



29. Aargang No. 19.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Oktober 1929.

TAVLEN

Hvad Tavlen er for en Indretning, kender alle de af Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer, der er eller har været stationeret i Jylland. Men for de af Medlemmerne, som kun har været i 1. Distrikt, er det et ganske ukendt Apparat, og vi skal derfor omtale dette lidt nærmere. Tavlen bruges til at meddele Personalet den Tjeneste, det den paafølgende Dag skal udføre, men da Tavlen viseligt nok fra Tidernes Morgen først er bleven skrevet henad 18 Tiden for den paafølgende Dag, har i hvert Fald det Personale, der henhørte til Reserven, været nødsaget til at begive sig til Remisen ved den Tid for at blive bekendt med Tjenesten den efterfølgende Dag. Det er formentligt ganske unødvendigt at pege paa de Meningsløsheder og Ulemper, denne Ordning medførte, idet Personalet uanset om det havde Fridag eller anden Tjenestefrihed maatte spille denne Frihed, fordi Depotterne ikke mente at kunne overkomme at fastlægge Tjenesten saa tidligt, at denne Spadsere blev undgaaet.

I Anledning af denne meningsløse Ordning er der af Personalet rejst Klage herover, og Foreningen afsendte den 11. April d. A. følgende Skrivelse derom:

Foreningen modtager jævnlig Klage over, at der ved Maskindepoterne paa Fyn og i Jylland anvendes en saadan Fremgangsmaade ved Tilrettelæggelse af Tjenesten for Reservepersonalet, at dette Personale saa at sige daglig beskæres for en Del af dets Fritid. Forholdet er det, at Depotterne ved paa et bestemt af Dagen (som Regel Kl. 18) og paa et bestemt Sted i Remisen (paa en stor Tavle el. l.) at opføre Tjenesten for Depotets Personale den paafølgende

Dag underretter Reservepersonalet om, hvilken Tjeneste hver enkelt af dette Personale bemeldte Dag skal udføre.

Dette medfører forskellige Ulemper; for det første, at det Personale, hvis Tjeneste den paagældende Dag er sluttet om Formiddagen, faar beslaglagt en Del af dets Fritid ved om Aftenen at skulle begive sig til Remisen for der at faa Underretning om næste Dags Tjeneste; for det andet, at Personale, hvis Tjeneste slutter f. Eks. Kl. 16, og som altsaa kun kan naa deres Hjem for umiddelbart derefter at begive sig til Remisen paany, tvinges til at forblive i Remisen indtil Tjenestetidstavlen for den følgende Dag bringes i Orden; med andre Ord, dette Personales Fritid forkortes med ca. 2 Timer.

Et saadant Forhold er ikke alene ganske utaaleligt, men ogsaa ganske utilstadeligt; thi Personalet maa selvsagt have Lov til selv at disponere over Fritiden og kan ikke uden videre finde sig i at denne, som i Forvejen er meget knap tilmaalt, yderligere beskæres. Man tillader sig derfor at andrage Generaldirektoratet om, at det anførte Misforhold snarest ændres, saa Reservepersonalet ved den ene Tjenestes Afslutning faar Underretning om den næste Tjeneste.

Da denne Anmodning jo kun er en Anmodning om, at Personalet ikke paa kunstig Vis faar dets Fritid beskaaret, og da man gaar ud fra, at Generaldirektoratet fuldt ud deler Foreningens Opfattelse tillader man sig at forvente et imødekommende Svar snarest.

Paa denne kom den 21. Juni følgende Svar:

I en hertil indsendt Skrivelse af 11. April d. A., J. Nr. 1858, har Dansk Lokomotivmands Forening besværet sig over, at forskellige Maskindepoter ved Tilrettelæggelse af Tjenesten for Reservepersonalet anvender den Fremgangsmaade paa et bestemt Tidspunkt af Dagen — som Regel Kl. 18 — at bekendtgøre i Remisen, hvilken Tjeneste bemeldte Personale skal udføre den følgende Dag. Foreningen har til Støtte for sin Besværing henvist til, at en saadan Fremgangsmaade medfører, at det Personale, hvis Tjeneste den paagældende Dag er ophørt forinden

nævnte Tidspunkt, maa opholde sig i Remisen eller give Møde dersteds i dets Fritid for at søge Underretning om Tjenesten.

I denne Anledning skal man, efter at Sagen har været gjort til Genstand for nærmere Undersøgelse, herved meddele, at det ikke vil være gør ligt at tilrettelægge Tjenesten for Personalet i Reserven saa betids, at der paa det Tidspunkt, hvor en Tjeneste afsluttes, i alle Tilfælde vil kunne gives Personalet Meddelelse om den næste Tjeneste, men at Depoterne vil blive instrueret om i størst mulig Udstrækning at give det heromhandlede Personale saadan Underretning ved Tjenestens Ophør.

Da dette Svar ikke kunne tilfredsstille Foreningen afsendtes paany en Skrivelse den 8. Juli af følgende Indhold:

I Skrivelse af 11. April d. A. (1858) har Foreningen henledet Generaldirektoratets Opmærksomhed paa, at Reservepersonalets Fritid i mange Tilfælde beskæres derved, at det paagældende Personale om Aftenen maa møde i Remisen for at faa Underretning om Tjenesten den følgende Dag, hvorfor man anmodede om, at det fremtidig ordnedes saaledes, at Personalet ved Afslutningen af den ene Tjeneste fik Underretning om den næste Tjeneste. Generaldirektoratet har under 21. f. M. (L. S. 2994) besvaret Foreningens Henvendelse ved at meddele, at det ikke i alle Tilfælde vil være gør ligt at tilrettelægge Reservepersonalets Tjeneste saa betids, at der paa det Tidspunkt, hvor en Tjeneste afsluttes, kan gives Personalet Meddelelse om den næste Tjeneste; men at Depoterne vil blive instrueret om i videst muligt Omfang at give det omhandlede Personale saadan Underretning ved Tjenestens Ophør.

I den Anledning tillader Foreningen sig paany at vende tilbage til bemeldte Sag, idet man blandt andet henviser til Maskindepotet i København. Der er Tjenesten tilrettelagt saaledes, at Reservepersonalet i al Almindelighed allerede tidligt om Formiddagen kan faa Besked om næste Dags Tjeneste. Samme Personales Søndagstjeneste bekendtgøres den forudgaaende Fredag Eftermiddag Kl. 2, og det Forhold, at Personalet i dets Fritid skal møde i Remisen blot for at faa Besked om den følgende Dags Tjeneste, er i København ganske ukendt. Men naar det paa et saa stort Depot (ca. 400 Lokomotivmænd) er muligt at tilrettelægge Tjenesten som meddelt, burde det ogsaa kunne lade sig gøre ved samtlige Landets øvrige Depoter, der alle er mindre. I hvert Fald kan man ikke anerkende Berettigelsen i vedblivende at beskære Personalets Fritid, ja man kan vel endog betragte dette som liggende udenfor, hvad der med Rimelighed kan kræves af Personalet, hvorfor man tillader sig at anmode Generaldirektoratet om en Ændring af det omtalte Forhold, enten ved at det paagældende Personale underrettes ved den forudgaaende Tjenestes Afslutning eller ved, at Depoterne tilsender de paagældende den nødvendige Underretning. Dersom dette ikke kan imødekommes, maa man holde for, at der skal beregnes Tjenestetid for det Tidsrum, hvor med Personalets Fritid beskæres.

Paa denne Skrivelse indløb under 26. September følgende Svar:

Efter at man ved Skrivelse herfra af 21. Juni d. A., J. Nr. L. S. 2994, havde meddelt Dansk Lokomotivmands Forening, at det ikke vilde være gør ligt at tilrettelægge Tjenesten for Personalet i Reserven saa betids, at der paa det Tidspunkt, hvor en Tjeneste afsluttes, i alle Tilfælde vilde kunne gives bemeldte Personale Meddelelse om den næste Tjeneste, men at Depoterne vilde blive instrueret om i størst mulig Udstrækning at give det heromhandlede Personale saadan Underretning ved Tjenestens Ophør, har Lokomotivmandsforeningen under Henvi sning til, at Tjenesten for Personalet ved Maskindepoterne i København tilrettelægges saaledes, at Personalet i dets Fritid ikke behøver at give Møde i Remisen for at erholde Underretning om Tjenesten, i Skrivelse af 8. Juli d. A., J. Nr. 191, anholdt om, at der maa blive truffet den Ordning, at der gives Reservepersonalet ved de øvrige Depoter Meddelelse om en følgende Tjeneste enten ved den forudgaaende Tjenestes Afslutning eller ved, at der tilsendes det paagældende Personale fornøden Underretning.

I denne Anledning skal man herved meddele, at man efter Omstændighederne har ment at kunne imødekomme Andragendet saaledes, at bemeldte Personale af Depoterne underrettes pr. Bud el. lign. i Tilfælde, hvor Meddelelse om en følgende Tjeneste ikke har kunnet gives forinden Tjenestens Ophør.

Med dette Svar var det endelig lykkedes at faa det omhandlede Forhold bragt i Orden.

Vi skynder os at meddele dette, saaledes at vore Medlemmer ved, hvorledes Landet ligger, og for at de, for saa vidt det skulde være forbundet med Vanskelighed for Depoterne at komme bort fra den gamle Metode, kan gøre Depoterne opmærksom paa den nye Ordning, de formodentligt bliver hilst hjertelig Velkommen.

TJENESTETID

Efter at de nye Tjenestetidsregler ere udsendt, og de i denne Forbindelse ændrede Forberedelses- og Afslutningstider for Lokomotivpersonale, er der indnu en Sag af samme Karakter, der snarest maa bringes til Afslutning, nemlig Fastlæggelse af Tjenestetiden for Forberedelses- og Afslutningstjenesten for de forskellige Typer af Motorkøretøjer.

