



35. Aargang No. 3

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

1. Februar 1935

BESTYRELSESVALG I STATSBAANE- PERSONALETS SYGEKASSE

De to tidligere Statsbanesygekasser, den sjælland-falsterske og den jydsk-fynske, blev i Fjor sammensluttet og undergik samtidig en grundig Reorganisering. I Aar er der for første Gang udskrevet Valg efter de nye Vedtægter, og dette afholdes i Februar Maaned.

Da det saaledes er første Gang, der afholdes Bestyrelsesvalg i den nye Sygekasse, er det baade et interessant og et særdeles betydningsfuldt Valg, som i allerhøjeste Grad fortjener vore Medlemmers Opmærksomhed.

Der skal til Bestyrelsen vælges ialt 12 Medlemmer, heraf 2 for den Gruppe, der er bemedlet i Sygekasselovens Forstand, og 10 for den ubemidlede Gruppe.

For den *bemidlede Gruppe* er der kun indkommet *een* Kandidatliste, som Følge heraf vil der ikke blive nogen Afstemning for denne Gruppens Vedkommende, men de paa den indsendte Liste foreslaaede Kandidater betragtes som valgt.

Med Hensyn til Repræsentanterne for de *ubemidlede* vil der derimod blive skriftlig Afstemning, og Valget vil som nævnt finde Sted i Februar Maaned.

Om Valgets Regler meddeler Sygekassens Formand følgende:

»Stemmesedler vil blive udsendt fra Sygekassens Kontor. *Det er ikke ubetinget nødvendigt* at anvende de af Sygekassen udsendte Blanketter, men Stemmesedler skal for at være gyldige i hvert Fald være udfyldt i Overensstemmelse med Valgreglerne, d. v. s. at Navnene paa den eller de Kandidater, vedkommende vil stemme paa, skal være opført. Hvis man ønsker at give een Kandidat flere Stemmer anføres Navnet paa denne Kandidat eller Ordet »Samme« lige saa ofte, som man ønsker at give ham Stemmer. Endvidere er det nødvendigt at kræve Sygekasse-Medlemsnummeret paaført Stemmesedlen som Betingelse for dennes Gyldighed.

Stemmesedlerne skal være Sygekassens Kontor ihænde *senest* 20. Februar d. A.«

Der har mellem de 4 Jernbaneorganisationer: Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation samt Dansk Lokomotivmands Forening fundet et Samarbejde Sted for at opnaa den bedst mulige og ligelige Repræsentation i Sygekassens Styrelse.

De 4 Organisationer har indgaaet Listeforbund, hvorved der som de ubemidlede Medlemmers Repræsentanter i Sygekassestyrelsen skulde kunne sikres Jernbaneforeningen og Dansk Lokomotivmands Forening hver 1 Mand, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation 2 og Dansk Jernbaneforbund 6 Mand.

Ved Valget udsender de nævnte Organisationer dog hver sin Stemmeseddel. Denne ser for vor Organisations Vedkommende saaledes ud:

Stemmeseddel

(i Tilslutning til Liste A)

Undertegnede ubemidlede Interessent i Statsbanepersonalets Sygekasse stemmer ved Bestyrelsesvalget for Perioden 1. April 1935—31. Marts 1939 saaledes:	
1.	Lokomotivfører Frode Nielsen, Gb.
2.	samme.
3.	samme.
4.	samme.
5.	samme.
6.	Lokomotivfyrbøder Alf. Lønqvist. Aarhus.
7.	samme.
8.	samme.
9.	Lokomotivfyrbøder K. Svendsen, Gb.
10.	samme.

..... den Februar 1935.

Sygekasse Nummer

Navn
(med Forbogstaver)

Stilling

Tjenestested
(Opholdssted)

Lokomotivfører Frode Nielsen er Kandidat til Bestyrelsen, Lokomotivfyrbøderne Lønqvist og Svendsen er Suppleanter.

En Stemmeseddel som ovennævnte er eller vil i den allernærmeste Fremtid blive tilstillet hver enkelt af vore Medlemmer, som bør benytte denne ved Afstemningen. Da hvert Medlem raader over 10 Stemmer, behøver den af Organisationens udsendte Stemmeseddel blot at underskrives med Dato, Sygekasse-Nummer, Stilling, Navn med Forbogstaver samt Tjenestested. Ifølge Valgreglerne kan de Kandidater, der er anmeldt som Suppleanter, ikke gaa forud for de opstillede Bestyrelseskandidater. Som Følge heraf kan der ikke foretages Rettelser eller Udstregninger paa Stemmesedlen, uden at det medfører Tab af Stemmer, hvilket naturligvis bør undgaaes. Det bemærkes, at der ejheller skal anbringes noget X ved Navnene.

Uddelingen af de Stemmesedler, der bør anvendes af vore Medlemmer, vil foregaa gennem Afdelingsformændene, til hvem de i underskrevet Stand snarest muligt bedes afleveret, hvorefter vedkommende Tillidsmand drager Om-sorg for deres Videreforsendelse. Denne maa finde Sted under fornøden Hensyntagen til, at *Stemmesedlerne skal være paa Sygekassens Kontor senest den 20. Februar.*

Vi gør til Slut opmærksom paa, at der til Valget er anmeldt til et Par Separatister: to fra Værkstederne og en fra Togpersonalets Separatister.

Disse Separatister har naturligvis ingen Chance for at faa valgt nogen Kandidat, de kan højst formindske de paa Organisationernes Stemmesedler afgivne Stemmer med en ringe Procentdel; men da det er af den allerstørste Betydning for Medlemmerne, hvem der sidder i Sygekassens Bestyrelse, og af Vigtighed, at vor Repræsentant er valgt med det størst mulige Stemmetal, retter vi en indtrængende Opfordring til alle vore Medlemmer om hver for sig at bidrage til, at Valgdeltagelsen bliver saa stor som mulig, og at der stemmes rigtigt, d. v. s., at den af Afdelingsformændene udleverede Stemmeseddel udfyldes med behørig Underskrift og tilbageleveres til ham.

Vi anmoder ikke alene enhver om at stemme, men beder tillige hver enkelt vække Kameraternes Interesse for Valget, saaledes at dette kan forløbe paa en for Sygekassens Interessenter helt tilfredsstillende Maade.

PROTOKOL

**over Forhandlingen i Generaldirektoratet
den. 28 December 1934.**

Forhandlingsemne: *Den midlertidige Aldersgrænse.*
Tilstede var:

For Generaldirektoratet: Generaldirektøren, Afdelingschef E. Terkelsen, Trafikinspektør L. Larsen, Trafikkontrolør A. Høeg.

For Jernbaneforeningen: Overassistent L. Mortensen, Trafikkontrolør A. Ohmeyer, Overassistent N. C. Jensen, Trafikassistent Carl Andersen, Stationsforstander Duus, Værkmester H. Th. Hansen, Overbane-

mester S. Sølling og Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

For Dansk Jernbaneforbund: Forretningsfører Ch. Petersen, Sekretær Chr. Vejre, Overmatros C. F. Poulsen.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Lokomotivfører L. M. Schmidt, Motorfører H. P. Christensen, Lokomotivfyrbøder A. Lønqvist.

For Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation: L. Hansen, H. P. Hansen, I. P. Nielsen, S. Olesen, O. Heintze.

Generaldirektøren åbnede Forhandlingen og udtalte, at der fra Jernbaneforeningen var indgaaet en Anmodning til Generaldirektoratet om at ophøre med Afskedigelserne af de 65-aarige inden for de Kategorier, den repræsenterede. Ønsket om Standsningen var af Jernbaneforeningen begrundet med, at der inden for disse Kategorier ikke mere var nogen Overtallighed.

Selv om denne Anmodning ikke var indgaaet, vilde Organisationerne alligevel være blevet indkaldt til Forhandling om Afskedigelserne, fordi det var Generaldirektoratets Agt paa den kommende Nørmæringslov at optage Bemærkningen om, at Generaldirektoratet maatte fortsætte med at afskedige Tjenestemænd, naar de fyldte 65 Aar, ogsaa ud over Aaret 1935 nemlig i 1936 og 1937. Derefter vilde man antagelig gaa lidt op med Afskedigelsesalderen, men i hvert Fald ikke op til de 70 Aar. Hvorledes ser de andre Organisationer paa dette Spørgsmaal?

