



27. AARG. N^o 3.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Februar 1927.

OPHÆVELSE AF VOLDGIFTSRETEN FOR STATENS TJENESTEMÆND

Under 24. September f. A. meddeltes der Statens Tjenestemænd ved en finansministeriel Bekendtgørelse Oprettelsen af en Voldgiftsret, hvorom vi i »D. L. T.« af 5. Oktober f. A. nærmere har redegjort led-saget af nogle almindelige Betragtninger om Voldgiftsrettens Værdi, og hvad den muligt kunde indebære for Tjenestemændene i Fremtiden.

Voldgiftsretten blev til paa den Maade, at fhv. Minister Friis Skotte nedsatte et Udvalg ved Statsbanerne med den Opgave at udarbejde nærmere Regler for en Voldgiftsrets Virksomhed. Udvalget, som bestod af Repræsentanter fra Administrationen og fra Personalets Organisationer, og hvor vor Organisation var repræsenteret ved Formanden, afgav en Betænkning til Ministeren. Lønningsraadet fik Betænkningen til Udtalelse og paa Grundlag af samme foreslog Lønningsraadet den daværende Regering forsøgsvis at oprette en Voldgiftsret for samtlige Statens Tjenestemænd. Efter forudgaaende Forhandling med Centralorganisationerne og Finansministeriet under Ledelse af fhv. Finansminister Bramsnæs udsendtes ovenfor omtalte Bekendtgørelse.

Voldgiftsrettens Virkeomraade var i

den Skikkelse, hvori den var skabt, stærkt begrænset, og dens Betydning og dens Værdi har vi fra vor Organisations Side aldrig lagt Skjul paa. Denne Voldgiftsret har den nuværende Regering imidlertid nu ophævet, idet Centralorganisationerne, de Organer, hvormed den tidligere Regering havde forhandlet om Voldgiftsrettens Oprettelse, den 15. Januar d. A. fra Finansminister Neergaard har modtaget følgende Skrivelse:

»Herved undlader man ikke at meddele, at der er truffen Bestemmelse om at ophæve den ved Finansministeriets Bekendtgørelse af 24. September f. A. forsøgsvis oprettede Voldgiftsret i visse Tjenestemandsspørgsmaal, udfra den Betragtning, at en eventuel Voldgiftsret af denne Art bør hjemles ved en Lovgivningsakt.

Det tilføjes, at Bekendtgørelse om Ophævelse vil fremkomme i Løbet af et Par Dage.«

Skrivelsens Ordlyd og Regeringens Fremgangsmaade har selvsagt vakt Opsigt, og vi skal ikke her gentage, hvad der i saa Henseende er skrevet, idet vi gaar ud fra, at Medlemmerne gennem Dagspressen er kendt med, hvorledes Regeringens Handlemaade har gjort Indtryk paa Offentligheden. Regeringens Fremfærd er af en afgjort fornærmelig Art, der viser en Betragtning overfor Statens Tje-

nestemænd, som løfter Tæppet for, at den nuværende Regering, der besidder reaktionære Elementer i sin Midte eller støtter sig paa meget reaktionære Embedsmænds Raad.

Fra Centralorganisation I, hvortil vor Organisation er tilsluttet, besluttede man straks omgaaende at sende Finansministeren en Skrivelse af følgende Indhold:

»I Skrivelse af 15. Januar 1927 — Journ. Nr. 129 — har Finansministeriet meddelt Statstjenestemændenes Centralorganisation (Funktionærklasserne), at der er truffet Bestemmelse om at ophæve den ved Finansministeriets Bekendtgørelse af 24. September f. A. forsøgsvis oprettede Voldgiftsret i visse Tjenestemandsspørgsmaal og tilføjes det, at Bekendtgørelsen om Ophævelsen vil fremkomme i Løbet af et Par Dage.

I den Anledning meddeles, at Centralorganisationen overfor Finansministeriet maa gøre gældende, at den trufne Beslutning om Ophævelse af den foranævnte Bekendtgørelse er i Strid med Bestemmelserne i Lov af 12. September 1919 om Statens Tjenestemænd, § 24, i Følge hvilke Bestemmelser et Forslag til Ophævelse af Bekendtgørelsen af 24. September 1926 vilde være at afgive til Drøftelse, forinden endelig Beslutning blev truffet.

For saa vidt Finansministeriet ikke maatte være enig med Centralorganisationen i dennes Opfattelse af Sagen, skal Centralorganisationen herved forbeholde sig at indbringe Spørgsmaalet om Lovmedholdeligheden af Ministeriets Beslutning til Afgørelse ved Domstolene.

Imidlertid har Centralorganisationerne hver for sig drøftet Spørgsmaalet og har i Samling besluttet at forfølge Sagen, idet man maa mene, at den nuværende Regerings Fremgangsmaade ved Voldgiftsrettens Ophævelse, bortset fra dens fornærmelige Karakter, ogsaa er i Strid med den bestaaende Lov, idet Tjenestemandslovens § 24 paabyder Regeringen at drøfte

med de anerkendte Organisationer Ophævelse af Bekendtgørelser m. m., bl. a. som den, der blev meddelt ved Voldgiftsrettens Nedsættelse den 24. September f. A.

Under 28. ds. har Finansministeren svaret Centralorganisationen paa dens Betragtninger over Regeringens Fremgangsmaade ved følgende Skrivelse:

»I Skrivelse af 17. d. M. har Centralorganisationen i Anledning af Ophævelsen af Finansministeriets Bekendtgørelse af 24. September f. A. om forsøgsvis Indførelse af en Voldgiftsret i visse Tjenestemandsspørgsmaal gjort gældende, at den trufne Bestemmelse om Voldgiftsrettens Ophævelse er i Strid med Tjenestemandslovens § 24, ifølge hvilken Bestemmelse et Forslag til Ophævelse af Bekendtgørelsen vilde være at afgive til de anerkendte Organisationer til Drøftelse, forinden endelig Beslutning om Ophævelsen blev truffen.

Man skal i den Anledning henlede Opmærksomheden paa, at i den under 24. September f. A. udstedte Bekendtgørelse havde den daværende Regering meddelt, at den agtede at følge de Kendelser, som maatte blive afsagte af den ifølge samme Bekendtgørelse — foreløbig forsøgsvis — oprettede Voldgiftsret. En saadan Ordning, til hvilken der ikke var søgt Lovhjemmel og til hvis Gennemførelse i Praxis, der ikke var søgt Bevilling paa Finanslov eller Tillægsbevillingslov, kunde ifølge Sagens Natur ikke være bindende for følgende Regeringer. Da det er nærværende Regerings Opfattelse, at der ikke efter dansk Ret er Hjemmel til administrativt uden Lovgivningsmagts Samtykke at oprette en Voldgiftsret som den omhandlede, har man allerede af den Grund ment, at en Forhandling om Ophævelse af Bekendtgørelse af 24. September f. A. maatte anses for upaakrævet.

