



30. Aargang N^o. 3.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Februar 1930

TJENESTETIDSREGLERNE

I en foregaaende Artikel har vi behandlet forskellige Spørgsmål vedrørende Tjenestetidsreglerne, og vi har omtalt, at ved en foretagen Undersøgelse af forskellige Kørselsfordelinger var der konstateret forskellige Uregelmæssigheder, altsaa Overtrædelser af forskellige af de Detailbestemmelser, Tjenestetidsreglerne indeholder. Vi pegede paa Eksempler, der tydeligt tilkendegav, hvori Overtrædelserne bestod.

For 2. og 3. Distrikts Vedkommende er det tilsyneladende vanskeligst at indordne sig Reglernes enkelte Bestemmelser, det er ligesom 1. Distrikt i den Henseende bedre forstaar at indordne sig, omend der for dette Distrikts Vedkommende ogsaa kan være Vanskeligheder forbunden dermed. Som sagt synes det vanskeligst for 2. og 3. Distrikt at klare Begreberne, og navnlig har 3. Distrikt Æren af at kunne gøre Kørselsfordelingerne saa vanskelige og saa utilgængelige, at de er i høj Grad svære at overskue. Det er muligt, at det ogsaa har været Hensigten, og det kan i saa Fald med Sandhed siges, at Distriktet har naaet Maalet. Vi er imidlertid af den Opfattelse, at den Vej burde man snarest forlade og i Stedet sætte sig det modsatte Maal, nemlig stræbe efter en saa klar Tjenestetilrettelægning som muligt, saaledes at det blev muligt hurtigt at overse baade, hvorledes den enkelte Dags Tjeneste er og hvorledes det forholder sig med Maanedens Norm. Det er endvidere saaledes, at man for

at opnaa et tilstrækkeligt Antal Fridage, giver Fridage paa Ugedage naar en eller anden Dags Tjeneste falder paa den saaledes angivne Ugedag, enten hver Gang eller hver anden Gang for at opnaa tilstrækkelig mange Fridage, uden at det dog er lykkedes altid at opnaa det tilsigtede. Der er Kørselsfordelinger, som er opstillet paa en saadan Maade, at Timetallet for de enkelte Maaneder er i høj Grad varierende, og det skyldes den flittige Brug, man gør af Hviledage baade paa passende og paa upassende Steder, men til Gengæld for disse Hviledage er der paa andre Dage tilrettelagte Tjenester, som synes ganske meningsløse, hvilke netop er medvirkende til den omtalte Variation. Naar der gennemføres Tjenestetidsregler, der, som for Lokomotivpersonalet, nødvendigvis maa indeholde Undtagelsesbestemmelser, har det ikke været Hensigten, at disse Undtagelsesbestemmelser skulde gøres til daglig Kost, men naturligvis kun bruges, naar der ingen Vej er udenom. Imidlertid kan man faa at se Tilfælde af, at der er gjort Brug af Undtagelsesbestemmelser f. Eks. med Hensyn til Maksimum for den enkelte Dags Tjeneste, uden at der er Spor af Grund til det af Hensyn til den Tjeneste, der skal udføres. Det er jo klart, at den mest ligelige Fordeling af Tjenesten paa Maanedens enkelte Dag skaber den største Sikkerhed for, at Maanedens Norm ikke overskrides. Og ligesaa klart er det, at giver man Personalet Maksimaltjenester paa enkelte Dage, og som Modvægt giver Hviledage paa andre Dage opnaar man uligelig Fordeling af Tjenesten og

dermed stor Chance for Overskridelse af Maanedens Norm. Der bør derfor stræbes hen mod den mest ligelige Fordeling over Maanedens Dage af de enkelte Tjenester som af Fridage. Det er bl. a. en Opgave, Afdelingernes Styrelser har, og som der er al Grund til at henstille til dem at holde et vaagent Øje med. Og for at holde Øje med, at Tjenestetidsreglerne føres ud i Praksis, som de er tænkt, er det nødvendigt at kende dem tilbunds.

Der har været nogle Vanskeligheder for 2. og 3. Distrikt at tilegne sig Forstaaelsen af Tjenestetidsbestemmelserne for Rangeringsmaskinerne. Disse Distrikter havde, saa vidt vi er bekendt med Forholdene, inden Nedsikringen i 1927 opnaaet Forstaaelse med Hensyn til det omhandlede, men efter Nedsikringens Ophør har det altsaa været forbundet med Besvær at faa hentet den gamle Opfattelse frem. Det lykkedes egentligt ikke ganske let, der maatte en Instruktionsskrivelse til, og den maatte Organisationen fremskaffe fra Generaldirektoratet. Da Distrikterne fik den, gik der pludselig en Praas op for dem, og de fik travlt med at bringe Rangeringskørselsfordelingerne ned til Normen 195 Timer paa 30 Dage. Det er i denne Sammenhæng Anledning til at nævne, at 1. Distrikt slet ingen Vanskeligheder havde i den Henseende, dette Distrikt var altsaa straks klar paa, hvorledes Tjenestetidsbestemmelserne skulde forstaaes.

De to fornævnte Distrikter har altsaa nu faaet fat paa den manglende Forstaaelse, og der savnes vistnok nu kun Revision af enkelte Rangerture i 3. Distrikt.

Hvorvidt denne Revision har været saa grundig som den egentlig burde være, skal vi ikke paa nærværende Tidspunkt udtale os afgørende om, men meget synes at tyde paa, at man er gaaet hen over det med en let Haand, og at det er Hastværksarbejde.