Forretningsfører Charles Petersen: Henstiller, at der først gøres Rede for, hvad Jernbaneforeningen har forlangt og Motiveringerne derfor. (Jernbaneforeningens Skrivelse til Generaldirektoratet oplæstes).

Overassistent L. Mortensen: Vor Skrivelse angaaende Ophør med Afskedigelser ved det 65. Aar omhandler — som man nu har hørt — kun de af os repræsenterede Kategorier, idet vi selvsagt ikke i Skrivelsen har villet tage Stilling til, hvorledes Sagen bør ordnes for de øvrige Kategorier.

Vi har anført, at der indenfor de af os repræsenterede Kategorier ikke mere er nogen Overtallighed. Dette har vi faaet bekræftet ved Oplysninger indhentet fra hele Landet, men da Overtalligheden var den eneste Begrundelse for den i 1932 indførte Ordning baade overfor os, da Ordningen blev foreslaaet indført, og overfor Rigsdagen, da det særlige Lovforslag blev forelagt, mener Jernbaneforeningen, at Ordningen bør ophøre.

Vi har ganske vist tiltraadt, at den skulde gælde til Udgangen af Aaret 1935, men vi har allerede i vor første Skrivelse til Generaldirektoratet om den frivillige Afgang udtalt, at det var en Forudsætning for vor Tiltrædelse, at der ikke forarsagedes Ledighed blandt Tjenestemænd ved Antagelse af Ekstraarbejdere eller Entreprisefolk.

Da dette imidlertid er sket, mener vi, at Ordningen bør ophøre, og jeg skal i denne Forbindelse henviser til, at der i Bemærkningerne til det i sin Tid forelagte Lovforslag var anført, at man kunde ophøre med Afskedigelserne, dersom Personalebehovet ved Statsbanerne ændredes.

Da der i samme Tidsrum, hvor de mange førtidige Afskedigelser har fundet Sted, er sket en Forøgelse af Ekstraskriverantallet med omkring 50, og da der desuden er antaget en Del Entreprisefolk, mener Jernbaneforeningen, at man i Overensstemmelse med Bemærkningerne til Lovforslaget og den i sin Tid givne Begrundelse for den førtidige Afskedigelse — nemlig Overtalligheden — bør holde øj med disse førtidige Afskedigelser.

Forretningsfører Charles Petersen: Det er rigtigt, at Grunden i sin Tid var overtalligt Personale, derfor blev 65-Aars Grænsen indført. Om der nu er overtalligt Personale, er os ubekendt, men vi ønsker i hvert Fald ikke Aldersgrænsen forhøjet til 70 Aar. Vi vil tværtimod arbejde for, at 65-Aars Grænsen fastslaas ved Lov.

Forholdene i Samfundet er nu saadanne, at det ikke er de gamle, der skal beskyttes, men snarere de unge.

Vi tiltræder Afskedigelserne ved det 65. Aar i 1936 og 1937, under den Forudsætning, at Vilkaarene for de 65-aarige ikke forringes.

Lokomotivfører Sophus Jensen: Dersom en Tiltræden af, at Aldersgrænsen ogsaa i 1936 og 1937 skal være 65 Aar, betød, at vi var indforstaaet med, at der er overtalligt Personale, vilde vi reagere, thi indenfor vore Kategorier er der ingen Overtallighed. Da vi imidlertid ønsker Aldersgrænsen 65 Aar gjort permanent, kan vi tiltræde det nu af Generaldirektoratet fremsatte Forslag.

Snedker Laurits Hansen: Vi kan ganske tilslutte os Forbundets og Lokomotivmændenes Udtalelser. Vi ønsker 65-Aars Grænsen bibeholdt.

Generaldirektøren: Vil gerne minde om, at man i Sverige fornylig har nedsat Aldersgrænsen, saa den endog er lavere end 65. Det tyder ikke paa, at Tendensen i vore Nabolande gaar i den Retning, Jernbaneforeningen ønsker.

Ved Udgangen af 1935 vil Forholdet være det, at af de 1007 Mand, der var overkomplette i 1933, vil være afgaaet 950 Mand.

Vil gerne til Oplysning for Foreningerne meddele, at det er Generaldirektoratets Agt i den nærmeste Fremtid at opsigte dem inden for Søfarten, der er fyldt eller inden Udgangen af 1935 fylder 65 Aar. De paagældende vil blive opsagt til Fratræden ved Udgangen af Maj Maaned henholdsvis Udgangen af den Maaned, hvori de fylder 65 Aar. Det er for i god Tid at kunne opslaa og besætte ledige Pladser inden for Søfarten, for derved at muliggøre den mest smertefri Ompostering af Søfartspersonalet ved Lillebælt ved Broens Ibrugtagning.

Det er ulogisk af Jernbaneforeningen at foreslaa 70 Aars Aldersgrænsen for alle dens Kategorier, thi Jernbaneforeningen repræsenterer jo ogsaa Kategorier, der rekrutteres fra Forbundets Folk.

(Gennemgik Overtalligheden indenfor de forskellige Kategorier og nævnedes herunder bl. a., at Normativet for Portørgruppen for Tiden er 1484 og Styrken 1755, for Togbetjente henholdsvis 605 og 669 og for Banearbejdere 840 og 1096, saaledes at der i de store Personalegrupper endnu er en betydelig Margin mellem Antal og Behov.)

Lyntogene og Broerne vil medføre, at vi faar yderligere overtalligt Togpersonale, og naar vi faar Trykluftbremsen, hvilket ikke mere ligger saa langt ude i Fremtiden, vil Behovet af Togpersonale blive betydeligt formindsket. Hvis den normale Forskydning op i Toghøernes Rækker ophører, vil det medføre, at det overtallige Togpersonale maa sættes til Stationstjeneste og tvangsforflyttes. Ogsaa af Banearbejdere vil der i den kommende Tid blive en Del overkomplet som Følge af Stenballasteringen el. lign. Forbedringer, der er indført. Hvis Afgangen standses her, vil det medføre Tvangsforflytninger.

Inden for Søfarten vil der, naar Storstrømsbroen er færdig, være en Del overkomplette, saa ogsaa der maa vi beholde 65-Aars Grænsen.

Af Lokomotivpersonalet er der for Tiden ingen overkomplette, og der er forøvrigt kun ganske faa, der forbliver i Tjenesten ud over det 65. Aar, selv om vi havde Aldersgrænsen ved det 70. Aar. De ældre af dette Personale kan imidlertid ikke overføres til Motortogene, saa ogsaa her maa der skaffes Afgang.

Maskindepoterne vil ogsaa faa mindre Arbejde, naar Lyntogene kommer.

Inden for Værkstederne er der indført Rationalisering, og naar Vedligeholdelsen af Materiellet som Følge af tekniske Forbedringer gaar ned, bliver der ogsaa mindre Arbejde her.

Af teknisk Personale er der ikke ret mange, der i den kommende Tid fylder 65 Aar. Men naar vi om nogen Tid er færdig med Broerne, maa vi skaffe os af med en stor Del af disse Folk.

En Del af det Arbejde, Assistenterne nu har, vil i Fremtiden blive overført til Kontorister og til avanceret Portørpersonale.

For Assistentpersonalet ligger Forholdet endvidere saaledes, at vi er nødt til at antage Elever. Om 20 Aar vil samtlige nuværende Assisterter være over 50 Aar, og derfor for gamle til det første Avancement. Vi er her nødt til at se paa Fremtiden.

Ogsaa til Tjeneste paa Rangerpladserne og til Uddannelse til Togtjenesten maa der skaffes Tilgang af unge Folk.

Det er derfor Generaldirektoratets Mening at beholde Aldersgrænsen 65 Aar ogsaa i 1936 og 1937; efter den Tid kan det tænkes, vi kan forhøje den noget; til hvilket Aar kan jeg ikke sige, men det bliver i hvert Fald ikke til det 70. Aar.

Overassistent L. Mortensen: Takker for den modtagne Redegørelse. Den Begrundelse, man tidligere har haft, nemlig Overtallighed, gælder altsaa ikke mere, nu anfører Generaldirektøren helt andre Grunde.

