



34. Aargang N<sup>o</sup> 16

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. August 1934

## TJENESTETIDSREGLERNE

Det gærer og bryder i alle Lande og i alle Samfundslag. Det er som om Tidens forcerede Tempo har bragt Blodet og Sindene i Kog. Naar der saaledes er Uro Verden over, er der det selvfølgelig ogsaa i vort lille Samfund og indenfor dette lige saa selvfølgelig i den lille Kreds, Lokomotivpersonalet udgør.

Aarsagerne til Gæringen er forskellige, men vi vil i dette Tilfælde indskrænke os til at se paa, hvad Aarsagen til Uroen blandt Lokomotivmændene er: Det er den stadige Skærpelse af Tjenesten i Forbindelse med Standsning af Avancements. Netop i denne Maaned har Pressen beskæftiget sig med Fortiden, idet der er bragt Artikler og Illustrationer, beskrivende Forholdene umiddelbart før Verdenskrigen, og det er betegnende, at vore nysnævnte Vanskeligheder ogsaa leder Tanken tilbage.

Er følgende Spørgsmaal ikke nærliggende:

*Hvorfor har vi faaet Tjenestetidsreglerne, og hvad er deres Formaal?*

Sparemanien, Bestræbelserne for at De danske Statsbaner kunde udvise det bedst mulige Regnskab, medførte i Aarene 1911—12—13 en stigende Skærpelse af Lokomotivpersonalets Tjenestetidsforhold, ligesom den medførte Standsning i Avancementerne, hvilket sidste kendetegnedes ved, at de Lokomotivførere, som afgik fra Tjenesten, ikke blev erstattet.

Somdet ses, en Situation, der ikke var den nuværende ulig.

Kulminationspunktet indtraf i 1913, da der skete nogle Jernbaneuheld, som Landet overbevirkede, at Dagbladene beskæftigede sig med Lokomotivpersonalets Tjenestetidsforhold. Det er ikke uden Interesse at erindre sig, at den daværende Maskindirektør i et Interview foranlediget ved et af Uheldene udtalte, at der til et saa ansvarsfuldt Hverv som at føre et Ilto, skulde Mandskab med friske Kræfter. Han udtalte desuden, at hvis den paagældende Lokomotivfører havde følt sig overanstrengt, havde det ikke blot været hans absolutte Ret, men ogsaa hans Pligt at melde dette, hvorefter en anden var blevet sat til at udføre Arbejdet. Det fremgaar endvidere af Interviewet, at Maskindirektøren overfor Offentligheden oplyste, at Lokomotivpersonalets ordinære Tjenestetid sjældent var mere end 8—9 Timer i Døgnet. Dette var ganske vist ikke rigtigt, men det maa jo have dækket Maskindirektørens Syn paa, hvad man kunde byde dette Personale, og naar man tænker paa den Nedsættelse af Arbejdstiden, som siden da har fundet Sted for den arbejdende Befolkning Verden over, maa man jo nok spørge, hvilken Tjeneste, der under de nuværende Forhold maatte være rimelig.

Den daværende Trafikminister var opmærksom paa den voksende Utilfredshed, og ved en Henvendelse, Organisationen i anden Anledning rettede til ham, udtalte han, at han regnede med, at der vilde blive fremsat Klage over Tjenestetidsforholdene, hvorfor han udbad sig en Redegørelse desangaaende. Da en saadan blev afleveret, lovede han at tage sig af Sagen,

som iøvrigt blev gjort til Genstand for Omtale under Finanslovsdebatten.

Generaldirektoratet fik Ordre til at forhandle med Organisationen, og der indkaldtes til en Forhandling, hvor Emnet lød: *Regler for Lokomotivpersonalets længste Tjenestetid og mindste Tjenestefrihed*. Alene denne Ordlyd tilkendegiver, at Maalet var at beskytte Lokomotivpersonalet mod for strenge Tjenester. Dette understregedes yderligere ved en i Februar 1914 ført Forhandling, hvor Ministeren udtrykkelig sagde, at Organisationen maatte have Paataleret overfor Kørselsfordelinger, hvis Personalet *selv efter Indførelse af Tjenestetidsregler alligevel fik for lang Tjeneste*. Ministeren var altsaa klar over, at Regler alene ikke var nok til at beskytte Personalet, de skulde ogsaa anvendes efter deres beskyttende Formaal, og blev de ikke det, maatte der sikres Personalet Paataleret.

Forhandlingerne om Sagen skred ikke særlig hurtigt frem, og da den blev berørt under Finanslovsdebatten 1914, udtalte Trafikministeren blandt andet følgende:

»..... Jeg skal være fuldt villig til at indrømme, at det er meget magtpaaliggende, at Lokomotivpersonalets Arbejdstid er rimelig, saa der ikke finder saadanne Overanstrengelser Sted, at der deri kunde foreligge en Undskyldning, hvis man nogensinde skulde opleve Pligtforsømmelse hos Lokomotivpersonalet ....«

»..... Jeg vil som sagt haabe, at de fortsatte Forhandlinger fører til et Resultat. Kommer Sagen til sin Tid til min Afgørelse, vil jeg føle mig forpligtet til at iagttage det Hensyn, som er nødvendigt, for at Personalet ikke skal føle sig overanstrengt,« .....

hvilket er en fornyet Understregning af, at de Tjenestetidsregler, der var under Udarbejdelse, ikke skulde tjene som Skærmbælt for Administrationen, men være til Beskyttelse for Personalet.

Reglerne blev færdige, men de skulde ikke træde i Kraft før Krigen var sluttet, og da dette Tidspunkt oprandt, var de ikke mere tidsvarende; thi da blev der lovet Arbejderne Verden over en 8-Timers Arbejdsdag. Altsaa maatte vi have nye Regler. Dem fik vi ogsaa, og de omfattede, ligesom de første, kun Loko-

motivpersonalet, som iøvrigt var de første Statstjenestemænd, for hvem der var givet Regler tagende Sigte paa Beskyttelse i arbejdstidsmæssig Henseende.

Saa oprandt der imidlertid en ny Periode med Spare- og Generaliseringsmani. Til Trods for at der indenfor den danske Stats Rammer ikke findes en eneste Tjenesteart, der kan sammenlignes med Lokomotivtjenesten, kunde det ikke tillades, at der fandtes særlige Regler for denne særlige Tjeneste. Nej, ogsaa Lokomotivmændene maatte ind under de »generelle Regler«; generelle, det vil sige gældende for samtlige Statens Tjenestemænd. Vi fik da de Regler, vi nu har.

Vi har nu paavist, at Tjenestetidsreglerne skal være personalebeskyttende. Spørgsmaalet bliver dernæst, hvorledes Administrationen forstaar eller misforstaar det i Reglerne nedlagte. Vi vil ikke her gennemgaa Tjenestetidsreglerne fra først til sidst, men tage enkelte Udpluk.

Det er for Eksempel foreskrevet, at 2 tilstødende Døgns Hovedarbejder skal adskilles enten ved mindst 9 samlede Hviletimer paa Hjemstedet, eller 6 samlede Hviletimer uden for Hjemstedet. Da Statsbanerne har forskellige Døgn, baade Kalenderdøgn og løbende Døgn, har denne Bestemmelse givet Anledning til Meningsforskelligheder med Hensyn til Begrebet »Døgn«, og saa sent som i 1929 udtalte Generaldirektoratet ved en Forhandling, at det selv var paa det rene med dette Punkts Uklarhed. Men efter at Bestræbelserne for at skaffe Balance paa D. S. B.'s Regnskab er tiltaget i Styrke, synes der ikke mere at herske nogen som helst Tvivl. For andre Mennesker er et Døgn 24 Timer, og det hvad enten det løber fra Kl. 0,00 til Kl. 24,00 — Kalenderdøgn — eller f. Eks. fra Kl. 8,00 til Kl. 8,00 — løbende Døgn — men D. S. B.'s Embedsmænd har nu fundet ud af, at der i tjenestemæssig Henseende begynder et nyt Døgn, saa snart der har været 9 Timers Frihed hjemme eller 6 Timers ude. Dette betyder i Realiteten, at en Tjenestemand kan udføre 2 Døgns Tjeneste indenfor samme Kalenderdøgn, f. Eks. 9 Timers Tjeneste fra Hjemstedet, 6 Timers Hvil ude, og 9 Timers Tjeneste til Hjemstedet. Med denne Fortolkning kan en Lokomotivmand indenfor 1 Døgn og 2 Timer udføre 2 Døgns Maksimaltjeneste uden at Reglerne efter de

paagældende Fortolkeres Opfattelse er krænk-  
ket. Næmlich saaledes: 10 Timers uafbrudt Tje-  
neste *fra* Hjemstedet, 6 Timers Hvil ude og  
derefter 10 Timers Tjeneste *til* Hjemstedet.

