minister, der maaske paa det Tidspunkt ønsker at løse sig med sin manglende Velvillie for Administrationen, giver de bedste Vaaben i Hænde til at gøre en Række af Administrationens Medlemmer overkomplette, som nu Administrationen i manglende Fremsynethed søger at gøre en Række af de underordnede Funktionærer overkomplette.

De 120 Mand vil sikkert sent glemme de Dispositioner, som der træffes med dem, Tvangsforflyttelser, som kan betyde økonomisk Ruin, vil sikkert for mange være det værste, men Indtægtsforringelse det næste, dog vi vægrer os ved at tro paa at D. S. B.s Administration kan tænke sig den Mulighed at anvende Lokomotivfyrbødere i Arbejde for afskedigede Maskinarbejdere paa en lavere Løn end den, som de afskedigede oppebar for samme Arbejde. Dette bliver det næste Spørgsmaal som vil rejse sig, og det bliver jo en Sag, som Administrationen maa forstaa, at den vil komme, og det bliver et Spørgsmaal, som den, hvis ikke den vil vide at løse dette, vil komme til at møde, rejst fra anden Side.

Vi haaber imidlertid, at Administrationen til det yderste vil anstrenge sig for at undgaa at overføre Lokomotivfyrbødere til de saakaldte Centralværksteder, og vi haaber, at Administrationen vil forstaa, at det er Mennesker, det her drejer sig om, det er ikke det samme, som naar man omstationerer et Lokomotiv fra et Depot til et andet, men at det er Mennesker, som

baade har Hustruer og for den langt overvejende Dels Vedkommende skolesøgende Børn og enkelte endda Børn i Lære, og som for manges Vedkommende ved Spar-sommelighed og Flid har skabt sig et Hjem og Hus, som ikke kan afhændes, og som Tiderne afgjort — hvis Afhændelse skal finde Sted — vil bevirke, at deres økonomiske Grundlag rives bort fra dem.

Vi afventer nu Generaldirektoratets Indkaldelse til Forhandling om de Forskydninger af Lokomotivfyrbødere, som de udarbejdede Normativer paatænker at fremkalde.

EMBEDSMÆNDENE

Naar man staar ude i det store Jernbanepersonales Rækker og i Tider som disse først faar at mærke Venstres og det konservative Folkepartis Enighed om Nedsikring af vore Lønninger og Emolumenter, dernæst ser en Række af vore Kammerater, som har ofret en Del af deres Ungdom, blive afskediget af Statsbanernes Tjeneste, dernæst ser Bestræbelserne for at behandle Jernbanepersonalet saa slet som det overhovedet er muligt, — ved at tildele dem lange Tjenester, ved ligefrem at spekulere i at give dem Arbejde indenfor saadanne bestemte Grænser, at de ikke kan udføre dette uden at maatte anvende deres Fritid dertil, hvilket de vistnok beklageligvis gør, men det maa forhaabentlig ogsaa snart gaa op for vore Jernbanemænd, at det er noget de ikke bør gøre, — saa trænger man en Gang imellem til at mærke, hvorledes vore Embedsmænd føler det, om hvem det siges, at de paatvinges alle disse Foranstaltninger af den nuværende Trafikminister.

Hvorledes nu med vor Generaldirektor? — Generaldirektor Andersen Alstrup, om hvem vore Ledere altid har sagt, at han som Generaldirektor i den Tid, der hidtil er gaaet, som Chef for Statsbanernes største Virksomhed har vist et human Syn paa alle de forskel-

lige Forhold, som er traadt frem for ham, som igennem sin Forhandlingsmaade har anlagt en Form, som afgjort ikke har været udæskende, en Mand som, hvor der var Lejlighed dertil, aldrig veg tilbage for at lære Personalet at kende ved at blande sig med Personalets Repræsentanter eller med Personalet, naar det samledes til Foredrag, til Fester eller ved lignende Lejligheder. Hvor har denne Mand egentlig i denne Situation været stille og tavs, dog har han vel ogsaa maattet føle Ministerens hensynsløse Fremgangsmaade; thi først i den 11. Time, efter at have træneret Generaldirektøren i den første Halvdel af dette Aar, først for nylig har Generaldirektøren faaet sin Bestalling som Chef for Staten for de kommende 6 Aar. At Generaldirektøren efter alt hvad der er passeret kunde trænge til en velfortjent Ferie er sikkert, og det kan vel enhver forstaa, men vi er nu engang allesammen ude for dette, at der en Gang imellem maa tages noget ekstraordinært Arbejde ud over de dagligdags, det er nemlig et Forlangende, Embedsmændene stiller til os ude i Trafikken, og skulde der ske noget ekstraordinært selv om man har en lang Arbejdstid for sig, maa man fremtidig tage dette ekstraordinære Arbejde med godt Humør og frisk Mod og afgjort ikke beklage sig, det tages ikke godt op, tværtimod maa man være glad for dette for sin Etats Renomé's Skyld, til Glæde for Publikum og til Ære for Standen. Det maa derfor siges, at det forbavsede, da dette ekstraordinære indtraf ved de mange Personalbesparelser og hvor Personalet saa efter Generaldirektøren og hans Mening om Forholdene, at han da tog Ferie. Naa, det kan jo være, at netop det kan have sin Betydning, at Generaldirektøren har haft Ferie i det Par Maaneder, fordi han, naar alle de forskellige Dispositioner skal praktiseres, kan kaste det Lod i Vægt-skaalen, der kan gøre, at Dispositionerne bliver gennemførte paa en human og hensynsfuld Maade.

Ligesaaan med vor Maskindirektor, ogsaa han har haft Ferie efter vei udført, velsignelsesrigt Arbejde, ved først at fjerne Tomandsbetjeningen fra Rangermaskinerne, ved dernæst at genindføre et haardt fysisk Arbejde for Lokomotivarfyrbederne, som man dog i 1915 mente var et Arbejde, Remisearbejderne rettelig burde udføre. Efter at have givet sit Bifald til, at Tjenestetidsreglerne skulde strammes, at Personalet paa Sidebanerne skulde op paa højere Normer, at Rangerpersonalet, som han dog fra sine alleryngste Dage, hvor hans Forganger, som man ikke vil beskyldte for at have været særlig human, og som Aar for Tjenestetidsreglerne blev skrevet, forstod det almindelige menneskelige Hensyn, at man ved Eenmandsbetjening af Rangermaskinerne aldrig maa give en Mand mere end 8 Timers Tjeneste. Maskindirektor Floor har ogsaa givet sit Bifald til disse nye Principper, som aldrig vil blive glemt og som, da alt dette skulde føres ud i Livet, ogsaa tog Ferie. Naa, Maskindirektor Floor har vi aldrig været forvænt med at finde Forstaaelse hos, han har altid skuffet os som Chef, han har ikke forstaaet at bevare Maskinafdelingens Niveau, og i denne vanskelige Tid, hvori vi lever, har han ikke haft et eneste Ord til Forsvar for sit Personale. Ganske vist har han selv maattet føle Ministerens haardhændede og smagfulde Form, saa for saa vidt har han faaet Belønning efter Fortjeneste, men ikke med et Ord, ikke med en Mine har han vist, at han har haft Følelse eller Forstaaelse for det Personales Forhold og Fremtid, som han nu efter mange Aars Forløb saa pludselig og hovedkulds skæres bort fra.