Man finder nemlig i Rangerturene samme Skavanker som i Strækningsturene, Tjenester, som gaar op til Maksimumsgrænsen og andre Dage, der betegnes som Hviledage — altsaa nedlagt paa en saadan Maade, at man faar nogenlunde Balance i Tingene. Lad være, at det kan være nødvendigt at have lange Tjenest dage for Liniekørsels Vedkommende, det kan i adskillige Tilfælde ikke være anderledes, men for Rangerturenes Vedkommende maa det i Reglen være muligt at indrette Tjenesterne i

Overensstemmelse med Normalarbejdsdagsprincippet. Men ogsaa for Rangerturene gælder det, at der i dem er indlagt lange Tjenest dage, og modsætningsvis Hviledage, Tjenester, som det er ganske upaakrævet at tilrettelægge paa den Maade. Og det kan vi med Rette sige, det er ikke nødvendigt at tilrettelægge Tjenester paa en saadan Maade, naar det drejer sig om Tjeneste paa Hjemstedsstationen.

Gode Tjenesteforhold bør man i videst mulig Omfang søge at naa, og det enten det er paa Rangeringsmaskine, Motorvogn eller Togmaskine, og det er vigtigt, at den Tanke, der ligger til Grund for Tjenestetidsreglerne ikke forflygtiges, nemlig en saa ligelig Fordeling af Tjenesten som mulig, at undgaa Sammen dragning af mange Tjenester over en kort Tidsperiode til Fordel for forholdsvis lette Tidsperioder andet Steds i Turene. Tjenesten paa den enkelte Dag maa være forsvarlig og ikke overanstrengende, saaledes som vi paaviste i den tidligere Artikel, hvorved Sikkerheden eventuelt staar i Fare. Og det kan der altid blive Tale om ved for lang sammenhængende Tjeneste eller ved Overskridelse af Maksimaltjenesten for den enkelte Dag eller ved for korte Hvilepavser mellem Tjenesterne o. l.

Afdelingerne kan ikke gaa ud fra, at Distrikterne tager tilstrækkeligt Hensyn til de forskellige Forhold, vi her har omtalt, og derfor maa det paases, at Tjenestetidsreglerne overholdes, og det er en Pligt, Afdelingerne ikke maa tilside sætte.

STATENS LØNNINGS- OG PENSIONSUDGIFTER

Den aarlige Opgørelse over Statens Lønningsudgifter, der foretages til Brug for Folketingets Finansudvalg, er som sædvanlig udarbejdet paa Grundlag af Finanslovforslaget for 1930—31.

Den samlede budgetterede Lønningsudgift er opgjort til 228 966 785 Kr. I Forhold til det tilsvarende Beløb paa Finanslovforslaget 1929—30 betyder det en Opgang paa 1 751 429 Kr., der fordeler sig paa de forskellige Underkonti paa følgende Maade:

I. Den egentlige Statsstyrelse:		1929-30		1930-31			
Lønninger	.....	146 410 398	Kr.	146 472 518	Kr.	Opgang	62 120 Kr.
Honorarer	.....	4 839 020	»	5 109 407	»	»	270 387 »
Særlige Ydelser	.....	13 453 105	»	13 295 303	»	Nedgang	157 802 »
Vederlag een Gang for alle	.....	110 960	»	170 360	»	Opgang	59 400 »
Medhjælp	.....	11 469 021	»	12 365 017	»	»	895 996 »
Pensioner m. m.	.....	24 937 852	»	25 513 380	»	»	575 528 »
II. Folskeskolen:							
Lønninger	.....	20 390 000	»	20 570 000	»	Opgang	180 000 »
Pensioner	.....	3 840 000	»	3 695 800	»	Nedgang	144 200 »
III. Folkekirken:							
Lønninger	.....	890 000	»	900 000	»	Opgang	10 000 »
Pensioner	.....	875 000	»	875 000	»	Uforandret	

Som det vil ses, er der en Opgang paa alle Konti undtagen særlige Ydelser og Folkeskolens Pensioner. Opgangen i Lønninger skyldes ligesom i Fjor en Stigning i Udgiften til Alderstillaæg, medens Udgiften til Grundlønningen er faldet med 110 974 Kr.

Opgørelsen svarer til til den Opfattelse, man paa Forhaand vilde nære, at den nedadgaaende Bevægelse i de senere Aar i Lønningsudgifterne nu har naaet Bunden, og at den begyndende Konjunkturforbedring i Landets Erhvervsliv og Status ogsaa som et af sine Udslag har medført en Opgang i Statsvirksomhedernes Aktivitet og givet et forøget Arbejdsstof i Statens forskellige Styrelser, en Forøgelse, der igen har medført en Tilvækst i Udgiften til Personale udenfor de faste Rammer.

En særlig Stilling i de heromhandlede Udgifter indtager Pensionsudgiften, i hvilken man iøvrigt i Aar ikke har fradraget det alene af regnskabsmæssige Grunde paa Budgettet opførte 8 pCt. Bidrag fra Statskassen. Efter Sagens Natur maatte den Stigning i denne Udgift, der var forudsat ved Tjenestemandsløven af 1919 som en Følge af den almindelige Lønregulering, der skete, og — omend i mindre Grad — ogsaa paa Grund af de Ændringer i Reglerne, der fandt Sted, fremkomme ganske gradvist. I det første Tiaar efter 1919 er Afgangen af Pensionister nemlig i overvejende Grad faldet paa de inden 1919 pensionerede, medens de ny tilkommende Pensioner er beregnede efter de nye Regler og de højere Lønninger, og en Stigning har i disse Aar derfor ikke kunnet undgaas. Ydermere har den Omstæn-

dighed, at der som Følge af Sparekommissionens og andre Kommissioners og Udvalgs Virksomhed ekstraordinært er udtraadt flere Tjenestemænd af Statstjenesten med Pension eller Ventepenge end normalt, bidraget sit til Stigningen paa denne Konto; men den herved foranledigede Stigning er jo opvejet ved Besparelser paa andre Konti.

Stigningen i Pensionsudgiften er dog nu aftagende, og meget taler for, at den i de kommende Aar efterhaanden vil forsvinde, saaledes at man kan naa til, at Afgang og Tilgang — hvis Forholdene iøvrigt kommer til at ligge nogenlunde uforandrede — vil opveje hinanden.

(Ministeriernes Maanedssblad.)

FRA MEDLEMSKREDSEN

Vor Uddannelse.