Som det allerede under 17. Januar blev meddelt Regeringen, forbeholdt Centralorganisationerne sig at gaa til Domstolene,

Centralorganisationen har derefter paa sit Møde d. 26. ds. besluttet at foretage Skridt til at faa Spørgsmaalet, om hvorvidt Regeringen har overtraadt Tjenestemandslovens § 24 afgjort ved Domstolene, idet Mødet vedtog følgende Resolution:

»Statstjenestemændenes Centralorganisation (Funktionærklasserne), der omfatter 23 000 Statstjenestemænd, har d. 26. ds. afholdt Styrelsesmøde, hvor man bl. a. drøftede den Stilling, som er skabt derved, at Regeringen har besluttet sig til uden forudgaaende Forhandlinger med de anerkendte Organisationer at ophæve den ved Finansministeriets Bekendtgørelse af 24. September 1926 indstiftede Voldgiftsret til Afgørelse af Tvivlsspørgsmaal og Fortolkningsspørgsmaal med Hensyn til Fortaaelsen af de Reglementer og særlige Bestemmelser, som er udstedte efter forudgaaende Forhandlinger med de anerkendte Organisationer.

Paa Mødet gjorde alle tilstedeværende Repræsentanter den Opfattelse gældende, at Regeringens Handlemaade var i Strid med Bestemmelserne i Tjenestemandslovens § 24, der er saalydende:

»Til de anerkendte Organisationer afgives til Drøftelse Forslag til Ændringer i Love, Regulativer og almindelige Instrukser, som vil medføre Forandringer i bestaaende Lønningsregler, den reglementsmaessige Arbejdstid, *de ansattes personlige retslige Stilling i Etagen*.....«.

Det vedtoges enstemmigt at indbringe Spørgsmaalet om Lovmedholdeligheden af Regeringens Beslutning til Afgørelse ved Domstolene. Til at foretage det videre fornødne nedsattes et Udvalg.

Centralorganisationens Styrelse har endvidere omend med Forundring bemærket sig, at Trafikministeren ikke mere ønsker Tjenestemændenes Medvirken med Hensyn til de store Statsvirksomheders tekniske Anliggender, idet Organisationernes Ret til at begære Forhandling om saadanne Spørgsmaal, som bl. a. kunde være af stor Betydning til Opnaaelse af en

bedre Økonomi indenfor disse omfattende Virksomheder, er annulleret.

Sagen vil antagelig i første Halvdel af Februar Maaned blive indanket for Domstolene, men hvorledes Udfaldet end vil blive, vil Sagen blive ført til Højesteret, og ikke ventes før i Løbet af et halvt Aars Tid.

OPHÆVELSE AF FORHANDLINGSRETEN OM TEKNISKE SPØRGSMÅL

Foruden den Opgave, som Udvalget til Udarbejdelse af Regler for Voldgiftsretten havde, havde det tillige den Opgave at behandle Spørgsmaalet om Udvidelse af Forhandlingsretten til ogsaa at omfatte tekniske Spørgsmaal. Denne Udvidelse af Forhandlingsretten bifaldt Ministeriet for offentlige Arbejder, og det meddeltes Jernbanemændene ved Udsendelse af Ordre Serie A. Nr. 196.

Den nuværende Regering har ogsaa her fundet sig foranlediget til paa samme formløse Maade som ved Ophævelse af Voldgiftsretten at ophæve Jernbanemændenes Adgang til Forhandling om tekniske Spørgsmaal, idet Generaldirektoratet under 17. ds. har tilskrevet Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg saaledes:

»Departementet under Ministeriet for offentlige Arbejder har under 14. ds. tilskrevet Generaldirektoratet saaledes:

»Under Henvisning til den af det ærede Generaldirektorat udstedte Bekendtgørelse angaaende Forhandlingsrettens Udvidelse til tekniske Spørgsmaal skal man, da man maa anse Bestemmelsen som stridende mod Tjenestemandslovens § 21, efter Ministerens Ordre tjenstlig anmode Generaldirektoratet om at ville annullere den paagældende Bekendtgørelse.«

I Henhold hertil ophæves Ordre A. Nr. 196, hvorom Ordre vil blive udstedt.«

Herefter er Jernbanemændenes Forhandlingsret om tekniske Spørgsmaal og-saa bortfaldet, og den Værdi for Samarbejde og Samfølelse mellem Administrationen og Personalet, der i Virkeligheden var nedlagt i Ordningen, har den nuværende Regering ingen Brug for.

Hvad angaar Forhandlingsret om tekniske Spørgsmaal, saa var det Meningen med denne Bestemmelse at give de enkelte Tjenestemænd Lejlighed til at fremkomme med gode Idéer, praktiske Vink for det daglige Jernbanelivs mange Foreteelser, enten til Simplificering af Tingenes Gang eller til en bedre økonomisk Drift af Banerne; thi det er jo ganske klart, at selv den dygtigste Leder af de enkelte Tjenester, det være sig Afdelingslederne som Tjenestelederne, der efterhaanden fæstnes stærkere og stærkere ved Kontorarbejde, taber Overblikket derved, at de fjernes mere og mere fra det egentlige Jernbaneliv, d. v. s. fjernes fra den egentlige Jernbane-drift, og saaledes ikke altid kan følge en eller anden Forordnings praktiske Betydning og Virkning og mulig heller ikke dens økonomiske Rækkevidde.

Efter at vor Etat ved Loven om Statsbanernes Styrelse med forretningsmæssig Drift, som det afgørende, var indført, laa det meget nær, for at naa til det bedste Resultat for Staten, at aabne Adgangen til Initiativ fra Personalets Side netop for at naa til en forretningsmæssig og økonomisk Driftsform, Administrations- og Forvaltningsform, for nægtes kan det ikke, at man ofte fra Personalets Side med Forbavelse har set Beslutninger, Administrationen har taget, det være sig ved Bygninger af Stationer, Bygninger af Stationspladser, Anskaffelse af Lokomotiver, Værktøj m. m., Køreplanens Tilrettelægning, Køretider og Ophold og meget mere, som efter det store Tjenestepersonales Skøn baade har været meget kostbare Beslutninger og tidsspildende Forordninger, som har kostet Staten mange Penge.

De nu kasserede Forhandlingsregler om tekniske Spørgsmaal gav Organisatio-

nerne Lejlighed til paa den enkelte Mands Vegne eller paa de enkelte Kategoriers Vegne at fremsætte for Generaldirektoratet sine Meninger om enten bestaaende Instruktors Virkninger for Jernbanens økonomiske Liv eller ved Fremsættelse af Forslag at henlede Administrationens Opmærksomhed paa tekniske Foreteelser, som det moderne Jernbaneliv maatte paa-kalde.