En enkelt Embedsmand, Stationsforstander Henriksen, Gentofte Station, er den eneste Embedsmand, der er traadt frem for Offentligheden og gennem en Artikel i »Politiken« netop har sagt den høje Administration og Offentligheden, hvad Forholdene i Øjeblikket kræver, for i Tide at advare mod at gaa for vidt i Spar-

sommelighed indenfor en Virksomhed, hvor et Fejlgreb, Sløvhed eller Træthed kan give de voldsomste Virkninger. Men saasnart en enkelt Embedsmand har vist Forstaaelse i saa Henseende, er der straks andre, der er parat til — formodentlig dikteret af en medfødt slavisk Tilbøjelighed til at gubbe sig op ad Øjeblikkets politiske Magthavere, en Tilbøjelighed, som flere Gange har givet sig Udslag, men dog paa den modbydeligste Maade, naar Venstre-Ministre regerer. Den Embedsmand, vi her tænker paa, er Distriktschef Eir, Chefen for 1. Distrikt, den nu efterhaanden gamle Mand har ligeledes i Dagbladet »Politiken« forsøgt sig i Anledning af Stationsforstander Henriksens Artikel. Vi kender allesammen Distriktschef Eir fra de talrige Interviews, den Mand underkastes, og vi har ofte taget os til Hovedet, naar vi har læst disse Interviews. Hvad Distriktschef har Forstand paa, det er utroligt, der findes ikke det Omraade indenfor Jernbanen, uden at han med sin forbløffende Sagkyndighed kan fortælle Offentligheden, hvorledes dette eller hint er, og Grundene for hvorfor det er saaledes. Saaledes træder han frem i sin Artikel og fortæller, at Aarsagen til den Bitterhed, der hersker blandt Jernbanepersonalet, er den ekstraordinære Lønnedskæring. Hvad ved Distriktschef Eir om det? Har han nogensinde levet sit Personale paa saa nært Hold, at han blot har nogen Ret til at udtale sig om, hvad Personalet føler i saa Henseende? Distriktschefen tager ganske Fejl. Vel er Jernbanepersonalet utilfreds og føler sig dybt krænkede over den ekstraordinære Lønnedskæring, der har fundet Sted, men det er den Skærpelse af Tjenestetidsreglerne, der er en Følge af Personalereduktionerne, og den Form, hvorunder Tjenestetidsreglerne praktiseres og udnyttes af Embedsmændene og deres Haandlangere i Kontorerne, der har skabt den Utilfredshed, som hersker og som vedblivende vil herske. Distriktschefen tager ganske Fejl, naar han tror, at Personalet ikke bliver

fortørnet over, at der nogle Steder gives mere Tjeneste end andre, nogle $\frac{1}{2}$ Time og altså andre Steder 1 Time mere, det er netop det, Personalet gør. Personalet har udført til Ære for De danske Statsbaner et stort, godt og præcist Arbejde, og foruden den Belønning at blive nedskaaet i deres Lønninger har man nu yderligere forlænget deres Arbejdstid ved Staten. Distriktschefen beviser for os, hvor uhyre fjernt han lever fra det Personale, hvis Chef han er, rigtig et Eksempel paa en gammel, forstokket, reaktionær Embedsmand, og som, trods det at han er kommet saa betydeligt op i Aarene, som han er, vil vigte sig med at kunne være Tale-rør overfor Offentligheden om de Stemninger og Forhold, som er gældende indenfor Jernbanestaten. Distriktschef Eir har maaske Grund til at være glad for Staten, han har ogsaa opnaaet at blive Distriktschef, ganske vist lykkedes det ikke at blive Trafikchef, trods hans Knæfald for den tidligere Trafikminister, men efter alt hvad der efterhaanden passerer og efter at have læst alle de Interviews af Distriktschef Eir, vil vi tro, at det vil være af Betydning for den Embedsmand selv et Ojeblik at opholde sig ved og gennemtænke, hvad han i sin Artikel i »Politiken« som Slutningsbemærkning med Adresse til andre gamle Tjenestemænd skriver, nemlig:

»Man maa erindre, at vedkommen-des egen Tro paa egen Fuldkommenhed ikke er nok.«

Nej, vore ledende Embedsmænd kan vi næppe vente os noget godt af, vi skal sikkert endnu nogle Aar frem i Tiden for at faa de yngre moderne Embedsmandstyper frem, som har Evne til at kunne faa Personalet til at arbejde med Glæde for den Forretning, de er ansat i, som et Personale gør og vil gøre og ogsaa glade gør, naar de mærker, at de, der staar i Spidsen for Virksomheden, ogsaa sætter deres Autoritet, Evne og Indsigt ind paa Forsvar for den Virksomhed og for det Personales Interesser, de er Chef for.

PRISTALLET

Efter at Tjenestemandslønningerne er blevet rigeligt nedskaaet i Sommer ved det Forlig Embedsmandsrepræsentanter fik lavet sammen med Nedskæringsministeriet, imødesaa Tjenestemændene uden Spænding Meddelelsen om Pristallet, thi mere end de var nedskaaet i Forvejen kunde der jo slet ikke være Tale om.

Pristallet viste imidlertid kun en lille Forandring fra 2768 Kr. til 2714 Kr., eller en saa lille Nedgang at der kun kunde ske en Nedsættelse med en Portion af Dyrtidstillægget, altsaa 54 Kr., og Konjunkturtillægget vilde ikke være berørt.

Disse Betragtninger har jo ingen praktisk Værdi fordi vi ved Hr. L. Chr. Larsens Forlig allerede fra Juli har mistet 3 Portioner Dyrtidstillæg, men det er alligevel af Interesse at paapege hvormeget Jernbaneforeningens Formand har kostet Tjenestemændene da han ilede Madsen-Mygdal til Undsætning i en kritisk Situation.

Forskellen mellem det vi nu efter den tidligere Lov kunde være kommen af med og det vi mistede fra Juli Maaned er op mod ca. 200 Kr. pr. Mand om Aaret, og det kan derfor siges med Sandhed, at H. L. Chr. Larsen har været Statstjenestemændene en dyr Mand.

MODERNE TENDERSMØRING

I en tidligere Artikel om Smøreproblemet ved Jernbanevogne beskrev jeg den moderne Akselkasse Isothermos, som nu findes i et Antal af 872 paa vore nyere Vogne. Jeg berørte, at Isothermos i Frankrig ogsaa havde fundet Anvendelse paa Lokomotivtendere og Løbere med udvendig Akselhals, og det kan formentlig have Interesse at erfare om de Forsøg, der nu i det sidste Aar er gjort med denne franske Opfindelse paa en af de tyske Rigsjernbaners Tendere.

I Marts 1926 blev den treakslede Tender til de tyske Rigsjernbaners Godstogslokomotiv Nr. 552 997 forsynet med tre Isothermos Akselkasser paa Førersiden, medens man paa Fyrbodersiden bibeholdt de sædvanlige Akselkasser.