Det er i disse Dage 2 Aar siden, at D. S. B. indsatte adskillige Motorkøretøjer i daglig Drift. Samtidig blev der af de forskellige Maskinbestyrere fastsat midlertidige Tjenestetider for Eftersynstjeneste, at disse Tider var for korte skyldtes antagelig, at d'Hrr. Maskinbestyrere

paa førnævnte Tidspunkt savnede tilstrækkelig Erfaring til saglig at bedømme det Arbejde, der af Motorførerne kræves før og efter endt Kørsel. Forsøg paa igennem Distrikterne at faa tillagt mere Tjenestetid til det Arbejde, der skulde udføres, mislykkedes. Organisationen indsendte derfor for ca. $\frac{1}{4}$ Aar siden Anmodning om Forhandling af Spørgsmaalet i Generaldirektoratet. Da det nu som først nævnt er fastlagt nye Tjenestetider for Eftersynstjenesten af Damplokomotiver, maa Tiden ogsaa nu være ind til at imødekomme Motorførernes Krav om en retfærdig tillagt Tjenestetid for det Arbejde, der skal udføres før og efter endt Kørsel.

Axel S. Petersen.

PROTOKOL

Aar 1929 Fredag den 28. Juni Kl. 15,00 førtes i Statsbanernes Generaldirektorat Forhandling mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening om Emnet: Ændringer i Tjenestetidsreglerne.

Tilstede var: For Generaldirektoratet: Generaldirektøren, Maskinchefen, Kontorchef E. Lunn og Fuldmægtig S. Garde. For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører K. Johansen, Lokomotivfører E. Kuhn, Motorfører A. S. Petersen og Lokomotivfyrbøder J. Knudsen. E. Kuhn førte Protokollen.

Generaldirektøren aabnede Forhandlingen med at byde de mødte Repræsentanter velkommen. Et særligt vekommen vilde han byde Lokomotivfører Soph. Jensen, der ved denne Lejlighed for første Gang mødte som Ordfører for Dansk Lokomotivmands Forening. Forhandlingen skulde dreje sig om Tjenestetidsreglerne og Reglerne for ugentlig Fridag og Overarbejde særlig om de i 1927 indførte Ændringer i disse. Den nuværende Regering deler nemlig ikke fuldt ud den forrige Regerings Synspunkter med Hensyn til Betimeligheden af nysnævnte Ændringer.

Man vil søge opnaaet et Resultat, der imødekommer berettigede Krav fra Personalets Side og samtidig tilsteder en fornuftig Økonomi for Statsbanernes Vedkommende. Den yderste Grænse, hvortil man kan gaa, er at bringe Reglerne tilbage til den Ordlyd, de havde indtil 1. Juli 1927. Fremgangsmaaden ved Forhandlingen vil blive den, at Tjenestetidsreglerne gennemgaaes Punkt for Punkt de Steder, hvor de blev ændrede i 1927.

Soph. Jensen takkede paa Dansk Lokomotivmands Vegne, fordi Foreningen nu af Generaldirektoratet er kaldt til Forhandling med det for Øje at opnaa bedre Tjenestetidsforhold. Det var Talerens Haab, at det Samarbejde, som i den kommende Tid skulde foregaa mellem Administrationen og Organisationen, maatte blive til Gavn og Glæde for saavel

Etaten som for Lokomotivpersonalet. Organisationens Repræsentanter møder i Dag med Tilfredshed, thi den i Maj 1927 førte Forhandling om Tjenestetidsreglerne er en af de bitreste Forhandlinger, vi har haft. Der er blevet budt Lokomotivpersonalet Ting, som har vakt stærk og berettiget Harm, og der har i de forløbne Aar ikke været Arbejdsglæde hos Personalet. Foreningens nylig afholdte Kongres vedtog en Resolution om Tjenestetidsreglerne. Denne Resolution har vi overbragt Ministeren for offentlige Arbejder og blev da gjort bekendt med Ministerens Synspunkter. Det er derfor Organisationens Haab, at der af denne Forhandling maa fremkomme et saadant Resultat, at vi ikke oftere kommer tilbage til de sidste 2 Aars Forhold.

Kontorchef E. Lunn oplæste Tjenestetidsreglernes Afsnit om de forskellige Tjenesters Henhøren under Normerne a, b eller c.

Soph. Jensen: Reglen om de forskellige Normer maa føres tilbage til sin tidligere Form, derunder ogsaa Bemærkningen om, at Normaltjenesten paa eenmandsbetjente Lokomotiver er 195 Timer pr. Maaned à 30 Dage. De forløbne 2 Aar har vist, at det er uretfærdigt at henhøre nogen som helst Lokomotivtjeneste under Norm b, vi maa derfor helt bort fra, at noget saadant kan finde Sted. Vi ønsker at stille Forslag om, at det maksimale Tjenestetimetal i en Maaned med 30 Dage bliver 200 Timer for Lokomotivpersonale og Motorførere ved 2-Mandsbetjening og 175 Timer ved 1-Mandsbetjening.

Generaldirektøren: Ved denne Forhandling kan det højest dreje sig om at komme tilbage til de tidligere Tjenestetidsregler, derud over kan der ikke forhandles. Ved Forhandlingen i Maj 1927 gik Administrationens Forslag ud paa at inddelte Lokomotivtjenesten i Normer efter Antallet af det i de forskellige Ture præsterede Antal Køretimer. Dansk Lokomotivmands Forening gik imod dette og argumenterede paa en saadan Maade, at man opgav det nævnte Grundlag som Maalestok for Norminddelingen; Foreningen fik saaledes formelt Ret i sine Paa-stande.

Men Generaldirektoratet foreslog saa Henhørelsen til Normerne afgjort efter de forskellige Banestrækningers Maksimalhastighed, og Foreningens Repræsentanter udtalte under Forhandlingen herom, at der maaske var Sidebaner, hvorman man kunde gaa op til et højere maanedligt Tjenestetimetal end 208. Staar Foreningen stadig ved denne Udtalelse?

Soph. Jensen: Lokomotivtjenesten paa Sidebanerne kræver uafbrudt Agtpaagivenhed og Aarvaagenhed; (en stor Del af Sidebanerne er jo uhegnede) hvorfor den maa henhøres under Norm a egentlig Arbejde og Agtpaagivenhed i den langt overvejende Del af Tjenestetiden.

E. Kuhn: Den Udtalelse, hvortil Generaldirektøren hentyder, fremsattes under Forhandlingen den 4. Maj 1927 og gik ud paa, at Foreningens Repræsentanter ikke under Forhandlingen kunde udtale sig om, hvorvidt der paa enkelte Sidebaner fandtes Forhold, som kunde forsvarliggøre Anvendelsen af Norm b, det maatte sammen med de øvrige Ændringsforslag un-

dersøges i et Udvalg af sagkyndige. Om Tjenestetidsreglerne i deres nuværende Skikkelse har der ikke været ført Forhandling.

Kontorchef E. Lunn oplæste Afsnittet angaaende Kullempning og Fyrrensning.

Soph. Jensen: Ogsaa dette Afsnit maa føres tilbage til sin tidligere Ordlyd. Foreningen har undersøgt Forholdet for at se, om der er opnaaet væsentlige Besparelser ved at lægge Kullempningen over paa Lokomotivfyrbøderne, eller om det kun drejede sig om, at disse sidstnævnte *skulde* have det Arbejde. Vort Indtryk er, at man de allerfleste Steder kan fritage Lokomotivfyrbøderen for Kullempningen uden nye Udgifter.

J. Knudsen: Der er maaske opnaaet Besparelser ved enkelte store Depoter, hvor man havde særligt Mandskab til Kullempningen, men alle de mange Steder, hvor det var det samme Mandskab, der passede baade Fyrrensning og Kullempning, er der ingen Besparelser opnaaet. Hvade man endda givet Lokomotivfyrbøderne længere Forberedelsestider, samtidig med at man paalagde dem Kullempningen, det gjorde man imidlertid ikke, tværtimod »mere Arbejde og kortere Forberedelsestid«. Naar man ved, hvad der de Steder, hvor Kullæsningen foregaar efter Akkordbetaling, betaales pr. Ton, kan man jo nok nogenlunde regne ud, hvor lang Tid der omtrentlig medgaar, og det er da grelt, at Lokomotivfyrbøderen foruden alle de øvrige Arbejder ved Maskinen ogsaa skal lempe Kul — ofte ca. 1½ Tons, fordi der eksempelvis ikke maa tages Kul i Masnedsund, idet Kullene der er dyrere paa Plads end i København — og til alt dette kun har 25 Min.

Maskinchefen: Det er rigtig, at vi af forretningsmæssige Hensyn beordrer Kullene taget der, hvor de er billigst, men dersom Lokomotivpersonalets Tjenestetid ikke er fuldt udnyttet, er det da rimeligt at benytte den ledige Tid til Kullempning. Iøvrigt er Kullempningen meget afhjulpet ved de Trækasser eller Keps Skinner, der anbringes paa de store Tendere.

Soph. Jensen: De af Maskinchefen nysomtalte Foranstaltninger paa nogle af de store Lokomotivtypes Tendere har hjulpet en Del; men Administrationen bør se forstaaende paa Spørgsmaalet om Lokomotivfyrbødernes Fritagelse for Kullempningen. De Arbejder, der er paalagt Lokomotivpersonalet, kan ikke udføres i den Tid, som er ansat dertil. Dersom Lokomotivpersonalet vilde have overholdt de af Administrationen dikterede Tider, vilde det have set daarligt ud for Statsbanerne, men Lokomotivpersonalet har ofret hundredevis af Timer paa Statsbanernes Alter.