Naar vi har foreslaaet at ophøre med Afskedigelserne ogsaa for de af vore Folk, der kommer fra andre Organisations Medlemmer, er det fordi, disse Folk ogsaa erstattes af Ekstrafolk, og der saaledes efter vore Meninger ejheller er Overtallighed her. Forstaar, at det i visse Tilfælde kan være en Fordel at erstatte ældre Folk med yngre, men saa maa man ogsaa angive det som Grund for Afskedigelserne, og ikke anvende Overtallighed som Begrundelse. Nu er det altsaa Generaldirektoratets Mening at fortsætte

med Afskedigelserne paa Grund af den Aldersfordeling, der findes inden for Etaten. Da Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse sidst drøftede denne Sag, var det med Overtalligheden som Baggrund. Nu vil Generaldirektoratet fortsætte 2 Aar yderligere og paa anden Baggrund.

Det er en hel ny Situation, som vi ikke kan tage Standpunkt til i Dag, men maa forelægge vor Hovedbestyrelse.

Generaldirektøren: Jernbaneforeningen paastaar, at der ikke er overkomplet Personale; det er en Strid om Ord. Kunde Jernbaneforeningen virkelig tænke sig en Særordning for sine Folk? Der er ligesaa stærke Grunde til at fortsætte med Afskedigelserne for overordnede som for underordnede. Det er forkert, naar Jernbaneforeningen siger, at de afskedigede erstattes med Ekstrafolk i lige saa stort Omfang.

Det kan vel ikke forudsættes, at en Organisation som Jernbaneforeningen kan tage Hensyn til Tidens almindelige Vanskeligheder, skønt de 125 000 arbejdsløse gør det til en Velgerning at skaffe en ung Mand Beskæftigelse. Det er heller ikke for os det afgørende, skønt det dog for de fleste er et Problem, om man skal lade de gamle arbejde videre og lade de unge demoralisere ved Lediggang.

Derimod maa vel Jernbaneforeningen have en Ansvarsfølelse over for Fremtiden. Om 20 Aar vil alle de nuværende Assisterter være over 50 og dermed for gamle til 1. Avancement. Vi har for Tiden kun 3 Hold à ca. 20 Elever og Medhjælpere til Dækning af Afgang, og venter vi med Antagelser, vil de senere antagne unge til den Tid ikke være 35 Aar, naar de skal forfremmes. Hverken De eller vi kan være tjent med at vente med Antagelser, saa vi om nogle Aar maa tage nogle mægtige Elevhold ligesom i Fortiden. Men antager vi Elever, har vi Overtallighed ikke alene i de mange andre Grupper af Jernbaneforeningen, som jeg før nævnte, men tillige for Assistentklassen, ogsaa fordi der stadig vil ske Indskrænkninger i Normeringen af Assisterter.

Og saa maa jeg sige, selv om jeg ikke har lagt Avancementsspørgsmaalet til Grund for Afskedigelserne, at hvis jeg vilde gøre Jernbaneforeningen en rigtig Bjørnetjeneste, saa skulde jeg under en vis Protest lade Dem faa Deres Vilje. Det vilde betyde, at man praktisk talt helt afskar fra Avancement 1) de Trafikkontrolører, der nu er henimod og omkring Midten af Halvtredserne, 2) de Overassisterter, der nu er omkring 50 Aar, 3) de Assisterter, der nu er i 1. Halvdel af Fyrreerne, 4) en Del, der gaar og haaber paa ledende Ranger- og Pakhusstillinger, og 5) antagelig ogsaa nogle Pakmestre, som vilde passere 60 Aars Grænsen.

Er ikke sikker paa, at Jernbaneforeningen har gjort sine Medlemmer dette klart, men snarere foregøjet dem, at der kunde raades Bod paa denne Misère ved Normeringsforslagene. Det er imidlertid Luftkasteller, som næppe nogensinde vil blive til Virkelighed, og det skal de vide.

Overassistent L. Mortensen: Generaldirektøren antyder, at Jernbaneforeningen er hjertelos overfor de arbejdsløse. Overfor dette er at sige, at det næppe

kan være rigtigt om Statsbanerne begynder for sig selv med at løse Arbejdsløshedsspørgsmaalet.

Generaldirektøren mener, at Jernbaneforeningen savner Forstaaelse for, hvad en jævn Rekruttering til Assistentklassen betyder, men her er Forholdet jo netop det, at Jernbaneforeningen i en Skrivelse til Generaldirektoratet forlængst har advaret imod Ansættelse af de store Hold Elever og netop peget paa Betydningen af en stadig og jævn Tilgang af Elever. Hvad det vil betyde avancementsmæssigt, hvis 65-Aars Grænsen blev standset, er saa indlysende, saa ingen har været i Tvivl herom, og ingen har taget deres Standpunkt paa et forkert Grundlag.

Nu har Generaldirektoratet meddelt, hvad man agter at gennemføre i de kommende Aar, og vi skal senere give vort Svar.

Generaldirektøren: Det er rigtigt, at Løsningen af Arbejdsløshedsspørgsmaalet ikke er en Statsbaneopgave, men det er en Samfundsopgave, som vi ikke helt kan skubbe fra os, naar der findes 125 000 arbejdsløse.

Jernbaneforeningen maa gøre sig klart, at selv om vi maaske ikke i Øjeblikket har overtalligt Personale, kommer det igen.

For Tiden har vi 90 Assisterter udover Normativet.

Jeg gaar ud fra, at vi har Tilslutning fra de 3 Organisationer. Jernbaneforeningen vil senere meddele sin Stilling. Henstiller, at dette sker snarest muligt.

Fra Jernbaneforeningen og Lokomotivmandsforeningen har vi modtaget Anmodning om Udvidelse af det Aaremaal efter Afskedigelsen, hvori Frikortet kan beholdes. Ved Forhandling i 1932 blev dette fastsat til 2 Aar. Dette ønsker man nu udvidet til det 70. Aar. Det kan jeg absolut ikke gaa med til. Vi kan langtfra regne med at alle blev til det 70. Aar, selv om vi ikke havde Reglen om Afgang med 65, og derfor vilde det fremsatte Ønske betyde mere Fribefordring end under normale Forhold.

Overassistent L. Mortensen: Vi har ved Forhandlingen i 1932 ønsket det udvidet til det 70. Aar. Spørgsmaalet blev imidlertid ikke endelig afgjort ved Forhandlingen, men dets Afgørelse blev os meddelt senere.

Under Hensyn til, at Jernbaneforeningen tiltraadte Sagens Hovedspørgsmaal ved Forhandlingen, maatte det forventes, at Administrationen paa dette Spørgsmaal, som overhovedet ikke kostede Penge, vilde imødekomme vore Ønsker. Jeg lagde ejheller Skjul paa Skuffelsen over, at Administrationen lagde saa liden Forstaaelse for Dagen i dette Spørgsmaals Afgørelse, da den blev os meddelt.

Vi har faaet en Mængde Henvendelser om Sagen. Dette viser, at Pensionisterne sætter overordentlig Pris paa Frikortet, og de forstaaer ikke, at den Etat, som de har tjent i et helt Menneskeliv, og som gav dem Afgang, som kostede dem mange Penge, ikke vil imødekomme dem.

For mange vilde det følelsesmæssigt betyde, at Forbindelsen med deres gamle Etat ikke var afbrudt, og meget af den Bitterhed, som mange nærer over den førtidige Afsked, vilde forsvinde.

Jeg vil derfor gerne stærkt henstille, om Generaldirektøren ikke kunde imødekomme vort Ønske til Glæde for disse veltjente Folk.

Generaldirektøren: Der er truffet en Ordning, og den maa staa fast. Har skaffet Jernbaneforeningen gode Fordele ved Forhandlingen i 1932, og kan ikke nu ændre det.

Lokomotivfører Sophus Jensen: Vi har ikke ført nogen Forhandling i 1932, saa vi har ikke givet Tilslutning til de 2 Aar. Vil meget indtrængende henstille, at Aaremaalet udvides, det er en god Handling overfor de gamle, veltjente nu afskedigede Tjenestemænd.

Forretningsfører Charles Petersen: Vi var klar over i 1932, at vi den Gang kun kunde faa de 2 Aar. Men det er rigtigt, som Jernbaneforeningen og Lokomotivmandsforeningen anfører, at de gamle afskedigede sætter stor Pris paa dette Gode, selv om de kun benytter det minimalt. Kan man ikke nu, naar man udvider Aaremaalene for Afskedigelsen, benytte Lejligheden til at vise Imødekommenhed paa dette lille Felt. Vi vil sætte stor Pris paa, om dette kan ske.

Generaldirektøren: Vi har ingen Mulighed for at ændre det. Ogsaa Ministeren er imod en Ændring. Jeg kan ikke gennemføre det, selv om jeg vilde. Udvidelser af Fribefordring skal vi være meget varsomme med, og de gamle har jo dog en vis Adgang til Fribefordring.