Dette Initiativ, denne Lejlighed til at vise Energi, Interesse og Lyst for Staten, har man ikke ment at have Brug for. Jernbanemændenes trofaste Arbejde og Lyst og Virke for den Forretning, hvorunder de er ansatte, interesserer ikke den nuværende Regering og maa antagelig heller ikke interessere den nuværende Administration, thi der skal ikke lægges Skjul paa, at Generaldirektøren — i hvem vi jo helst vil se en i Ordets rette Betydning Generaldirektør — ganske uden Kommentarer, men i dyb Ærbødighed bøje sig for Ministerens Anordning og Form og omgaaende meddele Organisationerne Excellencens Beslutning uden som Generaldirektør at tilkendegive noget i Retning af, at han maatte haabe paa, at Personalets og Organisationernes Interesse for Jernbanens Drift trods Ophævelse af Ordren vedblivende maatte være til Stede. Man maatte med Ret og Rime-lighed vente, at Generaldirektøren efter sit 12-aarige Samarbejde med Personalets Organisationer og med Kendskab til disses Lederes Evner havde fundet sig beføjet til en Udtalelse ved Ordrens Ophævelse, maaske noget lignende den, der udsendtes ved den forretningsmæssige Driftsforms Indførelse, men Generaldirektøren har formodentlig ingen Interesse i Samarbejdet med Organisationerne under den nuværende Regering, og hvis det er det, der er hans og den øverste Administrations Ønske, skal vi ikke besvære i saa Henseende, men lade det, vi har paa Hjertet, gaa til Rigsdagens Medlemmer eller til den danske Presse, som vi mener er urigtige, forkerte, embedsmandsmæssige Disposi-

tioner, uheldige Forhold for Godsets eller de Rejsendes Befordring og Sikkerhed.

De Tilstande, der derved kan opstaa, bærer Organisationen ikke Ansvar for, det vil komme til at hvile haardt og tungt i første Række paa den Minister, som her gaar i Spidsen, og som aabenbart føler sig mere som Overgeneraldirektør for de danske Statsbaner end som en politisk Fagminister, men at Generaldirektøren for Statsbanerne ogsaa her faar sin Del af Ansvaret, maa han være forberedt paa. Vi kan ikke paa nærværende Tidspunkt udtale os nærmere om Tingenes Udvikling, men om Voldgiftsretten saavel som den tekniske Forhandlingsret er der af Socialdemokraterne som af de Radikale i Finansudvalget anmodet om et Samraad, men hvordan end Udfaldet af et saadant Samraad maatte blive, saa kan den højtærede Minister og Generaldirektør være forvisset om, at Voldgiftsretten og Forhandlingsret om tekniske Spørgsmaal i Bekendtgørelse af 24. September henholdsvis i Ordre A. Nr. 196 atter vil blive genindført, om ikke før saa naar dette Styre, det være sig om kortere eller længere Tid, er forsvundet, men maaske saa Embedsmændene dybt vil beklage den Tid, der er passeret, og den negative Holdning, som den ansvarlige Ledelse for den danske Stats største Virksomhed i dette Spørgsmaal har indtaget; thi naar Genindførelsens Time slaar, vil Voldgiftsretten saavel som Forhandlingsret om Spørgsmaal af teknisk Karakter sikkert blive af en anden og mere mærkbar Karakter, end de nu ophævede.

»Dich.«

DEN SPANSKE NORDBANES 2 D 1 FIRECYLINDER-KOMPOUND-OVERHEDER- HURTIGTOGSLOKOMOTIVER

Af Dipl.-Ing. Adolf Wolff, Overingeniør, Hannover.
Oversat af Lokomotivfører Fr. Spøer.

Hovedmaalenes Beregning.

Til Beregningen af Hovedmaalene er Strahls Formel anvendt.

De tre Fordringer i Betingelserne, at befordre et Hurtigtog paa 400 t paa

de nævnte Stigninger med en Hastighed paa 55,65 og 90 km/Tim. svarer — under Hensyn til de klimatiske Forhold i Spanien — til en vedvarende Ydelse paa 2050, 2190 og 2250 J. K. H. Regner man med det gunstigste specifikke Dampforbrug

$$D_i = 6,3 \text{ kg pr. l. H. K./Tim.}$$

saa maa Kedlen pr. Time frembringe en Dampmængde

$$Q = 2250 \cdot 6,3 \text{ kg} = \text{ca. } 14200 \text{ kg.}$$

Da Forundersøgelserne har vist, at man i Forholdet

$$\frac{H}{R} = \frac{\text{Hedeflade}}{\text{Risteflade}}$$

ikke kunde gaa under 56 paa Grund af Kullenes store Askeindhold, og at man med disse Fladeforhold for at undgaa en overanstrengelse af Kedlen ikke skulde beregne over 63 kg Damp i Timen pr. m² ildberørt Hedeflade, saa maatte Hedefladen være mindst

$$\frac{14200}{63} = 225 \text{ m}^2$$

Forholdet $\frac{H}{R}$ svarer da til Risteflade

$$R = \frac{225}{56} = 4,01 \text{ m}^2$$

For at opnaa en vedvarende Dampudvikling af 63 kg Damp pr. m² Hedeflade i Timen maatte man regne med en Anstrengelsesgrad

$$A = 4$$

d. v. s. med en Forbrændingshastighed paa 570 kg Kul pr. m² Risteflade i Timen. Men da en saa stor og vedvarende Kraftydelse forlangtes over Strækninger paa 180 km, en Vejlængde der efter Stigningerne kunde tage tre Timer eller mere, blev Ristefladearealet beregnet efter en mindre Anstrengelsesgrad, nemlig

$$A = 3,3$$

hvortil svarer en Forbrændingshastighed paa 480 kg Kul pr. m² i Timen, hvilket giver en Risteflade