Generaldirektøren: Realiteten er, at der bliver Besparelser. Helt »diktatoriske« kan Bestemmelserne nu ikke siges at være, thi Foreningen er, for saa vidt angaar Fyrrensningen, som ogsaa er omtalt i det oplæste Afsnit af Tjenestetidsreglerne, i 1927 gaaet med til, at det kan paalægges Lokomotivfyrbøderne at skubbe Fyret frem og kipe Risten paa de Maskiner, som har Vipperist. Denne Bestemmelse kan vel herefter blive staaende.

Soph. Jensen: Lokomotiver med Vipperist maa

holde længere ved Askegravene end andre Lokomotiver; de bør derfor have længere Afslutningstider.

Maskinchefen: De tager ikke alle lige lang Tid.

K. Johansen: Vipperisten betyder 10 à 15 Minutters Forlængelse af Afslutningstiden for saavel Lokomotivfører som Lokomotivfyrbøder. I 1. Distrikt er der ført Kontrol herover, og Maskinbestyrer Schmidt har indrømmet, at der ingen Tid er til Eftersyn af Maskinen, for naar den kommer ind i Remisen, er Afslutningstiden udløben, og ude ved Askegraven kan man ikke komme til at efterse Maskinen.

J. Knudsen: Efterhaanden som flere og flere Maskiner faar Vipperist, bliver Spørgsmaalet vanskeligere og vanskeligere. Maskinerne ophobes ved Askegravene; Maskinchefen har selv været ude og set 13 Maskiner holde paa Rad, alle ventende paa at komme frem til Askegraven.

Maskinchefen: Depoterne maa indrettes derefter, men hele dette Spørgsmaal er for Godsbanegaardens Vedkommende under Overvejelse mellem Banafdelingen og Maskinafdelingen, og de midlertidige uheldige Forhold kan ikke faa nogen Indflydelse ved Tilrettelægning af Tjenestetidsregler for Fremtiden.

Generaldirektøren: Skal jeg forstaa Foreningen saaledes, at dens i 1927 givne Tilsagn om, at det hvor særligt Forhold er tilstede, kan paalægges Lokomotivfyrbøderen at skubbe Slaggerne frem og kipe Risten, kun gælder, dersom der gives en Forlængelse af Afslutningstiden.

Soph. Jensen: Ja.

E. Kuhn: Spørgsmaalet om Kullempningen er endnu ikke afklaret. Det var ønskeligt at faa en Udtalelse om, hvorvidt det er Generaldirektoratets Hensigt atter at fritage Lokomotivfyrbøderne for Kullempningen. Dersom dette ikke er Tilfældet, maa Forberedelsestiderne forlænges; thi et af Generaldirektoratet nedsat Spareudvalg, som skulde undersøge, hvorvidt Personalet udnyttedes fuldt ud, har beregnet, at Kullempningen tager gennemsnitlig 25 Min. paa ikke kulforsynede og 10 Min. paa kulforsynede Toglokomotiver, følgelig bør Lokomotivfyrbøderen have denne Tid tillagt; thi det samme Arbejde kan vel næppe vurderes saa forskelligt for de forskellige Tjenestemænd.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt det, hvor særlige Omstændigheder er tilstede, kan paalægges Lokomotivfyrbøderen at ordne Fyret, kipe Vipperisten o. s. v., er det værd at erindre om, at da denne Bestemmelse i 1927 blev indarbejdet i Ordresamlingen P., blev Ordet kan til det kategoriske *skal*.

Generaldirektøren: Som allerede udtalt, er det den nuværende Regerings principielle Standpunkt, at Tjenestetidsreglerne i Hovedsagen skal føres tilbage til den tidligere Ordlyd, men at man dog af Hensyn til det økonomiske bibeholder de af Ændringerne af 1927, hvorom man kan enes med Personalet, Generaldirektoratet er derfor af den Opfattelse, at hvor man ikke kan enes om, at det ændrede forbliver, som det er, træder den gamle Ordlyd i Kraft.

Soph. Jensen: Det er ogsaa min Opfattelse af Ministerens Udtalelse overfor mig, at hvor man ikke

udtrykkelig enes om en Bibeholdelse af de indførte Ændringer, træder den gamle Ordlyd i Kraft paany. Med Hensyn til Bestemmelsen om Vipperisten, kan denne blive staaende, dersom der til Maskiner med Vipperist gives et Tillæg af 15 Min. til Afslutningstiden.

Kontorchef E. Lunn oplæste Stykket om Forberedelsestid forud for Raadighedstjeneste ved Depot.

Soph. Jensen: De 15 Minutters Forberedelsestid maa genindføres. Det er endvidere urimeligt, at der ikke gives en Forberedelsestid forud for og Afslutningstid efter Passagerrejser; thi Personalet skal dog til Remien for at afhente Rejsehjemmel, Rekvitkasse m. m., og det skal derefter spadseres den undertiden lange Vej fra Remisen til Banegaarden og omvendt. Alt dette godskrives ikke ved Beregningen af Tjenestetid.

Generaldirektøren: Hvorledes kan dette ordnes, Forholdene er jo saa uensartede.

E. Kuhn: Lokomotivpersonalets Tjenestested er Lokomotivremisen. Dersom man vil beregne Tjenestetiden fra Mødetiden paa Tjenestestedet, vil Personalet faa, hvad der er retfærdigt, altsaa ogsaa Tjenestetid for den Tid der bruges til at tilbagelægge Vejen mellem Remisen og Banegaarden, men saaledes har det jo ikke været hidtil. Spørgsmaalet har tidligere været fremme, og Foreningen har holdt for, at Lokomotivpersonale, der i Tjenestens Medfør skal rejse som Passager, bør have en Forberedelsestid, der svarer til den Rangertid, som er ansat til det Lokomotiv, der skal fremføre det paagældende Tog. Ganske vist er dette ikke tilstrækkeligt de Steder, hvor der er langt fra Remisen til Stationen, f. Eks. i København; men i Almindelighed kan man vel regne med, at Rangertiden staar nogenlunde i Forhold til den omtalte Afstand.

Soph. Jensen: Dersom Generaldirektoratet kan tiltræde, at der forud for og efter Lokomotivpersonalets Passagerrejser gives en Forberedelsestid paa 15 Min., kan Foreningen tiltræde, at de 10 Min. Forberedelsestid før Raadighedstjeneste ikke ændres.

Generaldirektøren: Vi gaar saa over til Behandling af selve Skemaet om Forberedelses- og Afslutningstiderne.

Soph. Jensen: De nugældende Tider kan Foreningen ikke anerkende, de er ganske utilstrækkelige, men ogsaa i det gamle Skema, maa der foretages et Par Ændringer, selv om de er af mere redaktionel Art. Der maa nemlig i Skemaets Hovede, der hvor de forskellige Lokomotivlitra er nævnt, tilføjes »H«, »S« og »R II« i første Rubrik og »R I« i anden Rubrik, idet disse Maskintyper ikke er nævnt i de gamle Regler.

Maskinchefen: Skal vi beholde den nuværende Redaktion, som indebærer Mulighed for, at en Maskine kan faa Eftersyn flere Gange om Dagen.

Soph. Jensen: Foreningens principale Krav er Genindførelse af de gamle Forberedelses- og Afslutningstider, og det maa vi fastholde. Vi stillede jo i 1927 et Forslag til nye Tider; dette Forslag var forment som en Imødekommen overfor Administrationen, dersom denne absolut vilde beholde den da foreslaaede (og senere gennemførte) nye Affattelse af

Afsnittet om de respektive Forberedelses- og Afslutningstiders Anvendelse i de enkelte Tilfælde; men Organisationen har ikke kunnet anerkende den Redaktion og maa ogsaa nu holde for, at Maskinerne skal efterses, og at der skal gives Tid dertil. Det er ogsaa kun rimeligt, at der gives lidt længere Forberedelsestid, naar en Maskine overtages efter Udvaskning, vi foreslaar derfor en særlig Forberedelsestid for saadanne Tilfælde.

Maskinchefen: Hvorfor vil Lokomotivpersonalet absolut have de omtalte Tider forlænget.

Naar de 208 Timer ikke er udnyttet til Tjeneste, bliver der jo en Del tilbage, som er lig Fritid, og naar Personalet, saaledes som Foreningen hævder det, alligevel møder før de fastsatte Tider for at faa efterset Maskinen, saa giver det dem da i hvert Fald ikke for lang Tjeneste. Ved at faa længere Tider, forpligter Personalet sig ogsaa til at møde til disse Tider; men hvorfor vil Personalet paatage sig denne Forpligtelse i Stedet for at kunne møde lidt før eller lidt senere, eftersom Arbejdet kan tilendebringes. I hver Fald kan Foreningen ikke fremkomme med Beklagelser over, at det maanedlige Tjenestetimetal stiger nærmere de 208, fordi der gives længere Forberedelses- og Afslutningstider.

Generaldirektøren: I Foreningens Forslag af 1927 er optaget Bestemmelse om forlænget Afslutningstid for Maskiner med Vipperist.

Soph. Jensen: De gamle Tjenestetidsregler er trykt i 1922 ved Udsendelsen af Ordre Serien »A«; men der er jo i Mellemtiden sket adskillige Forandringer, som burde finde Udtryk i Tjenestetidsreglerne, og som derfor blev medtaget, da Foreningen i 1927 stillede sit Modforslag overfor Generaldirektoratet. Det skal saaledes nævnes, at i Aarhus maa udkørende Maskiner nu køre over et saa langt Sporomraade, at de ligesom i København bør have 10 Min. længere Forberedelsestid.