Hermed sluttede Forhandlingen.

(Sign.) P. Knutzen. (Sign.) P. From Hansen.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Vor Organisationsform.

Som bekendt afholder vor Organisation Kongres i Aar. Mange og betydningsfulde Spørgsmaal vil sikkert komme til Behandling. En af de Ting, som Kongressen vil komme til at beskæftige sig med, er vor Organisationsform. Organisationens Inddeling i 3 Kredse med hver sin Bestyrelse har ikke altid vist sig at være praktisk og har selvsagt sine svage Sider. Men hvorledes det skal være i Fremtiden bestemmes altsaa af Kongressen 1935, og det er at haabe og ønske, at den Bestemmelse, som der bliver truffet, maa blive til Gavn og Glæde for Dansk Lokomotivmands Forening.

Som det vil erindres, blev der paa Kongressen i 1933 forelagt forskellige Lovændringer, bl. a. om at Lokomotivfører- og Motorførererkredsen skulde slaas sammen til een Kreds. Imidlertid blev der stillet et Ændringsforslag om at udsætte Lovkomplekset til Kongressen i Aar med følgende Ordlyd: »Alle 3 Kredse sammenlægges til 1 Kreds.« Dette Ændringsforslag blev vedtaget med 67 Stemmer for og 27 imod. Hvis dette Forslag bliver vedtaget paa Kongressen i Aar, vil det altsaa betyde, at de 3 Kredse bortfalder.

Ser man tilbage til Foreningens første Tid, stod saavel Lokomotivførere som Lokomotivfyrbødere sam-

men. Foreningen var inddelt i 4 Sektioner og blev ledet af en Formand og 8 Bestyrelsesmedlemmer, 2 fra hver Sektion. Men det viste sig, at Sektionsinddelingen virkede uheldigt, og fra 1. Januar 1913 blev Foreningen delt i to Hovedafdelinger, en for Lokomotivførere og en for Lokomotivfyrbødere med hver sin Bestyrelse, der tilsammen dannede Hovedbestyrelsen. I Aaret 1915 døbttes Hovedafdelingerne om og kom til at hedde Kredse; denne Form som vi har i Dag. Kredsinddelingen medførte dog denne uheldige Omstændighed, at Organisationens Regnskab blev fordelt paa 3 Hænder, en Hovedkasse og to Kredkasser. Hertil er saa senere kommet Motorførerkredsen.

Kongressen 1935 vil altsaa komme til at bestemme, om man vedblivende skal have Kredsinddelingen. Nu da dette Spørgsmaal er naaet saa langt frem, som det er, mon det saa alligevel ikke vilde være klogt og mest fornuftigt at tage Skridtet fuldt ud, saaledes at vi fik en god og praktisk Organisationsform? En Sammenlægning af Kredsene vilde sikkert uden al Tvivl være at foretrække og det mest rigtige. Centralisation er jo ellers en af de Ting, som er stærkt fremme for Tiden, dette gælder ogsaa paa Organisationernes Omraade. Mange Kokke fordærver Maden, siges der. Her bliver altsaa en Lejlighed til at faa gennemført, at D. L. F.s Ledelse kun kommer til at bestaa af *een* Formand og et passende Antal Bestyrelsesmedlemmer, hvilket ogsaa vil faa Betydning for Organisationens Økonomi.

Hvorfor skulde man ikke beslutte sig til en saadan Ordning? Vi staar dog alligevel alle i samme Organisation. Den eneste saglige Begrundelse, jeg kan se, at enkelte eventuelt kan have imod Forslaget, er en vis Ængstelse for, at deres specielle Spørgsmaal, som kan fremkomme inden for de 3 Kategorier, ikke skulde blive behandlet paa behørig Maade. Men denne Ængstelse er sikkert stærkt overdrevet. Siden Foreningen har faaet Kontor, bliver det meste Arbejde tilrettelagt derfra, og langt de fleste Sager bliver afgjort af Forretningsudvalget. I hvert Fald tør jeg vove at paastaa, at Kredsenes Behandling af de faa og smaa specielle Sager (jfr. Referaterne fra H. B. Møderne) i Virkeligheden ingen Rolle spiller. Det er nu en Gang i Forretningsudvalget og Hovedbestyrelsen det foregaar.

Og det er selvfølgelig rigtigt.

Kredsenes Bortfald vil ogsaa komme til at betyde en mere enkelt Regnskabsførelse. Det er jo saaledes nu, at Hovedkassereren, efter at Kontingentafkortningen foregaar paa Lønningslisterne, hver Maaned afhenter det samlede Kontingent fra alle tre Kategorier. Derefter uddeles den Portion til hver af de tre Kredse, der tilkommer dem. Naar saa Kredsene har set lidt paa de rare Penge, sendes de fleste af dem tilbage til Hovedkassereren igen i Form af *»Tilskud til Hovedkassen«*!! o. s. v. Denne meningsløse Ordning falder selvfølgelig bort, naar Kredsene inddrages.

Udviklingen paa adskillige Omraader gaar frem. Dette gælder ogsaa paa det rent organisationsmæssige. Kredsinddelingens Bortfald vil paa forskellig Vis betyde en mere fornuftig, praktisk og god Or-

ganisationsform. Og i vor »Fællesklassetid« kan man ikke komme uden om, at Forslaget om Kredsenes Sammenlægning er et godt og demokratisk Forslag.

Kongressen af 1935 vil sikkert ogsaa have denne Forstaaelse.

Frederikshavn, i Januar 1935.

Carl Petersen.

KUL ELLER OLIE

At der i en Tid, hvor hvert Land indretter sig paa Selvforsyning, maa opstaa det Spørgsmaal i de kulproducerende Lande, om de bør anvende Kul eller Olie som Brændsel til Jernbanernes Drift, kan ikke forundre.

Som man vil have set af vort forrige Nummer, har der i England været afholdt Forsøgskørsler med Damplokomotiver for at konstatere, hvorledes denne traditionelle Drivkraft staar i Konkurrencen med Dieselmotortvognene, og det er til Kulproducenternes Glæde blevet godtgjort, at med Hensyn til Kørehastighed er der ikke stor Forskel paa, hvad et forholdsvis gammelt Damplokomotiv og et moderne Lyntogs-Maskineri kan præstere i Henseende til Kørehastighed. Heri er der for saa vidt slet ikke noget nyt, eftersom man for ca. 30 Aar siden naaede næsten lige saa store Hastigheder med tyske Damplokomotiver; naar Englænderne mener i Øjeblikket at ligge i Spidsen, har de dog for saa vidt Ret, som der næppe nogen-sinde er tilbagelagt saa lange Strækninger med Gennemsnitsfart paa 80 og 90 miles i Timen, som det fornylig er gjort i England paa London & North Eastern Banen.

Som det vil fremgaa af det rhinsk—westfalske Kulsyndikats nedenfor omtalte Priskonkurrence om Projekt til et kulfyret Damp-Tog, er det samme Spørgsmaal aktuelt ogsaa i Tyskland.

Rimeligvis under Indtrykket heraf og af Meddelelserne fra England har de tyske Rigsbaner i disse Dage givet Offentligheden Lejlighed til at faa et Indblik i, hvad de tyske Damplokomotiv-Fabrikker for Tiden beskæftiger sig med, og deraf kan man se, at de tyske Rigsbaner i 1935 vil have en Række paa mindst 6 forskellige Damplokomotiv-Typer til Raadighed til Forsøg for igennem Undersøgelse af disse nye Typers Egenskaber og Kapacitet at søge fastslaaet, om Nutidens Krav med Hensyn til stor Kørehastighed for haade Persontog og Godstog kan opfyldes af Damplokomotiver, saaledes at man kan bruge Landets eget Brændsel til Jernbanedriften, eller om det er den dieselelektriske Drift, der er Fremtidens Fremdrivelsesmiddel ogsaa i kulproducerende Lande.