Efter mange Aars ihærdig Arbejde lykkes det for Organisationen — trods megen Modstand — at skabe en forsvarlig Uddannelse for den unge Aspirant, han har efter den afsluttende Eksamen faaet et solidt Grundlag at bygge videre paa, thi Meningen med Eksamen — og det gælder alle Lokomotivmænd — er vel ikke at lægge sig til at sove paa de engang vundne Laurbær. Vi ved sikkert alle, at Damplokomotivet befinder sig i stadig Udvikling; nye tekniske Forbedringer bliver indført for at skabe et saa økonomisk Forbrug som vel muligt, og dermed skulde man naturlig synes, at Lokomotivmanden var i Stand til at følge Udviklingen paa dette Omraade.

At dette ikke er Tilfældet, viser sig, naar en Maskine kommer fra S. Reparation, saa er det ikke den

samme D. eller P. Maskine, som kørte i Værkstedet, enten er den bleven standardiseret eller ogsaa er der i Lokomotivets Førerhus paamalet en grøn Flade, hvorpaa der f. Eks. staar: Prøve, V, øverste Gliderdæksel pakket med Schweizerpakning eller Vulcanbeton, eller for at tage den sidste nye Opfindelse, der er paaført nogle enkelte S. Maskiner, der gaar ud paa igennem en Fødepumpe at lede Spilledampen ned i Lokomotivets Vandkasser, for at formindske Røgplagen igennem Boulevardbanen. Hvad véd nu Lokomotivmanden om disse nye Forbedringer? Meget lidt — for at bruge et mildt Udtryk — thi det strækker sig som Regel til, at vedkommende Personale, der kører med Maskinen, ved Selvstudium eller Eksperimenter forsøger at sætte sig ind i Tingenes Gang, uden at der fra Administrationens Side bliver givet den fornødne Vejledning, og at Personalets Videbegærlighed ad denne Vej ikke naar de ønskelige Resultater er ganske givet, selv om vi igennem vort Fagblad læser paaskønnelsesværdige Artikler, der behandler de sidste nye Opfindelser paa Lokomotivets Omraade.

Dermed er det ikke givet, at det ønskede Supplement til vor Uddannelse er naaet, — nej, der maa andet og mere til —. Og her er vel Grund til at pege paa et Land som Tyskland, der anderledes forstaar at følge med Udviklingen. Dernede foregaar der nemlig noget. Ikke alene foretager man Forsøg, men man giver ogsaa Personalet den fornødne Vejledning og Instruktion til at forstaa disse Forsøg. For dem, der deltog i den af Organisationen arrangerede Studierejse, var der rig Lejlighed til ved Selvsyn at se det nye og vaagne Tyskland arbejde paa igennem Samarbejde at naa den bedst mulige Form for Økonomi. Vi fik at se, hvilken Vægt der blev lagt paa, at Personalet var i Pagt med Udviklingen, vel vidende, at Lokomotivmanden havde Værdier i sin Varetægt, der betød noget for Rigsbanernes Økonomi.

Paa Rejsen dernede fik vi ved Imødekommenhed og Instruktion igennem vore tyske Kolleger Adgang til at besøge Maskindepotet i Kassel. Under Rundgangen i Remisen var vi ledsaget af Distriktets Maskinbestyrer, under hvem Maskindepotet sorterede, tillige fulgte Lokomotivmesteren med. Denne holdt ude paa Skydebroen et Foredrag, der i korte Træk gik ud paa at fortælle os, hvilke moderne Arbejdsmetoder man anvendte, bl. a. viste han os, at naar en Maskine skulde blæse Dampen af, skete dette i en Beholder med Vand. Dette varme Vand brugte man saa til Udvaskning af Maskinerne, tillige førte der Lødningsrør rundt i Bygningen, saaledes at man altid havde varmt Vand; der gik ikke noget til Spilde. Naar der bliver blæst Damp af en Maskine her paa Gb, saa sker det under et æredøvende Spektakel ude i Remisen. — Men vi havde ikke alene Forstaaelse af, at der blev arbejdet, men at der ogsaa var et godt Samarbejde mellem de ansatte. Dernede kendte man ikke at modarbejde hinanden, her var alle lige gode Medarbejdere, og dermed havde man noget af det, vi savner herhjemme, nemlig Arbejdsglæde.

Efter Rundgangen i Remisen begav vi os ind i

Bygningen, hvor der ligesom hos os var indrettet Kontorer og Opholdsværelser, men tillige saa vi noget mere, som maatte fryde enhver Lokomotivmand.

I et af Lokalerne var der indrettet en Skolestue som et Klasseværelse i en af vore Kommuneskoler. Denne Skolestue var indrettet til Undervisning af Lokomotivpersonalet. Her paa Skolebænken var saavel den yngre som den ældre Lokomotivfører mødepligtig til en Gang hver Maaned at høre et instruktivt Foredrag af vedkommende Maskinbestyrer. Men ikke nok med det, der kunde man komme med Forespørgsler og faa al den Viden, man ønskede.

Til at anskueliggøre Undervisningen hang der rundt omkring paa Væggene Tegninger og Skitser af forskellige Lokomotivdele. Det var virkelig en stor Oplevelse for Studiedeltagerne at se, hvilken Betydning de tyske Rigsbaner lægger paa, at Lokomotivmanden, der spiller en Rolle i Økonomien, faar al den Viden, der er tænkelig.

Vender vi nu tilbage til vore hjemlige Forhold, hvor noget tilsvarende ikke findes, — selv om vi kan pege paa Jernbaneskolen ude i Hellerup, saa er det da endnu kun faa, der har faaet denne Uddannelse, langt det overvejende Antal har igennem Selvstudium maattet tilegne sig Kundskaberne; og netop for det Personale, der ikke har været paa Jernbaneskole, var der al mulig Grund til at give Lejlighed til at forøge deres Kundskaber; men naturligvis er det den bedste Løsning, at vi alle, ligesom de tyske Lokomotivmænd, fik Adgang til hver Maaned at kunne høre et Foredrag og samtidig faa demonstreret Tingene paa den rette Maade.

