



29. Aargang N^o. 7.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. April 1929

UNDER SNE- OG KULDEPERIODEN

I et Par Artikler har vi talt om lidt af Arbejdet i den ekstraordinære Sne- og Kuldeperiode, vi har haft i Aar. Vi har forsøgt at skildre Arbejdet, som det foregaar under saa vanskelige Forhold, og vi har paapeget forskellige Aarsager til, at det ikke er gaaet bedre, end det er. Men vi har ogsaa fremført, at der ingen Del af Ansaret for, at det ikke er gaaet helt godt, kan lægges paa Personalet. Naa, det er for den Sags Skyld ogsaa indrømmet af Folk i Banernes Ledelse, og det kan vi for saa vidt godt erklære os tilfreds med. Der rejser sig imidlertid et Spørgsmaal straks, naar vi har skrevet det, og det er, om Banernes Ledelse tager Lære af det passerede og søger at indrette sig paa, at det kan gaa bedre næste Gang, det indtræffer med saadant Vejr, og at man ikke stille og roligt lægger Hænderne i Skødet og lader 5 og 7 være lige og haaber paa, at det varer mange Aar, forinden en saadan Situation indtræffer igen. Det maa imidlertid haabes, at man virkelig tager Lære af det passerede, saaledes at vi, næste Gang vi faar en stræng Vinter, er nogenlunde forberedt til at tage mod den, saaledes at det ikke i for høj Grad gaar ud over det Personale, hvis Arbejde ligger paa Strækningen. Og det kan ikke nægtes, at det er gaaet haardt ud over dette Personale, ikke alene medens Arbejdet stod paa paa Strækningen, men baade før og efter.

Det viser sig efter Oplysninger, man efterhaanden faar om, hvorledes det er gaaet rundt, at det har været en dagligdags Ting, at Maski-

ner er hentet ud timevis forinden Togene er kommen afsted, hvilket kun kan skyldes manglende Efterretningstjeneste mellem Stationerne, thi det kan jo ikke antages, at Stationsbesyrerne i den Retning har været hensynsløse og ikke har haft Spor af Interesse for denne Side af Sagen. Det vil vi i hvert Fald nødig tro og har for saa vidt heller ingen Anledning til at tro. Det kan altsaa efter vor Mening kun skyldes, at Stationerne ikke er tilstrækkelig a jour med, hvor Tog eller Færge befinder sig, eller savner Forstaaelse i at bedømme, hvor lang Tid der kan antages at medgaa, forinden et ventet Tog kommer. Der kan selvfølgelig opstaa særlig ekstraordinære Forhold under saadanne Tilstande, som vi fornylig har oplevet, som f. Eks. at et Tog har tabt usædvanlig megen Tid fra nærmeste Station, ja eventuelt at Toget kommer til at sidde fast, og saa kan det naturligvis hænde, at en Maskine trods alle gode Forsæt kan komme til at holde længe ude for at vente paa Afgang. Ser man bort fra saadanne exceptionelle Tilfælde, der ikke kan være Aarsag til den almindelige henten Maskinerne for tidlig ud, bliver der kun tilbage den svigtende Efterretningstjeneste mellem Stationerne eller den eventuelle manglende Forstaaelse af, hvor ubehageligt et unødvendigt Ophold paa Lokomotiverne i Virkeligheden er. Vi savner Kendskab til, hvorvidt og i hvilken Udstrækning det er paalagt Stationerne at holde sig underrettet om, hvor et ventet Tog eller Færge befinder sig, men vi er i hvert Fald klar over, at savnes der Bestemmelser i den Henseende, saa maa der udfærdiges nogle saadanne, og findes der Bestemmel-

ser i den Henseende, da bør de indskærpes. De omhandlede Forhold bør under ingen Omstændigheder gentage sig og da særlig ikke, naar det er hundekoldt, saaledes at Personalet ikke forinden Togfremførelse allerede er helt forkommen af Kulde. Det er nemlig sket mange Gange, Turen paa Strækningen er haard nok i sig selv. Det er et rimeligt Ønske, der fremsættes, og det er ganske rimeligt, at det bliver efterkommet. Det tror vi ogsaa, alle Mennesker vil give os Ret i — heri indbefattet Statsbanernes Ledelse.

I denne Forbindelse er det interessant at bemærke, at Statsbanerne ikke har været i Stand til at levere Skindtrøjerne til Personalet til den Tid, dette skulde have haft dem, d. v. s. før Kuldeperioden indtraf, fordi man havde sluttet Kontrakt med et ikke leveringsdygtigt Firma. Det er kedeligt for Statsbanerne, naar noget saadant sker, dog er det endnu kedeligere for Lokomotivmændene, at de i mange Graders Kulde under forannævnte Forhold maa fryse mere end nødvendigt, fordi Banerne, formodentlig for at spare et Par Skilling, slutter med et daarligt Firma. Vi henleder Opmærksomheden paa dette Forhold, ogsaa for en anden Gangs Skyld, det vilde jo være rart, om et saa decideret Vinterklædningsstykke blev leveret om Vinteren og ikke om Sommeren. Men dem, der ordner Leverancerne, skal jo ikke have Skindtrøjerne, maaske det gik bedre, naar de selv var interesserede, selv skulde gaa med dem for Kuldens Skyld.

Det er ikke alene det Personales Tjeneste, der gør Tjeneste paa Strækningen, der er bleven forværret, ogsaa det Personale, der har skullet forrette Nedbrudsraadighed, har ved en forceret Telefontjeneste, ved at paase eller sørge for, at de Forandringer, der i Maskinernes Løb blev foretaget, saavel de nødvendige som de unødvendige, og dem har der jo været adskillige af, blev udført, saa at det hele klappede paa ønsket Maade, blev udført, saa at det blev saa god effektiv Tjeneste som nogen for kun $\frac{2}{3}$ Tids Beregning. Denne Beregningsform er jo ingensinde blevet godkendt af Personalet, men under de vanskelige Forhold er den »Hvile«pavse, som Administrationen anser den for at være, blevet udnyttet saaledes, at Hvile har der ingen Tale været om. Ogsaa denne Tjeneste er ud-

ført paa fuldt ud tilfredsstillende Maade undtagen i de Tilfælde, hvor man har lagt Raadigheden saadan til Rette, at den ikke har kunnet passes, fordi Maskinen endnu var paa Strækningen. Og det er sket hyppigt paa Steder, hvor der baade er Hjelpevogn og Ambulancetog. Det skal vi ikke komme ind paa her, det har vi før omtalt saa tit, og det bliver jo ikke bedre, forinden man skrider til en rationel Omlægning af Nedbrudsraadigheden og bl. a. kommer bort fra de mange smaa Stumper Raadighedstjeneste, man har fundet paa at anordne for at spare Personale. Vi kender Tilfælde, hvor Raadighedstjenesten skifter en halv Snes Gange i Døgnet.

Det er et usvigeligt Kendetegn, naar Tjenesten trænger paa, som den har gjort i Vinter, at der foretages mange mærkværdige Dispositioner af Trafikledelsen, i hvert Fald med Hensyn til Dispositioner over Maskinerne. Disse Dispositioner er ofte præget af en Nervøsitet, der ikke undlader at sætte sit Præg paa Personalet, der maa lide under dem. Man har saaledes ikke undset sig for at paalægge Lokomotivpersonale 12 Timers Tjeneste ud i en Køre under Forhold, hvor Halvdelen af nævnte Tid er mere end tilstrækkelig til at gøre en Mand baade træt og ked af det — men tolv Timer! Man skulde ikke tro, at de Mennesker, der vover at udstede saadanne Ordre, har Begreb om, hvad de gør, hvad de sikkert heller ikke har, ellers vilde de vist betænke sig paa det. Der er jo ingen Tvivl om, at den Sikkerhedstjeneste, der skal udføres, og som under saadanne Forhold er ganske enerverende, ikke er i de bedste Hænder, navnlig hen paa Slutningen af Tjenesten. Tager man endvidere i Betragtning alle de mange Togforsinkelser, der har været, der i væsentlig Grad har været medvirkende til Forlængelse af den daglige fastlagte Tjeneste i Turene, i mange Tilfælde uden at give sig Udslag i Overtid til Betaling, er Hviletiden bleven indskrænket saa meget, at denne næppe har været tilstrækkelig. Vi skal lige gøre en Bemærkning om Overarbejdet, der er udført, hvilket ikke altsammen er bleven udført for Betaling, men ganske gratis, til Trods for, at de Ture, der køres, alle er lagt saadan tilrette med den normale Tid, at der ikke kan udføres mere, uden at de virker overanstrengende. Der er derfor udført saa

meget ekstra Arbejde af Lokomotivpersonalet, at de faktisk i mange Tilfælde er blevet overanstrengte og mere eller mindre ødelagte af de Ture, der skulde tages, uden at de faar en Øre derfor. Nej, Penge har der ingen været af, dem skal det endnu siddende Ministerium spare paa, selv til Banernes »Helte«, til Fordel for Militærets »Helte«.

Naa, det Ministerium har vel siddet sin længste Tid, saa det bliver antagelig ikke det, vi kommer til at arbejde under ved Udgangen af Maaneden, det kommer altsaa ikke til at præge den kommende Tid, og det Ministerium, der kommer, skal have ondt ved at blive værre for Tjenestemændene end det, vi nu har, og saa har vi jo Lov til at haabe, at vi kan faa rettet nogle af de værste Skavanker, vi lider under, og vi har vel ogsaa Grund til at tro, at det vil ske.