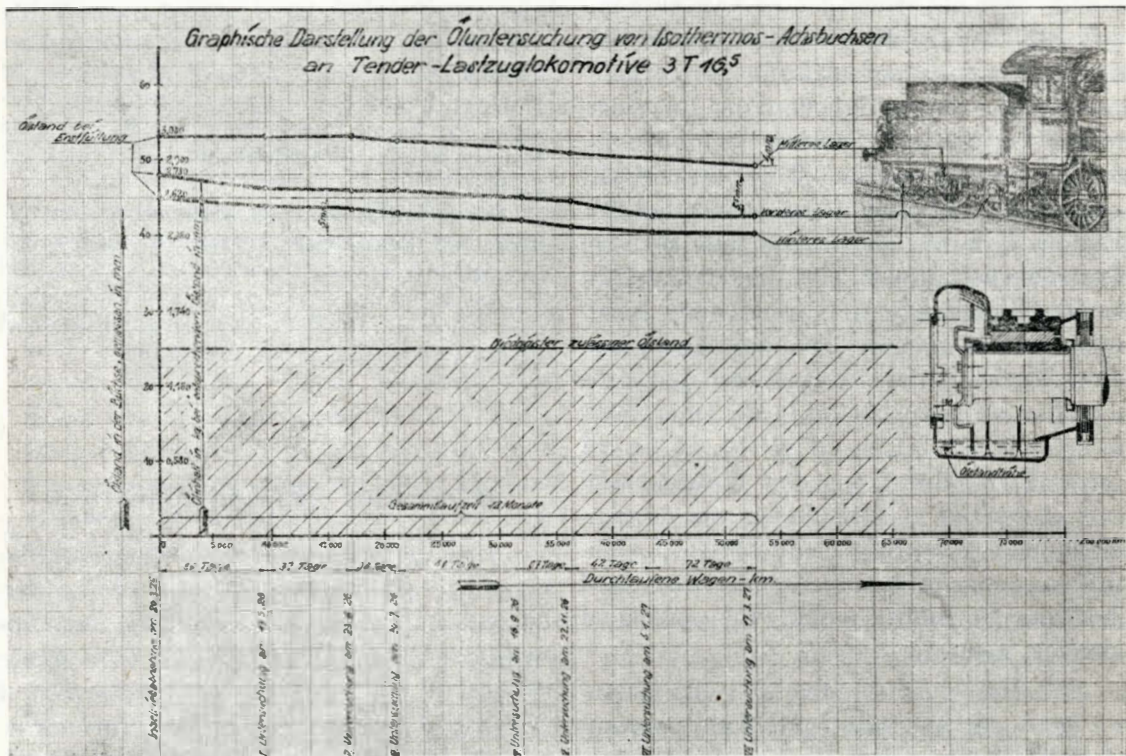
Som Smøremiddel anvender Rigsjernbanerne om Sommeren den saakaldte

Sommerolie, der er mere tykflydende end den om Vinteren benyttede Vinterolie. Medens man som sædvanlig skiftede Olien i de 3 gammeldags Akselkasser ved Overgang fra Sommer- til Vinterperioden, kørte de tre Isothermos Akselkasser med den ved Forsøgets Begyndelse paafyldte Sommerolie og uden Efterfyldning under hele Forsøgsperioden, der strakte sig fra den 20. Marts 1926 til den 17. Marts 1927.

Kontrollen med Orlieferbruget blev udført paa følgende Maade:

stemt ved de senere Undersøgelser. I Overværelse af en Embedsmand fra Forsøgsafdelingen i Grünwald blev Akselkasserne derefter lukkede og plomberede, og Lokomotivet afgaves til Driften den 20. Marts 1926 til Godstogskørsel paa en Strækning med usædvanlig mange og stærke Stigninger.

Ved hver Kedeludvaskning, som blev foretaget med 4—8 Ugers Mellemrum i Seddin, blev Oliestanden i de tre Isothermos Akselkasser konstateret af oven-



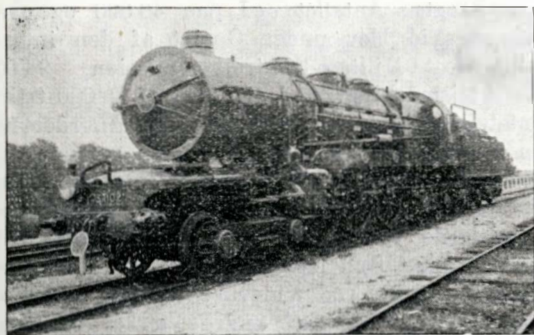
Fra en forud vejlet Beholder med Olie fyldtes Isothermos Kasserne gennem Dækselaabningen, indtil Olien skulde til at flyde ud ved Kontrolskruen, og ved den derefter foretagne Vejning af Oliebeholderen konstateredes den paaafyldte Oliemængde. For fra Tid til anden at kunne konstatere, hvor meget Olien svandt, blev Oliestanden maalt i hver af de tre Isothermos Akselkasser, idet man fra et fast Punkt i Akselkassen maalte Afstanden til Olieoverfladen, og ud fra samme faste Punkt blev Oliestanden be-

nævnte Embedsmand og disse atter plomberede. Ialt blev foretaget syv saadanne Undersøgelser i Forsøgsperioden og ved disse konstateredes samtidig, saa vidt det lod sig gøre kun ved at fjerne Dækslet, at Smøre- og Tætningsorganer var i upaaklagelig Tilstand, og at der ikke var sket nogen Forandring af Olien hverken med Hensyn til Farve eller Forurening, ligesom den ikke som ellers ved Smørepudesmøring var bleven tykkere.

Paa hosstaaende Plan er grafisk fremstillet Oliestanden i mm i de tre Isother-

mos Akselkasser (lodret afsat) i Forhold til det af Lokomotivet gennemløbne Antal Kilometer (vandret afsat). Paa den vandrette Akse er ligeledes afmærket Tidspunkterne for de syv Undersøgelser. Tilfældigvis varierer Oliemængden maalt i kg nøjagtig som Oliehøjden i mm i alle tre Kasser, saaledes at Kurverne ogsaa kan tjene til Maaling af Oliens Vægt paa de forskellige Tidspunkter af Forsøget.

Det fremgaar af Planen, at Lokomotivet i den eetaarige Forsøgsperiode har tilbagelagt 52 831 km, og at Oliestanden i den Tid er sunken henholdsvis 4, 5 og 5½ mm i de tre Kasser, altsaa i Gennemsnit 5 mm. Dette svarer til et (Olietab)



paa 0,286 kg pr. Akselkasse, hvilket vil sige 0,0054 kg pr. 1000 Lokomotivkm. Men af Planen ses, at Oliestanden kunde formindskes med endnu 15 mm, inden den lavest tilladelige Oliestand (d. v. s. den, der danmer Grænsen for den forsvarlige Smøring) var naaet, og ved at forlænge Olietabskurven med samme Hældning vilde man finde, at dette Tidspunkt først vilde indtræde, naar Lokomotivet ialt havde tilbagelagt ca. 200 000 km.

Da Lokomotiverne længe inden skal i Værkstedet paa Grund af Hjulslid o. a. (i Tyskland efter 70—80 000 km) er der jo saaledes rigelig Sikkerhed for, at Isothermos Akselkasserne kan løbe uden Eftersyn og med samme Olie fra Reparation til Reparation i Værkstedet.

Imidlertid var det jo interessant at faa fastslaaet, hvor stor Oliebesparelsen var ved Anvendelse af Isothermos Aksel-

kasser i Stedet for de hidtil anvendte med Smørepudef.

Ved fleraarige Forsøg havde man i Tyskland fastslaaet, at Olieforbruget pr. 1000 km. pr. Tenderakselkasse gennemsnitlig beløber sig til 250 Gram. Dette Tal kontrolleredes yderligere paa Forsøgstenderens tre almindelige Akselkasser under den sidste Forsøgsperiode fra den 4. Januar til den 17. Marts 1927.

Herefter bliver Normalforbruget for de tre Normalakselkasser under hele Forsøgsperioden fra den 20. Marts 1926 til den 17. Marts 1927

$$\frac{0,250}{1000} \cdot 52831 \cdot 3 = 39,6 \text{ kg Olie,}$$

medens der i de tre Isothermos Akselkasser samtidig kun var brugt 0,858 kg Olie, altsaa kun ca. 2 pCt., og den resterende Olie var ganske ren og kunde anvendes igen.

Alene denne Oliebesparelse berettiger Afskaffelsen af de gamle Akselkasser til Fordel for Isothermos, og der søges da ogsaa for Tiden en større Bevilling i Tyskland til Udveksling af 20 000 Akselkasser af ældre Konstruktion med Isothermos saavel til Tendere som til Vogne.