Rigsbanernes Forsøg vil begynde med to strøm-linieformede Damplokomotiver, som ventes fuldført hos *Borsig* i Berlin i Januar Maaned. Disse Maskiner er beregnet til Fremførelse af en Togvægt paa 250 t med 250 à 300 Pladser og med en Hastighed af 175 km i Timen paa horizontal Bane. De bliver

3-cylindrede med tre koblede Aksler (Type 2-C-2), Drivhjulsdiameter 2300 mm (D. S. B. Litra P har Drivhjulsdiam. 1984 mm) og 20 Atmosfærers Damptryk. Paa Grund af de store Drivhjul vil en Kedel af almindelig Form komme til at ligge for højt, hvorfor man vil bygge Kedlen som tre slanke Tromler (1200 mm Diameter), af hvilke den nederste ligger mellem Hjulene, medens de to andre ligger oven over. Ikke blot Kedlen, men ogsaa Gangtøjet dækkes af en Pladebeklædning af Strømlinieform, efter at det ved Forsøg har vist sig, at nogen Fare for Varmløbning som Følge af den under Beklædningen ringe Luftafkøling er der ikke. Ogsaa den femakslede Tender faar Strømliniebeklædning.

Medens det ene af disse Lokomotiver skal fyres med Stenkul, indrettes det andet for Kulstøv som Brændsel, og dette Lokomotiv skal køre med Førerhuset forrest. Fra Tenderen, der følger efter Lokomotivets Skorstensende, føres Kulstøvet gennem Rørforbindelser og Slinger til Fyret, akkurat som Fødevandet føres fra Tenderen til Kedlen.

Paa *Henschel & Sohn's* Lokomotivfabrik i Kassel arbejder man paa to trekoblede, strømlinieformede Tenderlokomotiver (Type 2-C-2) med tilhørende Vogne fra Vognfabrikken *Wegmann & Co.* Disse Lokomotiver, der bygges for en Hastighed af 170 km/T., skal fremføre fire letbyggede Staalvogne af speciel Type med Lyntogsformen som Forbillede. Et af disse Tog ventes færdigt i Januar Maaned.

Hos *Krupp* i Essen lader Rigsbanerne bygge to firekoblede Persontogslokomotiver (Type 2-D-2) for 140 km/T. Hastighed til Fremførelse af svære Persontog paa indtil 650 t Vægt paa stærke Stigninger; de skal afleveres til Foraaret.

Samtidig har Rigsbanerne givet Ordre paa to nye Typen af Godstogslokomotiver for 90—100 km/T. Hastighed.

Henschel & Sohn bygger en femkøbet Maskine (Type 1-E-1), der skal kunne fremføre en Belastning paa 1500 t med Hastighed 90 km/T., medens *Schwartzkopff* i Berlin har faaet Bestilling paa to Maskiner til Fremførelse af Ilgodstog paa 800—900 t paa horizontal Bane med Hastighed 90—100 km/T. Til disse Tog bygges nye toakslede Godsvogne med stor Akselafstand.

Til Fremførelse af smaa, hurtige Persontog bygger *Borsig*, *Krupp* og *Schwartzkopff* desuden nogle lette Lokomotiver med 2 koblede Aksler (Type 1-B-1, d. v. s. som D. S. B.s Litra O). Disse Maskiner indrettes for Eenmandsbetjening og faar derfor halvautomatisk Fyring; de skal anvendes til Fremskyndelse af Sidebanernes Tog og til Fremførelse af Opsamlingsstog mellem Byerne paa Hovedbanerne med Kørehastighed 90—100 km/T. Disse Lokomotiver tænkes anvendt i Stedet for Motorvogne, idet man mener, at de med Eenmandsbetjening vil være mere økonomiske end Motorvognene, som paa deres nuværende Udviklingstrin ikke kan bruges til Fremførelse af tunge Tog.

Som man vil se, stilles der til alle disse nye Lokomotivtyper betydeligt forøgede Krav til Kørehastigheden, uden at Trækkeevnen ofres. Rigsbanernes Program er, at Damplokomotiverne skal kunne bringe

ge Persontogene fra Berlin til alle Rigets Storbyer paa een Dag og indenfor en vis Omkreds bringe et Tog tilbage til Berlin samme Dag; i Godstrafikken skal det Gods, Afsenderen indleverer om Aftenen, udleveres til Modtagerne indenfor en Afstand af 300 km den næste Morgen, og indenfor 500 km den næste Eftermiddag.

Ogsaa det elektriske Lokomotiv skal i dets nyeste Form deltage i Forsøgene. Hos *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft* i Berlin har Rigsbanerne bestilt et elektrisk Lokomotiv med fire koblede Aksler (Type 1-D-1) med Maksimalhastighed 160 km/T.; det skal leveres til Foraaret.

De nye Lokomotiver vil, naar de i Foraaret er afleveret fra Fabrikkerne, blive prøvet af »Zentralamt für Maschinenbau« i Berlin, men det bebudes allerede nu, at Fagfolk ogsaa fra Udlandet vil blive indbudt til at se de nye Maskintyper, der skal opfylde saa store Krav, men som alligevel i deres Enkeltheder, Kedel, Cylindre, Styling, Tender m. m., slutter sig til kendte, prøvede Forbilleder.

Der kan altsaa ventes Nyheder paa Dampdriftens Omraader i de kommende Maaneder.

En Priskonkurrence.

Det store Firma, Rheinisch Westfälische Kohlen-Syndikat i Essen, som behersker største Delen af den tyske Kulproduktion i Rhinlandene og Westfalen, har udskrevet en Præmiekonkurrence om Udarbejdelse af Projekt til et dampdrevet Tog, som kan konkurrere med de med Dieselmotor drevne Jernbanevogne og Lokomotiver.

Firmaet begrunder dette Skridt med, at Rigsbanerne i Konkurrencen med Automobilene og Flyvemaskinerne er tvunget ind paa at stille Dieselmotoren i Forgrunden som Drivkraft i Motorvognene, uagtet den dertil nødvendige Brændselsolie maa købes fra Udlandet. Denne uheldige Afhængighed af Udlandet samt Tysklands Devise-Vanskeligheder kræver, at der søges efter en Løsning, der muliggør Anvendelse af faste Brændselsstoffer, som Tyskland i rigt Maal har til Raadighed, ogsaa i Motorvogne paa Jernbanerne.

At den tyske Kul-Industri ogsaa har sine Interesser i dette Spørgsmaal er indlysende.

Dampmaskinens Anvendelighed i Stedet for Dieselmotoren som Drivkraft for Motorvogne er allerede godtgjort ved praktiske Forsøg — siger Kulsyndikatet i sin Opfordring — men som Brændsel i Dampkedlen bruges Gasolie, der ligeledes maa indføres fra Udlandet. Tysklands fremtrædende Stilling paa Fyrings- og Dampkedelteknikkens Omraade giver imidlertid Grund til at vente, at en Motorvogns Driftsvilkaar ogsaa kan opfyldes af en Specialkedel med mekanisk Fyring paa en Rist, og for at fremme denne Udvikling udskrives Konkurrencen, for hvilken der er oprettet følgende Vilkaar:

Der ønskes Udkast til en Person-Motorvogn til Hovedbaner med egen Kraftkilde, der ved Forbrænding af Stenkul paa Rist producerer Damp. Som Brændsel skal bruges Stenkul med et Gasindhold af indtil 30 pCt. flygtige Bestanddele og i Sorterings-Størrelse 30 mm og derover.

Motorvognen skal bestaa af en tredelt Enhed og skal paa vandret, lige Bane med en Modvind paa 12 km/T. kunne opnaa en Maksimalhastighed paa 130 km/T. med en tilstrækkelig Hastighedsforøgelse. Vognen skal rumme 180 bekvemme Siddepladser af 2. og 3. Klasse (i Forholdet 1 : 4), og dens indre Udstyrelse skal byde de rejsende de efter Nutidens Krav nødvendige Bekvemmeligheder. Pladsforhold og Gulvplan skal vælges saaledes, at de rejsende kan stige ind og ud hurtigst muligt uden at genere hinanden, og der skal sørges for bekvem Adgang saavel fra høje som lave Perroner. Foruden Siddepladserne til de rejsende samt Toiletterne skal der være et Rejsegodsrum paa ca. 3,5 m og et Postrum paa 2,0 m.

Under Iagttagelse af almindelige Forudsætninger for de rejsendes Bekvemmelighed og Velbefindende skal Vogn delen (med Undtagelse af en almindelig Oversigtsplan) kun projekteres saa vidt det af Hensyn til Beregning af Vognvægten er nødvendigt. Den beregnede Vægt skal kunne efterregnes paa Grundlag af vedlagte Tegninger. Anordningen af Bremsapparater, der giver en Middel-Hastighedsformindskelse af 1,0 m pr. Sek., skal fremgaa af Projektet. Denne Hastighedsformindskelse af 1,0 m pr. Sek. skal ogsaa kunne opnaas i ugunstigt Vejr og under ugunstig Skinetilstand.