Der er ogsaa en Embedsmand som har fun-  
det ud af, at et bestemt Tog kan køres hver  
af Aarets 365 Dage uden at der en eneste Lør-  
dag anordnes Personale dertil. Dette foregaar  
paa den Maade, at den paagældende Tjeneste  
— fra Kl. ca. 18,30 til Kl. ca. 2,00 — regnes  
for Mandagstjeneste for den Mand, som tiltræ-  
der Mandag Aften, den regnes for Tirsdags-  
tjeneste for ham, som tiltræder Tirsdag Aften  
o. s. v. til og med Fredag. Men naar vi kom-  
mer til Lørdag Aften sker der en Forandring.  
Saa bliver den omtalte Tjeneste, som altsaa be-  
gynder Kl. 18,30, næmlich regnet for Søndags-  
tjeneste. Men da det paagældende Tog ogsaa  
løber om Søndagen — omend under et andet  
Nr. og kørt af et andet Depots Personale, skal  
der jo ogsaa sættes Personale til at køre Søn-  
dag Aften. Resultatet bliver da, at der om Søn-  
dagen skal udsættes dobbelt Personale til det  
samme Tog, næmlich een som skal tiltræde  
Lørdag Aften og een som skal tiltræde Søn-  
dag Aften. Paa denne Maade jongleres der,  
men hvorfor slige Fortolkninger? Jo, der er  
næmlich ikke anordnet et reglementeret Hvil  
mellem Lørdagstjeneste og Søndagstjeneste, og  
saa er det da meget simpelt at »kalde« den  
samme Tjeneste for Søndagstjeneste baade  
for ham, som har den om Lørdagen, og for  
ham, som har den om Søndagen.

Naar man erindrer sig Tjenestetidsregler-  
nes personalebeskyttende Karakter, kan man  
vel kalde de anførte Eksempler for Fortolk-  
ninger af Rang.

Disse Fortolkninger tager, som det ses,  
Sigte paa at kunne anordne Tjeneste og Fri-  
tid i Flæng uden generende Regler. Men da  
Fortolkerne jo ogsaa gerne skulde kunne  
anordne Tjenester i uafbrudt Fortsættelse af  
hinanden, samt da det efterhaanden bliver  
Maskinløbene, som bliver bestemmende for Til-  
rettelæggelsen af Personalets Tjeneste, har  
ogsaa Bestemmelserne om Forberedelsestiderne  
maattet holde for. Der findes som bekendt 2  
Arter Forberedelsestider: Forberedelsestider  
*paa* Depoterne og Forberedelsestider *uden for*  
Depoternes Omraade. Den sidste er i alle Til-  
fælde 15 Min., den førstnævnte er varierende  
efter Maskintyper m. v. Men naar der i Tjene-

stetidsreglerne for H, P, R II og S Maskiners  
Vedkommende staar: »Ved Overtagelse af  
andet Lokomotiv paa fremmed Depot — 75  
Min.« kan der vel ikke herske Tvivl om, at  
dette skal være Reglen, d. v. s. at de respektive  
Embedsmænd har at rette sig efter den; at  
anordne den nævnte Tid. Men det tager d'Hrr.  
sig ikke saa nøje. De har, til Trods for at noget  
saadant overhovedet ikke findes i Tjenestetids-  
reglerne, anordnet noget, som hedder »Over-  
tagelse Kl. . . .«. Et Personale skal paa frem-  
med Depot overtage en af de fornævnte Ma-  
skintyper og returnere til Hjemstedet med et  
Eksprestog. Ved Køreplanens Ikrafttræden  
skulde der køres ud af Hus Kl. 9,52, og der  
anordnes saa »Overtagelse Kl. 9,50«, d. v. s. 2  
— to — Min. før der skulde køres ud af Hus.  
Hele Sommeren har den paagældende Maskine  
imidlertid skullet køre ud Kl. 9,42, hvilket i Vir-  
keligheden vil sige, at Personalet skal køre ud  
af Remisen 8 Minutter før de har overtaget  
Maskinen; det maa da kaldes for en Kunst.  
Og dog er dette ikke det eneste mærkværdige.  
Den paagældende Maskine ankommer til Re-  
misen ca. Kl. 9,20, og da den, som næsten alle  
Maskiner nu gør det, kører uafbrudt, skal  
den »skumme« inden den kører ud til Ekspre-  
toget. Hvis man saa tror, at det dertil fornøde  
Mandskab staar klar til at tage fat saa snart  
Maskinen er i Hus, tager man paany Fejl. Nej,  
Remisepersonalet har Frokost fra Kl. 9—9½,  
og denne Tid skal overholdes. Enhver, som har  
blot den mindste Kendskab til Lokomotivtjene-  
sten i Praksis, forstaar, at Resultatet heraf  
bliver, at Udslamningen foregaar netop i de faa  
Minutter, hvor Personalet gør deres Forbered-  
elser til Udkørsel. Men Embedsmændene! Nej,  
Hensyntagen til Lokomotivpersonalet og For-  
staaelse af deres Forhold kender de ikke  
noget til.

Den nye Tids stigende Tempo har for sin  
Del gjort Lokomotivpersonalets Tjeneste stren-  
gere end den var. Herover mukker vi ikke. Vi  
maa som alle andre følge med i Tidens Krav,  
og det er nu engang Tempo-Tempo. Vi gør  
nu som altid vort til, at det rejsende Publikum  
kan føle sig vel behandlet af Statsbanerne, det  
vil i denne Forbindelse sige, at de saa vidt gør-  
ligt skal transporteres rettidigt til deres Be-  
stemmelsessted. De fleste vilde vel finde, at det  
er et rimeligt Krav, at Lokomotivpersonalets  
Ture lettes, efterhaanden som selve Kørslen

gør Tjenesten strengere, men Tendensen er desværre den modsatte: at gøre Turene strengere. Mon Generaldirektoratet ikke snart kan forstaa, at Utilfredsheden ikke ophører, at Har- men ikke aftager, før der vises Lokomotivtjenesten en fornuftig Hensyntagen. Mon ikke Administrationen nu skulde kunne erindre, at der allerede for 21 Aar siden var Forstaaelse af, at et Personale, der har en saa ansvarsfuld Gerning, som Lokomotivtjenesten nu en Gang er, maa beskyttes, og at Tjenestetidsreglerne netop skulde udgøre den paakrævede Beskyttelse, og ikke skal være et Stykke Legetøj — Puslespil — for Fortolkningskunstnere. Og mon Generaldirektoratet ikke snart kan finde paa at sige til de forskellige Smaakonger ude i Distrikterne, at deres Taktik med Hensyn til Lokomotivtjenesten *skal* ændres, saa der bydes Lokomotivpersonalet taalelige Arbejdsforhold.

## NORDISK LOKOTIVMANDS FORBUNDS 14. KONGRES

Nordisk Lokomotivmands-Forbunds 14. Kongres aabnedes i Stockholms Koncerthus den 20. Juni Kl. 10,30 af Forbundets Præsident A. Borgstedt, Sverrig.

Den højtidelige Aabning maatte henlægges til dette Lokale paa Grund af den store Tilslutning, idet Nordens Lokomotivmænd med Damer i et Antal af over 500 havde anmeldt deres Nærværelse.

I sin Aabningstale gav Præsidenten en Oversigt over Arbejdet i den forløbne 3-aarige Kongresperiode og kom herunder ind paa den faglige og politiske Udvikling, der har fundet Sted i Europa. Han manede til fortsat Sammenhold og Enighed mellem de nordiske Landes Lokomotivmænd til Værn om Frihed og Demokrati.

Derefter talte Sophus Jensen, Danmark, og Th. Narvestad, Norge. Samtlige Talere blev hjertelig hyldet af den store Forsamling. Efter hver Tale blev de respektive Landes National- sange afsunget under Orkesterledsagelse.