Foruden Oliebesparelsen yder Isothermos Akselkassen ogsaa større Driftssikkerhed ved rigeligere Smøring, der end ikke kan svigte under stærk Frost, Fyrbøderens Arbejde med Opsmøring og Eftersyn bliver mindre, og man sparer den ikke helt ringe Udgift til Smørepudef og Reparation af Smørepudestel.

I Frankrig har man som omtalt allerede i en Aarrække anvendt Isothermos Akselkassen paa Tendere ved flere Baner. Saaledes er samtlige Chemin de fer der Nord's Tendere til større Lokomotiver udrustet dermed, blandt andre de af Tyskerne leverede Krigserstatningslokomotiver, der uden Standsning fremfører Eksprestogene Paris—Calais (297 km) og Paris—Bryssel (311 km) med 120 km Hastighed. Tenderen er fireakslet, rummer 34 Tons Vand og 15 Tons Kul, saaledes at den tjenstfærdige Vægt er ca. 70 Tons, og Lokomotivmesteren i Paris

udtalte, at ved disse Maskiner kom det ikke saa meget an paa Oliebesparelse, men de vilde overhovedet ikke være i Stand til at fremføre disse Tog uden Varmlobsninger paa Tendere, hvis de ikke havde Isothermos Akselkasser paa disse, og naar en Ting kunde bruges hos dem, kunde den sikkert bruges ved alle andre Baner, for der var næppe nogen Bane, der bød Materiellet saa meget som hos dem.

Der er vel derfor næppe Tvivl om, at Isothermos Akselkassen ret hurtigt vil vinde Fremgang i Udlandet ikke alene til Vogne men ogsaa til Tendere.

Herhjemme har vi jo været blandt de første til i stort Omfang at prøve denne Konstruktion paa nye Vogne, og det vil forhaabentlig derfor heller ikke vare længe, inden den ogsaa finder Vej til vore Tendere.

E. Rosenørn.

REJSEN TIL WESTFALEN

(Sluttet.)

Den sidste Dag besøgte vi Krupp-Værkerne i Essen. Dette verdenskendte Firma skylder egentlig Kejser Napoleons Blokade mod Indførsel af engelske Varer til Kontinentet sin Tilblivelse. Det bekendte Sheffielder-Støbestaal, som blev fremstillet paa hemmelige Fremgangsmaader, var fuldstændig forsvundet fra Fastlandets Marked, hvilket var Aarsagen til at den 24 Aar gamle Frederik Krupp i nævnte Aar byggede en Fabrik til Fremstilling af engelsk Støbestaal og de deraf resulterende Fabrikater. Efter 5 Aars Forsøg lykkedes det ham at fremstille et brugbart Støbestaal og forarbejde det til skærende Værktøj, Stempler o. l. I Begyndelsen af Fyrreerne gjordes de første Forsøg med smedede Støbestaals Pistol- og Geværlob, og Kanoner af Støbestaal; en 20 HK. Dampmaskine toges i Brug, og Arbejdernes Antal var til Tider over 100. De efterfølgende Aar bragte saa stor Udvikling af Smelteanlagene og Smedierne, at Krupp kunde fremstille en gennemsmedet homogen Staalblok paa over 2000 kg, for hvilken han paa Verdensudstillingen i London 1851 fik tilkendt den højeste Udmærkelse.

Foruden at fabrikere Vognfjedre, Hjulbandager, Lokomotiver og Vognaksler, Krumtapaksler til Lokomotiver og Skibe kom Firmaet efter Bestilling af 300 Stk. Feltskyts til Kongeriget Prejsen ind paa et nyt Omraade, der krævede en betydelig Udvidelse. I 1862 begyndte

Værkerne at fremstille Jernbaneskiner af Bessemerstaal og erhvervede til eget Brug Jernværker med Højovne, saaledes at det i 1870 beskæftigede 12 000 Arbejdere i Fabrikkerne og 5000 i Jerngruberne og ved Højovnene. Efter 1871 fulgte en Nedgangsperiode, hvori det samlede Antal Arbejdere var 13 000; atter Fremgang væsentlig ved Fabrikation og Forædling af Siemens Maskinstaal og Krom-Nikkelstaal. I 1887 beskæftigede Værkerne 21 000, hvilket Antal i 1902 var 43 000, i Juli 1914 81 000; det højeste Antal naaedes den første Oktober 1918 med 180 000, deraf 35 000 Kvinder, af disse var 115 000 Mænd og 30 000 Kvinder beskæftigede i Essen. Samtidig udvidedes Fabriksomraadet naturligvis i tilsvarende Grad; den første Januar dækkede Staalværkerne og Maskinfabrikkerne et Areal paa 120 ha (1,2 km²).

Jeg kunde nævne Tal i en Uendelighed, men skal indskrænke mig til at nævne, at efter Krigen bragtes Antallet ned paa 43 000 og paa samme Tid blev under Opsigt af den interallierede Militær-Kontrollkommission 9 300 Værktøjsmaskiner med en Vægt af 60 000 t tilintetgjort sammen med Værktøj, Hærdeovne m. m. m., der alt i alt stod i en samlet Anskaffelsesværdi af 104 Millioner Guldmark. Den første Januar 1927 var 22 230 Mennesker beskæftigede ved Værkerne i Essen, 8 600 ved Friederich-Alfred Højovnsværkerne i Rheinhäusen, 18 000 ved Kulgrubeanlagene ved Essen og ca. 8 800 ved andre Værker og Germania Værftet i Kiel.

Nu beskæftiges Værkerne kun med fredelige Sysler: Staal af forskellig Art, deriblandt et Specialstaal, som egner sig særligt til kirurgiske Instrumenter, og rustfrit Staal, der mere end af Navn maa være rustfrit, da det ogsaa har fundet Anvendelse til — Tandplumber; Damp-, Elektriske- og Motorlokomotiver, Jernbanevogne og -spormateriel, Lastautomobiler, Landbrugsmaskiner og meget andet. I de største af de saakaldte »Hindenburg-Værksteder« byggedes allerede 1923 over 300 svære Godstogslokomotiver og 2500 Stk. 15 t Normal-Jernbanevogne.

At gennemgaa et saa stort Værk vilde naturligvis tage for lang Tid; vi nøjedes derfor med et af Staalstøberierne og nogle af Lokomotivværkstederne. Deres Indretninger og Arbejdsmaader er i Hovedsagen som dem vi kender fra Besøget hos Borsig i Fjor. Af Lokomotiver var det særligt et 2 C 1 Turbinelokomotiv paa 2 000 HK., der er bygget hos Krupp og var inde til Reparation, som fangede Interessen. Under Røgekammeret er anbragt en kraftig Frem-Turbine og en mindre kraftig Bak-Turbine, hvorfra Kraften gennem en Krumtapaksel med Krumtappe og Drivstænger udenfor

Rammen overføres til de koblede Hjul. Under Rundkedlen findes to Kondensatorer, som med Kølevand fortætter Turbinernes Spildedamp til Vand, der pumpes paa Kedlen og anvendes paany. Kølevandet cirkulerer gennem Kondensatoren og Tenderen og køles i sidstnævnte ved at risle gennem en kraftig Luftstrøm.

Da Besøget paa Krupp Værkerne var afsluttet, fik vi en Køretur gennem Byen og Omegnen med den smukke Ruhrdal. I disse kønne Omgivelser ligger Krupps bekendte Villa »Hüzel« med direkte Sporforbindelse til Jernbanen, som blev benyttet ved fornemme Besøg hos Krupp.

Saa var det Slut med den indholdsrige, men noget anstrengende Tur, og Rejsedeltagerne rejste efter Ønske hjem over Hamborg eller Berlin.

— Vi vil bringe vor Tak til Generaldirektoratet for dets Forstaaelse og Hensyntagen til Rejsen, Tak til de tyske Værker, de tyske Rigsbaner og vore tyske Kolleger, der hver paa sin Maade har gjort Rejsen bekørende og fornøjelig; og vor Tak til D. L. F. som Arrangør og Hr. Kuhn som Leder af Turen.