Maskinchefen: Ja, de udkørende Maskiner maa meget langt ud.

Soph. Jensen: Da det saaledes viser sig, at der ogsaa maa ske Ændringer i de gamle Bestemmelser, og da det er temmeligt besværligt at faa Ændringer i det omhandlede Afsnit, saalænge det er optaget i Tjenestetidsreglerne, foreslaar Foreningen, at hele Afsnittet om Forberedelses- og Afslutningstjenesten flyttes fra Ordre »A« over i Ordre »P«, hvor de øvrige Bestemmelser angaaende denne Del af Lokomotivtjenesten findes, og hvor ligeledes dette Afsnit rettelig hører hjemme.

Generaldirektøren og Maskinchefen var principielt enige med Foreningen om Betimeligheden af det stillede Forslag, og da det sikkert kun er af formelle Grunde, det paagældende Afsnit er optaget i Tjenestetidsreglerne, kunde der næppe være noget til Hinder for en Imødekommen af Foreningens Ønske. Man vilde undersøge dette Forhold nærmere.

Kontorchef Lunn oplæste Stykket om Formindselse af Forberedelses- og Afslutningstiderne ved Personaleskifte indenfor Depoternes Omraade.

Soph. Jensen: Vi ønsker de 15 Minutter genindført. Ligeledes ønsker vi den i det senere Afsnit om-

talte Raadighedstjeneste beregnet som fuld Tjeneste for saa vidt angaar Nedbrudsraadighedstjeneste.

Generaldirektøren: Det sidst berørte Spørgsmaal ligger udenfor denne Forhandlings Karakter. Administrationen kender Foreningens Synspukter, men vi synes ikke, der under denne Forhandling er Anledning til at komme nærmere ind derpaa.

E. Kuhn: Da der i November 1921 forhandlede om Tjenestetidsreglerne, efter at disse havde været behandlet i Sparekommissionen, tog vor Organisation udtrykkelig Forbehold med Hensyn til Nedbrudsraadighedstjenesten. Men i Tillid til Generaldirektørens Udtalelse om, at Spørgsmaalet maatte ordnes ved Turenes Fastsættelse, og at der i alt Fald intet blev foregrebet ved Forhandlingen, gik man med til at lade Spørgsmaalet henstaa uafgjort. Men da Distrikterne umiddelbart derefter skulde omsætte Tjenestetidsreglerne i Praksis, blev der intet Hensyn taget til Generaldirektørens Udtalelse.

Generaldirektøren: Den paagældende Bestemmelse er optaget i de generelle for alle Statsvirksomheder gældende Regler, som kun kan forandres efter Forhandling med Finansministeren. En Ændring i disse Regler er en meget vanskelig Sag.

Soph. Jensen: Naar vor Forening overfor Ministeren har givet Udtryk for, at vi netop gerne saa Tjenestetidsreglerne ændrede efter forudgaaende Forhandling, var det blandt andet af Hensyn til Raadighedstjenesten, hvis Vurdering som Tjenestetid, vi ønsker ændret, og Ministeren er ikke ubekendt hermed. Intet andet Personale ved Statsbanerne har en Tjeneste, som svarer til vor Nedbrudsraadighedstjeneste, og alle de andre Organisationer er med os enige i, dels at Lokomotivpersonalet i denne Henseende udsættes for Urimeligheder og Uretfærdigheder, dels at en Imødekommen af vort Krav ikke vil medføre Konsekvenser. Og naar Forholdet tilmed er det, at Spørgsmaalet i Virkeligheden staar aabent i Tillid til Generaldirektørens Udtalelser, maa det, selv om Samtykket skal indhentes hos Finansministeren, være muligt at give Personalet denne lille Indrømmelse, der kun er Opfyldelsen af et retfærdigt Krav.

Kontorchef E. Lunn oplæste Stykket om den maksimale Tjenestetid.

Generaldirektøren: Det har vist sig, at det i den gamle Ordre anvendte Ord »ingensinde« har medført Urimeligheder. Generaldirektoratet ønsker derfor Ordlyden »kun ganske undtagelsesvis« bibeholdt.

Soph. Jensen: Generaldirektoratet har sikkert aldrig hørt Beklagelser fra vor Side i denne Henseende.

Men alle Vegne, hvor der er saadanne Ventiler, bliver de misgrugt. Vi maa derfor holde for, at Ordren her ikke alene føres tilbage til den tidligere Ordlyd, men vi foreslaar, at de 10 Timer foruden at være den højeste tilladte samlede Tjeneste, tillige bliver den højeste tilladte Tjenestetid pr. Dag.

K. Johansen: Hvorledes forstaas Betegnelsen »den enkelte Dag« med Hensyn til Maksimumstjenesten? Det er mærkeligt, at naar der tales om Tjeneste, hedder det »Dag«, men naar der tales om Hviletider, hedder det »Døgn«. Kan man f. Eks. give en fra

Hjemstedet udkørende Lokomotivmand 10 Timer samlet Tjeneste, 6 Timers Hviletid, og paany 10 Timers Togtjeneste til Hjemstedet = ialt 20 Timer Tjeneste i 26 Timer. En saadan Tjeneste kan eksempelvis ved Godstogskørselen gives fra Kl. 1—11, Hvile fra 11—17 og Tjeneste fra 17—3. Men det er jo ikke alle Mennesker beskaaret at kunne sove om Dagen. Der burde derfor findes en Bestemmelse om, at Maksimumstjenestetiden ikke maa anvendes i Forbindelse med Minimumshviletiden. Det er ogsaa af Betydning at faa en Udtalelse om, hvad der i Stykket »Tjeneste ved Fremførelse af Tog maa uden passende Afbrydelse ingensinde være over 10 Timer« forstaas ved passende Afbrydelse. Er 31 Min. en passende Afbrydelse, dersom den falder paa Hjemstedet?

Generaldirektøren: Der maa kunne faas en generel Afgørelse af, hvorledes Stykket skal forstaas.

Kontorchef E. Lunn oplæste Stykket om Minimumshviletiderne.

Soph. Jensen: Paa dette Omraade føler vi os ikke tilfredsstillet ved den gamle Ordlyd. 9 Timer er en saa kort Tid, at der ikke kan udhvides; thi Tjenestemanden skal jo i dette Tidsrum tillige gaa fra Tjenesten til sit Hjem og derfra igen til Tjenestestedet. Vi stiller derfor Forslag om, at den gamle Ordlyd genindføres, og at »9« ændres til »12«, og »8« ændres til »10«.

Generaldirektøren: Den i 1927 indførte Ændring skulde kun være en Slags Sikkerhedsventil. Spørgsmaalet om henholdsvis 12 og 10 Timer kan vi ikke her komme ind paa, det maa ske ved en anden Forhandling.

Fuldmægtig S. Garde oplæste Stykket om, hvornaar Raadighedstjenesten i Hjemmet begynder.

Soph. Jensen: Denne Ændring kan forblive uændret.

Fuldmægtig S. Garde oplæste Stykket angaaende Forhandling om Tjenestefordelingene.

Soph. Jensen: Vi kan tiltræde, at det nederste Stykke af Ordre A 18 Side 195 og de to første Linier paa Side 196 udgaar; men vi ønsker andet Stykke paa Side 196 genindført.

Generaldirektøren: Ændringen er væsentlig sket for at skabe Ensartethed for Personalet; men der har ogsaa været ytre Betæneligheder, særlig fra Distrikternes Side. Foreningen er i sin Tid gjort opmærksom paa, at dersom den førte Petitioner frem til Forhandling, kunde Generaldirektoratet ikke opretholde den paagældende Bestemmelse.

Soph. Jensen: Vor Organisation ser en Sikkerhed i den omtalte Bestemmelse og ønsker den genindført overensstemmende med Generaldirektørens Udtalelse om, at alle Steder, hvorman ikke udtrykkelig enes om Opretholdelse af de stedfundne Ændringer, føres Reglerne tilbage til deres tidligere Ordlyd. Men vi har af Hensyn til Ensartetheden intet at indvende mod, at Bestemmelsen kommer til at gælde ogsaa for det øvrige Personale.

Fuldmægtig S. Garde oplæste Fridagsbestemmelserne.

Soph. Jensen: Dansk Lokomotivmands Forening maa formene, at Lokomotivpersonalets Tjeneste er af

en saadan Beskaffenhed, at det maa have et rimeligt Krav paa at faa mindst et lige saa stort Antal Fridage, som det den overvejende Del af Statsbanernes Personale har, nemlig 62 aarlig. Foreningen har i Marts Maaned d. A. tilskrevet Generaldirektoratet derom, og kan derfor hverken føle sig tilfredsstillet ved Fridagsbestemmelsernes nuværende eller deres tidligere Ordlyd, men maa henholde sig til fornævnte Forslag.

Generaldirektøren: Foreningen har dog i sin Tid tiltraadt den Ordlyd, Fridagsbestemmelserne havde indtil Juli 1927.

