



34. Aargang No 2

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar 1934

HOLD HOVEDET KLART

Den danske Fagbevægelse har gennem Aarene været ude for adskillige bitre og haarde Kampe, som det kun ved Medlemmernes Sammenhold og Solidaritet er lykkedes at komme igennem og derved har skaffet adskillige Fordele hjem.

Her har man dog vidst, hvilke Fjender man havde at kæmpe imod og kunnet indrette sig derefter.

Men værre har Forholdene stillet sig, naar det drejede sig om de indvendige Kampe indenfor Fagbevægelsen, som de har haft at kæmpe imod, hvor Folk i Ly af Medlemsretten og paa Grund af vanskelige Forhold har benyttet dette til at undergrave og svække Organisationerne.

Ligegyldig om de har kaldt sig Syndikaler, Kommuniste eller Nazister, saa har Formaalet været det samme, nemlig at ødelægge de Organisationer, som Medlemmerne har faaet bygget op, og som er deres bedste og eneste Værge i Kampen.

Disse Fantaster er som Regel forsmaaede og ærgerrige Størrelser, for hvem Hensigten helliger Midlet, og kan de ikke komme den ene Vej ud, saa vælger de en anden, uden Hensyn til om de ender direkte i en Blindgade, hvor de ingen Vegne kan komme.

Det kan vel nok betegnes som kynisk at benytte sig af Folks Nødstilstand til at føre dem ud i det rene Kaos, blot fylde dem med Fraser, som intet har med Virkeligheden at gøre.

Det vilde være en Fejltagelse at tro paa, at vi indenfor Tjenestemandorganisationerne ikke skulde blive stillet overfor noget lignende, jo, ogsaa her træffer vi paa Folk, som, naar de synes Tidspunktet er belejligt, forsøger at fiske i rørte Vande og forsøger at svække deres Organisation mest muligt, uden Hensyn til om deres »Kammerater« gennem Aarene drøjt erhvervede Goder sættes overstyr, Goder, der ikke er erhvervede ved tomme Fraser og Fagter, men gennem et maalbevidst Organisationsarbejde.

Disse Folk bryder sig fejl om, hvordan Livet ude i det øvrige Samfund former eller udvikler sig, og med de fortvivlede og forvirrede Forhold, der eksisterer omkring os, er det ikke underligt, om det for mange ser ud, som om alt Arbejde for at skaffe Orden i Tingene synes at være spildt, og derfor begynder ligesom at lytte efter Frasemagerne, og saa er det lige deres Tid.

Til al Held er langt den store Part af Tjenestemændene endnu i Besiddelse af sund Sans og Fornuft, men det skader aldrig at raabe Vagt i Gevær og være paa Post overfor Folk, som kun vil ødelægge vort dyrebareste Værge, som det har kostet os mange Aars Møje at faa skaffet frem og som Marodører paa den organisationsmæssige Slagmark ikke saadan uden videre skal faa Lov til at vriste fra os.

Vor Presse skal vi værne om og sørge for at holde i et Plan, saa vi kan være den bekendt, og samtidig være det, den skal være for Medlemmerne, nemlig det Sted, hvor vi kan faa vore Forhold belyst, kritisere paa saglig

SPROGBLOMSTER

Maade det, der skal kritiseres, saaledes at Medlemmerne kan have baade Gavn og Glæde af at læse den, og samtidig skabe Respekt omkring os, men ikke benytte den som en almindelig stinkende Affaldstønde.

At en Fagbladsredaktør ganske kan misforstaa sin Opgave, har man fornylig set i et separatistisk Fagblad, som mente at kunne servere den yngste Halvdel af vore Medlemmer nogle Visdomsord ved at sige til dem: ja, se det er jeres egen Skyld, at der nu er for mange Lokomotivførere, thi I kunde i Stedet for de mange Udnævnelser til Lokomotivførere have nøjedes med Mellemstillingen eller Graduering.

Det er vel nok nogle kønne Visdomsord at faa serveret fra den Kant og en dundrende Haan mod de Mennesker, som de er rettet til, og som paa det kraftigste maa reagere herimod, thi endnu er Begreberne da ikke blevet saa forvirrede, at man ikke skude kunne se klart, hvad der har været det bedste og stadigvæk er det.

Desværre er det en af vore egne, der er Skyld i, at noget saadant har kunnet fremkomme, men det beviser blot, hvordan en Presse kan misbruges, og hvordan de Folk, der excellerer i Splittelse, benytter enhver Anledning til at drive Kiler ind, hvor de kan.

Tiden, vi er inde i, er i sig selv vanskelig nok, og der kræves en endog meget stor Tilpasningsevne for at indrette sig efter de nye Forhold, thi ogsaa paa vort Omraade har Rationaliseringen grebet endog meget stærkt ind.

Tjenestemændene kan ikke gaa imod de nye Tidens Forhold og det, den kræver af os, men vi kan ved at holde vore Organisationer kampstærke, være i høj Grad bestemmende for de Betingelser, hvorunder vi skal tage de nye Forhold, men dette kræver, at vi maa bede os fritaget for Splittelsesmændenes Forsøg paa at undergrave os.

Lad det derfor være understreget, hvad Enighed og Sammenhold betyder for Tjenestemændene i den nuværende Situation og endelig:

Hold Hovedet klart!

S. J.



En Mand, vi tit har nævnet i dette Blads Spalter, har forleden paany henledet Opmærksomheden paa sin Person paa en for ham lidet heldig Maade, hvad der egentlig ikke er særlig forbavsende. Siden den Mand er kommet her til Distriktet, har han vendt op og ned paa Tjenesteforholdene, saaledes at ligegyldig hvilken Tjenestemand, blandt Lokomotivmændene, man kommer til at tale med, hører man Udtalelser, som »der er ikke til at være« eller »der er ikke værd at være«, og dette hidrører fra det Sammenrodingssystem, Manden har været Sjælen i at faa gennemført. Der er ingen Tvivl om, at det er ham, der har ført Maskinbestyreren paa Glatiis ved den ud over alle Grænser eksisterende Sparemani:

Naar det faldt os i Pennen at benytte Orde- ne »over alle Grænser«, er det, selv om det er en Tilfældighed, at der kom til at staa saaledes, ikke desto mindre rigtigt; thi er det ikke meningsløst, at der køres saa længe og saa meget mellem Udvaskningerne, at Vandet næsten ikke er til at holde paa Kedlerne, eller at Personalet skifter Maskine Gang paa Gang, saa den Fortrolighed, Føreren bør have til sin Maskine, gaar fløjten. Hvis Spareriet holdt sig indenfor de rigtige Grænser, er der jo intet at sige dertil; men saadan som det drives nu, bevirker det, at Lokomotivpersonalet mister Arbejdsmodet og Humøret. Forsaavidt Chefen for Maskintjenesten i 1. Distrikt skal gaa ved den nu fastsatte Aldersgrænse, burde han prøve paa, om han ikke i de sidste Par Aar kan komme lidt i Kontakt med sit Personale; thi i modsat Fald vil det Eftermæle, han vil faa, ikke blive syndeligt smukt. Thi selv om Maskinbestyreren altid har forstaaet at gardere sig, naar der var noget i Vejen ved at skyde en underordnet for sig, kan han dog vist ikke undgaa at erkende, at det er ham, der er Chef, selv om han har selve Sørensen under sig. Han har sikkert billigt alle S. Dispositioner, selv om de er aldrig saa hensynsløse.

Vi har faaet den Opfattelse af S., at han for saa vidt er ens paa alle Omraader. For nylig har han omtalt en Lokomotivfører til en anden Tjenestemand paa en for S. lidet flatterende Maade. Vi skal ikke komme ind paa Enkeltheder vedrørende selve Sagen, som i sig selv er ganske enkel, det drejer sig kun om, at

Varmen i et Tog ikke var tilfredsstillende. Dette foranledigede S. til en Samtale med Trediemand at udtale om Lokomotivføreren: »Hvad er det for en Idiot, der kører Toget«? Denne Udtalelse kom Lokomotivføreren for Øre, og Betegnelse af den Beskaffenhed ønskede han ikke at hæftet paa sig. Lokomotivføreren var i enhver Henseende sagesløs.