Vicepræsidenten i Nordisk Jernbaneunion, Robert Lund, Norge, bragte en Hilsen fra Unionen.

Præsidenten oplæste en Del Hilsen-Telegrammer, hvoraf et var fra Internationale Transportarbejder-Forbund, der var forhindret

i at sende en Repræsentant, hvorefter Aabningshøjtideligheden afsluttedes med Afsyn- gelse af »Internationale«.

Efter at den højtidelige Aabning var afsluttet, blev de videre Forhandlinger ført i Lægelskabets Lokaler. Foruden Sekretariatet, der bestaar af 4 Repræsentanter fra hvert Land, mødte ialt 45 Repræsentanter.

Til Præsidium valgtes A. Borgstedt, Sverrig, Lund, Danmark, og Heggestad, Norge.

Sekretærer: Hj. Molin, Sverrig, General- sekretær, og Lindroth, Sverrig, Kuhn, Dan- mark, og M. Næss, Norge.

Den af Kongressen godkendte Dagsorden indeholdt foruden Virksomheds- og Regnskabs- beretningerne:

4. Rapport fra Afdelingerne i og for Behand- ling af nedenstaaende Sager:
  - a. Lonsagen. Indledere: Borgsteds, Soph. Jensen, Brix og Narvestad.
  - b. Tjenestetidsspørgsmaalet. Indledere: Molin, Rosenkilde-Laursen, Brix og Narvestad.
  - c. Bemandingssagen. Indledere: Lindroth, Soph. Jensen, Brix og Narvestad.
  - d. Motorisering af Jernbanedriften. Sam- me Indledere som foregaaende Punkt.
  - e. Uddannelses- og Avancementsforhold- dene. Indledere: Sjøberg, Lønsvist, Brix og Narvestad.
  - f. Personalets Meddelagtighed i Banernes Ledelse. Indledere: Nordin, Soph. Jen- sen, Brix og Narvestad.
5. Behandling af forskellige Sager.
6. Valg af Præsident.
7. Valg af Revisorer.
8. Eventuelt.
9. Beslutning om Plads for næste Kongres.
10. Afslutning.

Den foreliggende Virksomhedsberetning ud- viser, at Forbundets Medlemstal pr. 1. Januar 1934 var 8570. En Nedgang i Kongresperioden paa 346, hvilket skyldes, at der ikke finder nogen Ny-Rekrutering Sted.

Forbundets Reservefond pr. 1. Januar 1934 udgjorde tilsammen 604 929 Kr.

Administrationsfonden udgjorde den 31. December 1933 Kr. 6 090,04.

Under Beretningen gav Præsidenten en Redegørelse over Konflikten i Narvik, idet

denne Konflikt kom direkte til at berøre Forbundet ved, at en Del Medlemmer blev inddraget i denne.

Efter at Aktieselskabet havde vedtaget en Arbejdstidsindskrænkning til 32 Timer pr. Uge for Arbejderne, og at Jernbanepersonalet skulde permitteres 1 Uge uden Løn i hver Periode paa 4 Uger, der senere blev ændret til 1 Uges Permission uden Løn i hver Periode paa 3 Uger, udbrød der Strejke den 2. Oktober 1933, efter at Rigmæglingmanden havde gjort Forsøg paa at bilægge Konflikten.

Nordisk Lokomotivmands-Forbunds Sekretariat sammentraadte til Møde i Narvik den 13.—15. Juli, besluttede at tilforsikre sine norske Kammerater Forbundets økonomiske og moralske Understøttelse. Fra og med 7. Dagen skulde der fra Forbundet ydes en Understøttelse paa 23 norske Kr. pr. Medlem om Ugen indtil Konfliktens Afvikling eller til Sekretariatet traf anden Beslutning.

Konflikten blev langvarig, først i Februar Maaned lykkedes det Rigmæglingmanden at tilvejebringe Forlig, og Arbejdet blev atter genoptaget den 8. Februar.

Gennem Nordisk Lokomotivmands-Forbund blev der i den forløbne Tid, 17 Uger og 3 Dage, udbetalt Kr. 31 667,71 i Understøttelse til de 79 Kolleger, som var inddraget i Konflikten.

Formanden for Afdelingen i Narvik, Lokf. Birger Pedersen, gav en Redegørelse over Aarsagen til Konflikten og sluttede sin Redegørelse med at udtale en Tak for den ydede Støtte.

I dette Tilfælde er der ikke ydet Understøttelse fra Nordisk Jernbanemand's Union hverken til vore eller norsk Jernbaneforbunds Medlemmer, der har været inddraget i Konflikten.

#### Punkt 4 a: *Lønsagen.*

Det økonomiske Tryk under den forløbne Kongresperiode har virket ufordelagtigt paa Lønordningen i Almindelighed, og Jernbanepersonalet har ikke kunnet undgaa at berøres deraf.

Ved Statsbanerne i Sverrig er der ikke foretaget nogen væsentlig Forandring i Lønningerne.

Gennem Pristallet er Dyrtidstillæget blevet formindsket til 8 pCt.

En lille Lønforbedring er sket ved Indførelse af en ny Stedtillægssats.

Ved en Del i økonomisk Henseende daar-

ligt stillede Privatbaner er der ydet et Krisetilskud paa 5 pCt., men da der i den senere Tid er sket en økonomisk Forbedring for Banerne, regner man med, at det snart skal være overstaaet at yde Krisetilskud.

Ved disse Baner er Overenskomsterne opsagte, og Forhandlinger med Arbejdsgiverne er begærede optaget.

Ved Statsbanerne i Danmark er Lokomotivpersonalets Lønninger uforandrede siden sidste Kongres.

Paa Grund af Nedgang i Pristallet har Reguleringstillæget været nedsat med 60 Kr. pr. Aar, men siden Pristallet atter er steget, har Lønindkomsten opnaaet sin forværende Størrelse.

Pristallet skulde egentlig berettigede til yderligere Lønforhøjelse, men da en væsentlig Del af Prisstigningen hidrørte fra visse af Rigsdagen vedtagne Kriselove til Støtte for Landbruget, afstod Tjenestemændene fra at kræve denne Lønforhøjelse, endskønt de faktisk havde Ret til denne.

Der er foretaget Reduktion af visse Bestillingstillæg, men de Lokomotivmænd, der er Indehavere af Depotforstanderstillinger, hvor der ikke er stationeret Lokomotivmestre, har undgaaet denne Reduktion.

Ved de danske Privatbaner er der ved Overenskomst gennemført en Lønsenkning, hvorefter Lønningerne ligger 5 pCt. under de Lønninger, som er gældende ved Statens Jernbaner.

Endvidere er der ligesom i Sverrig ydet Krisetilskud til de i økonomisk Henseende daarligst stillede Baner.

Dette Krisetilskud er en Del varierende i Størrelse og er kun at betragte som noget midlertidigt, idet der ogsaa kan spores en økonomisk Fremgang inden for Privatbanerne i Danmark.

Efter lange Forhandlinger med Statsmyndighederne i Norge indgik Jernbanepersonalet paa en Reduktion paa 3 pCt. af de første 2000 Kr. af Lønnen samt 5 pCt. af det Beløb, der ligger derover.

For Lokomotivpersonalet betød denne Reduktion 4,15, 3,88 og 3,80 pCt. af henholdsvis højeste Lønninger for Lokomotivførere, Lokomotivfyrbødere og Lokomotivfyrbøderaspiranter.

Under Behandlingen af Lønsagen gjordes gældende, at Organisationerne burde modarbejde Uensartetheden.

Hermed var første Dags Forhandlinger tilendebragt.

Ved Optagelse af Forhandlingerne den 21. Kl. 9 behandledes Punkt 4 b.

Efter at Indlederne havde haft Ordet, fremgik det, at i alle tre Lande, saavel ved Statsbanerne som Privatbanerne, er Tjenesten betydelig forværret ved, at Hastigheden er sat op og Togkilometerne pr. Mand er derved stærkt forøget og Forberedelses- og Afslutningstiderne er til dels forkortet.

De respektive Landes Organisationer gik kraftigt ind for en Sænkning af Arbejdstiden og for at skabe ensartet Optræden besluttede Kongressen at nedsætte et Redaktionsudvalg, hvilke kom til at bestaa af følgende: Molin, Sverrig, Rosenkilde-Laursen og Chr. Thorsen, Danmark, og Heggstad, Norge.