E. Kuhn vilde gerne have Lov til at gøre opmærksom paa et Forhold, som havde Forbindelse med det drøftede, og som man allerede for Aar siden havde gjort opmærksom paa, men hvorom man stadig ikke var kommet i Realitetsforhandling med Generaldirektoratet, nemlig det kørende Personales (saavel Tog- som Lokomotivpersonales) Tjenestetid. Saaledes som Tjenestetidsreglerne er formet, maa de af det kørende Personale, hvis Tjenesteture ligger paa 208 Timer pr. Maaned à 30 Dage, nemlig arbejde 4 Dage for meget om Aaret. Tager man f. Eks. et Aar med 365 Dage ÷ de foreskrevne 52 Fridage, bliver der 313 Arbejdsdage à 8 Timer = 2504, hvilket ogsaa kommer til at passe paa det stationære Personale, som har bestemt en Fridag ugentlig, idet dette Personale i den Maaned, hvor de har 5 Fridage, kun skal have 200 Tjenestetimer (forudsat at Maaneden har 30 Dage). Det kørende Personale kan derimod uden at støde an mod Fridagsbestemmelserne udnyttes i 2536 Timer i det paagældende Aar (7 Maaneder à 216 Timer = 1512, 4 Md. à 208 Timer = 832 og 1 Md. à 192 Timer = 2536 Timer). Dette Forhold opstaar derved, at det kørende Personales Tjenestefordelinger er ens hver Maaned og ikke 8 Timer lavere hver 3. Maaned.

Generaldirektøren: Udlignes dette Forhold ikke derved, at Personalet i nogen Tid kører i Ture, hvis Tjenestetimetall ligger lige paa Maksimumsgrænsen, og derefter i nogen Tid kører i Ture med et lavere Tjenestetimetal, saa de derved indvinder den mistede Fritid. Dersom dette ikke er Tilfældet, hvorledes kan Forholdet da udlignes.

E. Kuhn: Udligningen sker ikke som af Generaldirektøren tænkt; thi ganske vist har vi enkelte store Depoter, hvor der af og til sker lidt Forandring i Turene; men ved de allerfleste Maskindepoter kører Personalet Aaringer igennem i de samme Ture. Det kunde synes nærliggende, at Udligningen kunde ske ved hver 3die Maaned at nedsætte den maanedlige Tjenestenorm med 8 Timer, men dette støder paa praktiske Vanskeligheder, da det kørende Personales Ture jo helst skal gaa rundt uafbrudt. Udligningen bør derfor ske paa den Maade, at Tjenestenormen for det kørende Personale ansættes til 205 Timer pr. Maaned à 30 Dage. Dette giver 2500 Tjenestetimer pr. Aar.

Generaldirektøren: Dette Forhold skal blive overvejet, naar Protokollen foreligger.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Andersen Alstrup.

Emil Kuhn.

2 D 1 KOMPOUND-LOKOMOTIVER PAA PARIS—LYON—MIDDELHAVSBANEN.

Ved F. Spær.

For at bestride den stigende Trafik og fremføre de dermed følgende svære Tog indsatte Paris—Lyon—Middelhavsbanen i Driften som Prøve et nyt 2 D 1 Kompound-Heddamp-Lokomotiv. Det blev konstrueret i den Hensigt at kunne fremføre et Tog paa 600 t (60 Vgl.) med en Hastighed af 110 km/Tim. paa horizontal Bane og 75—80 km/Tim. paa Stigninger af 4 til 8 Promille. Til denne store Ydelse valgtes et firekøbet, firecylindret Kompound-lokomotiv med 1790 mm Drivhjul og 325 Omdrej./Min. ved Maksimalhastigheden.

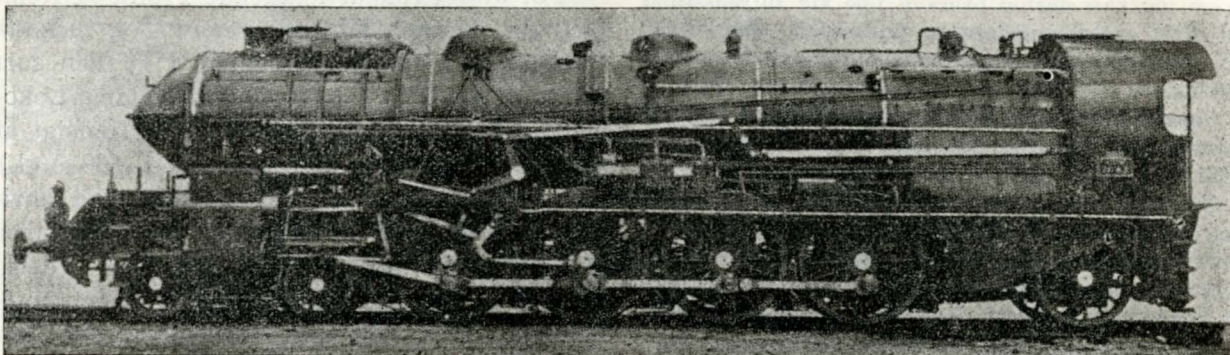
Kedlen er, som paa alle Hurtigtogslokomotiver, med mange koblede Hjul meget lang. Røgkamret har en Længde af omtrent 3 m. Rundkedlen bestaar af to Kedelbælter, hvoraf det forreste er cylindrisk og har en Godstykelse af 20 mm; det bageste har en Godstykelse af 22 mm, er svagt konisk med en største Diameter af 1994 mm, som giver Plads for et Forbrændingskammer, hvis Svøb tillige med Fyrkassen er fremstillet af Kobber, medens begge Rørvægge er af Jern og 20 mm tykke. Forbrændingskamrets og Fyrkassens Vægge er 14 mm tykke og afstivet med Mangan-bronze-Støttebolte. Risten er 2,5 m lang og 2 m bred med en Hældning paa 17 Procent. Den totale Hedeflade er 332,6 m². Sikkerhedsventilerne er Pop-Ventiler med en Gennemgangsdiameter paa 110 mm. Rammepladernes Tykkelse er 28 mm.

Højtryks cylindrene, som ligger indvendigt og hælder 13 Procent, har 510 mm Diameter og 650 mm Slaglængde. De arbejder paa den anden koblede Aksel, hvorimod de udvendigt liggende Lavtryks cylindre med 650 mm Diameter og 700 mm Slaglængde arbejder paa det forreste koblede Hjulsæt. Dampfordelingen sker med Stempelglidere med en Diameter paa 240 mm for Højtryks cylinderen og 360 mm for Lavtryks cylinderen. Største Fyldning i Cylindrene er 75,2 henholdsvis 85,3 Procent. Styringen, som er fælles for hvert Høj- og Lavtryks cylinderpar, har kun én Kvadrant, men en Pendulstang for hver Glider. De sammenhørende Fyldninger i Høj- og Lavtryks cylindrene er 50 og 63 Procent. Cylindre og Glidere smøres af en Lubrikator med 5 Smørerør. Trucken

er 61 mm og de bageste Løbehjul 96 mm forskydelig i Sideretning, de to midterste Hjulsæt har 8 mm tyndere Hjulflanger.

Kedlen rummer 10,5 t Vand. Med 30 t Vand

og 7 t Kul i Tenderen vejer Lokomotivet 195 t. Efter de gode Resultater med det første Lokomotiv har Paris—Lyon—Middelhavsbanen anskaffet et større Antal af denne Type.



Paris—Lyon—Middelhavsbanens nye Compound-Lokomotiv.

Cylinderdiameter	510/650 mm
Slaglængde	650/700 mm
Cylinderrumfangsforhold	1 : 2,15
Drivhjulsdiameter	1790 mm
Løbehjulsdiameter, forreste	1000 mm
Løbehjulsdiameter, bageste	1360 mm
Fast Hjulstand	5850 mm
Samlet Hjulstand	13100 mm
Damptryk	16 at

Hedeflade i Fyrkassen	23,7 m ²
Hedeflade paa Overhederen	86,5 m ²
Hedeflade i Rørene	222,4 m ²
Hedeflade, total	332,6 m ²
Risteflade	5 m ²
Adhæsionsvægt	74 t
Tjenestevægt (med Tender)	195 t
Trækkekraft	24100 kg
Maksimalhastighed	110 km/Tim.

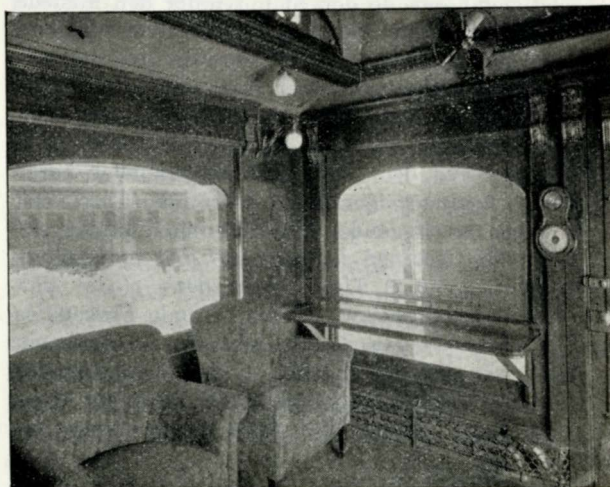
JERNBANERNE I CANADA

Af Emil Bønnelycke.

(Sluttet).

Det canadiske Pacific-Jernbaneselskab, Canadas populæreste og af Udlændinge mest beundrede omspænder hele Landet med et Net af Skinner, som ude vestpaa i de store Prærieprovinser, Manitoba, Saskatchewan og Alberta, udgør et særligt System af parallelle Linier med indbyrdes lige stor Afstand, allesammen Øst-Vest med enkelte korte Forbindelses Linier Nord-Syd. Det har egne Farme for Tilvirkning af Mælk, Smør, Fløde og Ost til dets Hoteller, Skibe, Stationsrestauranter (disse er en Seværdighed for sig) og Spisevognen. I Stradford, Alberta, ligger Jernbaneselskabets største Farm, en Mønsterfarm, som ledes af en Dansker, Hr. Bröckner. Af Skibe ejer det ca. 30 store Oceandampere, hvoraf den største »Empress of Scotland« er paa 25 000 Tons, den mindste »Minnedosa« paa 15 000 Tons. De gaar i uafbrudt Tjeneste over Atlanterhavet og Stillehavet, enkelte af dem foretager Vinter-Jordomsejlinger for Turister, de saakaldte »Cruises«. Desuden har de den indenrigske

Fart, Sejladsen paa de store, nordamerikanske Indsøer, Erie-Søen, Huron-Søen, Michigan-Søen og Øvre-Søen, (*great lakes service*), der besørges af to store Dampere »Assiniboia« og »Kiwatin«, de gaar mellem Port Mc. Nichol (Huron-Søen) og Fort William (Øvre-Søen),



Vinterbillede fra Salonvognen. Varme inde, Kulde ude. Gennem Canadas Ørkner af Sne gaar Rejsen lunt og hyggeligt.