I Salomonsens Konversationsleksikon staar under »Idiot« følgende: »græsk, (oprindelig Privatperson i Modsætning til en offentlig Person, senere en Person fra den store Hob, et uvidende, udannet Menneske); den, der er ude af Stand til at lære noget, en Taabe, et aandsløvt Individ. *Idiotisk*, deraf afledet Adjektiv.«

Det kan vel nok siges til Sørensen, at han selv om han er ansat som Maskiningeniør eller netop paa Grund heraf, burde undlade at bruge saadanne Udtryk. Et gammelt Mundheld siger om den, der bruger det Ord, at der er altid *en mere*, end den véd af, der bruger det. Og det er muligt, at det er Tilfædet ogsaa her. Det tør vi ikke paastaa, paa den anden Side vil vi ikke bestride det, hvis nogen paastaar det.

Vi vil haabe, at Hr. Sørensen ikke gaar videre i Anvendelsen af saadanne Udtryk, saaledes at vi eventuelt kan faa en *Samling af Idiotismer*, (Se Salomonsens Konversationsleksikon under »*Idiotikon*«), men at han kan finde mere passende Udtryk.

Naar vi finder Anledning til Omtale af denne Sag, skyldes det Hensynet til vore Medlemmer, som bør være orienteret, nu kan man se, hvorledes han mener, han tør omtale Lokomotivførere. Det er vist bedst, vi faar bremset ham, medens Tid er.

Lad os haabe at han holder inde, medens Legen er god, ellers —

KONFLIKTEN I NARVIK

Som tidligere meddelt, har vor norske Broderorganisation 79 af sine Medlemmer inddraget i en Konflikt, der er opstaaet ved Malmbo-laget i Narvik.

Trods gentagne Forhandlinger, er det endnu ikke lykkedes at opnaa Forlig, og Kampen fortsættes derfor stadig.

For at Medlemmerne kan faa et virkeligt Indblik i, hvad der er den dybeste Aarsag til Konflikten, har vi fra et norsk Blad taget nedennævnte Artikel, der giver et ganske godt

Indtryk af, hvor fortvivlede Forholdene i Narvik har været:

»Konflikten ved Lousavara — Kirunavara Aktiebolags Malmudskibning — omfattende 800 Arbejdere — har nu staaet paa siden 1. Oktober. En af vore Medarbejdere har haft en Samtale med Medlem af Transportarbejderforbundets Hovedbestyrelse, Alfred Nielsen fra Narvik, som opholder sig her i Byen i Anledning af en Arbejdsretssag og en Boykotningssag ved et Par andre Virksomheder deroppe.

Nielsen fortæller, at den Lønftale, Striden gælder, omfatter 557 Mand. De øvrige, som er med i Konflikten er Jernbanefolk, som er ude i Sympatistrejke. Af disse blev dog Lokomotivpersonalet opsagt af Bolaget.

Hvem var det, der opsagde Lønftalen?

Lønftalen blev opsagt af Bolaget, som samtidig krævede Lønningerne nedsat med 12 pCt. Ved senere Mægling har Bolaget erklæret sig villig til at akceptere en Lønreduction paa 8 pCt. Imidlertid har Arbejdstiden i over et Aar været indskrænket til 24 Timer om Ugen. Saa længe man fortsatte med denne Arbejdstid, skulde de Lønninger, som fremkom ved en Reduktion af 8 pCt., forhøjes med 5 pCt. Den effektive Lønreduction vilde derved blive godt 3 pCt., saa længe Arbejdstiden var 24 Timer om Ugen.

Og Arbejdernes Standpunkt til dette Forslag?

Det er, at saa længe, der kun arbejdes 24 Timer om Ugen, kan man ikke gaa med til nogen Reduktion af Lønningerne. Derimod har Arbejderne sagt, at dersom Arbejdstiden blev udvidet, var de villige til at forhandle om en Lønreduction.

Hvad var Timelønnen, indtil Konflikten udbrød?

Den var 1,40 Kr. Imidlertid arbejdes der en Del paa Akkord, hvorved Fortjenesten bliver noget større; den gennemsnitlige Fortjeneste om Ugen ligger omkring 40 Kr. Og der bliver jo ikke meget at rutte med. Naar man har betalt Sygekassekontingent. Fagforeningskontingent og Skatten, har man næppe 30 Kr. tilbage til at leve for hele Ugen.

Har Arbejdstiden ved Bolaget været indskrænket i lang Tid?

Det begyndte Efteraaret 1931, da Arbejdstiden blev nedsat fra 48 til 40 Timer. I 1932 nedsattes Arbejdstiden til 32 Timer, og om-

kring sidste Aarsskifte til 24 Timer om Ugen. Men det er ikke alene det, at Arbejdstiden er blevet nedsat. I de senere Aar er der ved Virksomheden foretaget en omfattende Rationalisering, som har haft til Følge, at der siden 1928 er afskediget 620 Mand. Hver Gang vi gik med til Indskrænkning af Arbejdstiden, tog vi Forbehold mod Opsigelse af Arbejdere. Virksomheden vilde ikke afgive noget bestemt Løfte herom, men lovede at gøre sit bedste for at undgaa Opsigelser. Kort Tid efter fik mange Arbejdere deres Opsigelse. Nu skulde Lønnen reduceres. Paa Grund af de stadige Arbejdsindskrænkninger var Arbejderne saa udsultede og udtærede, at de mente, det kunde være nok. Det kan ogsaa trygt siges, at denne Gang har da hele Byens Befolkning uden Hensyn til forskellige politiske Opfattelser, paa deres Parti.

Men det var je saaledes, at Bolagets Arbejdere i Sverige gik med til Lønreduktioner?

Ja, men ved Gruberne blev Arbejdstiden lige efter forlænget til 4 Dage om Ugen, og ved Bolagets anden Udskibningshavn — Luleå — har man hele Sommeren arbejdet fuld Tid.

Hvad er der blevet af de 620 Mand, som Bolaget har opsagt i Narvik?

De havde arbejdet saa længe ved Bolaget, at de havde taget fast Bolig paa Stedet. En Del havde bygget Hus med kommunal Garanti. Saa stod de pludselig paa bar Bund. Husene staar der, nogle bliver solgt andre kan man ikke finde Købere til. Kommunen kommer i Knibe. Bolaget, for hvis Skyld og paa hvis Drift hele Byen er bygget, er ansvarsfri. Arbejderne gaa ledige.

Hvor stor en Sum repræsenterer den Lønreduktion, Aftalen drejede sig om efter sidste Forslag?

Det repræsenterer en aarlig Udgift for Bolaget paa 42 421 Kr. Det er jo ikke nogen stor Sum for et saa stort Foretagende. Efter det foran nævnte synes vi, det vilde være rimeligt, om Bolaget udredede dette Beløb, og dermed lod Arbejderne beholde deres i Forvejen ringe Indtægt.

For Kommunen har Konflikten vel en stærk Indvirkning i økonomisk Henseende?

For Kommunen er Stillingen naturligvis vanskelig, da den ikke kan faa Skatterne ind. Bolaget betaler heller ikke sin Skat under Konflikten. Som allerede nævnt, er hele Byen vokset op med Bolagets Drift som Grundlag. I sin

Tid indvandrede Folk rask væk, Arbejdsstyrken var dengang oppe paa 1800 Mand, og nu er den nede paa 800. Det skulde ikke være vanskeligt at tænke sig, hvilke Følger dette har haft for Kommunen. Hertil kommer, at man maa strides med Bolaget om et Skattebeløb paa ca. 1 Mill. Kr., og Staten er Medinteressent i Sagen med et endnu større Beløb.

De Arbejdere, der nu er ude i Konflikt, hvordan tager de det?

Arbejderne tjente tidligere ikke stort mere, end de nu faar i Strejkebidrag, saa for dem bliver det Hip som Hap. De tager Konflikten med godt Humør og mener at kunne holde ud, til de opnaar en tilfredsstillende Ordning. Hertil kommer den Omstændighed, at der blev et rigt Sildefiskeri inde i Ofofjorden, der har ikke været Sild i Fjorden i 35 Aar, og nu kom Stimerne, som var de kaldede. Med Sildene følger ogsaa andre Fisk, og Narviks Arbejdere har paa denne Maade kunnet skaffe sig billig Mad, hvilket jo har meget at sige i en saadan Situation. Desuden har Sildefiskeriet bevirket, at der kom en Del Trafik, og denne var selvfølgelig ogsaa særdeles velkommen.◀

S. J.

VORE SYGEKASSER

Iblandt mange af de Institutioner med humanitært Formaal, Statsbanernes Personale er Bærer af, indtager Sygekasserne ubestridt den mest fremskudte Plads ikke blot i Kraft af deres Omfang og Betydning for Etatens Tjenestemænd i Nutiden, men ogsaa i Kraft af deres Alder og deres Virke omtrent gennem alle de 86 Aar, der har eksisteret Jernbaner her i Landet.

Paa et Tidspunkt, da disse Institutioners Organisationsform er blevet lagt i Smeltediglen med det udtalte Formaal at løse dem ud af den organiske Forbindelse med Statsbanerne og stille dem paa lige Fod med alle andre Institutioner af denne Art under Medlemmernes Eneansvar, paa dette Tidspunkt vil en Udredning af disse Kassers Tilblivelseshistorie og hidtidige Styreform formentlig kunne paaregne en vis Interesse.

Den sjælland-falsterske Sygekasse

er oprettet Aaret efter Aabningen af den sjællandske Jernbane fra København til Roskilde, idet Direktionen for Det sjællandske Jernbaneselskab den 23. Oktober 1848 godkendte et af en Personale-Komité udarbejdet Forslag til »Statuter for en Syge- og Hjælpkasse for Embedsmænd, Betjente og Arbejdsfolk ved den sjællandske Jernbane, samt Regler for den fremtidige Forsørgelse, de fast ansatte Embedsmænd og Betjente skyldte sig selv og deres Efterladte«. Kassens Virksomhed begyndte den 1. December 1848.

I Imperatorstil hedder det i disse Statuters første Sætning: *Kassens Navn angiver dens Bestemmelse.*

Som *Sygekasse* ydede Kassen fri Læge og frit Hospital i København eller Roskilde for *hele* Husstanden samt Understøttelse til Medicin til Medlemmerne for egen Person, Kone og Børn; af Medicinudgiften udredede Sygekassen fra Begyndelsen kun Halvdelen, medens den anden Halvdel betaltes som et Forskud, vedkommende Medlem senere skulde erstatte Sygekassen, med mindre han efter Ansøgning blev fritaget derfor ved Repræsentantskabets Beslutning. Disse Ydelser kunde Repræsentantskabet, naar Patienten behandlede i Hjemmet, under ganske særegne Omstændigheder, forlænge for yderligere 3 Maaneder, dog paa den Betingelse, at vedkommende skulde forpligte sig til senere at lette Kassen den forøgede Udgift ved tilsvarende forøget Bidrag »i et vist nærmere bestemmende Tidsrum«.

Som *Begraveshjælp* fik man, hvis Dødsfaldet skete inden Udløbet af den 3 Maaneders Periode, 10 Rdl. for et Barn og 20 Rdl. for en voksen, samt desuden for enhver Embedsmand eller Betjent, der i det mindste i eet Aar havde ydet Bidrag til Kassen af en større Indtægt end 200 Rdl. aarlig, et Tilskud i Forhold til, hvad han havde ydet mere end den, der kun havde »contribueret« af en Indtægt af 200 Rdl. aarlig.

Hjælpekasse-Virksomheden havde til Formaal at understøtte Interessenterne selv eller deres efterladte i Form af Gave eller rentefri Laan; for et Tidsrum af højst 6 Maaneder kunde Interessenterne laane indtil 1 Maanedes Løn.

Med Hensyn til *Forsørgelsespligten* var det saaledes, at alle gifte Embedsmænd og Betjente med Aarsløn eller med mindst 20 Rdl. i Maanedsløn skulde, naar han havde været ansat 1 Aar, forsikre sit Liv i »Den danske Livsforsikringsanstalt af 1842« (d. v. s. Statsanstalten for Livsforsikring) for et Beløb, der svarede til hans faste aarlige Indtægt; Forsikringspolice skulde deponeres hos Jernbaneselskabet, der sørgede for Præmieafkortning og Indbetaling til Forsikringsanstalten.

Som Sygekassens Opgave maa endvidere nævnes, at den administrerede det paa Roskilde Station den 1. Maj 1850 oprettede *Bibliotek*, hvortil Repræsentantskabet valgte en Bibliotekskomiteé.

Fra Begyndelsen skulde alle Jernbaneselskabets Embedsmænd, Betjente og Arbejdere være Medlemmer af denne Sygekasse og betale Kontingent til den, hvadenten de ønskede det eller ikke — det var en Tvang.

Det Kontingentsystem, som endnu i Princippet er gældende, og hvorefter de lavere lønnede betaler et mindre Kontingent og de højere lønnede et større Kontingent, uanset Familiens Størrelse, skriver sig fra Kassens Oprettelse; de maanedslønnede Betjente betalte 1½ Skilling af hver Rigsdaler, og de paa Aarsløn ansatte Embedsmænd betalte — mærkelig nok — kun 1 Skilling pr. Rigsdaler; muligvis var det ikke Meningen, at disse øverste Embedsmænd skulde benytte Sygekassens Goder, men kun støtte den.

Foruden Kontingentet havde Sygekassen Indtæg-

ten af Mulkter, Selskabets Overskud ved Salg af Tryksager samt Lejen af Græsningen paa Baneskraaningerne.

Ifølge Statutterne bestyredes Kassen af et Repræsentantskab, bestaaende af den administrerende Direktør, som havde Forsædet, og 6 af Aktionærerne (ogsaa kaldet Interessenterne) hvert Aar valgte Repræsentanter, af hvilke 2 skulde vælges blandt de med fast aarlig Gage ansatte Embedsmænd og Betjente, een af Banevogterne paa Strækningen mellem København og Køgevejen (Taastrup) og een af Banevogterne mellem Køgevejen og Roskilde, een valgte af Dragerne, Vognpudserne, Haandværkerne eller Akkordarbejderne samt een af Daglønnerne, alt efter indbyrdes Klassevalg. Som Formand for Repræsentantskabet ekspederede den administrerende Direktør de løbende Sager i Overensstemmelse med Statutterne, og Regnskabet blev ført af Jernbanens Hovedkontor uden særlig Godtgørelse.

I de fra den allerførste Tid stammende Statuter skete der naturligvis efterhaanden Ændringer. Laanvirksomheden, som i Begyndelsen havde en vis Betydning, hørte op i 1860. Livsforsikringerne hørte man ikke meget om, men af Direktionens Formaninger til Personalet om at opfylde deres Pligter i saa Henseende kan man slutte, at der blandt Personalet ikke var nogen udpræget Lyst til i den Henseende at følge Statutternes Bud, som de jo var tvangsmæssigt underkastet. Med Oprettelsen af den sjællandske Pensionskasse i 1859 bortfaldt imidlertid dette Spørgsmaal ganske.

Fra 1860 var Kassens Formaal kun at være Syge- og Begravelseskasse.

Ledelsen af Kassen vedblev at ligge i Hænderne paa et Repræsentantskab, i hvis Sammensætning, der dog i 1860 foregik den Forandring, at Maskin- og Togpersonalet vælger to, Banepersonalet to og Hovedkontorets samt Stationernes Personale to Repræsentanter, saaledes at Interessenter med Aars- eller Fjerdingaarsløn for sig og de øvrige Interessenter for sig vælger hver 1 Repræsentant; den administrerende Direktør er fremdeles Formand for Repræsentantskabet, og Hovedkontoret sørger for Bogholderiet og Kassererforretningerne. Det er i Hovedsagen denne Valgordning, der — bortset fra Tilpasning efter Lønningsklasser — er gældende ogsaa i vore Dage, og Administrationsordningen er fremdeles den samme.

Ogsaa med Hensyn til Medlemskontingentet og Medlemsrettighederne skete der i Tidens Løb Ændringer, men disse berørte ikke Kassens Hovedprincipper, hvorfor vi ikke skal komme dybere ind paa disse Enkeltheder.

Med Hensyn til Forpligtelsen til at være Medlem af den sjællandske Sygekasse skete der allerede tidligt den iøvrigt naturlige Ændring, at Arbejdere, der var Medlemmer af Laugs-Sygekasser, ikke skulde være forpligtede til at indtræde i Jernbane-Sygekassen. Embedsmændenes og Betjentenes Pligt til at være i Sygekassen stod derimod uantastet i 40 Aar; Embedsmændene med en Aarsløn af mindst 500 Rdl., som ikke ønskede at tage Del i Kassens Ydelser,

slap dog med at betale et lavere Kontingent end ordinære Interessenter, *men betale skulde de!*

Indtægterne knæb det ofte med — allerede i et af de første Aar havde man arrangeret Koncert paa Roskilde Banegaard til Fordel for Sygekassen — og Kolera-Epidemien i 1853 var nærved at tage Livet ogsaa af Sygekassen. Det kom saa vidt, at Repræsentantskabet betragtede Kassen som faktisk ophævet. Det sjællandske Jernbaneselskab traadte da til med økonomisk Assistance, idet man samtidig paa Regnskabet fastslog, at Kassen ikke kunde bestaa uden ekstraordinært Tilskud. Saadanne Tilskud skaffede man sig derfor af og til fra Jernbaneselskabet, og fra Kongen og enkelte private kom der engang imellem et Beløb til Sygekassen. Endvidere gik man paa Jagt efter de Ducører, som Generalpostdirektionen eller andre tiltænkte Personalet, men det var ikke altid, disse Attentater lykkedes!

Efter at Roskilde—Korsør Banen var blevet aabnet, indtraadte Det sjællandske Jernbaneselskab som *fast* Bidragyder til Sygekassen. — Tilskudet var i 1857 300 Rdl., og paa dette Tidspunkt var Sygekassens Budget paa ca. 3000 Rdl. I Aarene efter 1857 udgjorde Jernbaneselskabets aarlige Tilskud følgende Beløb:

1857—58	600 Kr.
1859—64	1 000 »
1865—74	1 600 »
1875—	2 000 »
1876—80	2 500 »

I denne Periode lykkedes det Sygekassen at samlespare en Formue paa 360 Lstr. i sjællandske Jernbaneaktier, og herfra skriver sig den lille Formue paa ca. 10 000 Kr., denne Sygekasse endnu ejer, bl. a. forøget derved, at det sjællandske Jernbaneselskabs Aktier ved Banernes Overgang til Staten blev indløst til Kurs 125. —

Statens Overtagelse af de sjællandske Baner blev vedtaget ved Lov af 2. Juli 1880, at regne fra 1. Januar s. A., og i Henhold til denne Lov blev der mellem Finansminister *Estrup* paa Statens Vegne og det sjællandske Jernbaneselskabs Plenarbestyrelse paa Selskabets Vegne afsluttet en Overenskomst af 1. og 2. September 1880 angaaende Banernes Overgang til Staten, og heri blev det bestemt, at »de nuværende Interessenter i Embedsmændenes og Betjentenes Sygekasse kunne under Forudsætning af, at de Forandringer i Organisation af Kassens Bestyrelse, som hør følge af Banernes Overgang til Staten, blive truffne, iøvrigt lade Kassen vedblive at bestaa indtil Aarhundredets Udgang efter samme Regler som hidtil, idet Regeringen da med Hensyn til direkte Bidrag af Statskassen til denne vil søge saadan Bevilling, som findes fornøden.«

For et Tidrum af 20 Aar havde Staten altsaa tilsikret den sjællandske Sygekasse Selvstændighed, uanset at der ved Statsbanerne i Jylland-Fyn allerede bestod en Jernbane-Sygekasse. I denne Overenskomst og i de uensartede Regler, hvorefter de to Sygekasser dengang arbejdede, ligger Forklaringen paa den Dualisme i Sygekasseordningen, som endnu bestaar.

Efter Statens Overtagelse af de sjællandske Baner blev Statsbanernes Tilskud til Sygekassen fastsat til 150 Kr. pr. Banemil, hvilket fra 1881—82 udgjorde ca. 7 700 à 7 800 Kr. aarlig og derefter ved Tilkomsten af nye Baner efterhaanden voksede til 15 850 Kr. i 1902—03.

Foruden dette egentlige Tilskud oppebar Kassen fremdeles Bøder, Indtægten ved Salg af fundne Sagger samt i Perioden 1892—93 1903—04 endvidere Indtægten af Reklameringen paa Stationerne, der i de gode Aar indbragte den sjælland-falsterske Sygekasse over 4 000 Kr. aarlig; ved Afslutning af en ny og mere indbringende Kontrakt om Reklameringen forbeholdt Statsbanerne sig denne Indtægt, men allerede fra 1903—04 var der truffet en ny Ordning med Hensyn til Statsbanernes Tilskud, idet der blev fastsat et aarligt fast Tilskud paa 80 000 Kr., — ialt til begge de to Sygekasser — hvoraf den sjællandske Kasse fik 23 400 Kr. og derudover nogle mindre, ekstraordinære Tilskud enkelte Aar, indtil Prisstigningen under Krigen medførte, at det faste Tilskud blev fuldkommen utilstrækkeligt og derfor fra Statsbanernes Side blev suppleret med meget betydelige Tilskud til begge Kasserne.

Iøvrigt skete der med Hensyn til den sjællandske Sygekasses Administrationsforhold indtil Aarhundredskiftet kun uvæsentlige Ændringer. Personalets Forpligtelse til at staa som Medlemmer af Kassen bortfaldt i 1888, og fra 1891 blev Bestyrelsen suppleret med et lægekyndigt Medlem. Endvidere skete der ved den administrative Sammenslutning af Banerne i 1885 og Direktør *Rothes* Fratrædelse som administrerende Direktør den nærmest formelle Forandring i Statutterne, at Generaldirektøren eller den af Statsbanernes Embedsmænd, som han maatte bemyndige dertil som sin Stedfortræder, blev Formand for Sygekassens Repræsentantskab.

Saa nærmede sig det Tidspunkt, da man kunde begynde at overveje, hvorledes den sjællandske Sygekasses Stilling burde være, naar Aarhundredet løb ud.

(Fortsættes.)

VAR RATIONALISERING OG PERSONALBESPARELSER AARSAG TIL JERNBANEULYKKEN VED LAGNY

Det franske Jernbaneforbund har foretaget forskellige Undersøgelser i Anledning af den store Jernbaneulykke ved Lagny Lillejuleaften.

Disse Undersøgelser synes at godtgøre, at ingen af Personalet kan tillægges Ansvar for denne uhyggelige Katastrofe, som kostede 220 Mennesker Livet, foruden at ca. 300 Personer blev haardt kvæstede.

Det franske Jernbaneforbunds Kritik af Jernbaneselskabets Dispositioner er ikke blid. Der hævdes, at Køreplanen var uordentlig lagt. At denne Uorden medførte den beklagelige Disposition, at et Hurtigtog sendtes over Linien umiddelbart efter et langsomt kørende. Endvidere paastaas, at Signalerne virkede uregelmæssigt samt at de havde en utilstrækkelig Lysevne. Og endelig understreges det stærkt, at Kata-

strofens Virkninger er blevet forstærket ved den forøgede Fart — og ved, at der paa Hovedlinier med hurtiggaaende Tog er anvendt Trævogne og ikke Staalvogne.

De franske Jernbaneorganisationer vender sig energisk imod nogle gennem den reaktionære Presse udbredte Rygter, om at Aarsagen til Katastrofen var en planlagt Strejke ved det store franske Østbaneselskab, og der hersker megen Bitterhed over, at Jernbaneselskabet ikke straks dementerede disse ond-sindede Rygter, som senere blev kraftigt gendrevet af den af Staten ved Selskabet ansatte Tilsynsførende.

Forbundet peger paa, at Østbaneselskabet, paa hvis Linie den store Ulykke indtraf, i Løbet af 2 Aar, fra 1. Januar 1931 til 1. Januar 1933, har nedsat Betjeningspersonalets Antal fra 67 000 til 62 000 Mand. Disse Personalindskrænkninger er blevet fortsat uden Hensyn til, at Organisationerne har protesteret med stærk Understregning af den med Personalformindskelsen stigende Driftsusikkerhed. Organisationerne mener gennem de foretagne Undersøgelser at kunne konstatere, at Aarsagen til Katastrofen ved Lagny dybest set har sin Aarsag i Anarkiet indenfor Transportvæsenet — den meget paagaende Konkurrence, som satte Kravet om Besparelser frem for alt andet og derved tilsidesatte Sikkerhedshensynet.

Har Jernbaneselskabet intet lært?

Til Trods for den store Ulykke og de vægtige Anklager, der saaledes er rettet mod Jernbaneselskabets Sikkerhedsforanstaltninger, har det mellem Jul og Nytaar — altsaa faa Dage efter Ulykken — haft den Dristighed at udsende et Cirkulære til Personalet, gaaende ud paa yderligere Personaleindskrænkninger. Lettere Persontog skal saaledes kun betjenes af Lokomotivfører og Togfører. Konduktør og Lokomotivfyrbøder afskaffes.

Internationalt Transportarbejderforbund af hvis Pressecirkulærer ovenstaaende er uddraget, betegner Lagny Katastrofen for et typisk Eksempel paa, hvilke Følger Rationaliserings- og Personalindskrækningspolitikken ved Banerne kan faa for Rejsesikkerheden og bebuder i nærmere Fremtid en detailleret Redegørelse for den franske Jernbanekatastrofe og dens Aarsager.

(Jernbanetidende).

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Fortid og Nutid!

Efter at have talt med flere af de ældste Kolleger som nu hører til de 65-aarige Pensionister, faar man det Indtryk, at de sidste Aars Kørselsfordelinger har været medvirkende til, at det ikke er med Vemod, at de forlader Statsbanernes Tjeneste, hvor de i ca. 40 Aar har udført deres Ungdoms- og Mandomsgerning. Og vi andre som endnu er i Tjenesten maa indrømme, at vi daarlig kan følge med Tidsaanden, som paa mange Omraader er modsat den, som vi synes det burde være inden for Statsbanerne. Naar

jeg tænker tilbage i Tiden, hvorledes Lokomotivpersonalet med interesse læste de maanedlige Kul- og Olieregnskaber for derigennem at kunne se, om de nu ogsaa fulgte Trit med Kollegerne i Turen og i deres stille Sind kunne hovere naar de var kommet højere paa Kullisten; Ja, Redaktør, det var den Gang; men den Interesse forsvandt samtidig med vi fik indført det nye Maskinløb, saa for den Sags Skyld kan de godt inddrage Kulregnskaberne.

For hvis man en enkelt Gang overfladisk læser det, saa kan man ogsaa være sikker paa, at der vil falde en Bemærkning af, hvis der tilfældig kommer en Kollega forbi, som i Indhold vil have følgende Ordlyd: »Herre Gud, er Du ikke bleven klogere endnu, Du kan jo bare bruge væk, Du skal jo ikke betale dem«. Ja, en saadan Udtalelse er et fuldgdydigt Udtryk for Tidsaanden, for selv Ingeniørerne, naar de kører paa Maskinerne udtaler sig i samme Retning og siger, at Kullene er et underordnet Spørgsmaal, der ikke regnes med mere.

Naar man saa tænker paa, hvorledes Føreren i Fortiden følte, at de havde et moralsk Ansvar for den Maskine, der var betroet dem, og som repræsenterede en Værdi af saa og saa mange tusinde Kroner, og derfor gik og værnede om den paa alle Omraader, som om den var deres egen. Den samme Maskine regnes nu slet og ret for en Klods Jern, og det skal ikke nægtes, at Behandlingen bliver derefter; naar den hver Dag betjenes af forskelligt Personale. Mit Indtryk af Nutidens Tankegang er, at det økonomiske ikke mere spiller den Rolle som i Fortiden.

Men muligvis kan der blive svaret i D. I. T. af en yngre, som repræsenterer Nutiden og jeg derigennem kan blive oplyst om, at den gammeldags Tankegang ikke svarer til Nutidens.

V. Bertelsen,
Gb.

En Anciennitetssag.

Da jeg for nogen Tid siden sad og studerede i den nylig udkomne Personalfortegnelse, lagde jeg Mærke til, at der er foretaget nogle Ændringer i Anciennitetsrækkefølgen for en Del Lokomotivfyrbøderes Vedkommende. Jeg selv f. Eks er rykket 3 Pladser tilbage, hvilket jeg finder er noget mystisk. I den Anledning skrev jeg til Lokomotivfyrbøderkredsen for at faa at vide, hvorledes dette var gaet til. Kredsformandens Svar var imidlertid alt andet end tilfredsstillende, han henviste kort til Hovedbestyrelsens Beretning for 1931—33 og erklærede iøvrigt, at de foretagne Forskydninger var »fuldt ud rigtige og slet ikke mystiske«.

Da nævnte Beretning heller ikke giver mig et tilfredsstillende Svar, og da denne Sag sikkert har Interesse for andre end mig, vil jeg gennem dette Indlæg prøve, om ikke der for en Gangs Skyld kan rokkes ved Hovedbestyrelsens »fuldt ud rigtige Afgørelser«.

Tager man den nyudkomne Personalfortegnelse, Side 182, og sammenligner denne med den gamle Personalfortegnelse, Side 145, vil man se, at der er fore-

taget nogle Ændringer i Anciennitetsrækkefølgen for de Lokomotivfyrbøderes Vedkommende, som har været paa Jernbaneskole henholdsvis om Foraaret og Efteraaret 1930. Vil man samtidig tage Hovedbestyrelsens Beretning for Perioden 1931—33, Siderne 32 og 33, vil man finde Hovedbestyrelsens Forklaring paa de skete Ændringer, nemlig den, at 6 Mand, ved en Fejltagelse ikke var kommet med paa det Skolehold, som de ifølge deres Anciennitet som Lokomotivfyrbøderaspiranter var berettiget til, nemlig Foraarsholdet, men først var kommet med paa Efteraarsholdet, og at de nu ved Hovedbestyrelsens Møllekomst har faaet deres Anciennitet godkendt, og blevet placeret i Anciennitetsrækkefølge med Kammeraterne fra Foraarsholdet, alt efter den af hver enkelt opnaaede Gennemsnitskarakter paa Skolen. Dette er der ikke noget at sige til, thi disse 6 Mand maa jo være antaget som Aspiranter før andre 6 Mand, som var med paa Foraarsholdet, og maa selvfølgelig have Krav paa Anciennitet sammen med dette Hold.

Men nu kommer vi til et Punkt i Hovedbestyrelsens Afgørelse, som jeg ikke synes at kunne godkende. Hvorledes kan det gaa til, at man rykker 6 Mand op paa et foregaaende Skolehold, uden at man faar 6 Mand for mange paa dette Hold? Ligger det ikke nær at antage, at de 6 Mand, som altsaa uberettiget har været med paa Foraarsholdet, efter dette burde være anbragt i Anciennitetsrækken sammen med os fra Efteraarsholdet, alt efter deres Karakter, thi det er jo dette Hold, de vilde have tilhørt, saafremt førmtalte Fejl ikke var begaaet. Det, der her er foregaaet, er, at man har placeret 26 Mand paa Foraarsholdet, og kun 14 paa Efteraarsholdet (bortset fra eventuelle Frafald), hvorved en Del af sidstnævnte selvsagt bliver trykket tilbage.

Naar man nu ved, at vi paa dette Tidspunkt blev forfremmede Holdvis efter Gennemsnitskarakteren fra Skolen, og at der paa hvert Skolehold var 20 Mand, forekommer det mig, at den ærede Hovedbestyrelse, i dette Tilfælde, har begaaet en Fejl. Burde Hovedbestyrelsen ikke søge at faa dette Tilfælde revideret saaledes, at de overskydende 6 Mand fra Foraarsholdet bliver placeret, efter deres Karakter, sammen med Kammeraterne paa det Hold (Efteraarsholdet), hvor de med Rette hører hjemme, ellers synes jeg ikke der er meget Retfærdighed at spore i Hovedbestyrelsens »fuldt ud rigtige« Afgørelse. I hvert Fald kan man vel gøre sig Forhaabning om, gennem vort Blad, at faa en mere sandsynlig Forklaring paa dette Tilfælde. Det vilde ikke alene glæde mig, men sikkert ogsaa de af mine Kammerater fra Efteraarsholdet 1930, der, ligesom jeg, har maattet holde Flyttedag i Anciennitetsrækken.

Herning i Januar 1934.

H. Winther,
Lokomotivfyrbøder.

Det fremgaar af foranstaaende, at Lokomotivfyrbøder Winther regner med at kunne faa Hovedbestyrelsens Afgørelser kommenteret eller forklaret her i Bladet; men noget saadant ligger naturligvis udenfor

Bladets Opgave. Ønsker W. at rejse Sag om et eller andet Spørgsmaal, maa det gøres paa ordinær Vis. Vi ønsker dog at paapege nogle Unøjagtigheder i Indlægget. For det første sker Placeringen i Anciennitetsrækken ikke efter »Skolehold«, men efter »Eksamenshold«. Det Hold Aspiranter, som var paa Skolen i Foraaret 1930, blev f. Eks. delt i 2 Eksamenhold (Aspiranterne fra 1925 for sig og Aspiranterne fra 1929 for sig). De Lokomotivfyrbødere, som fik ændret deres Anciennitet, blev saaledes ikke placeret i Henhold til deres Karakter i »Foraarsskoleholdet 1930«, men i det »Eksamenhold«, hvor de hørte hjemme.

Naar W. taler om at rokke ved Hovedbestyrelsens Afgørelser, skyldes dette en Misforstaaelse: thi Sagen er, som det udtrykkelig fremgaar af den Beretning, hvortil W. henviser, afgjort af *Generaldirektoratet*.

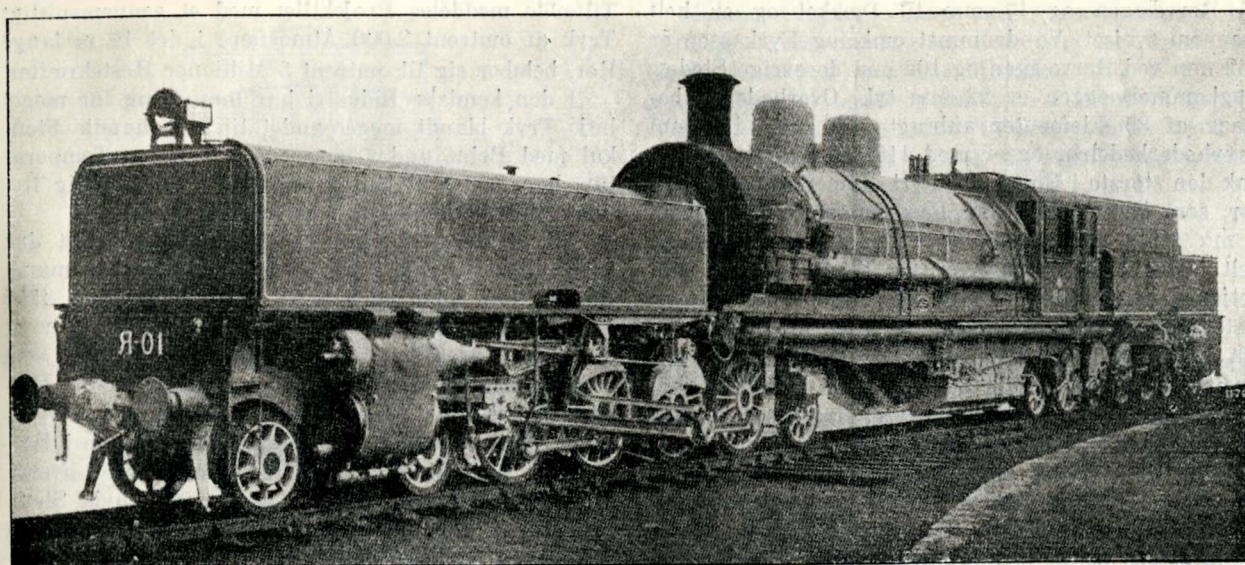
Endelig ønsker vi at pege paa, at W. jo ikke har været uvidende om den stedfundne Forandring, indtil den ny Personalfortegnelse udkom i December f. A. Sagen er omtalt i Beretningen 1931—33, hvor de nye Placeringer i Anciennitetsrækken udtrykkelig er angivet, og Hr. Winther, som selv var Repræsentant paa vor sidste Kongres, hvor bl. a. ogsaa denne Sag blev fremlagt, har ikke alene ikke gjort Indsigelse, men W. har tværtimod ved Afstemningen om Beretningen godkendt ogsaa denne Sag.

Red.

GARRATT-LOKOMOTIVER TIL RUSLAND

Som omtalt i »Lokomotiv Tidende« har Rusland fra Udlandet importeret baade Damp- og Diesel lokomotiver. Sovjet har dog samtidig i Overensstemmelse med Femaarsplanen arbejdet paa at opbygge den russiske Lokomotivindustri for ogsaa at opnaa Selvforsyning paa dette Omraade. Der findes i Byen Kolonna, ikke langt fra Moskva. en Lokomotiv- og Vognfabrik, som anlagdes 1869 og samme Aar afleverede sit første Lokomotiv, en trekoblet Godstogsmaskine. Virksomheden udvikledes hurtigt til at levere 200 Lokomotiver, 450 Personvogne og 2000 Godsvogne om Aaret foruden Dieselmotorer, Brobyggeri m. m. Gennem de efterfølgende Aar har denne Fabrik leveret Lokomotiver af næsten alle Typer og arbejder nu ogsaa paa at fremstille store Diesellokomotiver.

Kravet om større Trækkekraft paa de russiske Baner medførte, at der blev bygget 1 D 2-Lokomotiver med 1850 mm Drivhjul og 18 t Akseltryk paa de koblede Hjul og noget mindre paa Løbehjulene. Med 630 × 770 mm Dampcylindre, 15 Atm. Damptryk, 7 m² Risteflade, 330 m² Hedeflade og Smarrørsoverheder kunde de befordre Tog paa 80—100 Vognladninger paa Stigninger omtrent 1:100 med en Hastighed af 35 km/T. Før Krigen fandtes omtrent 11 000 Stk. af denne Type i Rusland; den blev dog senere overtrumpet af E-Typen, som dog hurtig maatte vige for sykkoblede Lokomotiver, nemlig 1 G 2



Det største Damplokomotiv, som hidtil er bygget i Europa.

Lokomotivets Dimensioner:

Cylinderdiameter	570 mm	Hedeflade i Rørene	299,7 m ²
Slaglængde	710 mm	Hedeflade paa Overhederen	112,0 m ²
Drivhjulsdiameter	1500 mm	Hedeflade total	443,1 m ²
Løbehjulsdiameter	1042 mm	Damptryk	15 Atm.
Hjulafstand (fast)	3300 mm	Maximalhastighed	70 Klm./Tim.
Hjulafstand (total)	30000 mm	Trækkekraft	35,68 Tons
Adhæsionsvægt	152 t	Lokomotivets Vægt	250 Tons
Risteflade	8,0 m ²	Kulbeholdning	16 Tons
Hedeflade i Fyrkassen	31,4 m ²	Vandbeholdning	38 m ³

Lokomotiver. Det var Femaarsplanen, der nødvendigjorde en saa kraftig Maskintype. 1 G 2-Lokomotiverne er tocylindrede og blev bygget til at fremføre Tog paa 200 Vognladninger paa Stigning 1 : 100; de fik 735 × 810 mm Dampcylindre, 20 t Akseltryk, 15,5 Atm. Damptryk, og da der bruges mange Kul med stort Askeindhold var en Risteflade paa 9,5 m² nødvendig. De to forreste Hjulpar er forenet til en Krauss-Helmholz Truck med 2980 mm Hjulafstand. De koblede Hjul har rigelig Sidebevægelighed og Kugletappe paa Kobbeltængerne. Trækkekraften i Trækkekrogen er 30 000 kg tilsvarende en Kraftudvikling af 2140 H.K. ved 20 km Hastighed.

Det store russiske Fritrumsprofil tillader dog at bygge endnu kraftigere Lokomotiver. Den stærkeste Lokomotivtype, man kender nu til Dags, er Garratt-Typen, som i de senere Aar har fundet stor Udbredelse. Firmaet Beyer og Peacock ved Manchester har leveret Garratt-Lokomotiver til næsten alle Lande, dog mest udenfor Europa. Med stigende Krav til Trækkekraften for Øje, besluttede den russiske Jernbaneledelse at prøve Garratt-Typen og har nu ladet bygge nogle Stykker hos nævnte Firma. Garratt-Lokomotivernes bedste Egenskab er, at Lokomotiverne er leddelte og kan passere skarpe Kurver trods deres Længde, og at Kedlen kan bygges meget bredere end paa almindelige Lokomotiver, ligesom Askekassen

og Lufttilførslen fra neden kan anordnes uafhængigt af Hjul og Aksler. I Stedet for 7 koblede Aksler anbragt i en Lokomotivramme, som Anordningen er paa 1 G 2-Lokomotiverne, findes paa det paa Billedet viste Garratt-Lokomotiv 8 koblede Aksler anbragt i 2 Rammer, der hver for sig udgør en Maskinenhed. De to Enheder bærer og er drejeligt forbundne med svære Dragere, hvorpaa Kedlen har sin Plads. Hver Ende har sin Truck med 190 mm Sidebevægelighed, og desuden er Sporkransen helt udeladt paa de førende Kobbeltænger. Trods en Hjulafstand paa 10 360 mm paa hver Maskinenhed gaar Kørslen let gennem Kurven med 200 m Radius. Bærefjedrene er anbragt over Akslerne og Fjedrene paa de bageste Aksler og de to forreste Kobbeltænger er indbyrdes forbundne med Balancer. Adhæsionsvægten er 152 t.

Drivværket paa de to Maskinenheder er nøjagtigt ens. De fire Cylindre er 570 mm i Diameter og har 710 mm Slaglængde; de ligger efter amerikansk Forbillede vandret og 50 mm over Akselmidten. Stempelgliderne er 305 mm i Diameter. Dampkanalerne og Glidernes Længde er saaledes, at der opnaas den kortest mulige Vej for Dampen fra Glideren til Cylindren.

Kedlen er bygget af Staalplader af Dimensioner, der varierer mellem 13,3 og 25 mm. Til Fyrkassen er anvendt blødt Staal, 13,3 mm til Sidevægge, 15,8 mm

til Rørvæggen og 17 mm til Dækket og er helt igennem svejset. Vandrummet omkring Fyrkassen er 152 mm ved Rørvæggen og 102 mm de øvrige Steder. Røggammervæggen er 22 mm tyk. Overhederen bestaar af 35 Elementer anbragt i 60 Stk. 136 mm Overhederkedelrør og er med 112 m² Hedeflade, vist nok den største i Europa. I Fyrkassen findes 5 Vandrør, som bærer Murbuen. Paa den store Risteflade, 8 m², fyres med mekanisk Fyreapparat. Risten er delt i fire Felter med hver sin Rysterist, som kan betjenes baade med Damp- og Haandkraft. Vipperisten er delt i to Dele, som betjenes med Haanden fra hver sin Side. Den brede Askekasse har Luftklapper paa begge Sider og en Tunnel i Midten, som giver Plads for Spilledamprøret fra den bageste Maskinenhed. Tillige findes i Askekassen en Anordning til at rense denne under Farten med Vand og Damp. Fyrdøren er af amerikansk Konstruktion og betjenes med Trykluft. Sodudblæsningen fra Rørene foretages ogsaa med Trykluft under Kørslen. Til Rensning af Røggamret findes en Ejector. Regulatoren er den amerikanske Multiple-Regulator, anbragt i Røggamret. Til Kedlens Fødning findes en Friskdamp- og en Spilledampinjector. Overalt bruges overhedet Damp, saavel til Armatur som til Opvarmning.

Den bageste Tender har Plads til 13 m³ Vand og 16 Tons Kul, medens der i den forreste Tender kun rummes 25 m³ Vand.

Ser man paa Billedet af dette Lokomotiv, faar man ikke Indtryk af, at det er saa stort; paa et stort Lokomotiv ser man ellers kun en meget lille, eller slet ingen Skorsten. Det er det store, russiske Fritrumsprofil, der tillader en Højde paa 5200 mm og giver Plads til Skorsten og Dom. Rundkedlens Midte er 2000 mm over Skinnehøjde og dens Diameter er 2310 mm.

Mr. Steam.

HØJE TRYK

Til at udføre mekanisk Arbejde anvendes Energi ved at udøve et Tryk. Paa Dampmaskinens Stempel, Dampturbinens Skovlkrans og Eksplosionsmotorens Stempel udøves ved Dampens eller Eksplosionsgassens Trykenergi et Tryk, som ved Stemplets paafølgende Bevægelse og Akslens Omdrejning omsættes til Bevægelsesenergi, hvorved der udføres et Arbejde. En af de hurtigste Kraftudviklinger man kender, finder Sted i et Skydevaaben. En 30,5 cm Kanon med 12 m langt Løb kan udsende et Projektil paa 400 kg med en Begyndelseshastighed af ca. 900 m/Sek. Hertil kræves en Bevægelsesenergi af 16 Millioner kgm, hvilket omtrent svarer til 60 Hestkrafttimer, med andre Ord skal en 60 HK. Dampmaskine arbejde i 1 Time for at præstere et Arbejde, saa stort som det er nødvendigt til at drive Projektilet ud af Kanonen med den Hastighed. Den samme Arbejdsmængde præstere Krudtet ved det voldsomme Tryk der udøves under Eksplosionen paa en Tyvendedel Sekund. Bevægelsesenergien, som i dette

Tilfælde meddeles Projektilet med et gennemsnitligt Tryk af omtrent 2 000 Atmosfære i det 12 m lange Rør, beløber sig til omtrent 5 Millioner Hestekræfter.

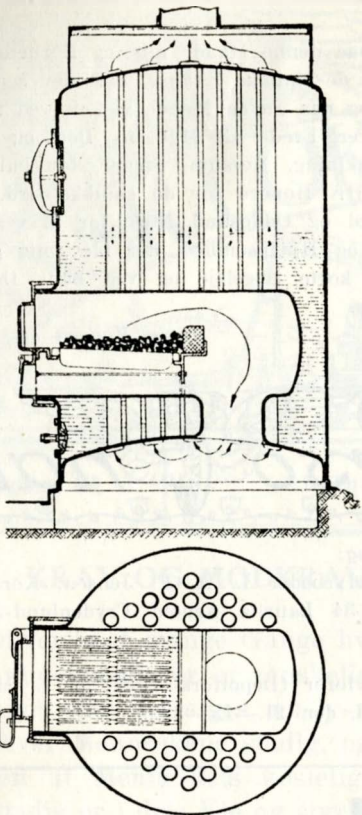
I den kemiske Industri har man Brug for meget høje Tryk blandt meget andet til at behandle Stenkul med Brint under meget højt Tryk og Temperatur, hvormed Kul kan føres over i fuldstændig flydende Tilstandsform og anvendes i Motorer.

Til at fremstille høje Tryk anvendes oftest den hydrauliske Presse. En fransk Videnskabsmand, Basset, har anstillet Forsøg med en saadan, ikke alene for at opnaa høje Tryk men særlig for at undersøge eventuelle Forandringer i Stoffet, som kommer under højt Tryk. Basset bruger til sine Forsøg en hydraulisk Presse bestaaende af en Lavtryks- og en Højtryks-cylinder, anbragt opretsaende i Forlængelse med hinanden og Højtrykcylinderen øverst. I Lavtryks-cylinderen findes et Stempel, hvis Stempelstang er ført op i Højtryks-cylinderen og passer nøjagtigt i dennes Boring. Med en Trykpumpe pumpes en Vædske ind under Stemplet indtil et Tryk af 1 000 Atmosfære, og Trykket overføres gennem Stempelstangen til Rummet i Højtrykcylinderen. Da Stemplets Areal er 25 Gange større end Stempelstangens, modtager den Luftart eller Vædske, som for at undersøges under Tryk befinder sig i Højtryks-cylinderen over Stempelstangen, et Tryk af 25 000 Atmosfærer.

Som nævnt var det ikke just Hensigten at opnaa saa stort Tryk som muligt, men derimod at undersøge Trykkets Indvirkning paa Prøvestoffet. Basset anbragte derfor paa Højtryks-cylinderen et Undersøgelsesrum af svært Staal, som med en 0,7 mm Boring staar i Forbindelse med Cylinderen. I Undersøgelsesrummet findes 2 prismeformede Skueglas gennem hvilke der mikroskopisk kan optages Fotografier og Films af det høje Tryks Indvirkning paa Prøvestoffet. Forsøgene har givet overraskende Resultater. Det viste sig saaledes, at Vand ved et Tryk af 25 000 Atmosfære lod sig trykke sammen til to Trediedele af sit oprindelige Volumen, og den hidtil hævdede Anskuelse at Vand ikke lader sig trykke sammen er dermed modbevist.

NY DANSK OPRETSTAAENDE DAMPKEDEL

Som et Led i Bestræbelserne for at faa en god økonomisk Dampkedel som er egnet til højt Tryk, har Firmaet A/S Strømmen i Randers konstrueret en opretstaaende Dampkedel, som synes at love meget. Kedlen har som Tegningen viser en cylindrisk Yderskal med to hvælvede Endebunde. Fyrkanalen er cylindrisk og staar ved en cylindrisk Hals i Forbindelse med Forbrændingskamret under den nederste Endebund, hvorfra Forbrændingsprodukterne gennem Kedelrørene, anbragt ved Siden af Fyrkanalen, gaar til Skorstenen. Kedlen har stor Hedeflade og har en stor Styrke ved, at den er fuldstændig fri for plane Flader. Rørene er valset i Endebundene og derved godt skaanet mod Ildens Paavirkning. Da



Dansk opretstaaende Dampkedel »Excelsior».

Rørene gaar gennem Kedlens Damprum, tørres Dampen. Kedlerne udføres til et Tryk af 16—18 Atm. og i forskellige Størrelser med fra 10 til 50 m² Hedeflade.

Mr. Steam.
cresc.



DØDSFALD



F. C. Madsen.

Den 21. December afgik Lokomotivfører F. C. Madsen, Oddesund Nord, ved Døden efter kun faa Dages Sygdom paa Thisted Sygehus.

Madsens Begravelse fandt Sted Tirsdag den 28. fra Trinitatis Kirke i Fredericia under stor Deltagelse. Ved Baaren paraderede Faner fra Fredericia, Thisted og Struer Afd. Efter en smuk og trøstende Tale blev Kisten af 6 uniformerede Kolleger baaret til Graven, hvor Lokof. C. Honoré, Struer, bragte afdøde en Tak for godt Samarbejde.

Ære være Madsens Minde.

VED DE KØBENHAVNSKE LOKOMOTIV-
FYRBØDERES JULETRÆSFEST DEN 6. JANUAR

blev følgende Numre udtrukne paa Lykkesedlerne: 937 — 1381 — 1520 — 1411 — 411 — 1360 — 1031 — 841 — 257 — 1482 — 256 — 620 — 813 — 902.

Hovedgevinsten faldt paa Nr. 953.



Naar man nu læser Dagspressen, kan det ikke nægtes, at Statsbanerne ikke som tidligere til hver en Tid blev kritiseret, og det er jo kun glædeligt! Men for at beholde det Renommé, saa maa de Ansvarhavende ogsaa udvise mere Interesse for deres Gerning, end de har udvist, da de købte de Kul, som vi i længere Tid har faaet udleveret.

Det skal ikke nægtes, at det *Negermel*, som vi i længere Tid har faaet udleveret fra Gb. under Navn af *Wales Kul*, er af den Beskaffenhed, at der skal bruges ca. 1 Times Tid for at faa Ild i det. Naar vi nu som Regel kun har 20 Min. til Fyrrensning, Vandforsyning og Drejning, saa bliver Resultatet, at vi kommer for Toget med et Flammefyr i Stedet for et godt gennembrændt Fyr. Med et saadant Fyr kommer man ikke langt, før Trykmaaleren gaar nedad. Vand kan man ikke faa paa Kedlen, og Minutterne løber saa rask, og man skal være glad, saafremt man klarer den uden at tage Hjælpe-maskine. Derfor mener jeg, at de indsendte Rapporter med Tidstab paa Grund af Dampmangel skulde tilstilles den Ansvarhavende for Indkøb af nævnte Kul. Det kunde maaske være medvirkende til, at den slumrende Interesse atter kunde vaagne til Daad, og Lokomotivpersonalet derved blive forskaanet for mange Ærgrelser med det dertil hørende Skriveri.

At Maskinernes Kedler ikke al Tid er saa rene, som de burde være, naar man kører de sidste Ture inden Udvaskningen. Det kan ikke nægtes. Og det bevirker, at Lokf. nærmest optræder som Glidervasker, fordi man daarlig kan lukke Regulatoren op, før Kalkslammet blander sig med Dampen, og man er derfor udsat for at overstænke de Menneskers Tøj, som opholder sig paa Perronen.

Hvis der ikke paa nævnte Omraader bliver en Forbedring, saa er jeg bange for, at vi kommer tilbage

til den Tid, hvor Dagspressen igen kritiserer Statsbanerne, og hvor man ikke kan tage en Avis i Haanden, uden at der er en Karikaturtegning med tilhørende satirisk Tekst, saa vi, der er ansatte ved Statsbanerne, nærmest er til Grin for Vønnen og Bekendte.

V. Bertelsen, Gh.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 1. Maj d. A. fratræder:

Som Bestyrelsesmedlemmer: Kontorchef E. Kolb og Assistent A. A. Petersen.

Som Suppleanter for Bestyrelsen: Remisearbejder R. E. Clausen og Ekspeditionssekretær H. V. C. G. Tauson.

Som Revisor: Overassistent C. W. Bodenhoff-Olsen.

Som Revisor-Suppleant: Trafikkontrolør E. A. L. C. Olsen.

D'Hrr. er alle villige til at modtage Genvalg.

Eventuelle Kandidatlister, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være indsendt til Bestyrelsen for Biblioteket, Istedgade 3, 1. S., København V., inden den 1. Februar 1934.

TAK

Modtag paa denne Maade min og Børnenes varmeste Tak for alle de smukke Kranse, der blev sendt fra alle Afdelinger, og paa anden Maade vist os ved min Mands, Lokomotivfører Frode C. Madsens Død og Begravelse. Tak til Maskining. Hersum, Struer, for hans Tilstedeværelse og Hr. Honoré for de smukke Ord, til Stationerne Thisted og Odde-sund Nord for al venlig Imødekommehed og Hjælpsomhed, der blev mig givet under min Mands korte Sygeleje og ved hans Død. Tak til fjern og nær.

Marie Madsen og Børnene.



Nærvæending:

Lokomotivfyrbøder L. A. F. Jensen, Korsør, hedder fra 12.—1.—34 Lauritz Arnold Frydenlund-Jensen.

Dødsfald:

Lokomotivfører (Depotforstander) F. C. Madsen, Odde-sund Nord, den 21.—12.—33.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 31
Telf. Eva 692

tilbyder d'Hrr. Tjenestemænd 1ste Kl.s Herreskræderi og Konfektion efter Maal paa **KONTO** til kontante Priser.

Habit eller Frakke efter Maal (konfektioneret) . . . Kr. 98,00

Klædelager 300—400 Dessin, kun Kvalitetsvarer (saakaldte Skrædervarer).

Fineste Skræderi efter Maal i udsøgte Kvaliteter . . . Kr. 150,00

LOVE MARGARINE

FINESTE KVALITET TIL BORDBRUG

LEDIG

Brug DANMARKS Kaffetilsætning
SUNDHEDSKONTROLLERET GULDMEDEILLE

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 22. Januar 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.