Punkt c og d behandledes under et.

Nogen væsentlig Forandring er ikke indtruffet, men paa Grund af Udvidelse af Motorvognsdriften og Omlægning til elektrisk Drift er disse Spørgsmaal, som disse Forhold berører, blevet aktuelle. Kongressen besluttede derfor at anmode Redaktionsudvalget om at fremkomme med Forslag til Kongressen paa Grundlag af de under Diskussionen fremsatte Synspunkter i disse Sager.

Følgende Forslag fra Redaktionsudvalget, vedtoges:

»Under Hensyn til at Tjenesten paa Lokomotiv og Motorvogne er skærpet til det yderste, dels paa Grund af den stærkt forøgede Hastighed, dels paa Grund af Forberedelses- og Afslutningstiderne, hvorved en højere effektiv Tid til ren Togtjeneste er opstaaet, er Tjenesten nu bleven saa enerverende, at en Nedsættelse af Personalets Arbejdstid er en absolut Nødvendighed, hvis ikke Sikkerheden ved Jernbanedriften skal ødelægges.

Nordisk Lokomotivmands-Forbund tilsiger Lokomotiv- og Motorvognspersonalet i de tilsluttede Lande sin Støtte til Gennemførelse af en Forkortelse af Arbejdstiden.

Angaaende Eenmandsbetjening af Lokomotiv og Motorvogne udtaler Kongressen sin skarpeste Protest mod Anvendelsen af denne Form for Driften, idet Kongressen anser det

baade for inhumant mod Personalet og risikabelt for Togsikkerheden.

Endvidere kræver Kongressen, at Motorvognene bemannes med fuldt kvalificeret Personale og placeres i en bedre Lønningsklasse, end hvad der i de senere Aar har været Tilfældet.«

Under Behandlingen af Punkt c fremgik, at der var Stagnation i Uddannelsen grundet paa, at der ingen Nyrekruttering fandt Sted, og Avancementsforholdene var heller ikke gunstige for Tiden, undtagen i Sverrig, hvor man i den senere Tid har faaet en Del Forfremmelser til Lokomotivførere.

Punkt f.

Angaaende Personalets Indflydelse i Ledelsen var det bemærkelsesværdigt, at man i de fleste Tilfælde først henvendte sig til Personalet, naar den økonomiske Situation for Privatbanerne saa haabløs ud, da kunde Personalet blive taget med paa Raad, og de Resultater, der er opnaaet, har dog medført, at Bancerne er bleven holdt i Live.

I Hovedstyret for Norges Statsbaner har Personalet en Repræsentant.

Alt i alt gav de fremførte Redegørelser et klart Billede af de Vanskeligheder, Personalet for Tiden har at arbejde med, men de gav ogsaa Udtryk for, at Organisationerne havde arbejdet godt for at ride Krisen af, og at Personalet fortsat vilde bekæmpe den Svækkelse af Driftssikkerheden, som det økonomiske Tryk havde medført.

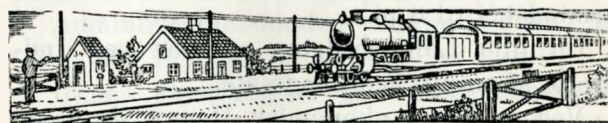
Behandlingen af Punkt 5 blev henlagt til Sekretariatet.

Punkt 6. Til Præsident for den nye Kongresperiode valgtes Robert Lund, Norge, idet Præsidiat for den kommende Periode skulde lægges i Norge.

Punkt 8. Kongressen paalagde Sekretariatet at følge den politiske Udvikling og deltage i Kampen for Bevarelse af Demokratiet.

Punkt 9. Næste Kongres holdes i Norge, Sekretariatet fastsætter Mødestedet.

Punkt 10. Kongressen afsluttede sine Forhandlinger med Taler af den afgaaede og den ny Præsident.



## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Brist i Forstaaelsen.

Ofte er der fra højeste Sted sagt til Personalet: vis Interesse for Etaten og Forstaaelse af dens Vanskeligheder.

Det tør vel ogsaa nok siges ikke at være sagt forgæves, men den største Betingelse for at vinde Forstaaelse er vel ganske afgjort den, at der vises Forstaaelse, thi uden dette da er Betingelsen for Forstaaelse og godt Samarbejde bristet; men det kan vel egentlig ikke siges at vidne om nogen god Forstaaelse fra oven, naar man som her i første Distrikt faar et Opslag om, at uanset om der findes ledig Personale, maa der ikke gives mere Permission end det for Ferietiden fastsatte Antal Mand pr. Dag.

At Opslaget kun ved en Fejltagelse fremkom som Opslag og ikke som blot en Meddelelse til Lokomotivmestrene gør jo ikke Sagen bedre.

Depotet, jeg tilhører, er for indeværende Maaned ned normeret med 4 Mand Permission pr. Dag.

I Anledning af Lokomotivmands-Kongressen i Svellig var vi 6 Mand her, der søgte Permission for at deltage i Turen.

4 Ansøgninger bevilgedes, 2 nægtedes, af de 2 var jeg den ene.

De to nægtede Permissioner blev straks sendt til Hovedbestyrelsen med Anmodning til den om at forsøge at faa dispenseret fra de 4, saadan at de 2 bevilgedes. Fra Foreningens Kontor fik jeg 6 Dage før Kongressen pr. Telefon at vide, at intet var sket. Nægtelsen stod ved Magt.

Omgaaende rejste jeg ind for selv at forsøge mig hos Maskinbestyreren. Maskinbestyreren var i Øjeblikket optaget, hvorfor jeg vist ind i et andet Kontor, hvor der befandt sig en Kontrolør og en Overassistent. Kontroløren bød elskværdigt en Stol til Sæde, og vi vekslede nogle Ord med hinanden bl. a. om hvad det var, jeg ønskede at tale med Maskinbestyreren om; men straks var Overassistenten der med Betænkeligheder.

Jeg havde aldrig været paa dette Kontor før og kendte ikke Manden; men jeg var straks paa det rene med, at der var han, den Hr. Larsen, som jeg havde hørt omtale paa forskellig Vis, bl. a. som en Slags Overlokomotivmester.

At jeg ikke skulde vente Velvillie fra den Kant vidste jeg, men jeg tillagde ikke det nogen Betydning, for han var jo ikke min foresatte og ikke den, jeg søgte; men desværre; jeg tog Fejl, det skulde alligvel blive Hr. Larsen.

Maskinbestyreren, som jeg straks efter fik foretræde for, stillede sig ganske afgjort venlig forstaaende til min Anmodning om Tjenestefrihed, men henvendte sig nu til Hr. Larsen som den, der har med Permissioner at gøre, med Spørgsmaal om hvordan Landet laa med Reservepersonale og køredygtige Remisearbejdere i de forskellige Depoter, men sin Omtale tro kunde Hr. Larsen selvfølgelig ikke give Svar paa disse Spørgsmaal uden samtidig at køre frem med eventuelle Arbejdstog, Sct. Hans Aften

o. s. v. med det saa aabenbart tilsigtede at faa Maskinbestyreren til at sige nej til min Anmodning og jo da ogsaa med det Resultat, at jeg fik nej. At jeg straks paa Stedet sagde Hr. Larsen Tak for Elskværdigheden er vel kun naturligt.

Jeg var gaaet til min foresatte, Maskinbestyreren, i Haab om at finde en Velvillie, der laa lidt uden for den Grænse, hvor Hr. Maskinbestyreren selv kom til at løbe en smule Risiko ved at vise denne Velvillie, altsaa i Haab om at finde en Velvillie, der var en virkelig Tak værd, men jeg gik derfra med et stærkt Indtryk af, at det var en ikke foresat, der gennem min foresatte havde kvalt mig dette Haab.

I Tiden, der nu var gaaet, var de følgende 2 Maaned blev optaget af andre permissionssøgende, men jeg tillod mig alligevel at søge 5 Dage i Juli.

Efter en halv Snes Dages Forløb henvendte jeg mig paa Kontoret til Hr. Larsen med Forespørgsel om, hvordan det gik med den nu søgte Permission, men en mere kølig og flegmatisk Modtagelse har jeg aldrig været ude for; med et meget uvenligt Ansigt udtryk gav Hr. Larsen det Svar: den faar De ikke.