Endelig er der en Ting, vi ikke skal glemme at nævne, og det er alle de mange Ændringer af Personalets Kørselsfordelinger, der uden videre foretages af Trafikledelsen. Man har Lov til at gaa ud fra, at de Kørselsfordelinger, der fastlægges ved Forhandling med Personalet, ikke burde ændres uden naar det var absolut nødvendigt, men ogsaa det har man faaet Lejlighed til at se under Sneperioden. Skal der ske Forandring i Kørselsfordelingen, bør det ske ved Maskintjenestens Foranledning, fordi Maskintjenesten dog maa antages at have bedre Forstaaelse af den Tjeneste, Lokomotivmændene udfører, endskønt den senere Tids Kørselsfordelinger ikke har vist os denne bedre Forstaaelse. Men Trafikledelsen savner fuldstændig Evne til Forstaaelse af Lokomotivmændenes Gerning, og af den Grund kan Lokomotivmændene ikke være tjente med dens Indblander i vore tjenstlige Forhold.

Endskønt det endnu siddende Ministerium har den Opfattelse, at det har Personale nok, en Opfattelse som vor vise Administration deler, har det været nødvendigt at tage en Masse Fridage fra Personalet tiltrods for, at Tjenesten til daglig har været overanstrengende og Hvilen paa Fridagene i højeste Grad tiltrængt. Vis os jeres Lyst til Arbejdet i de vanskelige Tider, siger Administrationen, til Gengæld skal vi fritage jer for Fridagene.

SKRIVELSE OG SVAR

I Anledning af, at Dansk Lokomotivmands Forening underhaanden har anmodet om, at Udleveringen af Skindtrøjer til Lokomotivpersonalet pr. Oktober Termin f. A. maa blive fremskyndet, skal man herved meddele, at Forsinkelsen med Leveringen af de omhandlede Skindtrøjer er foranlediget ved, at den paagældende Leverandør, til hvem Bestillingen rettidigt var afgivet, ikke har haft Evne til at overholde sine Forpligtelser. Man har derfor truffet Aftale med en anden Leverandør, som den 25. f. M. er paabegyndt Leveringen saaledes, at de manglende Skindtrøjer udleveres med 100 Stk. hver Uge.

P. G. V.
Møllgaard.

E. Bruun.

Følgende Svar er den 17. Januar modtaget fra Generaldirektoratet paa Org. Skrivelse af 1. Oktober f. A. (Optrykt i D. L. T. Nr. 19, Side 225 f. A.).

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 1. Oktober f. A. (Nr. 1784) angaaende forskellige Forhold paa Lokomotiver Litra S skal man meddele følgende:

Man vil efter Omstændighederne kunne gaa med til, at Fyrdørens Haandtag paa omhandlede Maskintype flyttes over paa venstre Dørfløj.

Et Arrangement til Forbedring af Smøringen saavel af Kvadranten som af Slidsen i Glidertrækstangen vil blive forsøgt, foreløbig paa den indvendige Styring paa 2 Loko Litra S.

En Kontramøttrik paa Spindelen til Injektorens Spildevandsventil vil blive anbragt, efterhaanden som de paagældende Spindeler fornyes.

Da Fyrkasetappen er isoleret under Beklædningen overalt i saa stort Omfang, som dette er muligt under Hensyn til Styringsbukkens Anbringelse, vil der ikke kunne foretages yderligere for at formindske den fra Kedlen udstrømmende Straalevarme.

Da de af Foreningen fremsatte Forslag til Anbringelse af Luftventiler, respektive Luftklapper, i Førerhusets Tag ikke skønnes at kunne medføre en Forbedring, der staar i et rimeligt Forhold til de Udgifter, som Forslagets Gennemførelse vil medføre, mener man paa nærværende Tidspunkt ikke at kunne foretage Forsøg i den omhandlede Retning.

Under Hensyn til de Erfaringer, der foreligger vedrørende de i enkelte Lokomotivtyper tidligere anbragte Svingsæder, finder man ikke Anledning til nu at udstyre S-Maskinerne med Førerhussæder af denne Art.

Ove Munck.

S. Mamsen.



FRA MEDLEMSKREDSEN

VIL DET BLIVE BEDRE?

Nu da Tiden nærmer sig, at der kan ventes ny Køreplan og dermed Ændringer i de forskellige Ture, er det daglige Samtaleemne mellem Lokomotivmændene om det kan ventes at blive endnu værre end det er; og uden Grund at Spørgsmaalene lyder saaledes er det jo ikke, eftersom der i de senere Aar, hver Gang en ny Køreplan er traadt i Kraft, stadig er fulgt Ændringer i dette eller hint med, og altid til den for Lokomotivpersonalet forkerte Side, stadig yderligere Tillæg til Tjenesten og yderligere Ulemper med Hensyn til Reservehold før og efter endt Tur.

Lad os haabe paa, at denne Vinter, som i alle Maader har været streng for det kørende Personale, har bidraget til, at Administrationen har lært at indse, at det ikke gør Sagen klar der staar paa Papiret: »Personale af Tog Dit eller dat holder Nedbrudsraadighed fra den Tid og til den Tid,« naar Toget ligger et eller andet Sted ude paa Strækningen — hvor mange Forsinkelser har ikke netop dette Forhold medført i indeværende Vinter? Og hvor mange forskellige andre Ulemper har det ikke medført med Hensyn til Maskinløb o. s. v.; hvor ofte har ikke Depoterne hverken haft Maskine eller Personale til Nedbrudsreserve? Forhaabentlig har man i Vinterens Løb indset det uheldige i, at der ikke, og navnlig ved Depoter med Ambulancetog, haves en Reserve som forhen, og forhaabentlig vil der ved de forestaaende Forhandlinger angaaende Kørselsfordelinger blive taget lidt mere Hensyn til Personalets Ønsker, end der er sket i de senere Aar, hvor det jo har været almindeligt, at Distrikterne uden videre har sat Turene i Kraft paa Trods af Personalets Protest.

At Lokomotivpersonalet efter den Behandling, det i de senere Aar har været Genstand for, er ved at tabe Humøret, er jo ikke mærkeligt; sjældent ses det nu til Dags, at der, naar Personalet mødes i Remisen ved fremmede Depoter, veksles et gemytligt Ord som forhen, nej, nu haster man forbi hinanden for at faa saa meget ud af den knappe Hviletid som muligt.

Tidligere har der dog trods Tjenestens mange forskellige Besværligheder været nogen Arbejdsglæde og en Slags Følelse af Stolthed, naar man havde klaret alle Vanskelighederne ved en besværlig Tur, nu derimod synes denne Følelse fuldstændig forsvunden, og den virkelige Sandhed er, at ingen eller saa godt som *ingen Lokomotivmand gaar til sin Tjeneste med Glæde* og hvorfor? Udelukkende fordi Tjenesten nu er saa sammentrængt og ubehagelig som vel mulig, man kan uden Overdrivelse paastaa, at den ene Ulempe saa at sige afløser den anden; ikke selv nok saa beskeden et lille Ønske angaaende Lettelse for Personalet kan imødekommes. Nej! I Henhold til Tjenestetidsregler o. s. v. giver Turen kun ca. 195—200 Tjenestetimer pr. 30 Dage, ja! Gud bedrø for Tjenestetidsregler, der netop er af den Beskaffenhed, at de kun passer for den Part, der har affattet dem, det er jo ret indly-

sende, at naar Embedsmændene selv bestemmer, at Tjenesten begynder og slutter til den og den Tid, ja, saa kommer det af sig selv, at ingen Tur kommer til at overskride det tilladte Timetal paa Papiret, medens det i Virkeligheden ser ganske anderledes ud.

Forhen har dog Administrationen været klar over, at naar Lokopersonalet, som jo desværre altid har trængt til at tjene saa mange Kørepenge som muligt, protesterede imod en Tur eller klagede over den var for stræng, saa maatte der være noget om det, nu derimod synes det jo saa godt som umuligt at opnaa Lettelse af nogen Art.

Lad os haabe, at indeværende Vinter i nogen Grad maa have medvirket til, at Personalets Henstillinger atter maa blive taget til Følge ved Tilrettelæggelsen af nye Ture.

Skulde det fremdeles vise sig, at der intet kan opnaas, saa ser jeg ikke anden Udvej, end vi lader Offentligheden bedømme de virkelige Forhold vi arbejder under; thi som jeg tidligere har skrevet, ingen selv nok saa sparsommelig Minister ønsker eller mener, at ikko ogsaa *Tjenestemændene skal have Ret til at leve under menneskelige Forhold*.

Skønt det ikke burde være saaledes, at politiske Begivenheder særlig havde Interesse for Tjenestemænd, er der vel næppe Tvivl om, at hvilken Regering vi end faar, saa bliver den næppe mindre venligsindet mod Tjenestemændene end den, som nu træder tilbage.

Esbjerg, Marts 1929.

H. C. Fejring.

VIRKNINGEN AF VENSTRES
SPAREPOLITIK

Da Venstre overtog Regeringens Tøjler i 1920 mærkede Tjenestemændene et koldt Pust glide imod sig. Venstre havde paa Møder o. l. proklameret en Nedskæring af Tjenestemændenes Lønninger, og Antallet af Tjenestemænd. At Venstre har gennemført Løningsnedskæringen og Nedskæringen af Tjenestemændenes Antal, paa en saadan Maade, at der kun kan blive Tale om Vold og Magt, er sikkert alle Tjenestemænd enige om inden for Funktionærklasserne.

Ved Valget i 1924 skete der en Kursændring i dansk Politik, og Virkningerne deraf kom ogsaa Tjenestemændene tilgode i høj Grad. Socialdemokratiet fik i den korte Tid, de sad ved Regeringsbordet, raadet Bod paa en Del af de Overgreb, som var udført af den konservative Venstreregering overfor Tjenestemændene. Jeg tænker her paa Nedskæringen af Dyrtidstillæget, som Socialdemokratiet gav os tilbage, og samtidig med fik de Tid til at gennemføre nogle Reforme til Gavn for Tjenestemændene, som kunde have faaet varig Betydning, og en vis Indflydelse paa Statsbanernes Administration saafremt de var bleven fortsat. Disse Reforme jeg her tænker paa var indførelsen af den tekniske Forhandlings-

ret, og den Voldgiftsdomstol, som blev nedsat til Brug ved paaankede Klager over administrative Overgreb overfor Personalet.

Men den 11. December 1927 kom Venstre igen til Magten, og Nedskæringen fra 1920 til 1924 fortsattes, det blev nu foruden de 20 Mill. vi maatte ofre, i særlig Grad et Angreb paa 8 Timers Dagen, under maskerede Former, som blev praktiseret i fuld Maal af de Herrer Embedsmænd. Resultatet af disse Angreb og Virkningerne deraf føler Tjenestemændene nu daglig, det lykkedes ved forlængede Tjenestetider her og der at spare en Del Personale. Denne Personalebesparelse havde endnu ikke rigtig sat sine Spor ved denne Isvinters Begyndelse, da Administrationen ved Inddragning af Fridage og Nægtelse af Permission til Dels kunde overvinde mindre Vanskeligheder i Personale-Dispositionerne. Men da Isvinteren indtraf, saa kunde disse Smaalapperier ikke klare den længere, nu maatte der Mandskab ind fra Gaden, og Tjenestemændenes Fridage og Permissionerne blev strøgne, det var en Flothed, som der ikke længere var Raad til. Hvor langt de var ude i Personalebesparelser skal jeg nævne nogle Eksempler paa herfra Esbjerg, og som sikkert har Sidestykke mange andre Steder i Landet. Paa Esbjerg Havn blev etableret Særtogskørsel, som foregaar paa den Maade, at en Rangermaskine forspændes et større Træk Vogne og medgives som Skydelokomotiv en anden Rangermaskine. Da Havnebanen er meget kurvet og, paa Grund af Udbygninger og Træudvækst i Kurven, er usigtbar paa enkelte Steder selv med korte Vogntræk, der skydes op af en enkelt Rangermaskine, saa er det jo givet, at med et Vogntræk paa 34 læssede Vogne er Udsigten lig 0, og Ansvar og Sikkerheden ved Tjenestens forsvarlige Udførelse kan ikke dækkes af det Stykke Papir, som udleveres af Kontrolløren, med skriftlig Ordre til Opkørsel, Stationen tager Ansvar. Ved Kørsel paa Strækningen har Lokomotivførere maattet modtage Remisearbejdere med to Dages Uddannelse som Lokomotivfyrbøder; og er samme Lokomotivfører saa uheldig at faa til Bremsere i et Tog; til Bremsebetjening 3 à 4 Mand, som ikke har andet med Jernbanen at gøre, end at de har faaet udleveret et Armbind med D. S. B.s Monogram paa, saa er vedkommende Lokomotivfører egentlig godt kørende. Disse Virkelighedsbilleder, som jeg her har skildret, er i Virkeligheden Resultatet af Venstres Sparepolitik. Ansvar og Sikkerheden er svævende som en Lap Papir, der gives for Tilfældet. Og naar de Tjenestemand som endnu sover deres Tornerose-savn i politisk Henseende, engang vaagner, saa er Tiden inde til at genvinde de kulturelle Goder, som Tjenestemand-Organisationerne under stærke Protester har maattet afgive til den nuværende konservative Venstreregering.

K. M. P.



ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

DAMPENS ENERGI OG DENS ARBEJDSYDELSE I DAMPMASKINEN

Efter *Die Lokomotivtechnik* ved F. Spoer.

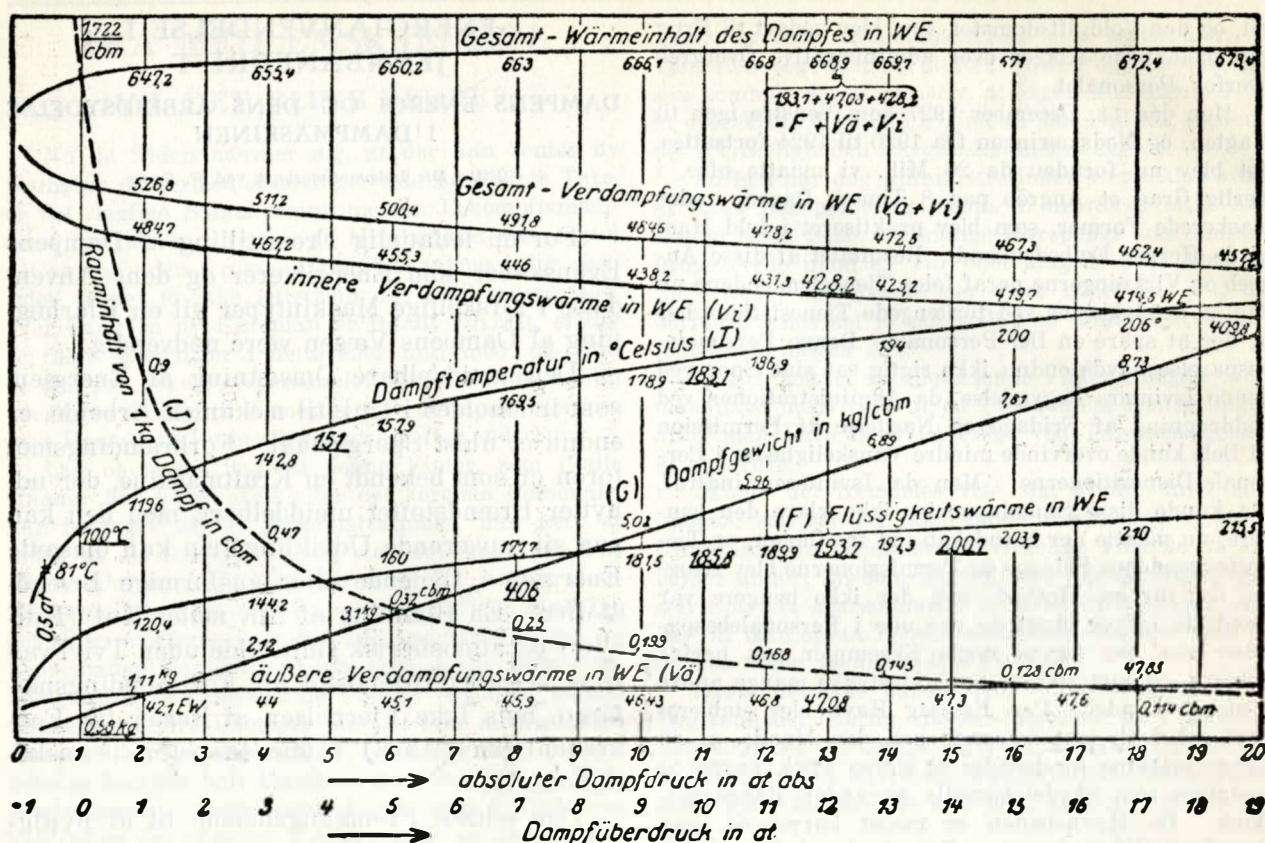
For en letfattelig Fremstilling af Dampens Egenskaber som Energibærer og dens Anvendelse i forskellige Maskintyper vil en Klarlægning af Dampens Væsen være nødvendig.

Den umiddelbare Omsætning af Energien, som indeholdes i Kul, til mekanisk Arbejde, er endnu et uløst Spørgsmaal. Forbrændingsmotoren er som bekendt en Kraftmaskine, der udnytter Brændstoffet umiddelbart, men den kan paa sit nuværende Udviklingstrin kun omsætte Energien i flydende eller gasformige Brændstoffer. En Blanding af fint malet Kul (Kulstøv) og atmosfærisk Luft vilde uden Tvivl være et velegnet Brændstof for Forbrændingsmotoren, hvis ikke Fjernelsen af Rester fra Forbrændingen (Aske) voldte saa store Vanskeligheder*).

Den ældste Fremgangsmaade til at nyttig-

*) I *Tidsskrift for Maskinvæsen* omtales fornylig en Kulstøvmotor, *Rupa-Motoren*, konstrueret af *Rudolf Pavlovski*, som i mange Aar arbejdede sammen med den bekendte *Rudolf Diesel*, og nu er traadt i Forbindelse med Firmaet *F. Kosmos* i Gørlitz.

Efterfølgende Beskrivelse gælder en Motor, der har arbejdet i 12 Aar. I 1916 blev en enkeltcylinder 4-Takt M. A. N.-Motor forandret fra Olie til Kul. Denne Maskine har en Cylinderdiameter af 400 mm, et Stempleslag af 625 mm og udvikler 80 E. H. K. ved 160 Omdr./Min. Maskinen var bygget i 1906, og i Løbet af 10 Aar var Toppen af Cylinderen slidt 1 mm ud. Maskinen kunde, uden at der afsattes Kul eller Aske, arbejde enten med Kul alene eller en Blanding Kul og Olie og var efter 4000 Timers Brug kun slidt 0,5 mm ud, og uden det havde været nødvendigt at udskifte de oprindelige Stempelringe til Trods for, at Materialets Haardhed kun var 120 mod nutildags 220 til 280. Forbruget af pulveriseret Brunkul er 0,414 kg pr. H. K., hvilket svarer til 0,6 Pf. pr. H. K. Rupa-Motoren har arbejdet med mange Slags pulveriseret Brændsel, fra de baarde schlesiske Kulsorter til de forskellige tyske Brunkulsorter saavel som Tørv, Benkul, Risstøv og pulveriseret Koks. Pulveriseringen behøver ikke at være finere end til Kulstøvfyring. Langsomt tændende Kul, naar de blandes med Olie, eller hurtigt tændende Kul, ja, selv haarde Kul med 16 pCt. Aske kunde anvendes uden Vanskelighed, naar der iblandedes 20 pCt. Brunkul. Maskinen kan sættes i Gang med pulveriseret Kul og har hermed ydet indtil 120 H. K. *Oversættelsens Bemærkning.*



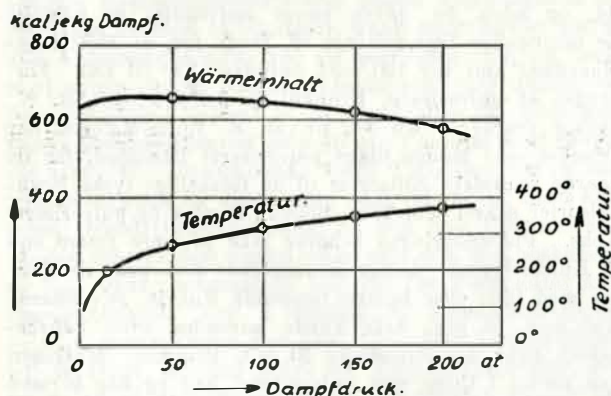
gøre Energien i Kul er, at lade Vandet optage den ved Kuls Forbrænding udviklede Varme, og saa omsætte den af Vandet (Vanddampen) optagne Varme til mekanisk Arbejde. Lader man Vanddamp ekspandere (afkøle) ved at virke paa et bevægeligt Stempel i en Cylinder, udfører den fra Kullene optagne Energi et mekanisk Arbejde.

Det ligger nær at antage, at kun Damp af et vist Overtryk er i Stand til at udføre et Arbejde. At dette ikke er rigtigt, er allerede be-

vist ved de ældste atmosfæriske Dampmaskiner. Naar man i en Cylinder med et bevægeligt Stempel lader Damp af 0 at Overtryk (0 at Overtryk = 1 at absolut Tryk) fortætte ved Afkøling, vil der paa Stemplets Yderside opstaa et Overtryk i Forhold til Damptrykket paa den anden Side af Stemplet, da Dampens Tryk aftager med Varmegraden. Derved ytrer sig en Kraft, som formaar at overvinde en Modstand af en vis Størrelse og saaledes udføre et Arbejde. Ved Dampens Overgang fra luftformig Tilstand til Vædskeform omsættes Dampens Varme, d. v. s. Varmen som har forvandlet Vand til Damp, til mekanisk Arbejde.

Til at bringe 1 l Vand af 0 Grad op paa Kogepunktet (100 Grader) behøves 100 VE. Denne Varmemængde optages af Vandet og kaldes Vædskevarmen. Anvendes Stenkul med et Varmeindhold af 7000 VE pr. kg til Vandets Opvarmning, og man tænker sig at kunne udnytte Brændværdien i Stenkul fuldt ud, vilde i dette Tilfælde behøves

$$\frac{100}{7000} \text{ kg} = 14 \text{ g}$$



Stenkul, men der maa regnes med et Varmetab, som ved almindelig Kedeldrift kun sættes til 30—35 Procent. Paa den anden Side behøver man ikke at regne Vandets Begyndelsestemperatur lavere end 10—15 Grader; dette betyder en Besparelse paa 10—15 VE pr. Liter Vand. Ved at føde en Kedel med Injector eller at anvende Fødevandsforvarmer vil den nødvendige Vædskevarme være betydelig mindre.

Skal 1 l kogende Vand forvandles til Damp af Atmosfærens Tryk, behøves 538 VE. Denne Varme kaldes Fordampningsvarmen. Gaar man ud fra, at Vandets Begyndelsestemperatur er 0 Grad, behøves saaledes til at fordampe 1 l Vand af 100 Grader omtrent $5\frac{1}{2}$ Gang saa megen Varme som til at hæve Temperaturen af samme Kvantum Vand fra 0 Grad til 100 Grader. Ved at koge Vand i et aabent Kar kan man som bekendt ikke opnaa en højere Temperatur af Vandet end 100 Grader, da yderligere tilført Varme vil medgaa til Vandets Fordampning. Temperaturen 100 Grader vil Vandet beholde og fordampe fuldstændigt.

Fordampes 1 l Vand udvikles 1722 l Damp af Atmosfærens Tryk, et Talforhold, der samtidig tilkendegiver Rumfangsformindskelsen, naar Damp af samme Tryk fortættes til Vand.

Egenskaberne ved Damp, som udvikles i en Dampkedel, og som ved fortsat Varmetilførsel antager Overtryk, er nu udforsket til meget høje Tryk. Det har længe været kendt, at Vandet i en Dampkedel, hvori der er Dampovertryk, har en Temperatur af over 100 Grader, og at Temperaturen stiger med Damptrykket. Kogetemperaturen stiger med Trykket paa Vandet, og omvendt synker Kogetemperaturen, naar der paa Vandet hviler et Tryk, der er under den normale Barometerstand, f. Eks. paa høje Bjerge, hvor Barometerstanden er lav. Efter dette kan man i en tilstrækkelig Højde over Havet holde Haanden i kogende Vand uden at skolde den.

Diagrammet i Fig 1 er en Oversigt over Dampens Egenskaber indtil 19 at Overtryk. Samtlige Talangivelser er beregnet efter 1 kg Damp, udviklet af 1 kg Vand ved 0 Grad.

Linien I viser, at Kedelvandets og -dampens Temperatur stiger hurtigere ved Overtryk indtil 1 at end ved højere Tryk. Damp af 10 at har en Temperatur af 183.1 Grader. Findes

i en Dampkedel intet Overtryk, men 50 pCt. Vakuum (= 0.5 at absolut Tryk) vil Vandet koge ved 81 Grader. Temperaturen tiltager vedvarende med Damptrykket og naar, som det ses i Fig. 2, ved 50 at en Varmegrad af 274 Grader og ved 225 at en Varmegrad af 374 Grader.

Linien J viser Rumfanget af 1 kg Damp ved forskellige Tryk. Dette formindskes stærkt indtil 3 at Tryk, men kun meget lidt ved højere Tryk. Ved 224 at er Rumfanget af 1 kg Damp kun 1 l; Vand og Damp har ved dette mærkværdige Punkt samme Rumfang.

Linien G viser Vægten af 1 m³ Damp ved forskellige Tryk.

Linien F viser Vædskevarmen, d. v. s. Varmemængden som hver l Vand i Kedlen indeholder.

Linierne Va og Vi viser Fordampningsvarmen, d. v. s. Varmen som indeholdes i Kedeldampen. Fordampningsvarmen deles ofte i den ydre og den indre. Den ydre Fordampningsvarme, Linien Va, er Varmemængden, som medgaar til Dampdannelse paa Hedefladen og til at drive Dampblæserne gennem Vandet op til Damprummet. Linien Vi viser Varmemængden, som medgaar til Fordampning i Kedelvand og paa Vandoverfladen.

Den øverste Linie viser Totalvarmen i 1 kg Damp. Denne er i Damp af 12 at Tryk:

Vædskevarme	193,7	VE
Ydre Fordampningsvarme	47,08	VE
Indre Fordampningsvarme	428,2	VE
Totalvarme	668,98	VE



KONGRESSEN

•Ordinære Kredsgeneralforsamlinger og Kongres i »Dansk Lokomotivmands Forening« afholdtes i Dagene den 7., 8., 9. og 10. Maj 1929 i Østergades Hotel i Aarhus.

•Lokomotivpersonalets Hjælpefond« afholder en af ovennævnte Datoer ordinær Generalforsamling samme Sted.

Nærmere Meddelelse angaaende Tid og Sted vil findes i Beretningen, Dagsordener m. m.

FERIE

Vi henleder Medlemmernes Opmærksomhed paa, at den yderste Frist for Indsendelse af Ansøgning om at faa bevilget eventuelle resterende Feriedage for Aaret 1928 (Ordre Serie A. 116) nu er inde, idet saadanne skal være indsendt inden 7. April d. A. og søges bevilget enten i April eller Maj Maaned.

Det skal bemærkes, at en Betingelse for at have Krav paa eventuelle endnu resterende Dage er, at der forinden 1. Januar d. A. er indsendt Ansøgning om at faa de manglende Dage bevilget i Januar, Februar eller Marts Maaned i Aar.

REFERAT AF HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 20.—21. MARTS 1929

C. Petersen fraværende med anmeldt Forfald.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes uden Debat.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden angaaende behandlede Sager.

I Lighed med tidligere Aar er der ved Aarsskiftet udvekslet Nytaarsbrev med en Række Organisationer og Enkeltpersoner, med hvilke Foreningen staar i Forbindelse. En Del af de modtagne Skrivelser er optrykt i D. L. T. Foranlediget ved Beklagelser over Tjenestefordelingerne i Nyborg, Lunderskov, Silkeborg og Aarhus har der været ført en Forhandling med Maskinchefen, der opnaaedes ved denne Lejlighed nogle Forbedringer. (Protokollen optrykt D. L. T. Nr. 6) Generaldirektoratet besvarer en fremsendt Beklagelse over, at 5. Maskinsektion har tilrettelagt Tjenester med mere end 10 Timers samlet Tjeneste, med at meddele, at der er tilgaaet den paagældende Maskinsektion Instruks om at tilrettelægge Tjenesten saaledes, at det maksimale Tjenestetimetotal saa vidt muligt ikke overskrides. Efter at Foreningen har paataalt Manglen af en fast Tur og Tjenestefordeling for Rangerpersonalet i Padborg, er en saadan Tur oprettet. Forskellige Ønsker om Velfærdsforanstaltninger paa S- og P-Maskiner er imødekommet, et Ønske om, at Slutbanen til Varmeledningen fremtidig anbringes i E-Vognene, er ikke imødekommet, men det paagældende Personale er instrueret om først og fremmest at anvende Slutbaner fra eventuelle Kedelvogne i Toget. Man har behandlet en Sag om Ret til Nattillæg under Udkommando, der stilledes i det paagældende Tilfælde ikke Soverum til Raadighed paa Udkommandostedet, men derimod ved et andet Depot, hvor den udkommanderede under sin Køretjeneste overnattede. Distriktet vilde saa for de sidstnævnte Nætter fradrage Nattillægget til Udkommandogodtgørelsen, men efter at Sagen har været beskrevet for Generaldirektoratet, har dette givet Foreningen Medhold i, at bemeldte Tillæg skal udbetales for alle Nætterne under Udkommandoen. I en Sag om Udbetaling af det særlige Motorførertillæg til en Lokomotivfyrbøder, der siden Efteraaret 1927 har forrettet Tjeneste som Motorfører, har Generaldirektoratet givet Afslag, vi har derefter forlangt,

at der udbetales Lokomotivførerkørepenge for den udførte Motorførertjeneste, Svar endnu ikke modtaget. Der er udbetalt en mindre Juleunderstøttelse til nogle Lokomotivfyrbødere, som paa Grund af Værkstedstjeneste ikke havde oppebaaret Emolumentet i lang Tid. 2 udmeldte Lokomotivførere, H. C. Pedersen og O. Liljekrans begge Gb., har anlagt Sag mod Foreningen for at faa Kampfundsbeløb og Feriehjemsandel tilbagebetalt; de paagældende tabte begge Sager. Generaldirektoratet meddeler paa Forespørgsel, at Begrebet »Aar« med Hensyn til Beregningen af Fridage skal forstaas saaledes, at der i Driftsaaret skal falde 52 Fridage. Under en Forhandling i Generaldirektoratet gjorde man i Oktober f. A. opmærksom paa den i høj Grad utilfredsstillende Maade, hvorpaa nogle Depoter tilrettelagde Tjenesten for de til Værkstedstjeneste fortsatte Lokomotivfyrbødere, Gdr. lovede en Undersøgelse af Forholdene, men da de paaklagte Forhold stadig fortsattes sendte vi paany i Januar d. A. en Beklagelse til Generaldirektoratet, Svar er endnu ikke modtaget, men der er nu ikke flere Lokomotivfyrbødere i Værkstederne. I Skrivelse har vi anmodet Gdir. om Fastsættelse af Forberedelses- og Afslutningstider ved Motor-tjenesten. I Rangerturen i Lunderskov er der indlagt enkelte Strækningsture, men Lokomotivførernes Fridage falder alle paa Rangerdage, der benyttes saa en eksamineret Lokomotivfyrbøder som Fridagsafløser for Lokomotivførerne og som Lokomotivfyrbøder paa Strækningsdagene. Paa denne Maade kan den paagældende ikke opnaa Funktionstillæg; vi har derfor anmodet om en saadan Tilrettelæggelse af Tjenesten, at man ikke kunstigt afskærer en Mand fra at faa Funktionstillæg, men det fra Gdir. modtagne Svar er et Afslag. Der er søgt om Anciennitetsforbedring for Lokomotivfyrbødernes Oest-Jacobsen og H. A. J. Christensen, men Andragendet er ikke imødekommet. Paa Foranledning meddeler Gdir., at Forsinkelsen af Skindtrojeleveringen skyldes den Omstændighed, at den paagældende Leverandør ikke har kunnet overholde sine Forpligtelser; en ny Leverandør vil levere de resterende Skindtrøjer med 100 Stk. pr. Uge. Der har været arrangeret et Besøg paa Burmeister & Wains Fabrikker, og der bliver den 10. April og den 28. April foranstaltet Besøg paa henholdsvis den kgl. Porcelænsfabrik og paa Amerikadampveren »Hellig Olav«. Foreningens overfor Generaldirektoratet fremsatte Ønske om, at der paa Jernbaneskolen oprettes Kursus for Motorførere er imødekommet, se Ordre Serie A Nr. 249. Ved en Forhandling i Februar d. A. har Generaldirektoratet tilkendegivet, at Tjenestemænd, som uddannes til Motorførere, skal forpligte sig til at være Motorføreraspiranter i 2 Aar, dog kan Motorførere, som er udgaaet fra Lokomotivpersonalets Rækker, eventuelt genindtræde i Lokomotivtjenesten efter 3 Aars Tjeneste som udnævnt Motorfører; Foreningen har som sit principale Standpunkt hævdet, at Motorførerstillingen i Almindelighed bør være Slutstilling; Protokol over Forhandlingerne er afsendt, men endnu ikke godkendt. I tvende Skrivelser har man behandlet en Sag om Funktionstillæg for en Lokomotivfyrbøder, Afgørelse foreligger endnu ikke. I Skrivelse til Generaldirektoratet har vi fremsendt Beklagelse over, at 2det Distrikt ikke vil anerkende Generaldirektørens Løfte under den i Maj 1927 førte

Forhandling om Tjenestetidsreglerne, nemlig at Minimumshviletiden i Døgnet normalt skal være 9 Timer, og at det kun i ganske undtagelsesvisse Tilfælde bør nedsættes til 8 Timer. Pensioneret Lokofører J. A. Andersen, Ar., tabte ved Landsretten den mod Finansministeriet anlagte Sag til Opnaaelse af, at hans Pension beregnedes som for Tilskadekomst. Der er søgt om Tilbagevenden til Enkeltmandssoveværelser i Vedde, om Indretning af Værelserne med varmt Vand i Assens, om oftere Skiftning af Brikse-tæpper, om Linoleum paa Gulvene o. a. I December f. A. forhandlede med Generaldirektoratet om Forøgelse af Lokf. Antal; imidlertid hævder Gdir., at der ikke mangler Lokomotivførere, vi har derfor indsamlet forskelligt Materiale, hvoraf fremgaar, at der alene til Tjenesten i de faste Ture skal bruges 892 Lokomotivførere, at Lokomotivfyrbødere har forrettet Tjeneste som Lokomotivførere i ca. 43 000 Dage i 1928, og at der er udbetalt Funktionstillæg for ca. 34 000 Dage. Det paagældende Materiale er sammenarbejdet og sammen med en trykt Redegørelse tilstillet Folketingets Lønningsudvalg, for hvilket Udvalg Foreningen har haft Foretræde og redegjort for sine Synspunkter med Hensyn til Lokomotivførermanglen og den som Følge deraf udstrakte Anvendelse af Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste. Bemeldte Udvalg har senere i et Samraad drøftet Spørgsmaalet med Ministeren, men denne har ikke villet gaa med til nogen Udvidelse af Lokomotivførerantallet. Derimod vil Lokomotivfyrbøderantallet, som var foreslaaet nedsat til 720, sikkert blive ansat til 785, saaledes at der meget snart kan regnes med Nyudnævnelser af Lokomotivfyrbødere. Stedstillægget vil fra og med 1. April d. A. forandres for forskellige Byer, saaledes vil af de Byer, hvori vi har Medlemmer, Struer gaa op fra 330 Kr. til 450 Kr. og Roskilde gaa op fra 240 Kr. til 330 Kr. Man har bevilget 50 Kr. i Tilskud til Borups Højskole, og har mod et Aarskontingent af 5 Kr. indmeldt Foreningen i Røde Kors københavnske Afdeling. Der er til Generaldirektoratet skrevet om Lettelse af 4de Tur i Assens. Medlemmerne er ved Cirkulære underrettede om Feriereglernes Bestemmelser med Hensyn til Ferie-dages eventuelle Overførelse til næste Driftsaar. Ved Valget til Kong Christian IX.s Jubilæumsfonds Bestyrelse blev Foreningens Sekretær og Lokomotivfyrbødernes Kredsformand valgt til henholdsvis Bestyrelsesmedlem og Suppleant. Man har behandlet forskellige mindre Sager om Sygedagsfradrag, om Timepenge-godtgørelse i Stedet for Kørepenge. En foranstaltet Undersøgelse har vist, at en Del Lokomotivmænd kun har haft hver 2 Fridage i Februar Maaned, hvilket er ganske ulovligt, da det absolutte Mindstetal for Fridagene er 3 pr. Maaned.

Efter at enkelte Forespørgsler var besvarede, og der blandt andet var peget paa det uheldige i, at Remisearbejderes Anvendelse som Reserverlokomotivfyrbødere bevirkede, at disse fik de letteste Tjeneste paa de mindre Maskintyper, medens Lokomotivfyrbøderne fik den strengere Tjeneste paa P-, R- og S-Maskiner samt i Ekspres-tog, godkendtes Formandens Beretning.

Punkt 3. Beretning fra de faste Udvalg.

Forretningsudvalget har siden sidste Hovedbestyrelses-

møde afholdt 4 Møder, hvor den overvejende Del af de under Punkt 2 omtalte Sager er behandlere.

Tjenestetidsudvalget har drøftet Tjenestetidsreglerne og er endes om forskellige Ændringsforslag med Hensyn til den maksimale Tjenestetid o. a. Endvidere stiller Udvalget Forslag til Ændring i Fridagsbestemmelserne, saa Lokomotivpersonalet faar samme Antal Fridage som den største Del af Landets øvrige Borgere. En i den Anledning udarbejdet Skrivelse oplæstes og blev godkendt af Hovedbestyrelsen, som vedtog, at denne Sag burde fremmes straks.

Det med den kommende Lønningslovrevision for Øje nedsatte Udvalg har afholdt 2 Møder, hvor forskellige løntekniske Spørgsmaal er debatteret, uden at der endnu foreligger endelige Forslag.

Da Kontrakten med den hidtidige Forpagter af den lille Gaard i Feriehjemmet er udløbet og ikke er blevet forlænget, er Gaarden bortforpagtet til en ny Forpagter; der er ligeledes engageret en ny Økonoma.

Punkt 4. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for Aaret 1928. Balancen var Kr. 31 039.40, Kassebeholdning pr. 31. December 1928 Kr. 252.11, der foreslaas overført Kr. 3 694.25 til Reservefonden og Kr. 2 000.00 til Byggefonden.

Godkendtes enstemmigt.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

En pensioneret Lokomotivfører er meget utilfreds med, at Finansministeriet, efter at Sagen har været til Retslægeraadets Afgørelse, ikke har villet bevilge ham Tilskadekomstpension. Henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag angaaende en Lokomotivførers Adgang til at faa Certifikat til at kunne passe Dampmaskiner udenfor Statsbanerne, toges til Efterretning.

Et Spørgsmaal om Opkørsel af Vogne fra Esbjerg Havn til Esbjerg Station henvistes til Forretningsudvalget.

Nogle Forslag om Kuloverrislingsapparater inde i S-Maskinernes Kulkasser, om Varmespiraler paa alle Lokomotiver af Litra D, G og P, om Afslutning af Forsøgene med Vinduesviskere eller Varmluftblæsere, om ændret Anbringelse af Spuleslangen og om Ændring i Anordningen for Anbringelsen af Uniformsjakkernes Knapper henvistes til Velfærdsudvalget.

Et Spørgsmaal om Forsøgene med vingeløse Signaler og et Spørgsmaal om en Lokof.s Placering i de faste Ture henvistes til Formandens Behandling.

En Sag om Personalets Pligt til i dets Fritid at møde i Remisen for at faa Underretning om dets Tjeneste den paafølgende Dag henvistes til Forretningsudvalget.

Der forelaa et Forslag om Ændring i Reglerne for Ledelsen af Marketenderiets Drift. Det vedtoges at tiltræde det foreslaaede paa visse nærmere Betingelser.

Punkt 6. Kongressen.

Hovedbestyrelsen gennemgik de indkomne Forslag og bemyndigede Forretningsudvalget til at opstille Dagsorden

for Kongres samt Kredsgeneralforsamlinger. Det vedtoges at afholde Kredsgeneralforsamlinger den 7. Maj og Kongres den 8., 9. og 10. Maj, alt for saa vidt der ikke indtræffer uforudsete Hindringer.

Punkt 7. Eventuelt.

Intet at forhandle.

E. K.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE

Tirsdag den 19. Marts 1929. — Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden aabnede Mødet og bød Velkommen og omtalte som første Sag en af en Lokomotivfører rejst Sag angaaende Pension som tilskadekommen. Han har faaet Afslag derpaa og Sagen har været forelagt Foreningens juridiske Konsulent, der ikke ser forhaabningsfuldt paa Sagen. Dette er meddelt den paagældende med Anmodning om mere Materiale i Sagen. Det besluttedes at henvise Sagen til H. B.

Derefter omtalte Kredsformanden en Sag angaaende Certifikat til Ret til at køre med private Lokomotiver for pensionerede eller afskedigede Lokomotivmænd. Sagen henvistes til H. B.

Kredsformanden omtalte derpaa foreskellige Skrivelser og Henvendelser bl. a. om Vinduesviskerere og om Godtgørelse for Funktion som Lokomotivmester og om en stedfunden Forflyttelse, der havde foranlediget Henvendelse i Generaldirektoratet, men derpaa havde man endnu intet Svar modtaget. Der var Mulighed for, at en lignende Sag igen var paa Trapperne, i hvilken Anledning det blev vedtaget at rette Henvendelse i Gdir. Der forelaa en Skrivelse fra en Lokf. med Tak for det Arbejde der var gjort for at skaffe ham en Godtgørelse for særlig Tjeneste. Omtalte derpaa en Skrivelse fra Gb. angaaende Permission til Sommer og det besluttedes at gøre denne Sag til Genstand for mundtlig Henvendelse samtidig med nysnævnte Sag. En Skrivelse angaaende Permissionsbevilgninger ved Højtider var besvaret af Kredsformanden. Endvidere forelaa en Skrivelse angaaende Motorføreres Anvendelse som Lokf. Der var tilsendt Afdformanden en foreløbig Skrivelse. Angaaende forskellige Velfærdsforanstaltninger var der udvekslet Skrivelser, og endelig forelaa en Skrivelse fra Gb. angaaende Belysning af Nørreport Station.

Der forelaa endelig endnu en Skrivelse fra Gb. angaaende Rangering paa Frederiksberg. Sagen undersøges. Endvidere undersøges en Sag fra Herning og en fra Ryomgaard. En Skrivelse angaaende Rangering paa Esbjerg Havnebane henvistes til H. B.

Disse forskellige Sager underkastedes derefter Behandling.

Punkt 2. Kredsens Regnskab.

Kredskassereren oplyste, at Indtægten havde været 44 978 Kr. 12 Ø. og at Udgiften havde været 42 283 Kr.

35 Ø., i dette Beløb indbefattes de 5 000 Kr., der er overført til Reservefonden. Kassebeholdningen er 2 694 Kr. 77 Ø., og Regnskabet balancerer med 44 978 Kr. 12 Ø.

Punkt 3. Lyssignaler eller vingeløse Signaler.

Sekretæren redegjorde for en Forsøgsopstilling af Lyssignaler, der var foretaget paa en jydsk Bystation og nu paatænkes anbragt paa en anden Station. Meddelte samtidig, at man ikke paatænkte at anvende Lyssignalerne i Indkørselssignalerne, derimod i Togvejssignaler. Man enedes efter en indgaaende Drøftelse af Sagen at henvise Sagen til H. B.

Punkt 4. Lønningslovsrevisionen.

Kredsformanden redegjorde for Lønudvalgets Arbejde i Anledning af den forestaaende Lønningslovsrevision. Redegørelsen toges op til Behandling og godkendtes efter en indgaaende Diskussion.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE

Tirsdag den 19. Marts 1929. — C. Petersen fraværende.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden aabnede Mødet og bød Velkommen og omtalte udsendte Skrivelse og Henvendelse til Lønningsudvalget angaaende de af Foreningen ønskede Forremmelser samt omtaler videre Pensionen for Lokofyrb. Jacobsens Enke, Langaa.

De mange Skrivelser fra Afdelinger og Medlemmer blev gennemgaaet.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

Henvendelse fra Gedser angaaende Kullem্পning. Afdelingen tilskrives. Fra Esbjerg foreligger Henvendelse angaaende Tjenestetid for Personale udenfor Tur. Henvistes til H. B.

Henvendelse fra en Lokofyrb., Gb., angaaende dobbelt Husførelse, angaaende hvilken Sag der er tilskrevet Generaldirektoratet.

Resumé fra Lønudvalget behandledes.

Punkt 3. Kassererens Beretning.

Punktet udgik, fordi Kredskassereren var fraværende paa Grund af Sygdom.

Punkt 4. Kredsgeneralforsamlingen i Aarhus.

Man drøftede Datoen for Kredsgeneralforsamlingen i Aarhus, der vil blive fastsat paa H. B.s Møde.

Punkt 5. Eventuelt.

Herunder drøftedes forskellige Spørgsmaal, bl. a. Motorførernes organisationsmæssige Placering.

A. A. H.

FERIE OG REKREATIONSHJEMMET

Den 17. Maj aabnes Feriehjemmet for den kommende Sæson, klar til at modtage Gæster og paa sædvanlig Maa-
de sørge for, at Opholdet dér kan blive det bedst mulige
for alle de af vore Medlemmer og deres Familier, som
maatte ønske Ophold paa Feriehjemmet.

Som man vil bemærke, sker Aabningen saa tidligt, at
man kan faa Lejlighed til at tilbringe Pinsedagene i
disse herlige Omgivelser; det er vor Erfaring, at mange
Gæster netop sætter særlig Pris paa at kunne tilbringe
Pinsedagene sammen paa Refsnæs.

Med Hensyn til Priserne for Ophold vil disse blive
de samme som var gældende forrige Sæson. Man skal
endvidere henlede Opmærksomheden paa, at der af Hen-
syn til at Betjeningen er fastlønnet, vil blive paaført Gæ-
sternes Regning et Procentbeløb svarende til 10 pCt. for
Ophold indtil 10 Dage, 8 pCt. for Ophold indtil 30 Dage
og 5 pCt. for Ophold, der strækker sig over 30 Dage.

Gæsterne vil ved denne Ordning være fritaget for
Drikkepengesystemet overfor Betjeningen.

Udvalget maa atter i Aar opfordre Organisationens
Medlemmer og øvrige Gæster, der ønsker Ophold paa Fe-
riehjemmet, til i saa stor Udstrækning som det er muligt
og hvor Forholdene iøvrigt tillader det, at benytte For-
sæsonen til Ophold. Man vil ikke kunne ønske sig en
herligere Aarstid for sin Ferie, og man vil endvidere yde
sin Medvirksomhed til, at mange flere Ønsker om Ophold kan
imødekommes i Sommerens Løb.

Udvalget og vor nye Økonoma er i travl Virksomhed
med Forberedelserne til en god Modtagelse af Gæsterne,
og paa forskellige Omraader vil man sikkert komme til
at glæde sig ved Ændringer saavel i det Ydre som det
Indre.

Af Hensyn til, at man i et enkelt Tilfælde forrige Sæ-
son maatte nægte et Ønske om Ophold paa Grund af, at
Bestilling fremkom sent og at man fra en enkelt Gæst
modtog Afbestilling alt for sent, kom ud for en Situation,
som kunde være undgaaet, skal Udvalget henstille, at Be-
stillinger om Ophold altid indsendes i god Tid, og at nød-
vendig Afbestilling sker ganske omgaaende. Bestillingerne
skal tilstilles Foreningens Kontor, Ny Vestergade 7, 3. S.,
og maa altid indeholde nøje Oplysning om Antal Gæster,
om det er Medlemmer eller fremmede og for Børns Ved-
kommende disses Alder.

G. O. F. Lund,
p. t. Fmd.

BESØG

Paa den kgl. Porcelainsfabrik.

Vi henleder Opmærksomheden paa, at Foreningen har
faaet arrangeret et Besøg paa den kongelige Porcelainsfa-
brik, Smallegade 45, København, Onsdag den 10. April
Kl. 13. *Mødested indenfor Porten til nævnte Virksomhed.*
Sporvognslinierne 1 og 17 fører fra Hovedbanegaarden
direkte til Fabriken.

Den kongelige Porcelainsfabrik er en verdenskendt In-
stitution, berømt for sine fine Porcelainer m. m., saa et
Besøg absolut maa være af stor Interesse.

Paa D. F. D. S. Amerikabaad »Hellig Olav«.

Endvidere er der af Foreningen arrangeret Besøg paa
Det forenede Dampskibs Selskabs store Amerikadamper
»Hellig Olav« Søndag den 28. April mellem Kl. 10—12.
»Hellig Olav« henligger paa det Tidspunkt i Frihavnen.

Det forenedes Baade nyder et velfortjent Renomé saavel
for Indretning som for den gode Vedligeholdelse, at et
Besøg uden Tvivl vil kunne interessere Medlemmerne.

Vi opfordrer Medlemmer med Familie til stor Deltagelse
i disse Besøg.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Hr. Redaktør!

Tillad mig en lille Forespørgsel: Kan der af Distriktet
forlanges specificeret Opgørelse over Timeantal? Man ind-
sender jo daglig Rapport, er dette ikke tilstrækkelig? Skal
man absolut ved Maanedens Slutning begynde forfra, og
regne det sammen igen — eller er det ikke Kontorets Ar-
bejde? *Faar man ikke sine Overtimer betalt* uden dette
dobbelte Regnskab? Jeg synes, at den karrig tilmaalte
Fritid, man har, kan bruges — uden at gentage sin Rap-
port, og at den daglige Regning (Rapport) kan være nok.
Der er nu Opslag om, at første halve Time iflg. Ordre A
ikke kan medregnes. Ja, det er vel nok rigtig? Nu er
man jo bleven pint til at forrette Tjeneste over Evne, saa
nu er det vel Distrikternes Opgave, at faa dette Arbejde
gjort saa billigt som muligt.

Norbo.

Svar: Man skal have 31 Min. Overtid, før der kan
beregnes Overtid. 31 Min. = 1 Time — 1 Time 1 Min. =
1 ½ Time o. s. v. Hver Dags Overtid beregnes for sig.
Det er vel nødvendigt for Tjenestemanden selv at føre
Regnskab med Tiden for eventuelt at kunne stille sine
Krav og for den nødvendige Kontrolls Skyld. Vi ser ingen
anden Vej end den.

Vi er iøvrigt enig med »Norbo« i, at Tjenestemændene
er spændt haardt for.

Red.

Hr. Redaktør!

Herved tillader jeg mig at anmode om en lille Plads i
»D. L. T.« for følgende:

Jeg har været og er meget ked af at høre og læse om
Besøgsudvalgets Arbejde og af aldrig at kunne nyde Glæden
af dette. En Dag mødte jeg en Lokomotivfører med sin
Hustru, som fortalte mig, at de skulde ud at bese »Carls-
berg«, nu læses i »D. L. T.« af 20. ds., at der har været
Besøg paa Burmeister og Wains Fabriker. Jeg for mit
Vedkommende vilde have glædet mig særdeles over at se
den Udvikling, der er foregaaet, og de Fremskridt, der er
gjort ved det Fag, jeg er oplært ved; men da Meddelel-
ser om siddanne Besøg jo ikke kan naa at komme i »D.
L. T.« og ekstraord. Medlemmer ikke har Lejlighed til
at se Opslag derom i Remiserne, kunde disse indsende til
Kontoret eller Afdelingsformanden et frankeret Brevkort

med deres Adresse, som det saa blev Vedkommendes Pligt at udsende med Meddelelse om Besøg, Fester, Udflugter eller hvad ellers der kan have Betydning, og vedkommende Medlem indsender da et nyt Kort, saa at Forbindelsen stadig kan bibeholdes. Det er naturligvis et forøget Arbejde for Kontoret eller Foreningens Tillidsmand, men det kan vel overkommes, og jeg ser ingen anden Udvej, maaske der findes en bedre. Selvfølgelig kan og bør Telefonforbindelse forsøges, hvor der er Mulighed for en saadan.

Paa Forhaand Tak for Optagelsen og hjertelig Hilsen.

J. Knudsen, ekstraord. Medlem,

Kertemindegade 3, 2. S.-Ø.

Tlf. Øbro 1178 y.

Idet vi takker for den tilsendte Artikel, skal vi henlede Opmærksomheden paa den i dette Nummer af Bladet optagne Notits angaaende to Besøg i indeværende Maaned. Disse Meddelelser er fremkommen i saa god Tid, at det har været muligt at faa dem optaget i Bladet, saaledes at ogsaa ekstraordinære Medlemmer ved Besked. Iøvrigt vil Hr. Knudsens Henstilling antagelig blive velvilligt modtaget af Foreningens Ledelse og imødekommet i saa stor Udstrækning, som det er gør ligt.

Red.



Toghastigheden i Schweiz

skal i Henhold til en ny Anordning, gældende fra 15. Maj i Aar, være saaledes: Persontog med selvvirkende Bremse største Hastighed pr. Time fastsættes til 100 km, men maa højst bestaa af 60 Vognaksler. Hastigheden nedsættes til 75 km ved en Togstørrelse paa over 60 indtil 72 Vognaksler. Skrueremsede Person- eller Godstog tillades en største Hastighed af 45 km i Timen. Godstog med Persontogsbremse og af en Togstørrelse paa højst 60 Vognaksler maa fremføres med højst 75 km og med et større Akselantal med højst 65 km i Timen.

I Norge anvendes Motorvogne

mere og mere i Lokaltrafikken. For Tiden bygges otte normalsporede Benzinmotorvogne med hver 52 Siddepladser. Disse Vogne er det paatænkt at tage i Brug med Sommerkøreplanens Ikrafttræden, og de skal indsættes omkring Oslo, Bergen og Trondhjem. Der er endvidere bestilt 6 smalsporede Benzinmotorvogne med hver 24 Siddepladser, og disse Vogne er at anvende paa Banelinierne omkring Drammen, Trondhjem, Stavanger og Christians-

sand. Vognene bliver imidlertid næppe færdig før tidlig paa Efteraaret. I den nærmeste Tid vil de norske Statsbaner raade over en Motorvognspark, bestaaende af 13 normal- og 16 smalsporede Motorvogne.

Overassistentensagen

maa som Følge af Finanslovens Forkastelse og den deraf følgende Regeringskrise betragtes som strandet. Det saa ud til, at det skulde lykkes »Jernbaneforeningen« at faa denne Sag i Hus, men den opstaaede politiske Situation har altsaa lagt Sten i Vejen derfor. Denne mærkelige Sag kommer antagelig nu først til Behandling ved Lønningsslovsrevisionen næste Aar, hvilket i og for sig er i Overensstemmelse med den Holdning, Ministeriet har indtaget overfor Krav af lign. Beskaffenhed fra baade Jernbaneforbundet og D. L. F.

For os har det hele Tiden staaet som en mærkelig ulogisk Holdning, Ministeret har indtaget med Hensyn til dette Spørgsmaal. Andre Sager kunde paa Grund af den forestaaende Revision ikke fremmes nu, derimod kunde Overassistentensagen tiltrods herfor godt fremmes.

Forskellige Gisninger om Grunden hertil har bl. a. været fremsat i Rigsdagen.



Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører E. Pedersen, København V.

Pens. Lokomotivfører N. C. Hansen, Nyborg.



Lokomotivfyrbøderkredsen.

Randers: Kassererens Navn og Adresse rettes til: T. J. Thøgersen, Fyensgade 12, 1.

Roskilde: Repræsentanten for Ferie- og Rekreations-hjemmet. Adressen rettes til: Absalonsgade 11, St.

Kredsbestyrelsen for Lokomotivfyrbøderkredsen:

Motorfører A. S. Petersens Adresse rettes til: Strucks Allé 11, 1., Tønder.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 4. April.

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.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.

»NYE« FAGLIGE RETNINGSLINIER.

Efter »Jern- og Metalarbejderen«.
(Sluttet.)

I Tyskland er Organisationerne for saa vidt i Orden, som de gennem deres Medlemsantal over en meget stærk Indflydelse paa Arbejdsforholdene, men medens det ved Lovgivningsmagtens Hjælp har været muligt her at gennemføre et meget udviklet Samarbejde paa Værkstederne, har det haft sine Vanskeligheder rent organisationsmæssigt at faa Arbejdsgiverne i Tale, men muligt er det, at paa samme Maade, som den store engelske Minekonflikt skabte Baggrund for sociale Fredsbestræbelser, vil man ogsaa i Tyskland, naar de vældige Kampe, der nu føres, er tilende, tage Spørgsmaalet om social Fred op til Drøftelse.

I Sverige vil man afgjort efterhaanden komme ind paa begge Dele, baade Samarbejde mellem Organisationerne og den rent værkstedsmæssige Indflydelse. Den svenske Fagbevægelse er i en saadan Vækst og dens Koncentration saa stærk, at det i det lange Løb vil være umuligt for de svenske Arbejdsgivere at hindre den faglige Udvikling.

I Danmark er Forholdet dette, at de danske Fagorganisationer er fuldt anerkendte, ikke alene af Arbejdsgiverne, men af Stat og Kommuner. Deres Basis er Septemberforliget, og deres daglige organisationsmæssige Samarbejde med Arbejdsgiverne er fastlagt gennem Overenskomster og Voldgiftsregler; Samfundet har gennem Forligsmandsinstitutionen ydet sin Medvirkning ved Interessestridigheders Bilæggelse, uden at dette er retslig forbindende for Parterne. Den paritetiske Sammensætning af Arbejdere og Arbejdsgivere i Udvalg og Kommissioner, i Voldgiftsretter og Nævn, er i Danmark mere udviklet end noget andet Sted, og i saa Henseende er vi forud for de fleste andre Lande i Verden, men den anden Side af Spørgsmaalet, det værkstedsmæssige Samarbejde, kræver endnu sin Løsning. Septemberforligets Stk. 4, hvori det hedder:

»Arbejdsgivernes Ret til at lede og fordele Arbejdet samt til at anvende den efter deres Skøn til enhver Tid passende Arbejdskraft anerkendes, eventuelt støttet af Arbejdernes Hovedorganisation«.

er ikke længere tidssvarende, og enten maa ved en Revision af Forliget denne Bestemmelse sammen med andre udgaa eller ændres, eller ogsaa maa Udviklingen presses frem uden om den nævnte Bestemmelse. Tillidsmandssystemets Indførelse ved Martsoverenskomsten af 1900 mellem Smedeforbundet og Jærindustriens Sammenslutning var et betydeligt Fremskridt og har gennem Aarene dannet Fundament for Jærindustriens faglige Organisationer i Danmark. Gennem dette er Værkstedernes Arbejdere opdraget til Forstaaelse af Fagorganisationernes Opgaver og til Forhandling med Arbejdsgiverne om de paa Værkstederne opstaaende faglige Spørgsmaal. Danske Fagorganisationer har her en Fordel, som ikke noget Land har haft tilsvarende, et Fundament, paa hvilket

den videre Udvikling kan bygges op, en Udvikling, som man bl. a. indenfor Jærindustrien gennem de i de senere Aar indgaaede Overenskomster har søgt at fremme, men alle Bestræbelser i Ind- og Udland, være sig i Retning af at skabe Organisationerne større Indflydelse eller at udvide det værkstedsmæssige Samarbejde det mest mulige, maa ikke forventes at føre til varig social Fred; saalænge Privatkapitalen ejer Produktionsmidlerne, vil der være et Modsætningsforhold mellem Arbejder og Arbejdsgiver, der kun kan neutraliseres gennem stærke og økonomisk funderede faglige Organisationer. De Forhandlinger, der føres i England og Sverige, er jo kun komne i Stand, fordi Samfundet og Arbejdsgiverne har mærket Styrken af de faglige Organisationer under de sociale Kampe, og Tyskland er for Tiden et typisk Billede paa Fagbevægelsens Slagkraft. Staar der ikke bag ved Arbejdernes Forhandlere stærke Organisationer, opnaas der intet; Arbejdsgiverne bøjer sig kun for Magten, og naar denne ikke i tilstrækkelig Grad danner Baggrund for Forhandlingerne, vil disse ikke give noget Resultat. Klassekampen er ikke etableret af Arbejderne, den er paaført disse af Modstanderne, og hvor ejendommeligt det end lyder, skabes under Privatkapitalens Besiddelse af Produktionsmidlerne den bedste sociale Fred kun ved Hjælp af de mest kampdygtige Fagorganisationer.

Der er derfor intet nyt i de engelske og de svenske Fredsbestræbelser, de er i Virkeligheden kun et Udtryk for den vældige Magtstilling, som Fagorganisationerne har opnaaet, en Magtstilling, som Arbejderne skal gøre sig klart, men som de ikke skal misbruge. Var denne Styrke ikke til Stede i Fagbevægelsen, sad næppe Sir *Mond* og *Ben Turner* og talte fredeligt sammen, saa lidt som den svenske Statsminister havde fundet sig foranlediget til at tage Spørgsmaalet om »social Fred« op. Det er derfor ikke en ny Retning, der tegner sig indenfor Fagbevægelsen, men kun en Fortsættelse af den Linie, som den hidtil har fulgt. Forholdet har altid været dette, at hvor Arbejdsgiverne erklærer sig villige til at forhandle med Arbejderne, var disse til at tale med, og derfor er »Mondismen« kun et Tegn paa, at Arbejdsgiverne i stigende Grad maa anerkende Fagorganisationernes Styrke og dermed et Løfte til Arbejderne om, at ved fortsat Sammenhold, ved fortsat Styrkelse af de faglige Organisationer vil det være muligt at føre Udviklingen frem til Gavn for Underklassen, og her i Danmark i Særdeleshed markeret ved en stedse stigende Indflydelse indenfor Virksomhederne henimod den fulde Ligestilling med Arbejdsgiverne paa Arbejdspladsen.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Jyl. Fyn	Sj. Falster.	
13506	15127	Bjerre, Poul: Sjælelægens Kunst.
13558	15128	Ricard, Olfert: Enfoldig Vejledning til Frelse.
13553	15129	Nielsen, Ditlef: Hellig Jord.
13554	15130	Olufsen, Ole: Hvor Nigren vander.

Jyll. Fyn	Sj. Falster.		Jyll. Fyn	Sj. Falster	
13533	13131	Bøggild, Oluf: Armod.	15146		Damgaard, H. Fuglsang: Karl Barth og hans Teologi.
13566	15132	Tomasson, Tordur: Daggrø.	13557	15147	Poulsen, P.: Kanada, som det moder Emigranten.
13564	15133	Sørensen, S. A.: Natmanden Johs. Myre.	13578	15148	Ravn-Jensen, I.: Med Professor Olufsen hos Asiens Røverfolk.
13540	15134	Hall Radelyffe: Adams Æt.	13577	15149	Rasmussen, F. O.: Fra Tigerens Hjemland.
13568	15135	Wildenway, Herman: Et Herrens Aar.	13549	15150	Lawrence, T. E.: Oprøret i Ørkenen.
	15136	Holm, Anders W.: Samlede Digte.	13512	15151	Findahl, Theo: Manhattan Babylon.
	15137	Cour, Poul, la: Den tredje Dag.	13576	15152	Løjmand, Hans: Herrens Plov.
13551	15138	Matthiesen, H. I. F. C.: Harris, et Nutids-eventyr fra Elfensbenskysten.	13592	15153	Kollontay, Alexandra: Vejen til Kjærlighed.
13513	15139	Galsworthy, John: Den hvide Abe (IV Bog af Forsytle-Sagaen).	12532	15154	Ahlmann, Hans: Den fattige.
13541	15140	Hammer, R.: Kaptajnlejtant O. C. Hammer.	3782a A.953a*)		Hostrup, G.: Komedier: Gjenboerne. En Spurv i Tranedans. Eventyr paa Fodrejsen. Den Tredie. Intrigerne. Soldaterløjer.
13535	15141	Christensen, J. C.: Ad Kirkesti og Kirkevej.			
13567	15142	Wedel, Louise: Paris under Sejren.			
	15143	Berg, Bengt: Tåkeren. De vilde Svaners So.			
13559	15144	Rosendal, Axel: Stenbro og Paaskelillie.			
13574	15145	Hansen, Poul: Kongevildt og Adelvildt.			

*) Det beror paa en Fejl, naar disse Bøger i Katalogtillæget er angivet som udgaaede.



GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej
(Ved Vester Fængsel) • Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlenschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

Køb danske Varer!

Vald. Pedersens Bogtrykkeri,
20 Aaboulevard, København N.
Telefon 14.110.

Tapet

billigst.

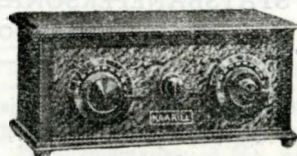
RABAT

til Medlemmerne.

HAMMERICHSGADE 4
Tlf. Byen 7307.

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Drojere i Brug og mere velsmagende.
(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)



ALT I RADIO

Kaarilla Konstruktionstegninger.
Byggesæt. Absolut 1ste Klasses.
Færdige Apparater m. Tilbehør.
Fineste Udførelse. Medl. af D.L.F.
Rabat. Provisionsordre eksp. omg.

Radioteknisk Proveanstalt. — Indhent Tilbud.

Christensen, Vesterbrogade 98 A². - Vester 8173.



Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klasses Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion, Kjoler og Drengetoj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters. Konfektions-Bestillinger til Lagerpris.

Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højagtelse

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

TANDLÆGE

TAGE HANSEN'S EFTF.
S.A. MARTENSEN
KONSULTATION: 10-3 OG 6-7
LØRDAG: 10-2

ENGHAVEPLADS 6 TLF. VESTER 3330



Komplet Lager af
Briller og Pincenes
EDVARD MØLLER
Brillehuset, Vesterbrogade 36.

Støt vore Annoncører!