F. Spoer.

FRA EN REJSE I RUSLAND

(Fortsat.)

Disse Ejendomme staar delvis tomme, eller er af Sovjetmagten nationaliseret og taget i Brug som Skoler, Klublokaler, og ved nogen Omændring til Møde- og Foredragssale, samt indrettet Biografer og Sale til dramatisk og sportslig Opvisning for Arbejderklubbernes Medlemmer. Delegationen havde Løjlighed til i Leningrad, saavel som i de andre Byer hvor der gjordes Ophold, at studere Livet i disse Arbejderklubber, saavel ved Dag som ved Aften, naar de var vrimlende fulde af Arbejdere med deres Familier. Undervisningen foregik særlig for Ungdommen, saavel om Aftenen som om Dagen, suppleret med Forelæsninger, Foredrag og Film. Enkelte Steder var der sammen med Klublokalerne indretet Vuggestuer, hvor Modrene kunde anbringe de smaa Børn under Opsyn og Pasning af dertil ansatte Damer, medens de selv kunde deltage i Klublivet og Undervisningen, eller gaa paa Tilskærer- og Systuer, som ogsaa fandtes i Forbindelse med Klubben. Det hele virkede lidt overvældende og fremmedartet paa os, men der er sikkert ingen Tvivl om, at Sovjetledelsen har fat i den rigtige Ende til Befæstelse af hele Kommunismens Ide ned i Folket.

Om Livet paa Gaderne gælder det i Leningrad, som i Moskva og mange andre store Byer i Rusland, at det pulserer ligesaa travlt som i

Europas andre Storbyer, men hvad man straks ser og lægger Mærke til, er en hvis Ensartethed i Klædedragten saavel hos Kvinder som Mænd, ligesom man i Gadebilledet sraks savner Bilerne. Vel er der Biler, men kun faa i Sammenligning med andre Landes Storbyer, og absolut slet ingen Luksuskøretøjer. Rent ud sagt. Alt Aristokrati og Bourgeoisi med hvad dertil hører er som blæst bort fra Ruslands Storbyer. Derfor ser Gadelivet lidt anderledes ud end hos os.

En af de Aftener vi tilbringe i Leningrad var i den kejserlige Opera, der fremtræder i samme Pragt som i Czartiden, ogsaa hvad Udførelse angaar. Paa Grund af Ukendskab til Sproget kunde vi jo ikke følge Stykkets Handling, men nøjes med at nyde den dejlige Sang og Musik og lade os imponere af det østerlandske Udstyr.

Selv sad vi i en af Fremmedlogerne, medens selve Czarlogen var optaget af Arbejderfamilier. Ogsaa dette var jo en Seværdighed.

Inden Delegationen forlod Leningrad aflagde vi et Besøg paa Jernbanens Lokomotivværksteder, der har en stor Udstrækning, men dog ikke Værksteder for Nybygning af Lokomotiver.

Der er ingen Grund til at komme ind paa en Beskrivelse af disse Værksteders Indretning og Arbejdsmetoder, der i sin Helhed er de samme som man træffer andre Steder, og som er enhver Lokomotivmand bekendt. Man fik dog her en Oplysning angaaende det Bremsesystem der anvendes i Rusland, som jeg først mente var »Kunze-Knorr«. Det er en Lufttrykbremse, som i sin Konstruktion afviger fra den før nævnte Bremse, men skal overgaa denne i Sikkerhed. Den er opfundet af russiske Ingeniører og har været prøvet og bedømt af den Komité i Tyskland, der paa flere Landes Vegne anerkendte Kunze-Knorr-Bremser, som den der opfyldte alle de stillede Fordringer til en international Person- og Godstogsbremse. Denne Komité skal have anerkendt den russiske Bremses Fortrin.

De russiske Jernbaners Lokomotivpark bestaar hovedsagelig af store kraftige Lokomotiver af forskellige Typer, dog flest af den almindelige Tvillingetype, men ogsaa en stor Del trecylindrede Lokomotiver. Af denne Type anskaffer eller bygger man dog ikke flere i Rusland; som Grund dertil angav Ingeniørerne, at disse Maskiner, sammenlignet med den almindelige Tvillingmaskine var for dyre baade med Hensyn til Forbrug og Reparation, hvilket længere Tids Erfaring havde vist. Til Driften paa Bjergbanerne i Ural og Kaukasus havde man meget svære Lokomotiver med 5 koblede Hjul sæt og 17 Tons Akseltryk, samt en egen Type med to uafhængige Maskiner hver drivende tre

koblede Hjulsæt, saaledes at Lokomotivet er, hvad man kalder *sekskoblet*; hver Maskinordning har sin egen Rammekonstruktion og hver af de midterste Hjulsæt er uden Sporkrans, til Lettelse af Passagen i Kurverne. Den almindeligste og mest brugte Lokomotivtype er noget lig vore Lokomotiver af Litra R med lidt større Hjul diameter og med et Damptryk af 15 kg pr. cm². Med Hensyn til de nyere Ting paa Lokomotivbygningens Omraade, da finder man paa de russiske Lokomotiver baade Overbeder, Fødevandsforvarmer, Fødepumpe og Oliepresser til Smøring af Glidere og Stempler. Selv noget af det nyeste paa Gliderteknikens Omraade har man begyndt at indføre. Denne Glider, »Nicolai-Glideren« er omtalt og beskrevet i Lokomotivtidende Nr. 10.

Særlig paa Banerne i det sydlige Rusland køres der i stor Udstrækning med oliefyrede Lokomotiver, mest i Hurtigtog og paa lange Distancer. Der anvendes en temmelig tykflydende Raaolie (Nafta), hvorfor der gennem Oletanken paa Tenderen er ført en Rørspiral, der gennem Dækpladen munder ud i en ganske lille Aabning, som tillader Adgang for en fin Dampstraale.

(Fortsættes.)

STATSBANERNES DIESEL-ELEKTRISKE MOTORVOGNE

I Lighed med andre Baner er Statsbanerne i den senere Tid kommen ind paa at anvende Motorvogne i Driften — tilskyndet af Tidens Krav om en hyppig Toggang og af Forbrændingsmotorens store Udnyttelse af Brændstoffet. Gennem flere Aar har Benzinmotoren været Drivkraften i mindre Motortog over ganske korte Strækninger, medens Statsbanerne nu har udvidet Motorens Anvendelse paa Banerne ved at anskaffe diesel-elektriske Motorvogne. Med de først leverede af disse Vogne køres for Tiden Prøveture til Indøvelse af Betjeningsmandskabet; Vognene vil senere sættes ind i Driften paa mindre trafikerede Strækninger.

Motorvognene er ca. 11 m lang, løber paa 2 toakslede Trucker og vejer 44 t. I hver af Vognens Ender er indrettet et Førerrum, som med en smal Gang er forbundet med det omfattende Maskinrum, der optager hele Vognens Midterparti. Det meste af Vognens Gulvflade optages af Maskin- og Førerrum; den øvrige Plads er paa de allerede ankomne Vogne indrettet til Brug for Postvæsenet og til Rejsegods.

Den 6-cylindrede Dieselmotor paa 230 HK. er opstillet i Vognens Længderetning og trækker en direkte tilkoblet Dynamo, hvorfra den frembragte elektriske Strøm gaar til to Motorer, en paa hver Truck. Motorernes Effektivitet

er paa 134 k. W. pr. Time. Maskineriet betjenes under Driften fra et af Førerrummene ved Førerhaandtaget alene. Igangsætningen sker ved, at Strøm fra et Akkumulatorbatteri under Vognen ledes gennem Dynamoen paa en saadan Maade, at den arbejder som Motor, hvorved den starter Dieselmotoren. Ved at dreje Førerhaandtaget frem i en anden Stilling arbejder den startede Dieselmotor, og Dynamoen frembringer Strøm til Fremdrivningsmotorerne paa Truckerne. Med et særligt Haandtag paa Førerpladsen kan Brændstofftilførslen reguleres til at virke i 3 eller 6 Cylindre.

Førerhaandtaget er indrettet som et Sikkerhedshaandtag og virker derved, at Føreren skal holde en Kontakt i Haandtaget trykket ned, for at Vognen skal kunne bevæge sig. Hvis han slipper Kontakten, standses Vognen, ved at Brændstofftilførslen afbrydes og Tryklufthremsen, hvormed Vognen er udrustet, træder i Virksomhed. Af Hensyn til Udkigget under Ran-



Statsbanernes nye dieselelektriske Lokomotiv.

gering virker denne Sikkerhedsforanstaltning dog kun ved Hastigheder over 15 km.

Selve Vognen er bygget af »Scandia«, medens A/S. Frichs i Aarhus har bygget Dieselmotoren; Dynamoen er fra Titan og Fremdrivningsmotorerne er bygget i Tyskland. Tryklufthremsen er Knorrs Etkammerbremse.

Motorvognen oplyses elektrisk ved Strøm fra en under Vognen anbragt Rosenberg-Dynamo, der tillige kan afgive Strøm til Belysning af tilkoblede Personvogne.

Motorvognens forskellige Rum opvarmes ved, at Kølevandet fra Dieselmotoren cirkulerer i almindelige Radiatorer.

Vognens Trækkeevne er paa horisontal Bane ca. 9 Vognladninger; Maksimalhastighed 60 km/Tim.

Anskaffelsessummen andrager ca. 150 000 Kr. Vi skal senere i Detailler gennemgaa Vognens Indretning og Virkemaade.

F. Sjøer.



HOVEDBESTYRELSESMØDET

DEN 9.—10. AUGUST 1927.

Alle Hovedbestyrelsesmedlemmer til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes, idet der dog fremsattes Bemærkning om, at det i D. L. T. Nr. 10 Side 147 optagne Referat af det konstituerende Hovedbestyrelsesmøde burde have indeholdt Forhandlingsprotokollens Oplysning om, at saavel K. Johansen som E. Kuhn foresloges til Sekretærer, men at K. Johansen af Helbredssyns- syn nægtede at tage imod Valget, samt at Hovedbestyrelsen udtalte sin Anerkendelse og Tak for Johansens mangeaarige Arbejde i Foreningens Interesse.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede og omtalte de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, af hvilke skal nævnes:

En Lokofør. ønsker af Foreningen Godtgørelse for Tab af Kørepenge ved sin Virksomhed i Signal-kommissionsmøder for saadanne Strækninger, at der ikke udbetales Dagpenge. Det fremsatte Ønske er afslaaet.

En Lokofør. ønsker Foreningens Bistand til Opnaaelse af Godtgørelse for Tab af Nattimepenge ved Funktion som Lokomotivmester, hvilket er afslaaet af det vedkommende Distrikt. Da en saadan Godtgørelse ikke har kunnet gives siden Sparekommissionen af 1921 fik indført Ændring desangaaende, er Distriktets Afgørelse rigtig.

En Lokofør. Afd. har beklaget sig over Distriktets Fortolkning af Nattimepengeberegningen for en vis Tjeneste paa fremmed Depot. Man har ikke kunnet give Afd. Medhold i dens Opfattelse.

En Lokofyrb. har mistet en Fridag i Pinsehelligdagene og ønsker derfor Erstatning i Betaling for en mistet Fridag + 50 pCt. Helligdagstillæg. De gældende Ordre hjemlær ikke Ret til noget saadant. Der gives en anden Fridag, og der ydes Helligdagsovertidsbetaling for den udover 8 Timer krævede Tjeneste.

I Anledning af, at Administrationen har frtaget 5 Lokofør. og 1 Lokofyrb. i Ge. Godtgørelse for dobbelt Husførelse, fordi de ikke har villet modtage een dem anvist Lejebolig bestaaende af 2 Værelser og Kammer, har Foreningen i Skrivelse til Gdt. protesteret herimod. Gdt. har imidlertid fulgt Distriktets Afgørelse.

I en lignende Sag, hvor Distriktet har frtaget en Lokofør. Godtgørelse for dobbelt Husførelse, fordi han ikke vilde modtage en ham anvist Barak, som var for lille til hans Husstand, og i hvilken Sag

Gdt. ligeledes har fulgt Distriktets Afgørelse, har Foreningen tiltraadet den paagældende at anlægge Sag mod Statsbanerne. Der er i den Anledning ansøgt om Anbefaling til Opnaaelse af fri Proces.

Man har tilskrevet Gdt. angaaende et Spørgsmaal om Ydelse af Rangergodtgørelse i Brande. En Togmaskine maa om Søndagen efter endt Tøgtjeneste udføre en Rangering, som om Hverdagen udføres af Rangermaskine. Der har hidtil været ydet det paagældende Personale Rangergodtgørelse, men Distriktet har foranlediget dette inddraget.

Endvidere er der tilskrevet Gdt. om Motorførertillæg til en Lokofyrb., der, skønt tjenestegørende ved Motorvogn ikke erholder noget saadant.

Den til Hamborg og Essen arrangerede Studierejse, hvori deltog 36 Medlemmer, forløb paa udmærket og for Deltagerne belærende Maade.

Man har anmodet I Distrikt om Indretning af Karbade i Gb. Remise.

I Skrivelse til Gdt. har man erindret om tidligere fremsendte Andragender vedrørende Forandringer i og Forbedringer af Lokaleforholdene i Odense og Slagelse, ligesom der til Gdt. er fremsendt Anmodning om Forbedring af Lokaleforholdene i Kalundborg.

Foranlediget ved Henstilling fra Foreningen vil der paa nogle Lokomotiver blive foretaget Forsøg med en Skærm til Modvirkning af Lysreflekset fra Fyrdørene. Se D. L. T. Nr. 15 Side 226.

I Anledning af, at Lokomotivpersonalet i Vamdrup snart vil blive forflyttet til Padborg er der overfor Gdt. fremsat Anmodning om i Padborg at opføre de fornødne Lejeboliger. Statsbanerne vil imidlertid ikke opføre flere Lejeboliger, men stiller i Udsigt, at de muligvis under en eller anden Form vil kunne yde Støtte til en af Personalet dannet Boligforening eller lignende.

Tjenestefordelinger fra en Række Afdelinger har været tilstillet Foreningen til Undersøgelse og Udtalelse.

Der er udarbejdet en ny Adressefortegnelse, som er tilsendt Afdelingerne.

Paa Foreningens Foranledning har Gdt. udsendt Rettelse til Ordre A. Nr. 137, saaledes at Rangerførerpladser — Depotforstanderpladser undtagne — ikke mere opslaaes ledige. Disse Pladser kan altsaa fremtidig søges som alle andre Lokomotivførerpladser.

Overfor II Distrikts Uniformskontor er der gjort Forestilling angaaende den forsinkede Levering af Veste.

En af en Lokofør. fremsendt Besværg over af den paagældende Afdelingsbestyrelse at være tilsidesat ved Turbesættelse har været behandlet. — Spørgsmaalet er gaaet i Orden.

2 pensionerede Lokomotivførere ønsker Genansættelse.

Overfor II Distrikt er der protesteret mod den af Ng. Depot anvendte Fremgangsmaade: at an-

vende Lokomotivfyrbødere til Raadighedstjeneste som Lokomotivførere uden dog at give dem den eventuelle Korsel, som beordres under nævnte Raadighed.