Jeg tillod mig nu at bemærke, at jeg, skønt søgt første Gang den 5. Maj, altsaa ikke nu kunde faa Permission før sidst i August, hvis ikke der kunde dispenseres med 1 Mand i de 5 Dage, men hertil svarede Hr. Larsen meget afvisende. Depotet er normeret med 4 Mand Permission pr. Dag, disse 4 kan faa, det er min Instruks, fra den viges ikke.

Der var altsaa ikke noget med at undersøge om Dispensation var mulig, nej bevares, Hr. Larsen havde sin Instruks, færdig.

Hvis vi andre i vores Tjeneste i samme Grad vilde ride Bestemmelser og Instruks, mon det saa ikke vilde blive regnet for Krakileri?

Det er meget godt med Bestemthed, men misforstaas dette, saa det faar blot det mindste Præg af Krakileri eller Kynisme, da er det af det onde, og at Hr. Larsens Væren i ikke ringe Grad har Præg af dette, er der mange, der har Følelsen af.

Jeg vil derfor mene, det var heldigt, om Hr. Larsen fik endnu en Instruks med Paalydende om at vise størst mulig Imødekommenhed og Forstaaelse, og skulde Hr. Larsen mangle Evne til at kunne det, mon det da ikke vilde være heldigt at give ham en anden Beskæftigelse og lade en mere facil Mand overtage hans nuværende Arbejde?

N. Voldby.

### I Periskopet.

Den forgangne Pinse gav en bedre Tid til at læse, end man har haft det sidste Par Aar, og alt læseligt blev gennemtygget, saa man levende kunde sætte sig ind i, hvorledes det maa føles at være Medlem af en Polarekspedition, der kun har 2 gamle Aviser med. Om det saa var »Dansk Lokomotiv Tidende«, saa fik jeg den læst i Pinsen.

Den var forresten interessant, for den bragte et Angreb paa Maskinchef Munch, som var mildest talt berettiget. Det var i Anledning af nogle Udtalelser, Maskinchefen har fremsat i Anledning af de

nye Motortog, der skal køre som Lyn og Torden. Maskinchefen oplyser, at der kun skal en Mand paa Førerpladsen! Det er mest betryggende, saa hviler Ansvaret paa en Mand. To Mand kan tale sammen og distrahere hinanden, een Mand forstyrrer ikke sig selv. Bliver han syg og slipper Styrehaandtaget, bremser Toget selv, og da det er udsøgte Folk, er der ingen Fare for, at Opmærksomheden skal glippe. »Lokomotiv Tidende« hævder heroverfor det gamle Ord, at fire Øjne ser bedre end to. Det er ikke blevet mindre rigtigt, fordi man skal køre stærkere.

Hørt! Statsbanerne skal spare, men det skal ikke gaa ud over nødvendigt Mandskab. Og selv om to Mand i Lyntog ikke faar det samme at gøre, som to Mand paa et Damplokomotiv, der skal fodres ustandseligt — saa bør der være to! Om ikke andet, saa kan de skiftes til at køre hver sin Del af Strækningen. Bilister ved, hvor stor Anspænding meget stærk Fart kræver, og et Lyntog med 120 km.s Fart skal føres absolut og usvigeligt korrekt. Det er meget godt, at Toget selv kan bremse, men det bremser altsaa ikke, hvis Føreren rammes af et Hjerteslag og falder ind over Styrehaandtaget! Og hvem skal føre Toget videre, hvis det bremser automatisk midt paa Linien!

Lad os faa den anden Mand med, Hr. Maskinchef. Vi vil gerne have ham, selv om han aldrig faar noget som helst at bestille, selv om han er ganske overflødig! Det vil nemlig virke heroligende, og det kan tiltrænges, naar vi skal ud at køre med Lyntog. Husk Statsbanerne har ikke hidtil forvænnet os med Tempo! Vi er slet ikke vant til, at det skal gaa saa stærkt. Og naar vi alligevel skal betale det eventuelle Underskud, saa vil vi godt have den Ekstramand med for Pengene!

Stilk.

## LOKOMOTIVPERSONALETS ARBEJDSFORHOLD I SOVJET-UNIONEN

### Et Interview med et Sæt Lokomotivfolk ved Lokomotivdepotet paa Kursk Jernbanestation i Moskva.

Moskva, i Juli 1934.

En dansk Lokomotivfører sendte mig et Brev og bad om en Del Oplysninger om Lokomotivpersonalets Tjenestereglement i Sovjet-Unionen. Han stillede en Række konkrete Spørgsmaal om Arbejdstid, Ferie o. s. v. For at faa et konkret Svar, henvendte jeg mig direkte til et af Lokomotivdepoterne i Moskva, Depotet ved Kursk Jernbanestation. Jeg var saa heldig at træffe Lokomotivføreren og Fyrbøderen paa et af Passagerlokomotiverne. Velvoksne og solide Folk begge to. Er det forresten ikke en international Foreteelse, at Lokomotivfolk gennemgaaende er mere sværvægtige end lad os sige f. Eks. Togkonduktørerne? Det hænger sammen med Arbejdets Art. Et Postbud er ogsaa som Regel adskilligt slankere end en Postmester.

Arbejdsforholdene for Lokomotivpersonalet er ordnet saaledes, at der paa hvert Lokomotiv med

Kulfyring arbejder et Sæt paa tre Mand, Fører, Fyrbøder og Hjælper. Er det Oliefyring, bestaar Sættet af to Mand. De to Kammerater, som jeg stillede Spørgsmaalene til, arbejdede paa et Lokomotiv med Kulfyring. Svarene, de gav, vil sikkert interessere Jernbanefolk ikke alene i Danmark, men ogsaa i Sverige og Norge.

#### Lidt om Arbejdsvilkaarene.

— Hvor mange Arbejdstimer har Lokomotivpersonalet i Sovjet-Unionen pr. Maaned? Og hvad er det højeste Antal Arbejdstimer pr. Dag? Saaledes led det første Spørgsmaal.

— Alle Medlemmer af et Lokomotivsæt har samme Arbejdstid. Efter Loven er Arbejdstidens Maksimum 192 Timer pr. Maaned. Men det er kun i enkelte Tilfælde, at vi arbejder saa længe. Gennemsnitlig drejer det sig om 180—185 Timer pr. Maaned. Hvad angaar det højest tilladte Antal Arbejdstimer pr. Dag, saa kan vi Lokomotivfolk ikke have 7 eller 8 Timers Arbejdsdag som Industriarbejderne har. Arbejdstiden afhænger først og fremmest af Rejsens Varighed. Den kan tage 7 Timer, 8—10 eller op til 12 Timer. Mere end 12 Timers uafbrudt Tjeneste kan et Lokomotivsæt i intet Tilfælde have. Det er Lovens yderste Maksimum. Men det er meget sjældent, at det bliver saa lang en Dag, udtaler Lokomotivføreren. *Skulde* det indtræffe, faar man tilsvarende længere Fritid derefter. I Tilfælde af Uheld, Ulykker o. lign. kan det ogsaa undtagelsesvis hænde, at man en Maaned arbejder mere end de 192 Timer, som Loven har sat som Maksimum. Hvis man i saa Fald skulde have arbejdet f. Eks. i 206 Timer, saa gives der 200 pCt. Tillæg for de overskydende 14 Timer.

#### Fridage om Maanedene.

— Hvorledes er det med Friheden?

— Vi har 6 Fridage pr. Maaned. Men paa Grund af Arbejdets Art kan vi ikke have regelmæssig fri hver 5. eller 6. Dag, ligesom Industriarbejderne. Fritiden reguleres efter hvert Lokomotivs Rejserute. Det hænder, vi kan have to Fridage i Træk, alt eftersom det passer med Maanedsreguleringen.

— Hvor lang er Sommerferien?

— Lokomotivpersonalets Arbejde anses som sundhedsskadeligt, og vi har derfor en Sommerferie af 24 Arbejdsdage + 6 Fridage, ialt 30 Dage. Desuden faar de, som har 3 Aars Tjenestetid, et Tillæg af 3 Dage, altsaa ialt 33 Dages Sommerferie. Under Ferien udbetales fuld Løn, beregnet paa Grundlag af Gennemsnitsfortjenesten i de 2 sidste Maaneder før Feriens Begyndelse.

— Hvorledes kan Ferien tilbringes?