At der findes gode Lærerkrafter, der kan magte Opgaven, er der ingen Tvivl om. Ej heller at Personalet skulde være bange for at sætte sig paa Skolebænken, det har vi godt Bevis for i disse Dage, hvor vi ser ældre Lokomotivfyrbødere sætte sig paa Skolebænken ude i Hellerup, for at lære det nye Fremføringsmiddel, nemlig Motoren. Her ligger utvivlsomt en Opgave at løse for saavel Administration som Organisation, saaledes at der kan bestaa et Vekselvirkning imellem Administrationen og Personalet til Gavn og Glæde for den Etat, vi tjener.

Staal.

LOKOMOTIVMANDEN

Et Radioforedrag.

(Sluttet.)

De nyere Typer Lokomotiver f. Eks. S-Maskinerne, der gaar paa Nord- og Kystbanen, er forsynet med 3 Cyindre, hvorved bl. a. er opnaaet en god Igangsætning.

Men vi er som før sagt kommet i Gang, først med en jævn glidende Bevægelse, og Hastigheden stiger gradvis. Lokomotivfyrbødere straks efter Igangsætningen i Lag med at stikke Lokomotivet nogle Skuffer Kul, hvilket skal

gøres med Forsigtighed og Omtanke, det er nemlig ikke ligegyldigt, hvor Kullene lægges, idet de kun maa kastes ind paa de Steder i Fyret, hvor der er klar Ild, passes der ikke paa dette fra Begyndelsen, skal det nok inden længe vise sig, at Lokomotivkedlen bliver stædig, ikke vil producere den nødvendige Damp, det vil nok have Måden serveret ordentligt, og er vi oppe ved det tilladte Belastningspunkt, opstaar der meget let Vanskeligheder. Lokomotivets Fyr er i Forhold til den Dampmængde, der skal fremskaffes, forholdsvis lille, paa Grund af den Begrænsning Banens Profil foreskriver, men ikke destomindre er Fyret saa stort, at en almindelig Enkeltsejler let kan staa derinde. Naa, vor Lokomotivfyrbøder kender sin Bestilling, og Kullene falder paa de rigtige Steder, og den taknemmelige Kedel giver Udtryk for dette, ved at Manometernaalen gaar rask op mod den røde Streg. Apropos, den røde Streg er et Mærke, der angiver den højest tilladte Spænding, i Reglen 10,12 Atm. Tryk. Naar Naalen er paa den røde Streg eller lige ved den, sætter i Reglen Lokomotivfyrbøderen Vand paa Kedlen, thi naar vi bruger Damp, bruger vi stadig Vand, og vi skal passe, at Vandstanden ikke gaar ned under den normale.

Imedens dette foregaar, har Lokomotivføreren noteret Afgangstiden i sin Bog, og ved Hjælp af Styringen har han reguleret Gliderens Vandring i Gliderkassen, saaledes at der ikke strømmer saa megen Damp til Cylindrene som ved Igangsætningen. Der stilles store Fordringer til Lokomotivets Ydeevne, naar der sættes i Gang, og det er derfor nødvendigt af Hensyn til Kedlens Evne til at producere Damp hurtigst muligt at trække Styringen op mod Midten, hvorved der spares paa Vand, Damp og Kul. Det er derfor en for Statsbanerne vigtig Opgave, Lokomotivføreren har i økonomisk Henseende, thi Dampforbruget skal nøje afpasses efter Behovet, han skal passe, at Køretiderne for Toget imellem Stationerne overholdes, han skal ikke komme for tidligt, thi det er i Reglen ensbetydende med et for stort Kul- og Vandforbrug, han skal holde Tid. Lokomotivføreren holder samtidigt Øje med Banelinien, og Lokomotivfyrbøderen hjælper til hermed, naar Tid mellem hans andre Funktioner tillader det. Naar vi nærmer os et Signal, der har Gyldighed for Toget, skal saavel Lokf. som Lokfbr. være opmærksom paa dettes Stilling og

tilkendegive for hinanden, hvad de observerer. Meldes der »Ret«, er det ensbetydende med, at Banen er fri til næste Signal, og er det ved en Station, enten at der er »Gennemkørsel« eller »Kør frem«, hvilket sidste betyder, at Toget kan køre ind paa Stationen, men skal standse. Forskellen paa disse Signaler bestaar om Dagen i, at der vises to skraat opad tilhøjre staaende Vinger, naar Toget maa køre igennem, i Mørke ved to grønne Lys, medens der for et Tog, der skal standse, kun vises en skraat opad tilhøjre staaende Vinge og en vandret Vinge, den nederste, og i Mørke et grønt og et brandgult Lys. Hvis Toget skal blive holdende udenfor, vises der to vandrette Vinger om Dagen og i Mørke et rødt og et brandgult Lys.

Der findes Sidebaner, hvor Signalmasterne ikke er forsynede med mere end en Vinge, den nederste, Gennemkørselsvingen, mangler man har ikke Brug for den, fordi der er ingen Tog, der kører igennem.

Vi har med vort Tog faaet »Kør frem« og kører ind paa Stationen. Lokomotivføreren har paa et passende Sted, efter Bedømmelse af Hastigheden og efter Togets Størrelse, »spærret« af for Dampen, d. v. s. lukket for Regulatoren, og Toget løber nu ved sin egen fremdrivende Kraft, Lokomotivfyrbøderen har straks grebet Injektoren for at sætte Vand paa Kedlen, for det første for at undgaa, at Sikkerhedsventilerne giver sig til at blæse, hvilket betyder Spild af Penge, og for det andet for at supplere Kedlens Vandstand. Det er jo klart, at der, naar der spærres af for Damptilførslen til Maskinens Cylindre, altsaa for Forbruget, straks vil vise sig et Overskud af Damp, for saa vidt Fyret i Lokomotivet er i Orden, og dette Overskud maa vi benytte paa fordelagtig Maade ved Paasætning af Vand. Men da vi forudsætter, vor Lokomotivfyrbøder kan sine Ting, gaar dette ganske normalt. Lokomotivføreren har imidlertid grebet fat i Ejektorhaandtaget for at bremse, og hertil skal vælges det rigtige Øjeblik, for at bringe Toget til Standsning paa rette Sted, og helst skal det ske paa en saadan Maade, at de Rejsende ikke mærker Ryk i Toget. Efter et planmæssigt Ophold kører vi igen, og Lokomotivføreren ser ud efter Strækningen, men samtidig paaser han, at Trykket paa Kedlen, paa Varmeledning er rigtig, at Vandstanden i Kedlen er tilfredsstillende, og han skal passe, at den for Strækningen

eller Toget fastsatte Hastighed ikke overskrides, medens Lokomotivfyrbøderen fyrer og sætter Vand paa Kedlen, holder rent paa Fyrpladsen, eventuelt rager Kul frem. Blæser det nu lidt, og Lokomotivføreren kan mærke, at Farten er for ringe, giver han den »en Tand til«, d. v. s., at Dampfyldningen i Lokomotivets Gliderkasser og Cylindre forøges, og herved stiger selvfølgelig Forbruget af Kul. Udtrykket at give den »en Tand til« er efterhaanden gaaet over i dansk Sprogbrug og betegner i Reglen, at der skal mere Fart paa, at der skal være mere Gang i Forretningen. Paa Lokomotivet er dette et naturligt Udtryk for det, der sker, idet at Styringen, hvormed Reguleringen af Gliderstillingen foretages vandrer over en Bue, der er forsynet med Tænder med Mellemrum, hvori Styringens Pal passer, og hvis den staar nær Midtpunktet, er Forbruget ringe og Kraften lille, men flyttes Styringen en Tand frem i Kørselsretningen, stiger Lokomotivets Forbrug, men samtidig er Lokomotivets Kraft forøget. Meget almindelig Kørsel er det, naar Lokomotivet køres i 2., 3., eller 4. Tand, men kommer den ud i 5., 6. eller 7. Tand, er det haard Kørsel, og Lokomotivets Ydeevne stilles paa Prøve, ligesom Kravet til Lokomotivmændenes Dygtighed forøges.

Lokomotivføreren kan ogsaa paa anden Maade regulere Dampforbruget end ved Hjælp af Styringen, idet han ved at lukke mere eller mindre op for Regulatoren kan bestemme over, hvor megen Damp han derfra vil lade gaa til Glidere og Stempler. Jeg omtalte for et Øjeblik siden, at Lokomotivføreren umiddelbart efter, at der er givet Afgangssignal lukkede forsigtig op for Regulatoren, og dette sker, dels for som nævnt at undgaa, at Hjulene »spiller«, men ogsaa for at undgaa Ryk i Toget. Han lukker altsaa forsigtigt op, og herved forstaas, at han ikke lukker mere op end i det »lille« Spjæld. Paa Regulatoren, der er anbragt inde i den hatteformede Forhøjning midt paa Kedlen mellem Skorstenen og Førerhus, findes Aabninger, der hver for sig holdes lukkede ved en Glider, og som altsaa kan aabnes ved at bevæge Regulatorsvinget, og da den ene er betydelig mindre end den anden, skelner man mellem det lille og det store »Spjæld«. Han lukker ved Igangsætningen kun op i det lille Spjæld og forandrer i Reglen først Regulatorindstillingen samtidig med, at han trækker Sty-

ringen op. Dette er imidlertid afhængig af, dels hvor stort Toget er, dels af Køretiden. Skal Hastigheden sættes hurtigt op, lukkes der maa-ske lidt op for det store Spjæld, inden Styringen skiftes, men er Toget lille, kan Toget muligvis fremføres, uden at det store Spjæld kommer i Brug. Regulatoren skal betjenes med Omhu og Forstand, thi ogsaa her kan ved uforstandig Brug spildes store Værdier.

Lokomotivfyrbøderen maa lægge nøje Mærke til, hvorledes Lokomotivet køres, thi efter det maa han afpasse Forbruget, og være opmærksom paa Regulatorens Stilling, og dels af denne dels af Styringens Stilling paa Tandbuen, kan han aflæse, hvor meget Arbejde der i den givne Situation kræves af ham. Dette kan han ogsaa se paa Vandstandsglassene og paa Damptrykmaaleren. Arbejdet i Førerhuset paa Fyrpladsen, læg Mærke til, at det hedder Førerhuset, men Fyrpladsen, altsaa ikke *Førerpladsen*, gaar vekslende men uafbrudt, for Lokomotivfyrbøderens Vedkommende med Fyring og Vandpaasætning og ved Bistand med Udkig, for Lokomotivføreren Vedkommende med Igangsætning, Standsning, Regulering af Hastighed og af Dampforbruget, endvidere Iagttagelse af Strækningen, Udkig efter Signaler, med Notater i sin Lommebog af eventuelle forekommende Uregelmæssigheder af Holdetider, med Kontrol af Vandstandshøjde, Trykmaaler o. s. v.

Vi har passeret adskillige Stationer og nærmer os nu Endestationen, og endelig holder vi ved Perronen. Her maa vi i Reglen afvente, at de Rejsende er kommet ud af Toget, inden Lokomotivet kan komme bort og i Hus. Den Tid, der medgaar, inden Maskinen kommer i Hus, kaldes Rangertid og er i Reglen forud fastsat. Inden vi kører i Hus, forsyner vi med Kul og med Vand, og medens man faar den sidste Forsyning, renses Røgkammer og Askekasse, hvilket besørges af Depotarbejdere. Kører vi med et Lokomotiv med Vipperist, skal vi ogsaa have Fyret rensat, inden vi forlader Slaggekassen. Naar vi er kommet i Hus, skal vi have eftersat Lokomotiv og Tender paa en lignende Maade, som vi foretog, inden vi kørte ud af Hus paa Hjemstedet, og eventuelt fastspænde løsgaaede Dele og lade nødvendige Reparationer udføre, saa Lokomotivet er i Orden til næste Tur.

Som jeg allerede har nævnt, er ingen Ma-

skine, hverken paa Land eller ombord i Skib, udsat for saa mange Genvordigheder som Lokomotivmaskinen, der modtager tusinder af Stød fra den ujævne Skinnevej, og dette forarsager Rystelser af en saadan Karakter, at vigtige Dele kan være gaaet løse — ja, eventuelt gaaet i Stykker. Derfor Eftersynene.

Det var Kørsel med et Persontog, jeg i korte Træk har omtalt, og jeg skal ligeledes i korte Træk omtale Forskellen paa Kørsel med Persontog og Godstog. Den forberedende Tjeneste, altsaa Eftersyn og Opsmøring er ganske ens, selv om Maskintypen er en anden. Arbejdet paa Lokomotivet er tilsvarende og maa afpasses paa samme Maade efter Behovet — men der er en Ting, der ikke er den samme, og det er Bremsemaaden. Persontogene er forsynet med en gennemgaaende Bremse, en Luftbremse, hvorved forstaas en Bremseindretning, der gør det muligt for Lokomotivføreren selv at bremse hele Toget fra Lokomotivet. Paa Godstogene køres der endnu med Skruebremseser, hvorved forstaas Bremseser, der skal sættes paa, skrues fast efter Signaler, der gives af Lokomotivføreren med Lokomotivets Dampfløjte. Man vil forstaa Værdien af denne Bremsemetode, naar man hører, at Godstogene maa bestaa af indtil 120 Vognaksler, d. v. s. ca. 60 Vogne, og at Fløjtesignalerne fra Lokomotivet meget ofte kun kan høres ca. 20 Vogne tilbage i Toget, Lokomotivføreren kan altsaa ikke stole paa, at Bremseser i $\frac{2}{3}$ af Toget bliver betjent. Dette Bremsesystem er forældet og er ogsaa forladt af vore Nabolande. Der er ved Bibeholdelsen af Skruebremsemetoden en Brist i Sikkerhedstjenesten, som bør rettes ved Overgang til en gennemgaaende Bremse af et lignende System som i vore Nabolande.

Naar Godstoget, i daglig Tale betegnet som »Slæberen« nærmer sig en Station, hvor der skal standses, giver Lokomotivføreren med Dampfløjten Signalet »Bremse« — tre Fløjtetoner. Mærker han ingen Forandring paa Farten, maa han gentage Signalet saa ofte, det er nødvendigt — ja, eventuelt maa han bruge sin Lokomotiv- og Tenderbremse saa kraftigt, at han ved Hjælp af denne kan foretage Standning paa rette Sted. Men der holdes da heldigvis i Reglen paa rette Sted, fordi Bremseser betjenes efter Lokalkendskab til Strækningen, og fordi de, der betjener Bremseser, ogsaa ved, at

der skal standses. — Men skal Bremsning foretages udenfor Programmet, kan der let opstaa en Faresituation. Dette har Lokomotivmanden paapeget mange Gange, uden at der endnu er sket Forandring — forhaabentlig faar vi en Forandring heri, inden der er sket noget Uheld.

Jeg har nu omtalt de Forhold, der arbejdes under paa Lokomotivet, naar Vejret er godt og sigtbart. Ganske anderledes bliver Billedet i taaget Vejr, i Regntykning eller i Snestorm.

Enten Vejret er ondt eller godt, skal Køreplanen saa vidt muligt overholdes, og er det taaget, eller Sneen fyger op omkring Lokomotivet og dækker Vinduerne, da skal Lokomotivmanden skærpe sin Aarvaagenhed til det yderste, for at ikke et eneste af de Kendingsmærker, han har paa Strækningen, skal gaa forbi ham uden at blive set. Hans Nerver er højspændte, og er det Snestorm, kræves der af Lokomotivet alt, hvad det kan yde, altsaa forøget Arbejde med Fyring m. m. Er Vinduet blændet maa Lokomotivmanden have Hovedet udenfor Førerhuset for at se, pisker Snepartikler ham ind i Øjet, alligevel skal han se. Man kan danne sig et svagt Begreb om, hvorledes Situationen paa Lokomotivet under saadanne Forhold er, ved at erindre sig den ubehagelige Fornemmelse, man mærker, naar man gaar mod Vinden i Snefog, og Sneen blæser ind i Øjnene. Forholdet er adskillige Gange værre, naar Toget bevæger sig frem med en Hastighed af indtil 90 km. Og Sneen trænger ind alle Vegne, ind i alle Aabninger, igennem hans Tøj, den lægger sig i Dyngen paa Fyrpladsen, og staar han inde bag Førerhusets Skærm, hvirvler Vinden Dynger af Sne ind i Nakken paa ham. Maaske en svag Varme foran, men en svidende Kulde bag, og iskolde Fødder. Kørselen bliver under saadanne Forhold noget anderledes, end naar det er sigtbart, han maa indrette sin Kørsel efter sine Kendingsmærker paa Banelinien, som han helst skal kende ligesaa godt, som den dygtige Husmoder kender sine Skuffers Indhold, naar han nærmer sig en Station eller et Signal, tage Farten af Toget med sin Bremse, og han maa forcere Farten, naar han ser, at Banen er fri, nogen særlig Undskyldning har han ikke, fordi det er usigtbart Vejr. Han véd, at han under alle Omstændigheder skal respektere et Stopsignal. Er det fedtet Føre, d. v. s., at Skinnerne er fedtede, har

han en god og værdifuld Hjælper i sine Sandkasser, der baade kan hjælpe ham ved Bremsning og ved Igangsætning. Ved et paakommende Tilfælde, hvor der kræves hurtig Standsning, er Sandstrøapparaterne selv i godt tørt Vejr udmærkede, saavel som naar Hjulene giver sig til at »spille«.