Hovedvægten lægges paa en udførlig Beskrivelse og Beregning af Kedel- og Maskinanlægget. Deltagerne i Konkurrencen er fritstillede med Hensyn til Valget af Anordning og Betjening af Kedel og Maskine, henholdsvis disses Deling i flere Aggregater, Kraftoverføringen, de drevne Aksler, saavel som selve Akselanordningen. I hver Ende af Vognen skal der være en Førerplads, hvorfra det samlede Kedel- og Maskinanlæg skal kunne passes. Særlig Vægt lægges paa en god Udsigt over Strækningen fra Førerpladsen og paa en hensigtsmæssig Installation af Betjeningsinstrumenterne i Førerrummet.

Kedel- og Maskinanlægget skal arbejde fuldstændig automatisk i mindst 6 Timers Køretid, saaledes at forstaa, at Føreren kun skal regulere Dampforbruget. Anlægget skal beregnes saaledes, at der mellem Hastighederne 0 og 130 km/T. skal kunne holdes en gennemsnitlig Hastighedsforøgelse paa 0,4 m/Sek.

Der kræves:

1. Udkastet til Vogn delen (Vognkasse og Løbeværk) med dertil hørende beregnings- og konstruktionsmæssig Undersøgelse omfattende de dynamiske Paavirkninger af Bygningsdele som foran nærmere angivet,

2. Udkast til Kedel- og Maskinanlæg, inklusive Hjælpemaskineri (Belysning, Batteri, Brems-Luftkompressor, Opvarmning o. s. v.), de nødvendige automatiske Styreapparater saa vel som Kraftoverføringen til Drivakslerne. Beregnings- og konstruktionsmæssige Undersøgelser skal ligeledes afleveres,

3. Sammenstillingsplan for den tredelte Motorvogn,

4. en indgaaende Begrundelse for de valgte Bygformer og Anordninger saavel som de nødvendige Beregninger i teknisk og økonomisk Henseende.

5. Angivelse af den sandsynlige Pris for hele Drivkraftanlægget.

I Tegningerne skal der henvises til de respektive Steder i Beskrivelsen og Beregningerne.

Til Forebyggelse af vilkaarlige Antagelser skal alle Overvejelser hvile paa Erfaringer fra udførte Anlæg, og det skal angives, hvilke Firmaer, der indestaar for Udførelsen af Nykonstruktioner.

Iøvrigt gives der Forskrifter for Udformningen og Udførelsen af Beskrivelse, Tegninger m. v.

For indgaaende, prisværdige Løsninger udsættes en samlet Præmiesum paa 50 000 Reichsmark.

25 000 Rm. tilkendes den Forslagsstiller, der indleverer den i enhver Henseende bedste og til Udførelse egnede Løsning. For de næstfølgende 5 Løsninger er udsat Beløb à 5 000 Rm. Hvis Præmien paa de 25 000 Rm ikke uddeles, bortfalder dette Præmiebeløb, og de 5 bedste Løsninger faar hver 5 000 Rm. Det er dog forbeholdt Bedømmelsesudvalget at fordele de 25 000 Rm paa anden Maade for Løsning af Enkeltheder, der er af Betydning for det samlede Køretøj.

Bedømmelseskommiteens Afgørelse er inappellabel og kan ikke indankes for Domstolene.

Enhver Person og et hvert Firma kan deltage i Konkurrencen; ligeledes er det tilladt, at flere Personer arbejder paa Opgaven i Fællesskab.

Bedømmelsesudvalget bestaar af Generaldirektor, Bergassessor *Fickler*, Dortmund, Bergwerksdirektor, Dr. ing. *Knepper*, Essen, Reichsbahnoberrat, Professor, Dr. ing. *Nordmann*, Reichbahn-Zentralamt für Maschinenbau, Berlin, Dr. ing. *Marchard*, Hannover, Professor, Dr. ing. *Roeder*, Hannover, og Oberingenieur, Dr. *Wiedemann*, Essen.

Løsningerne skal indsendes til Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat, *Essen*, Frau-Berta-Krupp Strasse 4, inden 1. Juli 1935 og være betegnede med Kendeord.

(Efter »Dansk Jernbaneblad«.)

ET GAMMELT 4-CYLINDRET LOKOMOTIV

Efter *The Locomotive* ved *F. Spøer*.

Omkring Aaret 1838 konstruerede en fransk Ingeniør Monsieur *C. Arnoux* et genialt System af leddelte Lokomotiver hvormed Kurver med en meget lille Radius kunde gennemkøres. Idéen dertil fremkom ved, at en Jernbanes Byggeomkostninger i høj Grad kan reduceres ved at borteliminere de udstrakte Arbejder, der undertiden kræves, naar skarpe Kurver skal undgaaes. Prøveture med hans Lokomotiver, som i 1839 kørtes paa et Forsøgs spor ved St. Munde i Nærheden af Paris, gav saa gode Resultater, at en Regeringskommission indsendte en for Opfinderen meget gunstig Rapport. Som Paaskønnelse fik Opfinderen i 1840 en Præmie fra Videnskabernes Akademi.

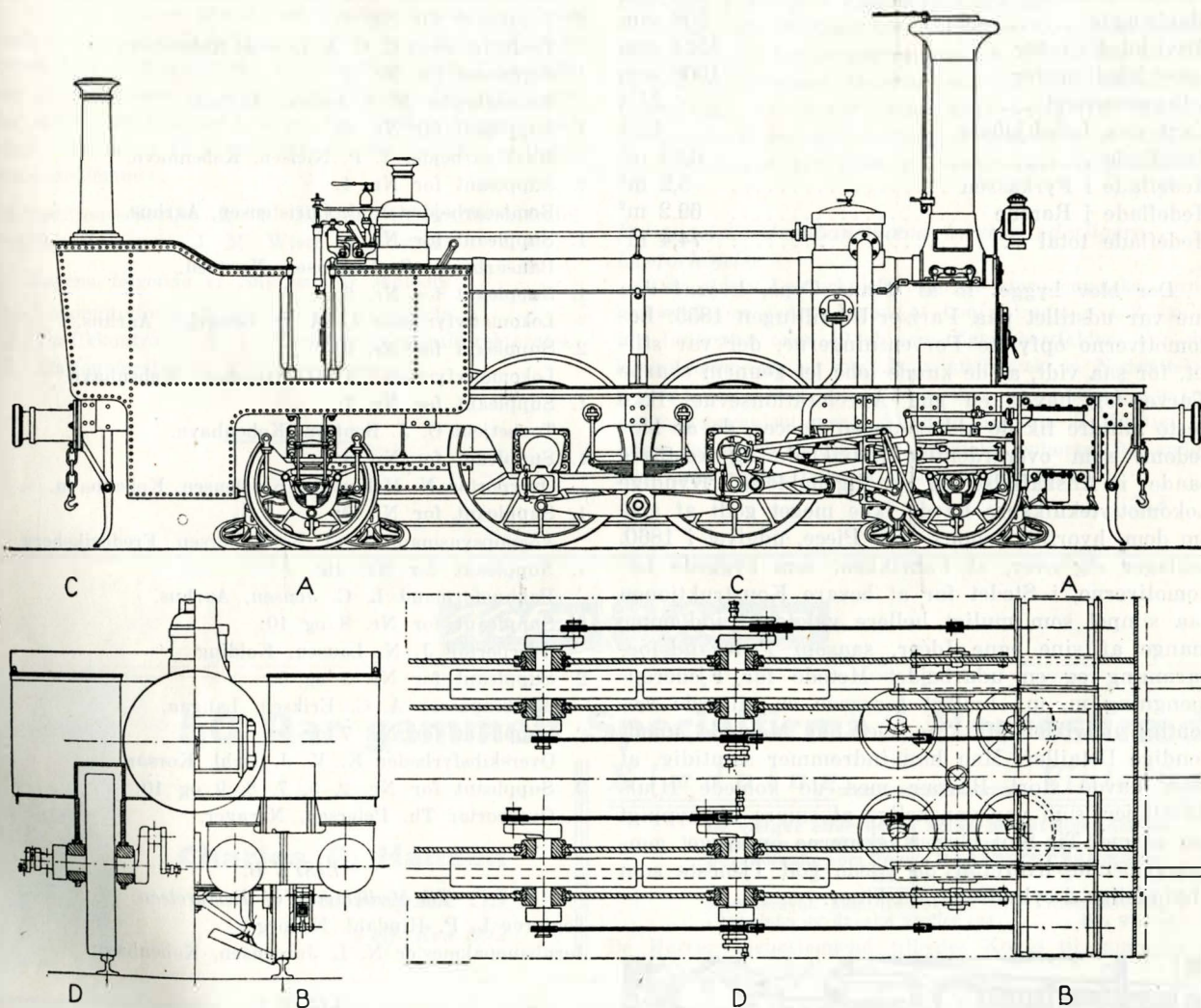
Fremtvinget af den officielle Anerkendelse blev en Banelinie mellem Montrouge og Sceaux autoriseret i 1844 og aabnet for Trafikken to Aar senere.