Dampere og Toge i uafbrudt og direkte Forbindelse. Og endelig naturligvis et Utal af Bugserbaade, Lægtere og mindre Transportbaade. Et virkeligt, fantastisk Led i den Korporation er Hoteltjenesten. Selskabet ejer en halv Snes Kæmpe- og Luksushoteller Landet over, foruden mindre Stationshoteller

Minuts Forsinkelse til sin Endestation. Et af de vigtigste Led i »Den canadiske Pacificbane« er dets Kolonisations-Afdeling, hvorfra Initiativet til Opdyrkning af ny Jord, Tilførelsen af nye Folk, Tilflyttere og Emigranter, og Udlægningen af nye Banelinier, foregaar. »Kolonisations- og Udviklingsdepartementet« (*Departement of Colonization and Development*), som



Det nyeste af »Canadian Pacific Railway«s Hoteller i Canada, »Royal York Hotel«, Toronto, indviet 1. Maj 1929, ifort sidste Mode, Skyskraber-Habiten. Kun i Toppen synes en Rest af Borg-Aanden at være blevet tilbage, en Tag-Virkning vi kender fra fransk Canada. Hotellet ligger praktisk skraat over for den nye, herlige Hovedbanegaard i Toronto, sande Aabenbaringer af Huse. Til dette Komplex har »Knight Bros« i Toronto, hvis Leder er den danske Konsul i Byen, D. W. Klein, leveret det finere Træarbejde til Millioner af Dollars.

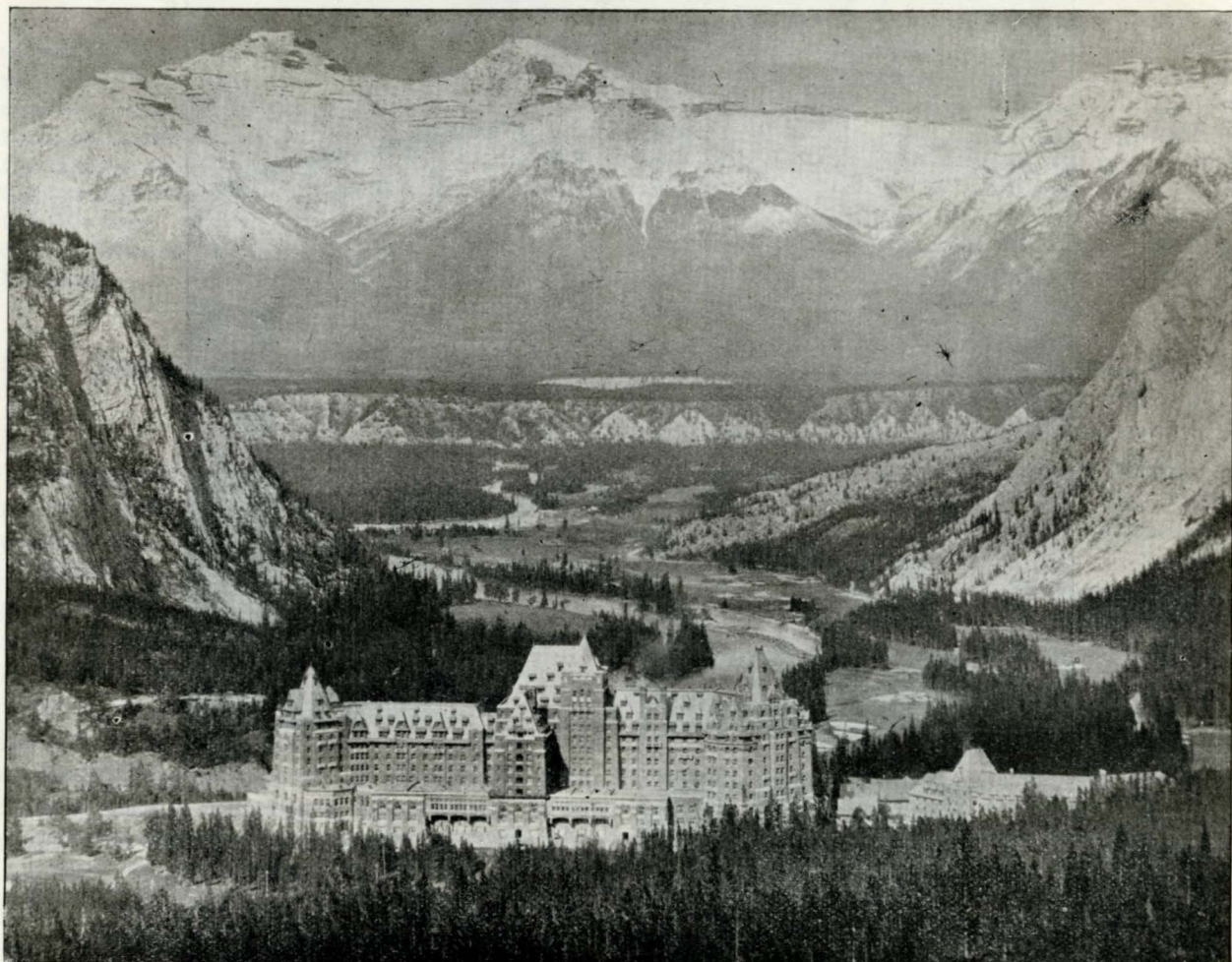
og Restauranter. Det har en privat Politistyrke paa ca. 2000 Mand, civilt og i Uniform, der beskytter de Rejsende under Turen eller under Opholdet paa Stationerne. Materiellet, der køres med, er en Drøm, Legetøj, pudset og pillet og funklende, alt gaar efter en Snor, og Toget fra Vancouver til Montreal ankommer uden et

særlig har Interesse for Udvandrere, har Kontorer paa Selskabets Hovedkontor i Windsor Street-Station, Montreal. Det ledes af den gamle, fine Oberst I. E. Dennis. Hans Stilling er Chef-Kommissionær, og han er den, som først har paapeget Nødvendigheden af nye Udvidel-

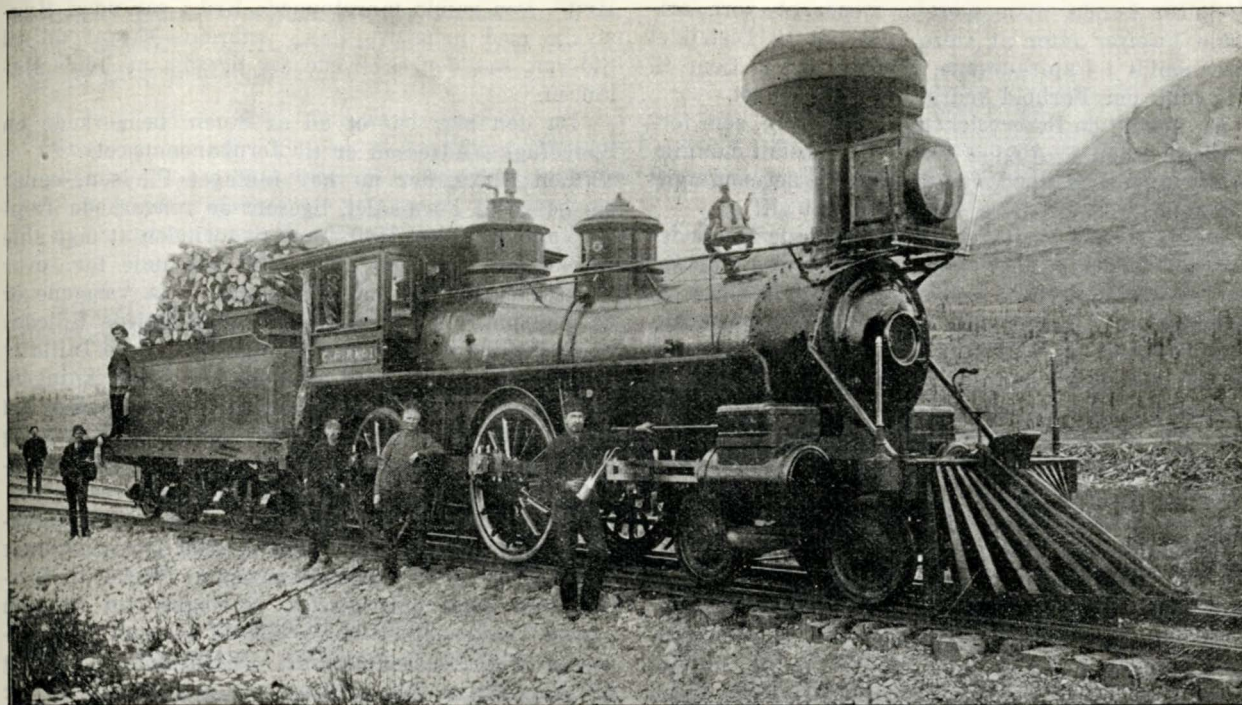
ser af Banens Skinnelegeme. Under Oberst Dennis arbejder paa Kontoret en Stab af Kommissionærer, hvorefter de ledende er Mr. Mc. Allister, Kaptejn Philipp Edwardts og Mr. E. J. Rowe. Presse- og Publikations-Departementet forestaas af Mr. Gibbons, med Mr. L. A. Hargadon som nærmeste Haand. Selskabet har Agenturer overalt i Verden og General-Managers for Hovedkontoret i London er Sir Georg Mc. Laren Brown, H. S. Dring og R. E. Swain. Generalrepræsentanten i København er Danskeren Hr. M. B. Sørensen, Panoptikonbygningen, København, der har 12 Aars Erfaring om Udvandringsproblemet til Canada, da han i dette Tidsrum har opholdt sig i den nye Verden.

Det er ikke vanskeligt at forstaa, at Anlæg-

gelsen af dette Jernbaneselskab og Grundlæggelsen af dets mange Virksomheder medførte, at det i mange af dets første Aar havde store, økonomiske Vanskeligheder at kæmpe med. Konstruktionen af den transcontinentale Bane i 1886 var et kostbar Værk, og først i de senere Aar viser det sig, at Indtægterne er steget saa meget, at man tænker paa at kunne betale sig fri af de aarlige Renter og Skatter, der hidtil har forhindret, at Banen har kunnet svare sig. Til Eksempel kan nævnes, at Anlæggelsen af de store Luksushoteller i Quebec, i Banff og ved Louise-Søen i Rocky Mountains medførte en Fare for, at de ikke skulde blive tilstrækkeligt søgte og befolkede af Turister. Paa rationel Maade overvandt man denne Fare ved sim-



Hvad Klippebjergenes egentlige Opdager, Englænderen Aleksander Makenzie havde oplevet paa sin Rejse gennem »Rocky Mountains» af Æventyr og Overraskelser er ikke godt at vide, men det Æventyr, gemt i de vildeste Bjerge at finde et Slot, nej, et Ferie af et Hotel, havde den dristige Englænder ikke drømt om. »The Banff Springs Hotel» i Banff, det østlige Rocky Mountains, opkaldt efter den lille, skotske By Banff, er den canadiske Pacificbanes største og kostbareste Hotel, et Par eller tre Gange saa stort som Frederiksborg Slot. Det er beliggende i Bow-Floddalen (*The Bow River-Valley*) og er Knudepunktet for det mest luksuriøse Turistliv i De forenede Stater og Canada.



C. P. R.s ældste Lokomotiv Nr. 1.

pelt hen at købe et mægtigt Jernbaneanlæg nede i Staterne, den saakaldte »Soo-Line«, der udgaar fra Byen Sault-Sainte Marie, der ligger ved Sluserne mellem Huron-Søen og Øvre-Søen, og som gaar over Milwaukee, Chicago, Minneapolis-St. Paul til Calgary og Banff og videre til Vancouver. Man befordrede Amerikanerne lige fra deres Storbyer i Wisconsin og Minne-

sota ud til Bjergene, og denne Overrumpling kunde Amerikanerne ikke staa for. Langt den største Del af Turisterne i Canada er Folk nede fra Staterne.

Hvilket Æventyr at jeg skulde rejse med denne Bane tværs over Nordamerika, sejle over de store Søer, se Prærierne og indaande Luften i Bjergene.

FRA MEDLEMSKREDSEN.

Til Takt og Tone.

Hrr. Redaktør!

Under ovenstaaende har Hrr. Lokomotivfører L. Andersen, Randers, været ude med et Indlæg i Anledning af nogle Stridigheder mellem Lokomotivførerne og Motorførerne ved Depotet der.

Naar man læser et saadant Indlæg, skulde man ikke tro, at det er de samme Herrer, der skriver under »Takt og Tone«, da deres Maade at gebærde sig paa ikke vidner om, at de er i Besiddelse af »Takt og Tone«, tværtimod.

Tror De ikke, Herr Redaktør, at det er paa Tide, De lukker vort »fælles Blad« for slige Latterligheder, og henviser d'Hrr. til deres respektive Bestyrelser, der saa kunde træffe en Afgørelse af, hvad der eventuelt kunde komme »gode Kolleger« imellem.

Vi bør jo alle huske, at vi ikke er de eneste, der læser »Dansk Lokomotiv Tidende«, og for dem af os, der saa nogenlunde kan taale at være i Baas sammen, og ønsker en »god Tone« og en »taktfuld Op-

træden« Kolleger imellem, er det pinligt, saadan at blive stillet i Gabestokken.

Sagen er jo den, at for hvem, der ikke kender Forholdet Landet over, kan det jo se ud, som om Medlemmerne af vor Organisation til daglig hænger i Haarene paa hinanden, ja, ikke engang kan være paa Stue sammen.

Saaledes er Forholdet da heldigvis ikke, og bør heller ikke være, eftersom vi alle er af samme Op-hav. — Derfor, Hrr. Redaktør, De gør vor Organisation og de enkelte Medlemmer en stor Tjeneste ved at sende slige Indlæg tilbage paategnet:

Forliges i Skabhalse! —

Svea.

Vi er ganske enig med den ærede Indsender; der bliver intet andet at gøre, naar d'Hrr. ikke forstaar at holde dem indenfor passende Grænser.

Op det skal ogsaa blive gjort.

Red.

Vore originale Papirer.

Hvad gøres der ved Personalets originale Papirer?

Efter den Maade, som Lønninger til Personalet

udregnes, kunde man næsten mene, at vore originale Papirer efter at være indsendt til Distriktet bliver smidt i Papirkurvene, i Stedet for at tjene til Oplysning om Forhold vedrørende Personalet.

Da nemlig de Reserverokomotivfyrbødere, som forfremmedes den 1. August 1929, fik udbetalt Lønninger for August Maaned, var denne beregnet som ugift til Personalet, som i flere Aar har været gift.

Hvem der ved Modtagelsen af den første Maanedsløn var bekendt med Lønnens Størrelse forventede, at det manglende Beløb blev udbetalt senest til September d. A., men ogsaa denne Maaned var fejlagtig beregnet, og saa sent som den 12. September var den manglende Lønning endnu ikke udbetalt, men Regnskabskontoret mener maaske »bedre sent end aldrig.«

Hvorledes en saadan Fejltagelse kan foregaa i 2 Maaneder, naar der een Gang er indsendt Vielsesattest, er ikke let at forstaa, da det Beløb, der afkortes Lønningen til Invalidforsikring var afkortet med 0,74 Kr., altsaa som gift, i Stedet for kun som ugift med 0,37 Kr.

At der er Uorden i Regnskabet synes der her at være et godt Bevis for, og at der er en daarlig Revision mærkede Reserverokomotivfyrbøderne ogsaa i det sidst forløbne Aar, hvor der paa Grund af Personalemangel blev budt Reservepersonalet op til 70 à 80 Timer effektivt Arbejde om Ugen, som i 2det Distrikt ikke kunde betales med mere end 56 Timer, men 2det Distrikt mente, at Tjenesten var udført i en af de for Personalet gældende Rundture, men Særtogskørsel hører vist ingen Steder til fastlagte Rundture, hvorfor der ogsaa maatte kunne ydes Betaling for Timer, der ligger over 56 Timer pr. Uge, saa Personalet kunde blive fritaget for at arbejde fra 15—20 Timer om Ugen uden Betaling, endda paa Timer, som i andre Virksomheder betales med Overtid à 100 pCt. pr. Time.

»Gyvel«.

Velfærdsforanstaltninger.

Naar man tænker nogle Aar tilbage, saa er der sket betydelige Forandringer vedrørende vore Opholdsværelser og Soverum. Disses Udsmykning og Montering, denne Opgave, dette Maal er nu naaet for Slagelse Afdelings Vedkommende, hvis Opholdsstuer nu for nylig er færdigmonteret efter det Regulativ, som D. L. F. har opnaaet. Man erindrer sig Opholdsværelserne fra før med den mangelfulde Montering, et Bord, en Briks, Stole med Træsæder og de tomme Vægge, som gav et trist og koldt Indtryk. Det halvlange Trægardin af mørkt Stof lavede ikke op i Stuen, tværtimod. Hvor anderledes nu, der er skabt Hygge og Liv. Vi kunde ikke tænke os nu at undvære vort Bogskab, hvis Hylder giver Plads til et lille Udvalg af Bøger og til Opbevaring af Bind med ordnet Samling af vore Ordre og Instruktionsstof m. v.

Man ser ikke mere Bordets slidte Kanter, idet et grønt Linoleum dækker Bordets Plade, hvis Kanter er paasat Egetræslister. De grimme umagelige Stole har maattet vige Pladsen for skindbetrukne Stole, hvis bløde Sæde og den stærkt buede Ryg giver behageligt

Hvil. Den gamle tangstoppede Briks var uden Rygstykke med primitive Ben. anbragte skraat ud til Siderne, saa den skrævede for ligesom at holde Balancen.

Da den blev baaret ud af Stuen, bemærkede en Spøgefugl: »Adressen er til Jernbanemusæet«.

Den Briks, der nu har indtaget Pladsen, egner sig bedre til Formaalet, ligesom de renvaskede Tæpper indbyder til et Hvil — og til forinden at tage sine Støvler af, det toges ikke altid saa nøje før; over Briksen er anbragt en Læselampe. Paa Væggene er de gennem D. L. F. modtagne, indrammede Billeder af forskellige Lokomotivtyper anbragt. Dette Initiativ har skabt Interesse til at supplere Udsmykningen. En enkelt Kollega har saaledes til vor Stue skænket Fotografier i stort Format fra tyske Fabrikker og ligeledes kolorerede Tryk af de nyeste engelske Lokomotivmodeller — Ting af Værdi og Interesse.

Ordensmanden for vor Stue fandt paa en Reserve-dag Anledning til at lade de snavsede Trækgardiner ombytte, og fik af Lokomotivmesteren Nøglen til Skabet, hvor disse opbevaredes. I Skabet laa foruden mørke Trækgardiner nogle Sæt af lysegult Stof beregnet til II Klases Kupéer. Ordensmanden lod sig friste og tog et Par af disse, og hængte dem op for Vinduerne; Solen stod netop paa, det gule Stof gav Skær og bragte Liv i Stuen. — Næste Dag vankede der i en god Mening og Gardinerne maatte ned igen. Nu er de gule Trækgardiner hængt op igen, der er blot den Forskel, at de dækker hele Vinduet og har Snortræk.

Vi har formentlig ikke mere at vente for der kommer vel ikke en Papirkurv?

Paa min Afdelings Vegne vilde jeg gerne her gennem vort Blad bringe en Tak for, hvad der er udrettet og opnaaet til Gavn og Glæde for Medlemmerne, hvis Interesse, som det viser sig, gaar ud paa at værne om Velfærdsforanstaltningerne.

I samme Forbindelse skal nævnes det for nogen Tid siden ibrugtagne, nyindrettede Vaskerum, Bruse- og Karbad samt W. C. Indlæg. Hermed er et gammelt Ønske blevet opfyldt til Personalets Tilfredshed. Ved Forhandling med Herr. Maskinbestyrer Schmidt og fhv. Formand Hrr. Rich Lillie fik Lokomotivførerne et specielt Ønske opfyldt ved paa deres Omklædningsstue at faa indrettet et Varmtvandsbruserum. For disse Forhandlingers Resultat bringer Afdelingen herved sin Tak.

A. C. Kajberg,
p. T. Afdelingsformand.



MOTORFØRER-KREDSENS BESTYRELSESMØDE

afholdtes i Odense den 9. ds. Kl. 9 Fm. Alle mødt.

Formanden aabnede Mødet og bød Velkommen og gik derpaa over til Dagsordenen.

Punkt 1. Foreliggende Sager.

Sagen angaaende Køretidsbetaling fra Ar. var af Generaldirektoratet afgjort saaledes, at der ydes Betaling som af Personalet opfattet.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Herunder forelagde Formanden forskellige Skrivelser, der var indkommen til Kredsen, bl. a. fra Næ. angaaende Forflyttelsesspørgsmaalet.

Sagen henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 3.

Herunder behandlede Sager angaaende Motorførernes Benyttelse til anden Tjeneste.

Punkt 4.

Formanden redegjorde for det Arbejde, der var gjort indenfor Lønudvalget, men henviste i øvrigt til det Møde, der skulde afholdes om Eftermiddagen.

Mødet sluttede Kl. 12,30.

Axel Jensen,
Mødets Sekretær.

**INDSAMLINGEN
TIL FHV. LOKFB. C. V. VEST**

Indsamlingen til vor pensionerede Kollega, fhv. Lokomotivfyrbøder C. V. West, Haderslev, indbragte følgende:

Afd. Nr. 2	Kjøbenhavn Gb.	454. 00
» » 6	Kjøbenhavn Ø.	24. 00
» » 8	Helsingør	14. 00
» » 10	Roskilde	34. 00
» » 12	Gjedser	44. 00
» » 14	Kalundborg	77. 00
» » 16	Slagelse	64. 00
» » 18	Korsør	60. 00
» » 20	Nyborg	148. 00
» » 22	Fredericia	123. 00
» » 24	Esbjerg	94. 00
» » 26	Thisted	19. 00
» » 28	Struer	99. 00
» » 30	Viborg	68. 00
» » 32	Frederikshavn	24. 00
» » 34	Aalborg	54. 00
» » 36	Randers	26. 00
» » 38	Aarhus	164. 00
» » 40	Skanderborg	52. 00
» » 42	Padborg	132. 00
» » 44	Brande	57. 00
» » 46	Langaa	20. 00
» » 48	Masnedsund	8. 00
» » 50	Sønderborg	24. 00
» » 52	Tønder	44. 00
Ialt		1927. 00

K. Svendsen, Kredskasserer.

Alle, som har været medvirkende til det smukke Resultat af ovenstaaende Indsamling til Hjælp for vor fhv. Kollega, bedes herigennem modtage Kredsen's bedste Tak.

Det er vort Haab, at den Hjælp og Solidaritetsfølelse, som herigennem er vist vor nødstedte Kammerat, maa

hjælpe ham over de første Vanskeligheder, som jo uvargerlig møder ham i den kommende Tid.

Paa Kreds 2's Vegne
J. Knudsen.

**KONG
CHRISTIAN IX.'s UNDERSTØTTELSESFOND**

Ved det til Bestyrelsen for Kong Christian den IX's Fond senest foretagne Valg indvalgte som Medlem af Bestyrelsen: Trafikinspektør II J. Okkels, 3. Distrikt, Trafiktjenesten, Struer.

TAK

For den store Opmærksomhed og Hjælp, der er vist mig ved min Afgang fra Tjenesten, beder jeg alle modtage min hjerteligste Tak.

Aarhus, September 1929.

C. V. Vest, fhv. Lokfl.



Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.:

1—8—29:

Lokomotivfyrbøder A. R. E. Knudsen, Brande.
— N. P. Thomsen, Struer.
— A. K. Sørensen, Aarhus.
— N. L. Andersen, Aarhus.
— I. W. J. Petersen, Aarhus.
— H. P. B. Cronval.

1—10—29:

Lokomotivfyrbøder E. E. Frikke, Aarhus.

Overført fra D. J. F. til D. L. F.:

1—8—29:

Motorfører A. P. Jensen, Odense.

1—10—29:

Motorfører S. P. T. Petersen, Struer.
— N. A. N. Heinemeier, Struer.
— T. G. Christensen, Viborg.
— J. P. K. Sørensen, Roskilde.
— F. E. Hørner, Roskilde.



Udnævnelse fra 1—10—29.

Lokomotivfyrbøder C. J. Stigborg, Masnedsund, efter Ansgn. ifølge Opslag til Motorfører i Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. P. Larsen, Næstved, efter Ansgn. ifølge Opslag til Motorfører i Næstved (min. Udn.).

Jernbanepakmester A. C. Rasmussen, Nykjøbing Mors, efter Ansgn. ifølge Opslag til Motorfører i Assens (min. Udn.).

Togbetjent, design. Jbpakm. A. P. Andreasen, Løgstør, efter Ansøgn. ifølge Opslag til Motorfører i Assens (min. Udn.).

Haandværker K. B. Sprogøe, Langaa, til Lokomotivfyrbøder i Langaa.

Haandværker M. B. Jensen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Haandværker J. M. Høybye, Esbjerg, til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Haandværker J. V. Sørensen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Lunderskov.

Lokomotivfyrbøder N. P. E. Nielsen, Langaa, efter Ansøgn. til Næstved.

Lokomotivfyrbøder K. K. Jørgensen, Tinglev, efter Ansøgn. til Herning.

Lokomotivfyrbøder L. A. Nielsen, Padborg, efter Ansøgn. til Kbhvn. Godsb.

Lokomotivfyrbøder P. H. S. A. Ovesen, Lunderskov, efter Ansøgn. til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder C. M. S. R. Clausen, Herning, efter Ansøgn. til Aarhus H.

Forflyttelse fra 1—10—29:

Lokomotivfører A. T. Andersen, Tønder, til Padborg.

Lokomotivfører J. M. Nejland, Tønder, til Padborg.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1—10—29:

Lokomotivfyrbøderne J. P. M. Jensen, Fredericia, og M. Sørensen, Aarhus H.



Det gjensidige Forsikringsselskab „DANMARK“

Fra den 11. September d. A. udbetales Bonus for Femaaret 1924—28 i Livsforsikringens Hovedafdeling for alle Forsikringer med Policesummer under 80 000.

Forsikringer, der er tegnet med Numre fra 80 000 og derover, d. v. s. tegnet efter 1. Oktober 1924 deltager ikke i denne Bonusfordeling, idet der for dem gælder den særlige Regel — ifølge Statuternes Art. 62 — at Bonus udbetales sammen med Forsikringssummen; det samme gælder med Hensyn til de Forsikringer, der er tegnet i Selskabets Underafdelinger (herunder Folkeforsikringsafdelingen).

Henvendelse om Udbetaling maa ske til Hovedkontoret i København, V. Boulevard 34 i Kælderens (Fru Aagaard) (mellem 10—3) skriftlig eller mundtlig (eventuelt ved skriftlig Fuldmagt).

Polisen — eventuelt Genpart af Laaneobligation — maa tilstilles Selskabet. Forsikredes Adresse, hvortil Beløbet skal sendes, maa opgives.

Sker Henvendelse om Udbetaling til Generalagent Prip, Esbjerg, foretager han det videre fornødne med Hensyn til omgaaende Ekspedition til Hovedkontoret.

For de Policers Vedkommende, som er beroende i Statsfunktionærenes Laane-forening vil Bonusandelen — uden Anmodning fra den Forsikrede — blive tilsendt derfra.

København i September 1929.

DIREKTIONEN.



Til alt Kontorarbejde

Smith Premier

først og bedst

Alfred Fischer & Co.s Eftf.
Jernbanegade 6.
Tlf. 7819. København. Tlf. 7887

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Tapet

billigst.

R A B A T

til Medlemmerne.

HAMMERICHSGADE 4
Tlf. Byen 3707.

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.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 7. Oktober.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.