— — —

Lokomotivet er som Følge af dets store Vægt et forholdsvis stivt Køretøj, ganske vist er det forsynet med Fjedre, men den overordentlige store Vægt, der hviler paa disse, bevirker, at det *trods* Fjedrene er utallige Stød, Lokomotivmanden modtager, saavel paa Grund af Banelagemets Ujævnheder, f. Eks. ved Skinnesamlinger og forarsaget ved Maskinens arbejden- de Deles frem- og tilbagegaaende Bevægelse. Særlig haardt bliver Lokomotivet at staa paa, naar det har løbet nogen Tid, der danner sig da Huller paa bestemte Steder af Hjulet, d. v. s. Flader, saa Hjulene ikke længere er runde, og derved fremkommer der Stød.

Der er ikke Lejlighed til at tale sammen paa Lokomotivet, Meddelelser fra Lokomotivføreren til Lokomotivfyrbøderen eller omvendt sker i Reglen ved Tegn, det er betydelig lettere end ved Tale, fordi den paa et Lokomotiv herskende Støj af tusinder Lyde er af en saadan Natur, at der skal tales meget højt, tale er maa- ske et svagt Ord i den Sammenhæng, man maa hellere sige raabe sammen end tale sammen.

— — —

Lokomotivmandens Sanser skal være i Orden, at han skal have gode Øjne, siger sig selv og han maa under ingen Omstændigheder være farveblind. Hans Hørelse skal være god, thi mellem de mange kraftige disharmoniske Lyde, Lokomotivet frembringer, og det er som antyd- et et øredøvende Spektakel, skal han, som Musik- dirigenten, kunne skelne den mindste forkerte Tone for i Tide at kunne hindre Uheld med Lokomotivet. Han skal ogsaa stole paa sin Lugtesans for ved dennes Hjælp om muligt kon- statere eventuelt varmløbne Maskindele.

For at blive Lokomotivmand forlanges, at den, der søger Ansættelse, skal være udlært Maskinarbejder, og at han er fuldstændig sund. Er Maskinarbejderen antaget som Lokomotivfyrbøderaspirant, skal han gennemgaa en vis speciel Uddannelse. Han skal lære Lokomotivets særlige Konstruktion at kende og derved opnaa et nøjere Kendskab til dets Enkeltheder,

hvilket er af stor Betydning i forskellige vanskelige Situationer. Han skal køre til Indøvelse hos to forskellige Lokomotivførere, saakaldte Kørelærere, og af dem have Attest for, at han egner sig til Tjenesten. Han skal endvidere gennemgaa et Kursus paa Jernbaneskolen, og bestaar han der den afsluttende Prøve, er der intet i Vejen for hans Ansættelse. Selvfølgelig skal han underkastes en Øjenprøve, thi uden fuldt normalt Syn og Farvesans, kommer han ikke ud at køre som Lokomotivmand.

Inden Lokomotivfyrbøderen naar at blive Lokomotivfører, gaar der en rum Tid, henvend 15 Aar, han gaar altsaa ikke uforberedt over i denne Stilling.

— — —

Til Hjælp for den sikre og planmæssige Fremførelse af Togene har vi ved de danske Statsbaner et ganske udmærket Signalsystem, der ikke staar tilbage for noget andet Lands. Disse forskellige Signalapparater er det Lokomotivmandens Pligt at overvaage, at passe paa at de giver ham Lov til Forbikørsel. Til Supplering eller Orientering for Lokomotivmanden er der i Nærheden af Hovedsignaler paa alle Hovedbaner anbragt Afstandsmærker, der siger ham, hvor langt der er til Stationens Indkørselssignal, endvidere frem- skudte Signaler (Forsignaler) der averterer ham om Hovedsignalets Stilling. Endelig er der Knaldsignaler, der, som Navnet siger, ved Knald vækker Opmærksomheden, disse anvendes under særlige Forhold. Naturligvis er vort fortrinlige Signalvæsen, naar det fungerer paa normal Maade, af uvurderlig Betydning for Lokomotivmanden, navnlig under usigtbart Vejrforhold, det muliggør Fremførelse af Togene efter Køreplanstid. Jeg kan passende her- til føje en Bemærkning, som en af Statsbanernes højeste Embedsmænd for nogle Aar siden fremsatte om Statsbanernes Signalvæsen, thi han sagde:

»Til sidst nytter ikke noget som helst, selv ikke de bedste Sikkerhedsforanstaltninger, der- som der ikke findes fuldt paalidelige Mænd paa Maskinen«.

Hvorom alting er, trods alle Vanskeligheder er Lokomotivmandens Gerning er rask Gerning, som der skal raske Mænd til at ud- føre, og den er, som en af Statsbanernes højeste Embedsmænd for nylig udtrykte sig, »en rigtig Mandfolkegerning«. Og Arbej-

det staar aldrig stille, Nat og Dag, Hellig og Sogn, Togets Sang og Lokomotivets Fløjten høres uafsladelig, og Lokomotivmanden føler det som en Ære at kunne være medvirkende til, at det rejsende Publikum med Tryghed kan tage Plads i Togets Kupéer i Bevidstheden om, at den sorte Mand paa Lokomotivet vil gøre sin Pligt.



MEDDELELSE FRA HOVEDKASSEREREN

Pr. 3. Januar 1930 er aabnet en Postkonto (Giro) Nr. 24542 under Navnet »Dansk Lokomotivmands Forenings Hovedkasse«.

I den Anledning meddeles, at al Ind- og Udbetaling til og fra Hovedkassen saa vidt mulig fremtidig foregaar gennem Postkonto Nr. 24542.

D'Hrr. Tillidsmænd og andre bedes huske Postkonto Nr. 24542.

L. M. Schmidt,
Hovedkasserer.

DE KØBENHAVNSKE LOKOMOTIVFØRER AFDELINGER

De københavnske Lokomotivførere Afd. 1—5 afholder Aftenunderholdning og Bal i Salen paa Haveselskabetsvej Nr. 3 Tirsdag den 4. Marts Kl. 20—2.

Der opføres Lattersuccessen »Storken paa Æventyr«, et Stykke, enhver bør se. Billetter til Underholdningen à 1 Kr. faas hos Festudvalget. Talrig Tilslutning forventes. Alle Lokomotivmænd med Venner og Bekendte er velkomne. Festudvalget.