Banens Længde var kun 11 km. I 1852 blev Linien forlænget til Orsay fra en Krydsningsstation ved Bourglā—Reine, og sluttelig, efter Banens Overgang til Paris—Orleans Jernbaneselskabet — som Følge af dens økonomiske Fiasko som selvstændigt Foretagende — forlængedes Banen i 1867 til Limours. Derved blev Banen 39,8 km lang; dens Sporvidde var 1,8 m. Det kan være, at Grunden til det usædvanlige brede Spormaal var at skaffe Plads til det noget komplicerede Leddelingsystem, som kort sagt var konstrueret til at faa Akslerne paa Togets 4-hjulede Vogne til at indstille sig og løbe radielt i Forhold til de Kurver, der passeredes. Hjulene roterede desuden frit paa de fastsiddende Aksler, saa Forskellen i Længden paa de indre og ydre Hjuls Baner ikke frembød nogen rullende Modstand. Forskellige Anordninger, opfundet Tid efter anden af M. Arnoux og hans Søn, blev anvendt, men den, der blev brugt paa Lokomotiverne og visse Vogne, var maaske den mærkværdigste.

Alle Lokomotiverne var 2-cylindrede af 1 A 1-Typen, altsaa enkelt koblede, med en Løbeaksel i hver Ende, som havde fastsiddende Aksler med

Hjulene løbende frit paa Akslen. Denne var fæstnet til Rammen med en Drejetap og dannede en Slags 2-hjulet Truck. For at holde Løbehjulene i den rette Stilling til Sporet og tvinge dem til at følge Kurverne var der til Akslen fæstnet en Hjelperamme, som bar 4 koniske Hjul og holdt dem mod Skinnehovedets Inderside, og paa den Maade sikredes Løbeakslens rette Stilling i Sporet. Drivhjulene var paa sædvanlig Maade fastgjort paa en Krumtap-aksel og var forsynet med ualmindelig brede Hjulringe uden Flanger.

De 2-cylindrede Lokomotiver viste sig senere for svage til at bestride Trafikken, og Ingeniør Arnoux konstruerede saa det bemærkelsesværdige Lokomotiv, som er Artiklens egentlige Emne. Arrangementet paa Løbehjulene blev bibeholdt, men de to Par koblede Hjul er holdt ganske uafhængig af hinanden paa hver Side af Maskinen. De drivende Hjul sidder paa en ganske kort Aksel, som er lejret i en Akselkasse, anbragt i Akselgafler i baade den indre og den ydre Rammeplade, som udgør en Dohbeltramme. For at undgaa Dødpunktstillinger var det nødvendigt at have to Cylindre paa hver Side,



Firecylindret Lokomotiv fra 1855.

og hvert Drivhjul fik da to Krumtappe forsat 90 Grader for hinanden og to Sæt Styringsordninger, som det fremgaar af Tegningen. *Hjulringene var ikke mindre end 300 mm brede.*

Denne Cylinderplacering angav, hvad der mange Aar senere blev Norm for 4-cylindrede Lokomotiver, og saavidt vides er den bedste Erindring om disse Lokomotiver dette, at de fire Cylindre var anbragt saaledes: To indenfor og to udenfor Rammen. Bortset fra de delte Aksler var der ingen Ejendommeligheder ved den roterende Mekanisme, undtagen at Drivstængerne virkede paa fremadvendende Fremspring paa Kobbeltængernes Hoved og ikke direkte paa Drivtappen. Samme Anordning er imidlertid blevet anvendt i sjældne Tilfælde paa andre Lokomotiver. Styringen var Stephensons og virkede indirekte gennem Vuggearme. Eksentrikskiverne var erstattet af Eksentrikappe, anbragt paa en Krumtapvinge.

Desværre kendes Lokomotivernes Hoveddimensioner ikke nøjagtigt, men er opgivet tilnærmelsesvis som følgende:

Cylinderdiameter (4)	280 mm
Slaglængde	508 mm
Drivhjulsdiameter	1524 mm
Løbehjulsdiameter	1008 mm
Adhæsionsvægt	24 t
Vægt paa Løbehjulene	16 t
Risteflade	0,93 m ²
Hedeflade i Fyrkassen	5,2 m ²
Hedeflade i Rørene	69,2 m ²
Hedeflade total	74,4 m ²

Der blev bygget to af denne Type, hvoraf den ene var udstillet paa Pariser-Udstillingen 1855. Lokomotiverne opfyldte Forventningerne, der var stillet, for saa vidt, at de kunde løbe let gennem skarpe Kurver og havde en god Axcelerationsevne. Ikke desto mindre fik de aldrig nogen Succes, da de blev bedømt som overordentlig indviklede og kostbare baade i Anskaffelse og Vedligeholdelse. Kyndige Lokomotivteknikere havde ikke meget godt at sige om dem, hvorfor Arnoux i en Piece, udgivet i 1860, beklager sig over, at Fabrikken, som byggede Lokomotiverne, i Stedet for at bevare Konstruktionen saa simpel som muligt hellere valgte at indlemme mange af sine egne Idéer, saasom Fødevandsforvarmning og en udarbejdet Metode for Fjederophængning m. m., hvilket forøgede en allerede væsentlig indviklet Maskine med en Mængde uøvede Detailler. Men han indrømmer samtidig, at man havde stort Besvær med de koblede Hjuls Aksellejer, som var vanskelige at smøre og hyppigt løb varme. Til Slut blev Maskinerne ombygget gennemgribende, hvorefter de ydede god Tjeneste som almindelige 2-cylindrede Maskiner.



FRA SYGEKASSEN

Det meddeles herved, at der til Valget af de 10 Bestyrelsesmedlemmer til »Statsbanepersonalets Sygekasse« for Perioden 1. April 1935—31. Marts 1939, der skal vælges af de ubemidlede Interessenter, er indkommen følgende Kandidatlist:

LISTE A.

Til Bestyrelse:

1. Godsekspeditor J. J. Bjerring, Nyborg.
2. Banearbejder Th. E. Frederiksen, Herning.
3. Snedker H. Laur. Hansen, Centralværkstedet, Københ.
4. Kobbetsmed C. Chr. Holm, Centralværkstedet, Aarhus.
5. Banearbejder N. Chr. Madsen, København.
6. Lokomotivfører Frode Nielsen, København.
7. Jernbanepakmester H. C. Pedersen, Aarhus.
8. Overportør Ch. O. Petersen, København.
9. Overmatros C. F. V. Poulsen, Korsør.
10. Overportør M. K. Sørensen, Vejen.

Som Suppleanter:

Som Suppleanter for forannævnte:

1. Suppleant for Nr. 1:
Kontorassistent, Fru E. O. Steffensen, Generaldirekt.
2. Suppleant for Nr. 1:
Trafikassistent C. C. A. Larsen, København.
1. Suppleant for Nr. 2:
Banearbejder N. A. Jensen, Aarhus.
1. Suppleant for Nr. 3:
Maskinarbejder I. P. Nielsen, København.
1. Suppleant for Nr. 4:
Remisearbejder J. C. Christensen, Aarhus.
1. Suppleant for Nr. 5:
Banearbejder S. Jørgensen, Næstved.
1. Suppleant for Nr. 6:
Lokomotivfyrbøder C. A. O. Lønqvist, Aarhus.
2. Suppleant for Nr. 6:
Lokomotivfyrbøder K. O. Svendsen, København.
1. Suppleant for Nr. 7:
Togbetjent O. J. Bentsen, København.
1. Suppleant for Nr. 8:
Overportør N. Meldgaard Kristensen, København.
1. Suppleant for Nr. 9:
Vognopsynsmand R. A. K. Andersen, Frederiksberg.
1. Suppleant for Nr. 10:
Pakhusformand L. C. Jensen, Aarhus.
2. Suppleant for Nr. 8 og 10:
Overportør J. N. Lausen, Kolding.
2. Suppleant for Nr. 2 og 5:
Maskinpasser A. C. Eriksen, Langaa.
2. Suppleant for Nr. 7 og 9:
Overskibsfyrbøder K. V. J. Dahl, Korsør.
3. Suppleant for Nr. 2, 5, 7, 8, 9 og 10:
Overportør Th. Petersen, Nørager.