Der har med Gdt. været fort Forhandling om en Begrænsning af det Tidsrum, hvori en forflyttet Lokomotivmand kan tilbageholdes paa det hidtidige Depot. Gdt. anstiller nu Undersøgelser desangaaende.

I. T. F. meddeler, at det har ladet fremstille et Emblem, der kan faas i saavel Brosche- som i Naaleform. Pris ca. 50 Øre pr. Stk.

Polak Jernbaneforbund anmoder om Oplysning angaaende det danske Jernbanepersonales Løn- og Arbejdsvilkaar m. v.

Endelig refereredes nogle Sager fra N. L. F., C. O. I og Fællesudvalget. Med Hensyn til dette sidste har Dansk Jernbane Forbund stillet Forslag om, at det paa Grund af Jernbaneforeningens Stilling under Foraarets Lønforhandlinger, ophæves. — Hovedbestyrelsen bemyndigede Foreningens Repræsentanter i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg til at stemme for en saadan Ophævelse, dog under Forudsætning af, at der ikke inden den endelige Vedtagelse er indtruffet Omstændigheder, som ændrer det nu eksisterende Forhold.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3. Hovedkassererens Regnskabsoversigt.

Hovedkassereren forelagte en Regnskabsoversigt pr. 6. August 1927.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Kritisk Udealg's Bemærkninger.

Det kritiske Udvalg fremsatte enkelte Bemærkninger og Forespørgsler vedrørende Udgifterne i Tiden fra 1. Januar d. A. til Kongressens Afholdelse. Efter at det fremførte var besvaret, toges Sagen til Efterretning.

Punkt 5. Situationen.

Formanden redegjorde udførligt for hele den øjeblikkelige Situation. Statsbanerne agter af Besparelshensyn at afskedige en hel Del af det nuværende Personale, saaledes skal alt Ekstrapersonale afskediges. Paa Trods af Ministerens Løfte til Rigsdagen nemlig ikke at foranledige Afskedigelse af fast ansatte Tjenestemænd ved D. S. B., er det Administrationens foreløbige Hensigt at afskedige et Antal saadanne, nemlig en Del fast ansatte timelønnede Maskinarbejdere og Remisearbejdere. Dansk Lokomotivmands Forening er den Organisation, som først berøres af Spørgsmaalet »Afskedigelse af fast ansatte timelønnede Tjenestemænd«, idet samtlige Aspiranter er opsagte til Fratrædelse af deres Stilling ved D. S. B. De fast ansatte er opsagte til 1. November, de ikke fast ansatte er opsagt til 1. September. I Skrivelse til Gdt. (optrykt i D. L. T. Nr. 15 Side 219) har Foreningen protesteret mod disse Afskedigelser.

Afskedigelsen af de nævnte Aspiranter, ialt 83, giver dog for saa vidt angaar Lokomotivpersonalet ikke tilstrækkelig Besparelse. Gdt. paaregner, ved Gennemførelse af de nye Tjenestetidsregler samt ved de ca. 80 Mand, der blev sparet ved Inddragelsen af visse Rangermaskinens 2-Mandsbetjening, at kunne overflodiggøre yderligere ca. 130 Lokomotivfyrbødere, hvilket endda maa ses paa Baggrund af, at der for Tiden anvendes en Del Remisearbejdere til Lokomotivfyrbødertjeneste. Det er Administrationens Tanke, at de overtallige Lokomotivfyrbødere skal overføres til Værkstederne, hvoraf Følgen eventuelt kan blive Overflodiggørelse af der ansatte Maskinarbejdere.

Imidlertid er Administrationen villig til at tage velvilligt paa Ansøgninger om Pension, i første Række fra Lokomotivførere over 65 Aar, men ogsaa fra Lokomotivførere, som er under 65 Aar. Heri indeholdes en Mulighed for at kunne afbøde noget af den uretfærdige Behandling, der forestaar for en Række af yngre Familieforsørgere.

Da de interesserede Organisationer nødtigt ser fast Værksteds-personale afskediget som Følge af Overførelse af maanedslønnet Personale fra Driften har der derom været ført nogle Forhandlinger mellem Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation samt vor Organisation.

Foranlediget af Situationens Alvor og Bestræbelserne for at opnaa fuld Tilslutning og Forstaaelse har alle Afdelingsformænd været sammenkaldt til Møder, hvor der er givet en Oversigt over hele den øjeblikkelige Stilling.

Endelig gav Formanden en udførlig Redegørelse for, hvad der er foretaget i Anledning af de nye Tjenestetidsreglers Indførelse og Inddragningen af Rangermaskinens 2 Mandsbetjening.

Hovedbestyrelsen diskuterede indgaaende Situationen og alle dermed i Berøring kommende Forhold, Understøttelse til afskedigede Aspiranter; Dækning af den deraf forårsagede Udgift; Foranstaltninger til eventuel Afholdelse af Overførelse af Lokomotivfyrbødere til Værkstedstjeneste og Dækning for de Udgifter saadanne eventuelle Foranstaltninger maatte medføre. Debatten afsluttedes med eenstemmig Vedtagelse af følgende Udtalelse:

Hovedbestyrelsen, der har drøftet hele den foreliggende Situation, fordømmer og protesterer mod Afskedigelse af fast ansatte Tjenestemænd, hved enten det er fast timelønnet eller maanedslønnet Personale. Hovedbestyrelsen er forberedt paa, at Overførelse af Lokomotivfyrbødere til Værkstedstjeneste kan skabe store og beklagelige Vanskeligheder, men en Skadesløsholdelse af et betydeligt Antal Lokomotivfyrbødere og Reserverlokomotivfyrbødere vil øversige Foreningens økonomiske Kræfter.

Hovedbestyrelsen er imidlertid fast besluttet paa at søge afbøde Følgerne af Administrationens bru-

late Fremgangsmaade som Afskedigtelse af Reserve-lokomotiefyrbodere, Overførelse af Lokomotiefyrbodere til Værkstederne og som foreslående Teangsforslybninger vil byde Medlemmerne, og bemyndiger Forretningsudvalget til at indlede Undersøgelser og iærksætte Foranstaltninger der ligger Sigte paa anførte Forhold.

Punkt 6. Eventuelt.

Forrtningsudvalget fik Bemyndigelse til sammen med de øvrige i N. L. F. sammensluttede Organisationer at auvende et Beløb til en Erindringsgave til N. L. F.s mangeaarige Forretningsfører, Ringdahl, paa dennes 60-aarige Fødselsdag den 3. September.

E. K.

FERIEHJEMMET

Udvalget for Feriehjemmet anmoder Medlemmer, der ønsker at tage Ophold paa Feriehjemmet efter den 1. September, om omgaaende at tilstille Kontoret Bestilling herpaa.

Forsaaavdt ingen Bestilling foreligger i de nærmeste Dage er det Hensigten at lukke Hjemmet den 1. September.

EN TUR I SORØ

Lokomotivfyrbodernes selskabelige Forening »Lanternen« afholdt Onsdag den 3. August Sommerudflugt til Sorø for Foreningens Medlemmer med Damer. Paa en smuk og klar Sommerdag samledes Deltagerne paa Københavns Hovedbanegaard for at tage med Tog 3 i straalende gnistrende Humor. I Toget udvekslede man Hilsener, omkring i Kupeerne snakkedes, man var jo kommen sammen for at glemme den graa Hverdag og skabe en saa festlig Dag for hinanden som vel mulig.

Fra Sorø Station begav Selskabet sig til Hotel Sorøs smukke Have, hvor den medbragte Mad spistes, og her havde Formanden Lejlighed til at byde Deltagerne Velkommen, og særlig til Damerne, som Festudvalget havde bestræbt sig for kunde faa en rigtig Festdag: Ingen Fest uden Damer (bravo og Haandklap fra Damerne). — Efter at Madeu var spist foretog Selskabet en Tur op igennem Byen til Sorø Kirke, her ventede Graver Larsen Selskabet for at forevise Kirken; da man var kommen tilrette inde i Kirkerummet, holdt Larsen et fængslende historisk Foredrag om alle de rige Minder der knytter sig til denne Kirke. Efter det gode Foredrag fik Selskabet Lejlighed til nærmere at bese Kirken. I denne smukke Kirke som er saa rig paa Minder, ligger mange af Hvide Slægten begravet, deriblandt Absalon, hvis Grav bag Alteret dækkedes af en smuk Ligsten fra 1536, ligeledes er der Mindesmærke over Christoffer d. II. og hans Dron-

ning og ikke at forglemme vor store Digter Ludvig Holberg, som her hviler i en graa Marmorsakofag.

Efter Kirkebesøget spadserede Selskabet op igennem Akademihaven, rundt om Soen til Ægir, en god Spadseretur som Deltagerne tog med godt Humor, og her var der sørget for koldt Øl og Sodavand, som smagte dobbelt godt efter den lange Spadseretur.

Derefter foretog man det sidste Fremstød til Parnas, hvor Dagen skulde slutte med et Fællesmaaltid og efterfølgende Bal. Ved Bordet havde mange Talere Ordet, og her havde man Lejlighed til at høre den Kammeratskabs- og Solidaritetsaand, som netop gør sig gældende hos os Lokomotivmænd der har Forstaaelse af Organisationens Betydning. Lanternens Husdigter, Carl Christensen, havde som sædvanlig med rund Haand skrevet nogle Sange som gjorde stormende Lykke. — Efter at den gode Mad var spist bød Formanden Velkommen og man fik nu rig Lejlighed til nærmere at bese dette smukke Sted og samtidig nyde den pragtfulde Udsigt over Sorø So. Kort efter spillede nogle muntre Musikanter op til Dans, og saa kan det nok være at Dansen gik livlig til Kl. 21,30, som var det Klokkeslet at Baaden ventede for at føre os tilbage til Sorø. Paa Sejlturen over Soen herskede en udmærket Stemning, og i den lune Sommeraften lod nu Sang fra unge kraftige Struber: »Flyv, Fugl« og »Der er et yndigt Land«, det lod stemningsfuldt og smukt. I en reserveret Vogn i Tog 50 foretoges nu Hjemturen, og det var almindelig Samtaleemne, at man havde tilbragt en dejlig Dag, et skønt Minde rigere —! Men glemmes maa det ikke, at naar Dagen blev saa vellykket, skyldes det først og fremmest Foreningens udmærkede Kasserer, Thorkild Olsen, som havde sørget for en god Kasse, og deraf havde ydet en rundelig Skærv til denne udmærkede Fest, og som han selv udtrykte sig: Det var dyrt, men det var dejligt. — Til Slut igennem disse Linier en Tak til vore Kammerater, som beredvillig stillede sig til Disposition for at gøre Aflosningstjeneste, saaledes at alle der havde skrevet sig paa Listen kunde faa fri til Udflugten.

Den usynlige.

UHELDSFORSIKRINGS-FORENINGEN

Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale, der ledes af Repræsentanter, vaigte af de faglige Organisationer og efter rent kooperativt Mønster, har udsendt sin sædvanlige Aarsberetning med Drifts-Reguskab og Status, hvilket vi, tillige med nogle vedtagne Lovændringer, tidligere har bekendtgjort her i Bladet.

For i Medlemmers — og Ikke-Medlemmers — Erindring at faa opfrisket Indholdet af de nævnte Vedtægter har Styrelsen anmodet os om at op- tage følgende:

Bonus.

Ligesom de to foregaande Aar er det ogsaa i Aar vedtaget at fordele Bonus til Foreningens Medlemmer. Fordelingen sker ved, at Medlemmer, der er indtraadt i Foreningen for 30. November 1926 fritages for Præmieydelse i Sept. og Decbr. Kvartalene 1927 af den Forsikringssum, de har tegnet for 31. August 1927.

Lovændringer.

Lovens § 9 er ændret saaledes, at der fremtidig vælges 7 Repræsentanter af Jernbaneforeningen, 7 af Dansk Jernbane-Forbund, 3 af Værksted- og Remisearbejdernes Organisation og 3 af Dansk Lokomotivmands-Forening. (Sidstnævnte Forening har hidtil ikke været repræsenteret.)

Forsikringsbetingelsernes § 11, sidste Stykke er ændret saaledes, at der fremtidig ud over en Invaliditetsgodtgørelse ydes Dagpenge for Arbejdsudygtighed i indtil 180 Dage (jfr. § 12). Samtidig er § 13 sidste Stk. ophævet som overflødig. — Til § 12 føjes en Bestemmelse om, at der under visse Forudsætninger ydes delvise Dagpenge for delvis Arbejdsudygtighed. — Til § 14 føjes et Punkt om at der ydes en efter Styrelsens Skøn passende Godtgørelse for Rejser, der foretages ifølge Foreningens Forlangende.

Premienedsættelse.

Ifølge en f. A. vedtagen Ændring er Præmie-sætterne nedsatte saaledes:

	før	nu
Afdl. A, Kl. I	Kr. 1,05	Kr. 0,90
— » » II	» 2,80	» 2,50
— B, » I	» 0,85	» 0,75
— « » II	» 1,70	» 1,50

Med de omtalte Forhøjelser af Ydelserne og Nedsættelser af Præmierne, der udelukkende er muligjort ved, at Foreningen i 1912 frigjorde sig fra Kapitalselskabet og selv overtog hele Risikoen og ogsaa hele Fortjenesten, tør Uheldsforsikrings-Foreningen regnes for det mest kulante Foreta-

gende paa dette Omraade. — Enhver Jernbanemand vil derfor med størst Fordel kunne tgne sin Ulykkesforsikring i *Organisationernes eget Selskab*.

Foreningens Repræsentanter og de faglige Organisationers Tillidsmænd yder Oplysning vedrørende Fremgangsmaaden ved Indmeldelse o. l.

Styrelsen.

STATSFUNKTIONÆRERNES LAANEFØRENING

Ved den fra Januar Maaned 1928 forfaldne Bonusudbetaling fra »Statsanstalten for Liveforsikring« til Tjenestemænd, som har deres Livsforsikringspolicer stillet som Sikkerhed for Laan gennem »Statsfunktionærernes Laaneforening« (alle 3 Afdelinger), vil Udbetalingen udelukkende ske ved, at Laaneforeningen tilstiller hver enkelt Laantager det paagældende Beløb.



Forflyttelse:

Lokomotivfører K. A. A. Jensen, Østerbro, til Brande under 8—8—27.

Forlængel Tilladelse til at staa uden for Nummer:

Lokomotivfyrbøder uden for Nummer H. H. E. Schæbel, (Østerbro), har erholdt Tilladelsen til at staa uden for Nummer forlængel til at gælde indtil 30—9—28.

Navneskifte:

Lokomotivfører A. C. Wedeby, Slagelse, hedder fra 26—7—27 Axel Christian Kajberg.



KØBENHAVNS LIGKISTEFABRIK

TELEFON 69 66

BLEGDAMSVEJ 50

TLF. VESTR. 43 57

GRUNDLAGT 1888

GRUNDLAGT 1888

Kyndig og samvittighedsfuld Vejledning samt Besørgelse af alt vedrørende Begravelse og Ligbrænding.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. August.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A², København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14.613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementpris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspedition

Ny Vestergade 7², København K.

Telefon Central 14.613.

Kontortid Kl. 10—4.