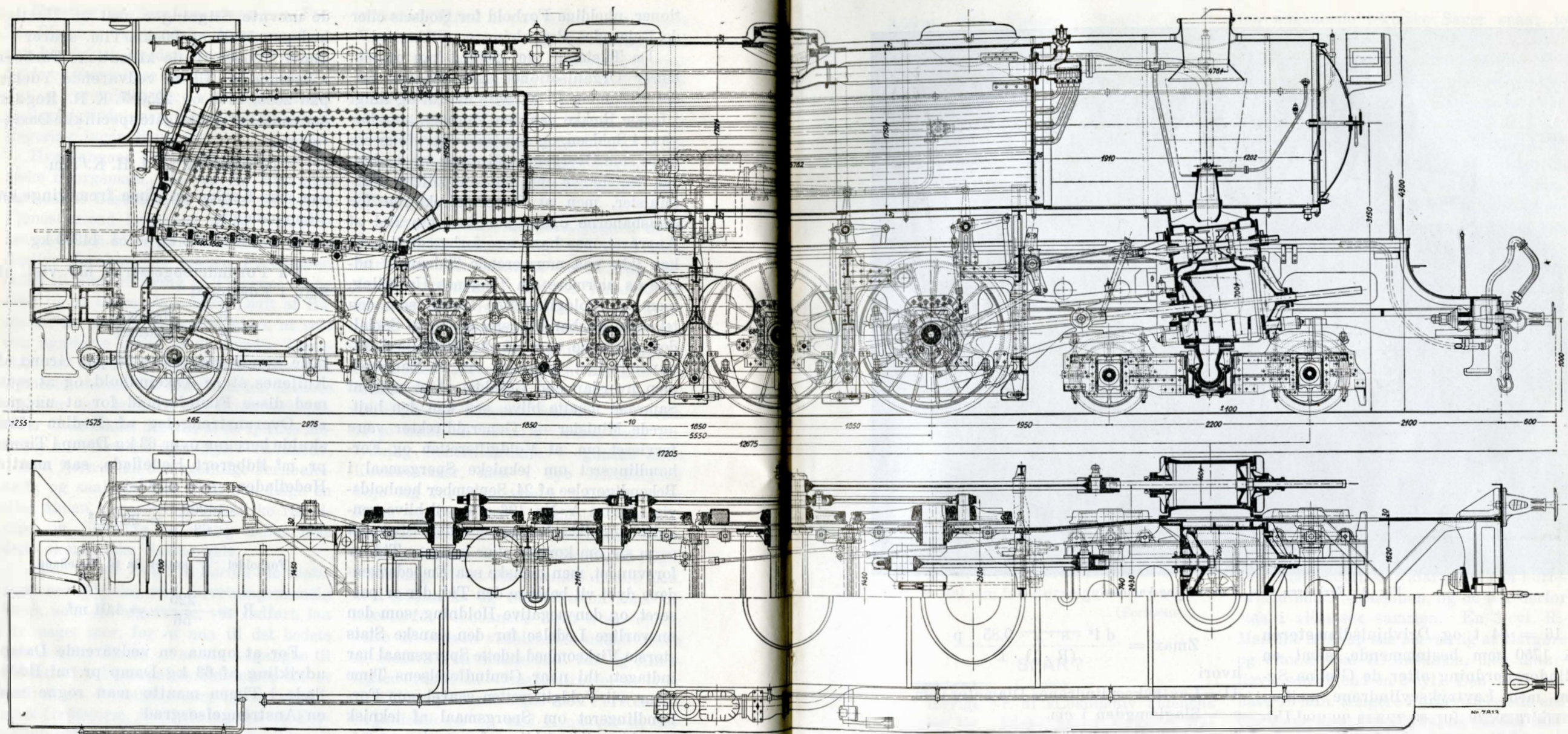


Fig. 2. Den spanske Nordbanes Firecylinder-Kompound-Overhæder-Hurtiglokomotiv. Hovedmaalene findes i forrige Nummer.

$$R = 4,75 \text{ m}^2.$$

Da nu de spanske Kul har det ualmindelige store Askeindhold af 12 pCt. mod 6,5 pCt. i tyske Stenkul, meldte det Spørgsmaal om Risten — endskønt den er en Rysterist — ved tiltagende Slaggedannelse er i Stand til at forbrænde det nødvendige Kvantum Kul. Efter Overvejelser bestemtes det at forstørre Riste-fladen med 5,5 pCt. tilsvarende Forholdet mellem de brændbare Stoffer i de

tyske og spanske Kul, saa Ristens Areal blev

$$R = 5 \text{ m}^2$$

hvilket giver en Forbrændings hastighed paa

$$5 \cdot 480 = 2400 \text{ kg Kul i Timen.}$$

Det voldte megen Vanskelighed at konstruere og bygge en saa stor Kedel, naar Lokomotivets Tjenestevægt kun maatte være 103 t. En Sammenligning

med andre Lokomotivkedler viser, at det kun med meget stor Forsigtighed har været muligt at bygge denne Kedel uden at overskride den foreskrevne Vægt. Beregningerne har vist sig rigtige, naar man da ser hort fra en Vægtoverskridelse af 1 pCt., der er fremkommet ved Unøjagtigheder i Materialets Dimensioner. Den ildberørte Hedeflade bragtes op paa 231,4 m², hvoraf de 23,4 m² er Fyrkassen med det 900 mm

lange Forbrændingskammer og de fire Vandrør, der bærer Murbuen. Schmidt-Overhæderen med 83,6 m² Hedeflade er anbragt i 30 Overhæderør.

Da det færdige Lokomotiv blev vejet, viste det sig, at Tomvægten var 94,3 t og Tjenestevægten 104,2 t; disse Tal bliver i det efterfølgende lagt til Grund for Undersøgelserne.

Til Beregningen af Cylindermaalene var den foreskrevne Adhæsionsvægt af

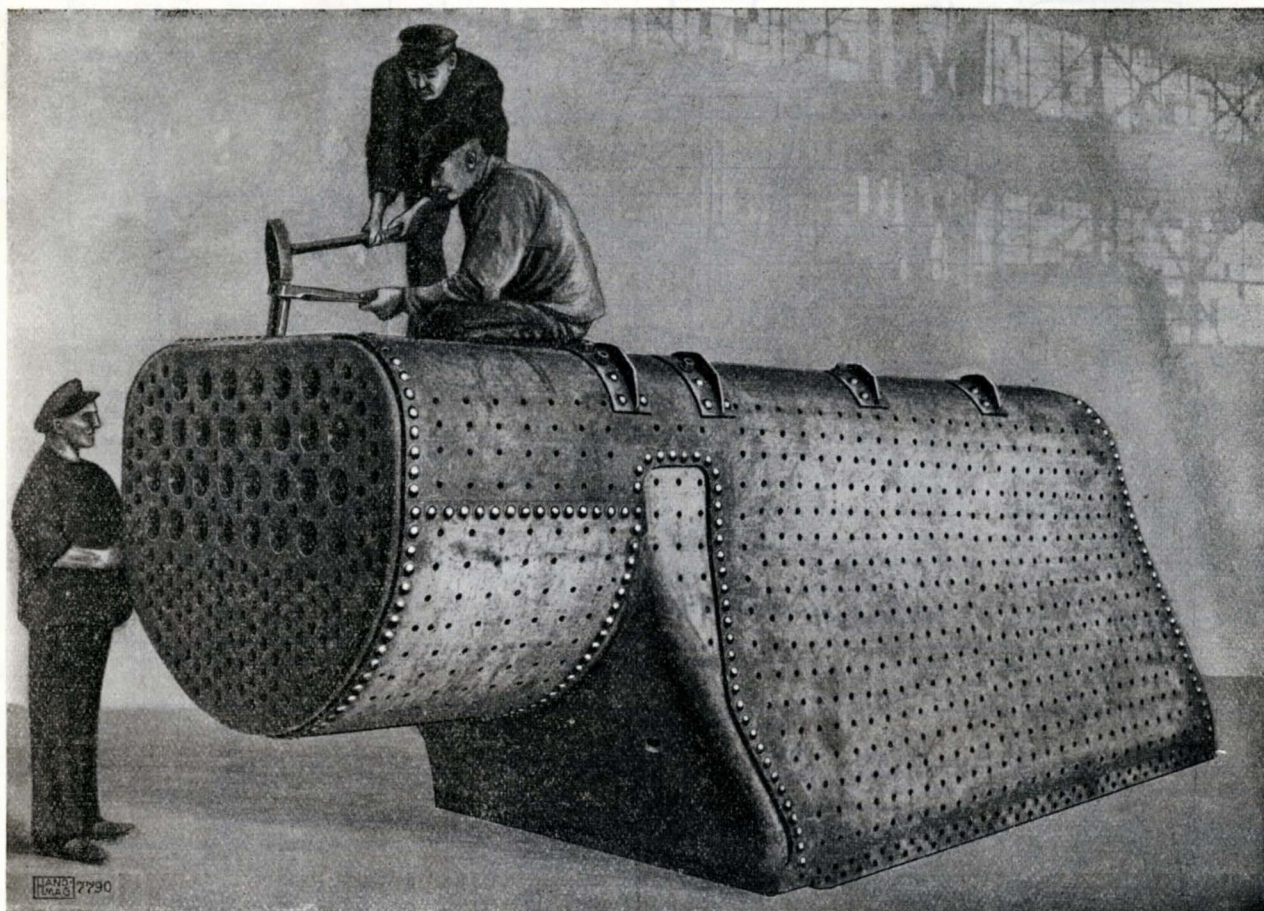


Fig. 3. Fyrkassen med Forbrændingskammer.

$4 \cdot 16 = 64$ t og Drivhjulsdiametere på 1750 mm bestemmende, samt en Cylinderanordning efter de Glehns System med Lavtrykscylindrene mellem Hoveddragerne for at opnaa en god Udligning af Masserne. Det brede spanske Spormaale, 1676 mm, gjorde det muligt at anbringe Lavtrykscylindrene med 700 mm Diameter og den svære Krumtapaksel indenfor Rammen. Højtrykscylindrene fik i Overensstemmelse med de sædvanlige Rumforhold

$$\frac{\text{Højtrykscylinder}}{\text{Lavtrykscylinder}} = \frac{1}{2,32}$$

en Diameter på 460 mm; Slaglængden er for alle Cylindre 680 mm.

Disse Cylindre giver en Igangsætningstrækkekraft

$$Z_{\max} = \frac{d l^2 \cdot s \cdot 2 \cdot 0,85 \cdot p}{(R \cdot 1) \cdot D}$$

hvor

d = Lavtrykscylindrenes Diameter i cm.

s = Slaglængden i cm.

p = Ledeltrykket i at

R = Cylinderrumfangsforholdet

D = Drivhjulsdiametere i cm.

altsaa:

$$Z_{\max} = \frac{70^2 \cdot 68 \cdot 2 \cdot 0,85 \cdot 16}{(2,32 \cdot 1) \cdot 175} = 15600 \text{ kg}$$

Den tilsvarende Kraftydelse af de tyske Normal-Kompoundlokomotiver er 12 000 kg.

Den foreskrevne nødvendige Trækkekræfter af 10 070, 9 083 og 6 760 kg til Hastigheder på henholdsvis 55, 65 og 90 km kræver i Cylindrene et Middeldifferenstryk af henholdsvis 5,3 at, 4,7 at og

3,56 at. Efter Forsøg af Strahl o. a. bliver Fyldningen i Højtrykscylinde for disse Tryk mellem 30 og 45 pCt., altsaa overensstemmende med den Fyldningsprocent, der anvendes ved en god Udnyttelse af Maskinen.

Kedlen.

I Fig. 3 ses Fyrkassen til den ualmindelig store Kedel. Fyrkassekappen er foroven flad og har en skraatstillet Dørplade. Fyrkassen er tillige med det 900 mm lange Forbrændingskammer af Kobber; Svøbet er fremstillet i eet med Forbrændingskammeret, og man brugte dertil en 15 mm Kobberplade paa $5\ 000 \times 4\ 100$ mm. Ved denne store Fyrkasse maatte der tages særligt Hensyn til dens store Udvidelse ved Opvarmning, der blev derfor i Fyrkassens yderste Rækker Støttebolte og i Forbrændingskammeret anvendt bevægelige Støttebolte, System Tate, hvoraf der alene anvendtes 458 Stk. Murbuen er 1 600 mm lang og hviler efter amerikansk Mønster paa fire 69/76 mm Vandror. Den forholdsvis store Murbue frembringer en god Forbrænding af Gasarterne i Fyrkassen og tillader, at Overhederelementerne er ført ind til 300 mm fra Rørvæggen.

(Fortsættes.)

SPAR ?

I forrige Nr. af »Lokomotiv Tidende« bebuder Hr. »Dick«, at baade andre Kategorier af Tjenestemænd og ogsaa vi Lokomotivmænd kan vente os Nedskæringer, og Hr. Dick lader skinne igennem, at muligt vil der blive forsøgt med Angreb paa Forberedelses- og Afslutningstiderne. Ja, hvorfor ikke; vi er jo snart saa vant til Spare- og Oversparekommission, at vi slet ikke bliver overrasket ved at komme til at staa overfor en Supersparediktator oven i Købet af ultrareaktionær Privatbanetype, ja, vi er vel endog ved med Spænding at vente paa Nyt fra ham. Ekscellencens første smukke og sympatiske Handling overfor os med Strygning af Forhandlingsret-

ten angaaende tekniske Sager spaar jo ganske godt; men ikke desto mindre vover man at være saa optimistisk at tro paa, at hvis der skal ændres ved Forb.- og Afslutningstiderne, vil det ikke komme til at gaa af uden nogen som helst Forhandling med den Organisation, der hedder D. L. F.

Forfatteren af nærværende finder da Anledning til i den Forbindelse at henstille til den ærede Hovedbestyrelse at søge raadet Bod paa en Uretfærdighed, som nu i længere Tid er praktiseret; der sigtes her til Forberedelses- og Afslutningstiden for 3 cyl. H.- og R.-Maskiner, der er for kort, især i Sammenligning med andre Maskintypers. Enhver vil kunne indse det urimelige i, at en 3-cyl. Maskine skal klargøres og efterses paa samme Tid som f. Eks. en D.-Maskine. En H.-Maskine er ifølge sin Konstruktion en meget besværlig Maskine at opsmøre og efterse, ja, værre end P.-Maskinen; men ikke desto mindre har jyske Lokomotivmænd nu i længere Tid maattet nøjes med 30 Min. kortere Tid til Klargøring af H.-Maskinen end til P.-Maskinen, og dette Misforhold bør rettes snarest. En H.-Maskine kan under ingen Omstændigheder klargøres paa kortere Tid end P.-Maskinen, og de bør derfor staa i »Klasse« sammen. En 3-cyl. R.-Maskine er knap saa besværlig at klargøre og efterse som H.-Maskinen, men naturligvis senere end en 2-cyl. Den 3-cyl. bør have 15 Min. længere Forberedelsestid end den 2-cyl. af samme Litra, og ganske selvfølgelig bør ogsaa Afslutningstiden forlænges i Forhold hertil.

Med det for Øje eller Øre, at Administrationen og Udviklingen stadigt kræver større og større Paapasselighed overfor bl. a. Olieforbruget og lægger et vist Ansvar ogsaa paa Lokofyrbødernes Andel heri, kan det ikke hjælpe samtidigt at forlange Hastværksarbejde, der jo som bekendt let bliver Lastværk. Og at Administrationen ikke undlader at stille store Fordringer, der skal udføres i Forberedelsestiden, skal lige illustreres ved et enkelt Træk.

Paa en R.-Maskine »brændte« en Dag en Tap »af« i Maskinens Styringsdele; bemeldte Del smurtes fra en Beholder med et Dæksel over, der er skruet fast med 4 Skruer. I Dækslet er et lille Hul til Oliepaafyldning, og en alm. Uldgarnsvæge befordrer Olien videre. Vægen kan ikke tages op, uden at Dækslet tages af, og alt taler for, at Vægen skal kunne gøre Fyldest fra Maskinens aarlige Reparation til den næste. Alligevel, og uden at der blev ført noget absolut Bevis for Forsømmelighed fra den paagældende Lokofyrbøders Side, blev han idømt en Bøde — fordi han ikke havde overbevist sig om, at den skæbnesvangre Væge var i Orden. — Han skulde altsaa samtidig med Opsmøringen løbe rundt og skrue Dæksler af og paa og se Væger efter, paa en 3-cyl. R.-Maskine, og i en Time, og var det efter en Udvaskning, tømme Akselkassernes Over- og Underlagere af for Vand og fylde Olie i derefter! Og var en Time saa endda 60 Min., men paa Aarhus H. er den kun ca. 50 Min., saaledes at forstaa, at fra Forberedelsestiden paa Togmaskiner bortskæres ca. 10 Min., der medgaar, fra man forlader Skorstenen i Remisen, og til man over Skydebro, eventuelt tillige Drejeskiver og lange Spor naar Stationsgrænsen, hvor Trafikafdelingen overtager Maskinen. Ogsaa dette er et Misforhold, der bør rettes ved, at der for Aarhus H.s Vedkommende som for Gb.s tillægges Tiderne 10 Min.

Tillige vilde det være ønskeligt og meget betryggende, om man paa Aarhus H. fandt paa at læsse Maskinafdelingens Kul af paa et andet Spor end netop det, der er beregnet til Togmaskiner at færdes paa, da det er uheldigt, at Kørselen til og fra Remisen skal ske over Drejeskiven begge Veje og ad samme Spor; det er tidsspildende, Misbrug af Strøm og Arbejdskraft til Betjening af Drejeskiver, usikkert og meningsløst under saa store Forhold som i Aarhus, hvor man iøvrigt ikke har været ængstelig for at anlægge *lange og mange* Spor.

Apropos! Spor ved Remisen. Saa vidt

vides, var det oprindelig Hensigten, at naar en indkommen Maskine var drejet, havde faaet Kul, Vand o. s. v., skulde den lidt frem og over et Sporskifte, køre paa Skydebroen og i Hus ad Remisens vestlige Del. Men saa let gaar det nu ikke, for Baneafdelingen har været saa fiffig at lave omhandlede Indkørselsspor saa krumt, at det ikke kan benyttes og ligger og rustet op. I Stedet for maa Maskinen efter Rensning køre tilbage paa Drejeskiven og gaa i Remisen fra Øst. — Jo, sandelig lever man i en besparende og fremadstræbende Tid. — Men vilde det alligevel ikke være klogest eller i det lange Løb mindre iøjnefaldende, om man pillede det ubrugelige Spor helt væk, eller fik det rettet, saa det kunde benyttes efter sin Bestemmelse; det sidste var vel det bedste.

Det er maaske ogsaa nok Meningen; men Baneafdelingen forhaster sig jo nu engang ikke, naar da lige undtages Bestilling af Tavler og Hastighedsnedsættelser paa Linien. Nej, Tempoet er helt anderledes ogsaa ved f. Eks. Fliselægningen i den ny Remise i Aarhus, hvor Gulvet mange Steder er sunket en halv Meter mellem de enkelte Spor, hvor mange Tusinder af danske Kroner mon her skal spildes, og mon man i det hele taget nogensinde faar et blot nogenlunde ordentlig Gulv? Thi der vil tilsyneladende gaa baade Aar og Dag, inden man med den nuværende »Fart« faar lagt den sidste Flise, og saa kan der aabenbart begyndes forfra med at lægge dem om; men det er maaske ogsaa Hensigten.

Ja, undskyld mig Hr. Redaktør og Læser, om mine Tanker om Økonomi muligt er fejlagtige; skulde det være Tilfældet, maa det forklares ved, at ens Begreber i saa Henseende bliver noget forvirret ved de »sparebestræbende« Statsbaner.

Cimbrer.



LOKOMOTIVFYRBØDER- ASPIRANTERNES UDDANNELSE

I Dagene 8.—11. December afholdtes paa Jernbaneskolen Eksamen, der afsluttede det tredje Kursus for Aspiranter til Lokomotivfyrbøderstillingen. Skolen ligger i Rygaards Allé i Hellerup; Hr. Trafikinspektør Harboe er som bekendt Skolens Forstander og er tillige Lærer i Sikkerhedstjeneste; de øvrige Lærere er de Herrer Maskiningeniører Suaning og Rosenørn, Ingeniørassistent Astrup og Trafikkontrolør Wulff-Johansen, 1. Distrikt.

Undervisningen for Lokomotivfyrbøderaspiranter paa Jernbaneskolen er jo noget forholdsvis nyt; den varer seks Uger, og der undervises og eksamineres i Sikkerhedstjeneste, Rapportskrivning, Vognlære og saa vort specielle Fag: Maskinlære.