AARHUS AFDELINGER

afholder sit aarlige Præmiekarneval Søndag den 16. Februar Kl. 20 i Østergades Forsamlingsbygning.

Karnevalet begynder Kl. 20. Demaskering Kl. 23. — Derefter Dans for alle Deltagere til Kl. 2. Ekstraordinære Medlemmer med Familie har Adgang.

Festudvalget for Aarhus Afdelinger.

JYSK-FYNSKE STATSANEPERSONALES BIBLIOTEK, AARHUS

Bestyrelsen tillader sig at opfordre de af Statsbanernes Personale, der ikke er Interessenter i Biblioteket, til at indmelde sig. Enhver, der kan optages i Statsbanernes Sygekasse, kan blive Interessent i Biblioteket, — altsaa

ogsaa Pensionister og pensionerede Enker. — Kontingentet er for 1.—9. og 11.—12. Lønningsklasse 1 Kr. maanedlig, for 10. og 13.—18. Lønningsklasse, Elever, det time-lønnede Personale og Pensionister m. fl. 70 Øre maanedlig; desuden erlægges et Indskud, svarende til 2 Maaneders Bidrag. Kontingent og Indskud indeholdes i Lønnen.

Biblioteket, der tæller ca. 21 000 Bind, udsender i disse Dage et nyt Katalog med faglig Inddeling efter Bøgernes Indhold, saaledes at enhver let vil finde det, der særlig interesserer. — Af den nyere fremmede Skønlitteratur findes et Udvalg paa Originalsprogene Engelsk, Fransk, Svensk og Tysk. — Al ny Litteratur, der egner sig, anskaffes og udlånes straks. Hver Interessent kan stadig være forsynet med 4 Bøger.

Bestyrelsen.



Lokomotivførerkredsen:

Tønder: Kassererens Navn og Adresse rettes til: F. L. T. Toft, Hørupsgade 8.

Østerbro: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. C. V. Hessner, Melchiorssplads 8, Telf. Øbro 4018 y.

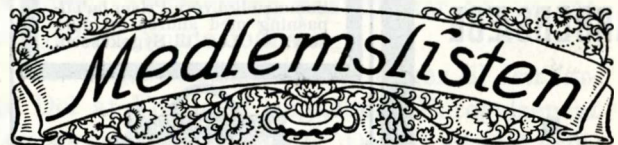
Padborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. A. Jensen, Nørregade.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Tønder: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. Hestbæk, Strucks Allé 9.

Korsør: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. E. Jensen, Heisesvej 7, 1.

København Gb.: Formandens Navn og Adresse rettes til: O. Løvborg, Ny Carlsbergvej 26, 1., V.



Optaget som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokomotivfører Chr. Møller, Aarhus.



Udnævnelse fra 1—2—30:

Lokomotivfyrbøder J. K. Olsen, Korsør, til Lokomotivfører i Glyngøre (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. C. Christensen, Kbhavns Gødsbanegaard, til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. N. Libner, Kbhavns Godsbgl., til Lokomotivfører (Depotforst.) i Bramminge (min. Udn.).
 Haandværker H. N. K. L. Nielsen, Struer, til Lokomotivfyrbøder i Lunderskov.
 Haandværker K. J. Christensen, Roskilde, til Lokomotivfyrbøder i Lunderskov.
 Haandværker K. E. J. Ramkilde, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Haderslev.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—2—30:

Lokomotivmester I G. L. M. Sørensen Høgh, Padborg, ifølge Opslag til Korsør.
 Lokomotivfører N. R. M. Nielsen, Glyngøre, til Horsens.
 Lokomotivfører H. V. Madsen, Skjern, til Kbhavns Godsbanegaard.
 Lokomotivfører N. P. Stevn, Thisted, til Oddesund Nord (Depotforstander).
 Lokomotivfører P. H. Petersen, Tinglev, til Haderslev.

Lokomotivfyrbøder N. K. Spøer, Østerbro, til Kbhavns Godsbanegaard.
 Lokomotivfyrbøder P. O. Rohde, Lunderskov, til Kbhavns Godsbanegaard.
 Lokomotivfyrbøder O. C. M. Jensen, Haderslev, til Korsør.
 Lokomotivfører J. R. Petersen, Fredericia, til Østerbro.
 Lokomotivfyrbøder P. H. Jensen, Lunderskov, til Fredericia.

Afsked:

Lokomotivfører A. B. Pedersen, Slagelse, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30—4—30 (min. Afsked).

Ordensdekoration:

H. M. Kongen har under 20—1—30 udnævnt pens. Lokomotivfører i Helsingør H. C. Jørgensen til Dannebrogsmænd.



BIFORTJENESTE

Herværende større Firma søger indenfor Jernbanestaten en Repræsentant for Salg af Pianoer, Harmoniums og Lysnet Radiomodtagere paa Afbetaling. Gode Vilkaar tilbydes. Billet mrkt. F. C. bedes indlagt paa Bladets Kontor.

Brug Svendborg Eksport Mil-Co

med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

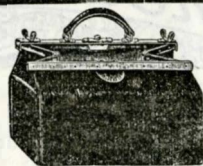
NOMA
BARBERSÆBE

Mild og behagelig
— for Huden. —

Giver tæt og hold-
— bart Skum. —

Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele
i 112 Aar „Brillen“ Købmagergade 3

Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og dem selv. — Lev. til Sygekassen.



Lædervare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46
Tlf. Vester 1494 v

anbefales.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker, Tegnebøger m. m.
i stort Udvalg.

Reparationer udføres.

Køb danske Varer!



Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.

Vor Brochure: **Børnefødslernes Begrænsning**, m. 14 Bill. giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler. Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert. Tjenestemænd 10% Rabat

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

Blomsterforretning

H. Danneberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erhoder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—3 og 6—7
Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby) Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukke-reparat. Stort Udvalg i Legetøj. Billige Priser.



TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL

Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus

Køb danske Varer!

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 906 x.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Februar.

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.