— Enkelte kan foretrække at rejse paa Ekskursioner, andre vil hellere til Hvilehjem eller til Sanatorier. For dem, som trænger til Kurophold, har Jernbaneforbundet en Række Sanatorier og Hvilehjem, særlig paa Krim. Kursk-Jernbanen har selv 4 forskellige Hvilehjem og Sanatorier for sine Folk i Tilknytning til de Pladser, man faar gennem Forbundet. Der er ogsaa Mulighed for, at gifte Folk kan tage Familien med sig, idet der ogsaa er Feriehjem



for Mødre og Børn, hvor de kan bo mod en billig Afgift.

— Hvorledes beregnes Natarbejdet?

— Det lønnes ikke anderledes end Dagarbejde. De Lokomotivfolk, som har Nattjeneste har derimod andre Fordele i Form af længere Fritid o. lign. En Montør, som arbejder om Natten, har derimod Overtidbetaling.

— Hvorledes beregnes Tiden paa fremmed Depot?

— Efter Tjenestereglementet skal Lokomotivpersonalet paa fremmed Depot være sikret en Hviletid, som ikke skal være mindre end Halvparten og ikke over 75 pCt. af den forudgaaende Tjenestetid. Der skal være eget Rum til at hvile i og Senge med rent Sengetøj. Hvis der ikke findes saadanne Hvilemuligheder, eller hvis Tiden paa fremmed Depot strækker sig udover 75 pCt. af den forudgaaende Tjenestetid, betales enten den hele Tid eller den overskydende Tid som sædvanlig Arbejdstid efter Regulativet.

Dermed havde de to Kammerater besvaret sin danske Kollegas og Klassefælles Spørgsmaal. De sluttede med at bede mig overbringe en varm Arbejderhilsen fra Sovjet-Unionens Lokomotivfolk til alle Kolleger og Klassefæller i Danmark og i de andre skandinaviske Lande.

C. H.

## DE HOLLANDSKE JERNBANERS DIESELELEKTRISKE TOG

Den 15. Maj har de hollandske Jernbaner sat dieselelektriske Tog med aerodynamisk Profil i Drift paa Strækningerne Amsterdam—Utrecht—Hertogenbosch—Boxtel—Eindhoven—Rotterdam og Haag—Utrecht—Arnhem (260 km). Der bruges 15 Togstammer af 3 Dele hver. Hele Boggien omgives af skærmende Staalplader. Ved Togets Igangsættelse hæves Indstigningstrinene automatisk. Luftmodstanden er blevet nedsat til det mindst mulige. Hvert af Togene vil kunne naa 150 km i Timen, saa man vil kunne forstaa, at Konstruktorerne har haft deres Opmærksomhed samlet paa Luftmodstandsproblemet, naar man ved, at en alm. Motorvogn, der kører 150 km/T. bruger  $\frac{7}{8}$  af sin Ydeevne til at overvinde denne Modstand. Disse Tog, hvis Antal til Oktober vil udgøre 40, føres af 2 Maybach Motorer, der arbejder med to Generatorer paa 210 kw.

Den forholdsvis store Ibrugtagning af dieselelektriske Vogne af de hollandske Jernbaner udgør Del af et stort Program om Trafikens Forbedring og Opdrivelse af dens Ydeevne, for derved at kunne drive en mere energisk Konkurrence med Automobilerne. Da den elektriske Traktion er bestemt til at betjene Linier med megen Trafik (f. Eks. paa Strækningen Amsterdam—Rotterdam, hvor der ligger 7 Byer, hvis samlede Indbyggerantal overstiger 2 Millioner, d. v. s. mere end  $\frac{1}{4}$  af Hollands Befolkning, og som ligger indenfor en Afstand af 85 km), kan kun Dieseltraktionen sikre en hurtig Betjening paa Linjer, der anløber Egne med en mere spredt Befolkning. Den elektriske Drift egner sig bedre for

hurtig Kørsel paa Strækninger med mange Stoppesteder end Dieseltraktionen, som derimod er mest fordelagtig paa Strækninger med faa Stoppesteder.

De hollandske Jernbaner driver for Tiden 200 km dobbeltsporede elektrificerede Strækninger og 260 km gennemløbes af de dieselelektriske Tog. Udgifterne til Elektrificering er naaet op paa ca. 40 Millioner Gylden, hvoraf kun 24 Millioner falder paa Vognmateriellet. De 40 Dieseltog, som alle vil køre til 1. Oktober 1934, har derimod kun krævet 7 Millioner Gylden. Denne Udgift falder næsten helt paa Togene. Banen og de faste Installationer er kun ubetydeligt ændret. En Elektrificering af de samme Strækninger, der nu køres af Dieseltog, vilde have kostet ca. 23 Millioner Gylden (Vogne, Luftledninger, Understationer o. s. v.).

Det er første Gang, at en europæisk Jernbane indfører den dieselelektriske Traktion i en saa stor Grad. Det af Holland foretagne Forsøg har forøget den almindelige Interesse af andre Landes Baner. Det er uden Tvivl et Eksempel, som snart vil blive fulgt af andre Lande. Vi kan tilføje, at de belgiske Jernbaner har sat en lignende Vogn i Drift mellem Bryssel og Gent.

I Holland tvang den stigende Bilkonkurrence en indgaaende Ændring i Timeplanen og en Forøgelse af Togenes Hastighed og Komfort. De nye Tog svarer fuldtud til disse Forventninger. Hvert af dem har kun II og III Klasses Kompartimenter. Efter Publikums Mening er III Klasse mere komfortabelt end II Klasse paa almindelige Tog. Vognene opvarmes ved det til Kølning af Motorerne benyttede Vand. om Sommeren anvendes Varme anlægget til at køle Vognene ved kold Luft. De indvundne Resultater giver Forhaabning om, at denne Forbedring vil give Banerne den tabte Trafik tilbage.

Til Slut nogle Bemærkninger om Personalet. Jernbanemændenes Forbund i Holland, der er tilsluttet I. T. F., og som siden Sammenslutningen med Lokomotivpersonalets Organisation i 1918 omfatter den største Del af dette Personale, havde forudset, at Dampdriften paa Hovedlinier, der ikke var elektrificerede, vilde blive erstattet med Diesellokomotiver. Forbundet var traadt i Forbindelse med Organisationer i andre Lande, særligt i Skandinavien, for at være helt à jour med de af disse Landes Personale gjorte Erfaringer. Disse Erfaringer har hidraget til, at det hollandske Forbund kunde tage sit Standpunkt med Hensyn til Personalestaben og Arbejdsbetingelserne. Forbundet har selv organiseret Instruktionskursuser, og det er lykkedes det at faa Direktionen for de hollandske Jernbaner til at igangsætte Kursus for det Personale, der kommer til at køre Dieselvognene.

Forbundets Mening er — og der er endnu ikke kommet Indvendinger — at Dieselpersonalet skulde rekrutteres ud af det overflødig Lokomotivpersonale. Det er særligt de yngre blandt Lokomotivmændene (Lærling-Lokomotivførere eller Fyrhødere) og Underlokomotivførere (Lokomotivførere der har bestaaet deres Prøve, men som endnu kører som Fyrhødere) som vil komme i Betragtning for Dieseltogene, der

jo føres af én Mand hver (de er forsynet med det saakaldte »Død-Mand-Haandtag). Organisationen har opnaaet, at paa vigtige Strækningsdele Føreren ikke er ene om Ansvaret, men at han assisteres af Togpersonalet. Udenfor saadanne Strækningsdele bærer Føreren Ansvaret alene.

Hvad angaar Lønningerne, saa har Forbundet ment, at Dieselmotorførere skal ligestilles med Lokomotivførere (Lønklasse 8) af Hensyn til deres Ansvar. Dette Synspunkt er ikke helt godkendt. Fyrbøderne (Klasse 3 a) og Underlokomotivførere (Kl. 5) vil efter deres Forfremmelse naa op til Kl. 7 som Dieselmotorfører og vil paa denne Maade ligestilles med Hovedførerne for Dampdriften. Desuden vil den Mand, der udnævnes til Motorfører, ikke blot faa sine periodiske Forhøjelser og Fordele ved Overgangen til højere Stilling, men ogsaa en aarlig Godtgørelse bestaaende af Forskellen mellem Klasserne 5 og 7's Maksima eller 120 til 130 Gylden. Denne Godtgørelse skal erstatte de til Dampdriften knyttede Brændselspræmier. Vedkommende kan dog ikke overstige Klasse 7 Maksimumsløn. Forhøjelser og Tillæg iberegnet.

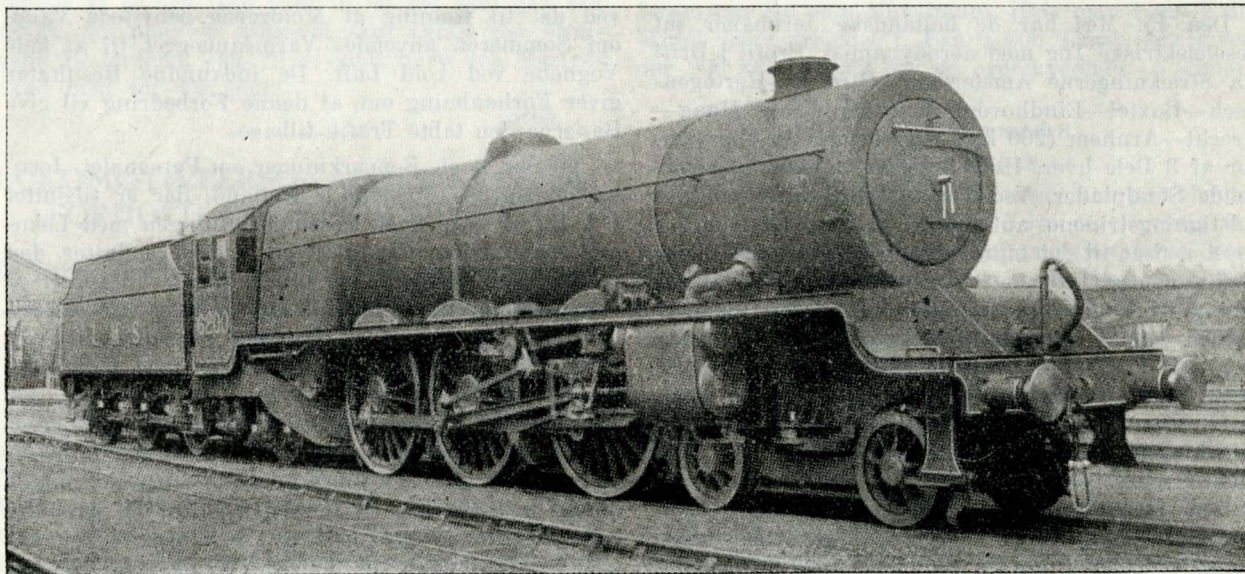
### NYE ENGELSKE FIRLINGLOKOMOTIVER

Til at fremføre de sværeste *Anglo-Scottish* Eksprestog paa 500 Tons mellem Euston og Glasgow har *London Midland and Scottish Railway* anskaffet

nogle 2 C1 Lokomotiver med 4 Højtrykscylindre. Paa nævnte Strækning er hidtil anvendt 2 C Lokomotiver, som var i Stand til at fremføre gennemkørende Tog paa 420 Tons, men da Togene bliver baade større og tungere var sværere Lokomotiver nødvendig.

Cylinderdiametere er 415 mm og Kedeltrykket 17,5 Atm. Ved 85 Procent af Kedeltrykket vil Lokomotivet udvikle en Trækkekraft paa 18 500 kg. Denne store Kraftudvikling er muliggjort ved en stor Kedel, 4 Højtrykscylindre og over 22 Tons Akseltryk paa de koblede Aksler. De to indvendige Cylindre er placeret under Røgkamret og virker paa den forreste koblede Aksel, som har to Krumtapbugter og er bygget af flere Stykker. Hver Cylinder har sin egen Styring (Walschaerts) med tilhørende Stempelglider paa 205 mm Diameter og en Vandring paa 185 mm. Hjulstjernerne og Akselkasserne er staaletstøbt; Driv- og Kobbeltængerne er smedet af Molybdænstaalet. samtlige Aksellejer smøres med en Smørepresse, og en anden Smørepresse med 16 Stempler og tilhørende Olieforstøver smører Stempler og Glidere.

Rundkedlen bestaar af 3 Bælter, 1950 mm ved Fyrkassen og 1750 mm ved Røgkamret. Fyrkassen er en Belpaire Fyrkasse med et stort Damprum og 4,2 m<sup>2</sup> Risteflade. Kedelrørene bestaar af 170 almindelige Kedelrør og 16 Overhederkedelrør med en Længde af 6240 mm og henholdsvis 57 og 130 mm i Diameter. Overhederen bestaar af 16 Elementer med omtrent 35 m<sup>2</sup> Hedeflade, beregnet til en Damp-



Engelsk Firlinglokomotiv.

Lokomotivets Dimensioner:			
Cylinderdiameter	4 × 415 mm	Damptryk	17,5 Atm
Slaglængde	710 mm	Tjenestevægt	164 Tons
Drivhjulsdiameter	1980 mm	Adhæsionsvægt	68,7 Tons
Hedeflade i Fyrkassen	17,6 m <sup>2</sup>	Trækkekraft	18,5 Tons
Hedeflade i Rørene	235 m <sup>2</sup>	Vandbeholdning	18,0 Tons
Hedeflade paa Overhederen	35 m <sup>2</sup>	Kulbeholdning	9,0 Tons
Hedeflade total	287,6 m <sup>2</sup>	Største Højde	4016 mm
Risteflade	4,2 m <sup>2</sup>	Største Bredde	2743 mm

temperatur af 425 Grader. I Røgekamret er anbragt en Pladeanordning til at fordele Trækvirkningen ligeligt gennem alle Rørene. Dampdom findes ikke, men kun et Damprør, som er anbragt saa højt som muligt paa langs i Rundkedlen, hvorigennem Dampen gaar til Overhøderen. Regulatoren er efter amerikansk Mønster anbragt paa Overhøderen og betjenes paa sædvanlig Maade. Sikkerhedsventilerne er af en lav Type for at kunne faa Plads indenfor Profilirummet, hvorimod Dampfløjten vil rage for højt og er anbragt vandret. Dampfordelingsstykket sidder øverst paa Fyrkassekappens Dørplade.

For at faa rigelig Lufttilførsel til Forbrændingen har Askekassen 3 Luftklapper: en for, en bag og en i Midten. Lokomotiverne har baade Trykluft- og Dampbremse, samt Haandsandspreder. Paa det bageste Løbehjulssæt findes en Anordning, som med en Vandstraale skyller Sandet bort fra Skinnen for at Toget kan løbe uden Paavirkning af Maskinens Sanding. Til Kedlens Fødning findes paa venstre Side, hvor Føreren har sin Plads, en 13 mm Friskdampinjector, og paa højre Side en 12 mm Spildepinjector.

Tenderen er 3-akslet og løber paa Rullelejer. Den vejer tjenestefærdig 55 Tons og rummer 9 Tons Kul og 18 m<sup>3</sup> Vand; den er tillige indrettet til Vandtagning under Kørslen. Som det fremgaar af Billedet virker Lokomotivets Udseende meget smukt ved sit glatte og afrundede Ydre. Det først leverede Nr. 6200 har været udstillet paa Banegaarden i Euston.

*F. Spøer.*

## HURTIGERE GODSTRAFIK I ENGLAND

I Kampen mod Landevejstrafikken bestræber de engelske Baner sig for at fremskynde Stykgodsbefordringen saaledes, at Stykgods, som indleveres om Eftermiddagen, i Almindelighed skal kunne udleveres til Modtageren den næste Dags Morgen. Det falder ikke saa svært for Forsendelser over korte Strækninger, men paa de lange Strækninger har man maattet sætte nye hurtigløbende Stykgodstog ind. London og Nordøst Jernbanen har faaet et nyt Tog med Afgang fra London 15,40 og Ankomst til Glasgow 5,15. Det er 714 km i 13 Tim. 35 Min. med 2 Tim. 25 Min. Ophold undervejs og giver en ren Køretid paa 11 Tim. 10 Min. og en Middelhastighed paa omkring 65 km/Tim. Toget bestaar af 50 Vogne og maa køre 80 km/Tim. Et Afsnit af Strækningen paa 180 km gennemløber Toget med en Gennemsnitshastighed af 70 km/Tim. Et andet Stykgodstog gennemløber med en Gennemsnitshastighed af 63 km/Tim. 307 km uden Ophold.

## FØRSLAG OM FYRING MED TRÆ I SVERRIG

Det svenske Forstvæsen har for at faa afsat Skovhugsten henvendt sig til de svenske Statsbaner med Anmodning om, at Banerne forsøgsvis i fem Aar

skulde bruge Træ som Lokomotivbrændsel paa visse nordsvenske Linier. Statsbanerne har indtaget et afvisende Standpunkt af følgende Grund:

Paa de Banelinier, der er Tale om, bruges aarligt 12 400 Tons Kul, som med paaløbende Omkostninger staa Banerne i 260 000 Kr. Træ til Fyring vil komme til at koste 358 000 Kr., og dertil kommer Ombygning af Lokomotivkedlerne, Stabelplads for Træet, Arbejder for at forhindre Brandfare o. s. v., som ialt er anslaaet til 150 000 Kr., og endvidere højere Personaleudgifter, saa de samlede Udgifter bliver 476 000 Kr. mod 260 000 Kr.

Den svenske Statsbaneledelse er tilbøjelig til at tro, at det ikke blot vil komme til at dreje sig om de foreslaaede Strækninger i fem Aar, men at andre Omraader med stor Skovvækst vil følge efter og have sit Træ afsat, og har svaret, at kun en lille Del af Befolkningen kan faa Fordel ved Brændefyring paa Lokomotiver, medens det vil virke meget ugunstigt paa Banernes Regnskab og i det hele taget være et Tilbageskridt.



## UDFLUGT TIL LILLEBÆLTSBROEN

Hovedbestyrelsen her, som det vil erindres, givet Løfte om at arrangere en Udflugt til Lillebæltsbroen, saa længe denne er under Opførelse, saaledes at interesserede Medlemmer og deres Damer gennem disse Besøg saa nogenlunde har kunnet følge Broarbejderne fra Aar til Aar.

Broen nærmer sig nu sin Fuldendelse — den skal efter Beregningen tages i Brug næste Aar — det bliver saaledes sidste Sommer, der er Lejlighed til at studere Broarbejderne paa nærmere Hold.

Hovedbestyrelsen har derfor arrangeret et Besøg, som vil finde Sted Tirsdag den 4. September d. A., og indbyder herved Medlemmer, saavel ordinære som ekstraordinære, samt deres Damer til at deltage.

De, som ønsker at deltage i forannævnte Besøg, bedes give Møde paa Pladsen foran Fredericia Banegaard Tirsdag den 4. September Kl. 14,45. Der køres med Tog fra Fredericia (Afgang Kl. 15,05) til Snoghøj. Efter at Besigtigelse af Broarbejderne er tilendebragt, bliver der arrangeret en fælles Middag paa Snoghøj Badehotel, og eventuelt et Par Timers Dans. Returneringen til Fredericia foregaar ligeledes med Tog (Afgang Snoghøj Kl. 23,20), saa der kan faas Forbindelse med Nattogene. Det bemærkes, at der dog ogsaa er tidligere Togforbindelser til Fredericia, hvis nogle kunde ønske at rejse med Aftenogene.

Generaldirektoratet har tilladt, at Familiefripen og Fripen til Pensionister, som udstedes i denne Anledning, holdes uden for det sædvanlige aarlige Antal, naar Reglerne i Ordre A, Side 148, overholdes, d. v. s., at disse Fripen skal udstedes til Fællesklassen. Ihændehaverne maa under Udflugten sørge for at faa deres Fripen forsynet

med Foreningens Stempel, da de ellers medregnes. Disse Fripas skal ikke afleveres til Togpersonalet, men til Fri-pasudstederen.

Medlemmer, som ønsker at deltage, maa tegne sig paa de i Afdelingerne fremlagte Lister, Pensionister kan tegne sig ved direkte Henvendelse til Foreningens Kontor, men det maa af Hensyn til Spisningen oplyses, om An-meldelse omfatter 1 eller 2 Personer, altsaa om der del-tages med eller uden Dame.

## STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

### Nye Bøger.

Sj.-Følster	Sjl.-Fyl	
17076	16103	Nørlund, P.: De gamle Nordbohygder ved Verdens Ende.
17077	16104	Hinhede, M.: Fuldkommen Sundhed og Vejen dertil.
17078	16099	Jansen, Luplau: Hvad er det for en Stjerne.
17079	16076	Conner, R.: »Sig Goddag til Djævelen ...«
17080	16088	Wren, P. C.: Rænker i Ørkenen.
17081	16098	Koch, Kurt: Verdenshistoriens største Drama.
	16014	Hallström, G.: Carl Heibert Malmros (svensk).
	16015	Jarl, Hemmer: En man ock hans samvete (svensk).
	16016	Holmström, Ragn: Någoting händer (svensk).
	16017	Johansson, Leo: Godnatt, Jord (svensk).
	16018	Martinson, Harry: Kap Farväl (svensk).
	16019	Siwertz, Sigfr.: Lågan (svensk).
17082	16074	Bristol, C.: Vampyren.
17083	16082	Oppenheim, E. Ph.: Mord i Monte Carlo.
17084		Cavling, O.: Fleet Street
17085	16102	Mikkelsen, E.: De østgrønlandske Eskimoers Historie.
17086	16079	Kalman, J.: Mødet i Omsk.
17087	16083	Poulsen, A. C. E.: I Jern.
17088		Dahl, H.: Bogen om Hans W.
17089	16129	Melon, P.: Achmet-Reis.
17090	16128	Marling, J.: Hans Prinsesse.
17091	16125	Herdal, H.: Man skal jo leve.
17092	16116	Baum, V.: Ina Raffay danser.
17093	16096	Fallada, H.: Har man een Gang spist af Bliktallerkenen.
17094		Pedersen, Hans H. Seedorff: Gudinder i Danmark.
17095	16127	Korch, Morten: Liv og Lune.
17096	16113	Nexo, M. Andersen: To Verdener.
17097	16126	Holm, Hakon: Crusifikset.
17098		Dinesen, I.: Seven gothic tales (engelsk).
17099		Lewisohn, L.: An altar in the Fields (engelsk).

17100	16119	Biering, G.: Sidste Melding.
17101	15603e	Sapper: Mordet paa Marydale Hall.
17102	16139	Westermann, P. F.: Konge for en Maa-ned.
17103	16142	Møller, E. Gredsted: Nico som Opdager.
	16030	Fallada, Hans: Wer einmal aus den Blecknapf frisst.
	16020	Stjernstedt, Marika: De fyra marskalk-stavarna (svensk).
	16021	Stolpe, Sven: Järnbröderna (svensk).
	16022	Sörman, Py: Hussas hund og Mottes katt (svensk).
17104	16135	Schelle, W.: Politiet bliver nervøs.
17105	16133	Ruck, B.: Min elskede Ven.
17106	15555	Burnett, W. R.: Chikago-Cæsar.
17107	16122	Estrup, F.: Impromptu.
17108		Anker, J. og Dahl, S.: Livets Udforsk-ning.
17109	16121	Delafield, E. M.: En Udfordring til Cla-rissa.
17110	16131	Nordström-Bonnier, T.: Juninatten.
17111	15313c	Galsworthy, J.: Over Floden.
17112	16118	Beskow, E.: Familien Ekekrona.
17113	16141	Korch, J.: En Kernepige.
17114	16143	Thygesen, N. Presskorn: En uvorn Unge.
17115	16132	Rosenkrants, P.: Dr. Higgins klarer det hele.
17116	16124	Hansen, H. P.: Seminarist.
17117	16115	Ayres, Ruby M.: Det store Hjerte.
17118	16137	Simenon, G.: Den tredie Nat.
17119	16150	Wheatley, D.: Fangen fra Tobolsk.



#### Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

- 1. Juli 1934: Pens. Lokomotivfører L. P. Larsen, Gb.
- 1. Juli 1934: Pens. Lokomotivfører J. C. P. Madsen, Næstved.
- 1. August 1934: Pens. Lokomotivfører N. P. P. Munkebod, Gb.



#### Forflyttelse fra 1.—9.—34:

- Lokomotivfyrbøder ● K. Djernæs, Thisted, til Ran-ders.
- Lokomotivfyrbøder T. G. Hansen, Aarhus H., til Thi-sted.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 21. August 1934.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.  
Telefon Vester 3016.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Reventlowsgade 28, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4  
Postkonto 20 541.