Desuden undervises i Samaritergerning.

For alle, der interesserer sig for Lokomotivmændenes maskintekniske Niveau, er der Grund til at se og forstaa Betydningen af Lokomotivfyrbøderkursusets Hensigt og Resultater. Sammenligner man de Muligheder, de ældste af os har haft til at erhverve Kendskab til Damplokomotivet, med de Muligheder, som de Aspiranter har, der har gennemgaaet Jernbaneskolen, saa maa det siges, at medens de førstnævnte selv paa forskellig Vis maatte »være om sig« og tilegne sig Kundskaber ved private Kursus, ved Nedbrud og specielle Reparationer, saa har Aspiranterne nu faaet en Sum af Viden om de vigtigste Naturlove, kemiske Forbindelser, konstruktive Grundrids og — Enkeltheder og om den praktiske Tjeneste, der er et godt Grundlag at arbejde videre paa og gøre Betragtninger over i Tjenestens Udførelse.

Til Eksaminationen er udarbejdet en Serie Spørgsmaal, der nøje svarer til de gennemgaaede Pensa.

Som Eksempler kan nævnes:

Den atmosfæriske Luft.
Mættet Damp.
Overhedet Damp.
Fødevand.
Forbrænding.
Lokomotivkedlens Hoveddele.
Lokomotivmaskinens Hoveddele.
Lokomotivsystemer og -typer.
Lokomotivstyringens Virkemaade.
Gliderens Bevægelse ved en Ekscentrik.
Dampfordeling.
Vakuumbremsens Hoveddele.
Vakuumbremsens Virkemaade.
Opsmøring.
Fyring.
Kørsel.
Afkobling.

Serien omfatter ialt 54 Spørgsmaal.

Eksaminanden trækker en Seddel med to Spørgsmaal og forklarer Emnet og demonstrerer det med Kridt paa en Vægtavle. Ved det afsluttende Kursus gives der Aspiranten saavel Skolekarakterer som Eksamenskarakterer, der tilsammen bestemmer Aspirantens Hovedkarakter. Gennemsnitshovedkarakteren i Maskinlære har for alle tre Eksaminer været 6,21 Points. Maksimums- og Minimumshovedkarakteren var henholdsvis 7,75 og 4,0 Points. Maskinlære (forøvrigt ogsaa Sikkerhedstjeneste) er »Dumpefag«; uden Hensyn til de øvrige Karakterer kræves i disse Fag mindst 4 Points for at bestaa.

Som det gaar ved alle Eksaminer, har det ogsaa vist sig her, at Aspiranter med gode Skolekarakterer har været mindre heldige ved Eksamen, og omvendt.

Nu er det ønskeligt, at de Kundskaber, der er erhvervet paa Jernbaneskolen, maa sætte sine Spor og blive frugtbringende; thi vel har en god teoretisk Uddannelse stor Betydning, men sin rette Værdi faar den først, naar Aspiranten i Praksis lærer at anvende sin teoretiske Viden, saa vil det ogsaa vise sig formaalstjenligt at forhøje Undervisningens Timeantal i den Udstrækning, som D. L. F. fra først har anset det for nødvendigt.

Det tiltrænges paa saa godt som alle Omraader, at Teori og Praksis parres sammen. Ensidighed er altid fejlagtig, hvad enten den viser sig i Teori eller i Praksis, og det er jo ingen Hemmelighed, at de Lande, der er kommen i forreste Række paa tekniske Omraader, har forstaaet, at Teori og Praksis hører sammen.

F. Spøer.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

Alle Sager vedrørende Lokomotivpersonalets Hjælpesfond bedes fra 5. Februar d. A. og indtil videre sendt til Hjælpesfondets Kasserer, Hr. Lokomotivfører L. M. Schmidt, Svinget 17, København S.

JULETRÆ

Lokomotivpersonalet i Fredericia afholdt Juletræ Torsdag den 6. Januar i A/S Fredericia Teaters Lokaler.

Børnene, ca. 120, samledes Kl. 6½ i Restaurationslokalerne og derefter marscheredes ind i Salen, hvor det smukt pyntede Juletræ ventede.

I en kort Tale bød Festudvalgets Formand, Lokomotivfører M. Mortensen, alle Velkommen.

I Aftenens Løb underholdtes af 3 rare Nisser (Familien har forøget sig), de to er gamle Kendinge, som vi paa Børnenes Vegne skylder megen Tak for deres sikre Gemyt ved vort Juletræ.

Kl. 8 serveredes Chocolate og Kager for Børnene.

Efter at der atter var taget et Par Svingom, forevistes en Film, hvori der var mange fornøjelige Scener, bl. a. hvorledes det gaar til ved et Blikkenslagerhal.

Ved 9-Tiden uddeltes Gøtterposer til Børnene, og senere uddeltes en Kotillion, til Pigerne Hue og miniature Parasol, til Drengene Kasket og Orden.

Parasollerne var fikst anbragt paa Pyramide paa en smukt pyntet Vogn, som kørtes Salen rundt af Ole Lukøje, og paa hans Paraply var Ordnerne til Drengene anbragt.

Til Bortlodning for Børnene fandtes en stor Dampmaskine og en Dukke. Til Bortlodning for de Voksne var der en stor Suletønde med alsidig Indhold.

Festen for Børnene sluttede ved 10-Tiden, og de

Voksne tog fat til Kl. 2, og da vilde mange gerne endnu en Stund; men for Dansen var det ugenkaldelig Slut, ifølge de kommunale Bestemmelser.

Festudvalget med Damer bringes herved den bedste Tak for det store Arbejde, de havde udført med det smukt pyntede Juletræ og hele Arrangementet.

Naar Tilslutningen var saa stor, skyldtes det megen Velvillie og god Forstaaelse fra Hr. Maskingeniør Krag og de Herrer Lokomotivmestres Side.

Dellager.

DØDSFALD



C. Hansen.

Onsdag den 5. Januar afgik en brav og god Kammerat, Lokomotivfyrbøder C. Hansen, ved Døden paa Aarhus Kommunehospital kun 34 Aar gammel. Afdøde efterlader sig Hustru og 3 Børn.

Begravelsen fandt Sted Tirsdag den 11. Januar fra Nordre Kirkegaards Kapel. Et Bevis for, hvor afholdt afdøde var, saa man i det store Følge, som fyldte Kapellet til sidste Plads. Signerede Kranse saa man fra næsten alle Landets Afdelinger. Aarhus Afdelingers smukke Fane og seks uniformerede Lokomotivfyrbødere paraderede ved Baaren. Efter at en Solosanger havde sunget et Farvel, blev afdøde af uniformerede Lokomotivfyrbødere baaret til Graven. Efter Jordpaakastelsen udtalte Afdelingsformanden og Hovedbestyrelsesmedlem A. S. Petersen nogle gribende og smukke Ord, som gjorde Indtryk paa det store Følge, bragte afdøde en sidste Hilsen fra Organisationen og sluttede med et: Ære være hans Minde.

TAK

Hjertelig Tak for al udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfyrbøder H. C. Hansens Begravelse. En dyb og hjertelig Tak til Aalborg og Aarhus Lokomotivpersonale for den store og smukke Hjælp, de har ydet mig i min store Sorg.

Carla Hansen, Aarhus.

NOTISER

Bortforpagtning af de tjekkoslovakiske Statsbaner.

Der har i længere Tid verseret Rygter om, at den tjekko-slovakiske Regering paatænkte at bortforpagte Statsbanerne til et udenlandsk Konsortium. I denne Forbindelse er i Pressen nævnt en Afgiftssum, beregnet efter en Vurdering af de omhandlede Baner, til ialt 25 Milliarder tjekiske Kroner. Nu har Trafikministeriet udsendt et Dementi, der imidlertid kun omtaler den nævnte Vurdering af Banerne, som urigtig, saa Rygterne snarere har taget fastere Form. I. T. F.

Værkstedsarbejderne.

Værkstedsarbejderne ved en Del af de amerikanske Jernbaneselskaber — U. S. A. — har ved Forhandling opnaaet, at Timelønningerne forhøjes fra 70 cents til 75 cents pr. Time. I. T. F.

Jernbanedebat i den franske Rigsdag.

Ved en fornylig i det franske Parlament stiftet Jernbanedebat udtalte Trafikministeren, at han havde gjort Bestræbelser for at faa Privatbaneselskaberne til at vise større Imødekommenhed over for Personalet i visse Spørgsmaal. Men da saavel Regeringen som Parlamentet stod magtesløse overfor Baneselskaberne, havde de hidtidige Bestræbelser været forgæves. I. T. F.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 1. April d. A. er Pladsen som Regnskabsfører ved det sjælland-falsterske Bibliotek ledig. Stillingen lønnes med 800 Kr. aarlig.

Ansøgninger indsendes til Bibliotekets Bestyrelse, Istedgade 3, 1. S., København V., inden Udgangen af Februar Maaned d. A.

Bestyrelsen.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen.

Frederikshavn: Kassererens Adresse rettes til: Paralelvej 19.

Tønder: Formandens Navn og Adr. rettes til: H. Søgaard, Jernbanegade 1, St.

Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: A. Andersen, Storegade 16, 1. S.

Viborg: Formandens Navn og Adr. rettes til: H. Møller, Gothersgade 4, 1. S.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Aarhus: Formandens Navn og Adr. rettes til: H. P. Christensen, De Mezasvej 5, 2. S.

Langaa: Kassererens og Repræsentantens Navn rettes til: N. P. E. Nielsen.



Udnævnelse fra 1.—2.—27:

Lokomotivfyrbøder T. Thomasen, Struer, til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder R. M. J. Jensen, Kbhavns Godsbld., til Lokomotivfører i Tønder (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—27:

Lokomotivfører P. C. Pedersen, Tønder, til Aarhus H.

Lokomotivfører T. V. J. Hoppe, Skjern, til Fredericia.

Afsked:

Lokomotivfyrbøder K. Frederiksen, Kbhavns Godsbld., under 26.—1.—27.



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. 5. Februar.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A 2, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspedition

Ny Vestergade 7 3, København K.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10—4.

„Råttut“
er bedst
Faas overalt



Godkendt af Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole i Henhold til Lov af 6 Maj 1921.

RÅTTUTS SALGSKONTOR
Amiciavej 8, København V.

Cigarforretningen
6 Østerbrogade 6
VIN - CIGARER - TOBAKKER
Tlf. Øbro 566 x.

H. C. Hansen,
62, Vesterbrogade 62.
Trikotage- og Garnforretning.
Stort Udvalg.
Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverander til Forbrugsforeningen.

Engelsk-Dansk Beklægnings-Magasin
Langgade 61. VALBY. Telef. 51.

Største, billigste og bedste
Herre- og Dregeekviperingss-
Forretning og -Skræderi,
Underbeklædning, Hatte og Huer.

**Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:
15 Njalsgade 15
København
Telefon 4015. Telefon 4015

Nu lugter „Tiklo“ godt!

Den stærke Duft er nu forsvundet;
men Renseevnen er uforandret.

„Tiklo“ renses Hænder og Tøj
for Olie, Fedt, Sod, Maling, Tjære
o. lign. og er ganske uskadelig.

Worning & Petersen, Vejle.

Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto, paa 1. Klasses
Herre- og Dameskræderi samt Herrekonfektion og Drengetøj,
paa Ratebetaling til aulsolnt kontante Priser.

Med Højaagtelse

J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135 B. Vstr. 4610.
Uden Udbetaling Uden Udbetaling



Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 1. etg. B.
Nedersprogrter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 50 Øre i Primær.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4196
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Forlang

„Slotsbryggeriet“s
Husholdningsøl & Skibsøl

Original pasteuriseret Aftapning
Faas paa Hel- og Halv-Flasker

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.
Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

A. Larsens Eftfl., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

J. Agerskov's Bageri & Conditori
Fiensborggade 61. Tlf. Vest. 8357

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med 1. Klasses Varer.

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.
Morgenbrød bringes. Morgenbrød bringes.

Vesterbros Frugtlager

Enghave Plads II

Enghave Plads II

Frugt og Grøntsager. • Tørrede Frugter samt Conserves. • Billige Priser.

Næstved

Restaurationen paa Næstved Banegaard

bringes i velvillig Erindring.

Ærb. CHR. JENSEN.

Jensen og Nielsen

Stort Udvalg i
i moderne Gravmonumenter
Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus

Tandlæge O. Krogsgaard
St. Lucas Kirkeplads
Aarhus

Telefon 3220 Cons. 9—4½
Tirsdag og Fredag kun efter Aftale.

P. Henriksens Blomsterhandel.
St. Pauls Kirkeplads - Aarhus - Tlf. 1724
Kranse, Palmedekorationer, Pottplanter

Møbler

Specielt til 2 og 3 Vær. Lejligheder
Altid ca. 35 kompl. Møbl. paa Lager
Afbetal. mod almindelig Bankrente
— Forsendes over hele Landet. —

R. P. PEDERSEN
Frederiksgade 29
Aarhus. Tlf. 1009

SPIS! Magdalene Møllens SPIS!

Telefon 3363

velsmagende Brødsorter.

Telefon 3363

Kunstige Tænder

indsættes. — Hele Tandsæt 60 Kr.
Omstilling af ældre Tandstykker samt
Reparationer hurtig og billigt.

W. Knoke, Søndergade 51 2

STØT DANSK INDUSTRI