LISTE B.

Til Medlemmer af Bestyrelsen:

- Togfører L. P. Hindahl, Nyborg.
Jernbanepakmester N. L. Jørgensen, København.

LISTE C:

Til Medlem af Bestyrelsen:

- Maskinsnedker Anton F. C. Olsen, Centralværkst., Kbhvn.

LISTE D:

Til Medlem af Bestyrelsen:

Maskinarbejder O. D. Johansen, Værkstedet, Nyborg.

Som Suppleant:

Maler P. M. Roed, Værkstedet, Nyborg.

Meddelelse herom samt Stemmesedler vil blive udsendt fra Sygekassens Kontor. Det er ikke ubetinget nødvendigt at anvende de af Sygekassen udsendte Blanketter, men Stemmesedler skal for at være gyldige i hvert Fald være udfyldt i Overensstemmelse med Valgreglerne, d. v. s. saaledes at Navnene paa de Kandidater, vedkommende vil stemme paa, skal være opført, eventuelt — hvis man ønsker at give een Kandidat flere Stemmer — Navnet paa denne Kandidat gentaget eller Ordet »samme« anvendt lige saa ofte. Endvidere er det nødvendigt at kræve Sygekasse-Medlemsnummeret paaført Stemmesedlen som Betingelse for dennes Gyldighed.

Stemmesedlerne skal være Sygekassens Kontor i Hænde senest den 20. Februar d. A.

Til den Gruppe paa 2 Bestyrelsesmedlemmer, der skal vælges af de *bemidlede* Interessenter, var der ved Fristens Udløb kun indkommet een Kandidatliste med 2 Kandidater til Bestyrelsen og 3 som Suppleanter. Der bliver derfor intet Valg i denne Gruppe, for hvilken følgende heretter i Perioden 1. April 1935—31. Marts 1939 er Bestyrelsesmedlemmer:

Ekspeditionssekretær K. B. Hansen, Generaldirektoratet.
Trafikkontrolør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt.

Medens følgende er Suppleanter saaledes:

1. Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia.
2. Trafikkontrolør A. L. Ohmeyer, Generaldirektoratet.
3. Stationsforstander J. Duus, Tølløse.

Notitser

Tjenestefrihed med Løn under Forbundskongressen.

Ligesom tidligere havde Norsk Jernbaneforbund ogsaa i Aar henstillet, at de Delegerede til Forbundskongressen maatte faa Tjenestefrihed med Løn for at kunne udføre deres Opgave. Jernbanestyrelsen har afslaaet Forbundets Andragende, men da dette henvendte sig til Finansministeriet, blev Kravet bevilget.

I. T. F.

Industriforbund ved de svenske Jernbaner?

Landsorganisationen har indkaldt de fem bestaaende Jernbaneorganisationer til et Møde vedrørende Muligheden af at faa oprettet et Enhedsforbund paa Basis af Industriforbundsprincipperne med Tilslutning til Landsorganisationen. Paa Mødet blev der nedsat et Udvalg, der skal arbejde med Sagen. Vedkommende Organisationer skal nu udpege Medlemmer til dette Udvalg.

I. T. F.

Indmeldelsen af Jernbanernes Kontorpersonales Forbund i Norge i Landsorganisationen.

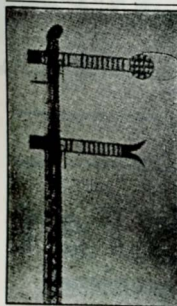
Ovennævnte Forbund har afholdt en Urafstemning om Indmeldelsen i Landsorganisationen. Resultatet var 744 Ja- og 683 Nej-Stemmer. Grundet paa det ringe Flertal for Indmeldelse, er denne altsaa ikke vedtaget i Henhold til Lovenes Bestemmelser. Det bør bemærkes, at tidligere Urafstemninger har givet et Flertal mod Indmeldelsen.

I. T. F.

De engelske Jernbanemænd kræver yderligere Lønforhøjelse.

Den sidste Lønforhøjelse ved de store engelske Jernbaneselskaber gaar ud paa, at Lønfradraget paa 2,5 pCt. for Indtægter over 40 sh. om Ugen bortfalder. For de lavere Lønninger er der altsaa stadigvæk en Nedsættelse paa 2,5 pCt., som som endnu ikke er ophævet. De tre Jernbaneorganisationer i England har nu til Hensigt at kræve, at ogsaa denne Lønedsættelse ophører. Det endelige Krav ventes fremsat sidst i denne Maaned.

I. T. F.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Klædning Vinterfrakke

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 35
Telf. Eva 692

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter Deres Ønske som **Fineste HAANDSYET SKRÆDERI** fra Kr. 150,—.

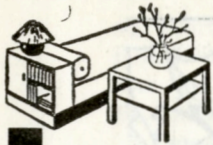
Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning i engelske og danske Stoffer fra Kr. 98,—.

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 29. Januar 1935.

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.



**Der er en Del Folk
i faste Stillinger,**

som udelukkende køber Møbler
Soveværelser fra Kr. 450
Eg Spisesstuer > > 600
Herreværelser > > 650
Dagligstuer > > 350
hos det anerkendte Møbelfirma

KREDIT
kan indrømmes
fra 20 Kr. pr. Md.
Brugte Møbler
tages i Bytte.

HOLM & LARSEN INDEHAVER: Tlf.
P. E. HOLM 7155

Falkoner Allé 46, Hj. af Nikolajvej.

**18 DAGE
OM AARET KAN
DE LEVE GRATIS FOR
DIVIDENDEN**

H.B.
HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING

**Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele.**

I 115 Aar „Briller“ Købmagergade 3.

Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og døm selv.
Leverandør til Sygekassen.

Støt dansk Industri!

Tandlæge
FRK. SØRENSEN
Konsultation: 10-7.
Istedgade 69.
Telf. Vester 905.

TANDLÆGE
V. HOLST
Konsultation 11¹/₂-3,
hver Aften 6-8, Lørdag undtagen.
ISTEDGADE 86
Telefon Vester 4253.



Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.

Brochure om Pessarier, Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksporthandkostninger.

Amk. Gummi-Industri, Afdl. D. Vestergade 3.
København K.

Møbellageret „FIDUSEN“

(J. WILLUMSEN)

Oehlenschlägersgade 29 - Telefon Vester 8546

Nye Møbler i alle Stilarter Brugte Møbler tages i Bytte

- Eget Snedkerværksted -

Overslag og Tegninger gives

Lempelige Betalingsvilkår

Den ny Laanebank ^{A/s} Vestre Boulevard 9-11
Telf. 438 og 9708

Laan til Tjenestemænd mod Kautionsforsikring, Selvskyldnerkaution, solidarisk Ansvar eller anden Sikkerhed. — Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønfor-skrivninger fra Tjenestemænd.

**Brødr. Braun's
Kentucky Skraa**

BLOMSTER

„Eranthis“
Enghaveplads 11.
Telefon Vester 8537

Kistedekorationer

Kunstige Tænder.

Ny Over eller Undermund med 22 Karat Guldtrand 28 Kr. — Omstilling 12 Kr. — Reparationer fra 2 Kr. — Alt udføres med Garanti.

Karl Andersen, Enghaveplads 3
Telef. Vester 511 x. Træffes 9-5, 6-7.

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015. Telef. 4015

ALBANI
PILSNER OG LAGER
ØLLET DER SMAGER

**GRØN
ELLER
RØD
TUBORG**

Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET

**Statsbanetjenestemænd bør forsikre i
Statsbanepersonalets Brandforsikrings- og Understøttelses-Forening.**

Brand- Indbrudstyveri- og Familieansvarsforsikring

Foreningen har uddelt ca. 234400 Kr. i Understøttelser. Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditions-kontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.

— Lav Premie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning —