



24. AARG. N^o 14.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. JULI 1924

EN FORHANDLING

Vi optrykker nedenfor en Protokol over en Forhandling med Generaldirektoratet om nogle Tjenestefordelinger i Struer, og som er af Interesse ikke blot for de af Turen berørte Medlemmer i Struer, men for samtlige Medlemmer i Organisationen.

PROTOKOL

over Forhandling ført mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening den 30. November 1923 angaaende nogle Tjenestefordelinger for Lokomotivpersonalet ved Struer Maskindepot.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet:

Kontorchef Jacobi.

Maskiningeniør Havning.

Assistent Larsen.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfører Rich. Lillie.

— C. M. Christensen.

— K. Johansen (Protokolf.).

— C. Nielsen, Struer.

Lokomotivfyrbøder G. Honoré, Struer.

Kontorchef Jacobi refererede Sagen, der vedrørte 1. og 3. Tur; vi har her i Generaldirektoratet gennemgaaet dem og finder dem fuldt forsvarlige; jeg maa derfor bede d'Hr. Repræsentanter nærmere motivere Klagen.

Rich. Lillie: Vi skal ikke nu komme ind paa en almindelig Bedømmelse af Turenes Forsvarlighed, men gøre opmærksom paa, at for 1. Turs Vedkommende er der paa 5. Dag begaaet et Brud paa Tjenestetidsreglerne. Distriktet tilrettelægger her en Tjeneste, der begynder

med Raadighed, derefter Togtjeneste og derefter fortsættes med Raadighedstjeneste; den beordrede Raadighedstjeneste er nemlig Nedbrudsraadigheden. Ordren siger, at dersom der anordnes Tjeneste i eller ved Fremførelse af Tog i Forbindelse med udført Raadighedstjeneste, maa den sammenhængende Tjenestetid ikke overskride 13 Klokketimer; endvidere siger Ordren ogsaa, at Raadighedstjeneste paa Tjenestestedet ikke maa overskride 10 Klokketimer. Disse Bestemmelser er indsat for at beskytte Personalet, som beordres til Raadighedstjeneste, og hvis daglige Tjeneste man paa Grund af Forholdene ikke med Sikkerhed forud kan planlægge, derfor har 3. Distrikt efter vor Formening ikke Ret til, naar det drejer sig om Nedbrud, som det her er sket, at kombinere Togtjeneste ind i en Raadighedstjeneste; thi derved bliver Bestemmelsen om de 10 Klokketimer ved Tjeneste paa Hjemstedet en Papirbestemmelse, som vi vil vægre os ved at tro, Generaldirektoratet kan være indforstaaet med.

Kontorchef Jacobi: Det er rigtigt, naar Hr. Lillie siger, at Bestemmelsen om Maksimum for Raadighedstjeneste skal beskytte Personalet, men vel at mærke ikke imod Overanstrengelse, men kun imod at blive bundet for lang Tid ved Raadighedstjeneste paa Tjenestestedet som Følge af, at saadan Tjeneste kun regnes for $\frac{2}{3}$ Tjeneste. Tjeneste paa 5. Dag overskrider ikke de fastsatte Maksima og er hverken i Strid med Tjenestetidsreglernes Ordlyd eller Forudsætninger.

Rich. Lillie: De maksimale Grænser er ganske vist ikke naaet, men en Godkendelse af Fremgangsmaaden vil medføre, at Bestemmelsens beskyttende Karakter ikke kan overholdes, men da der i denne Sag er to Parter, og det bliver den ene Part, i dette Tilfælde Administrationen, der træffer Afgørelsen, vil vi henstille at vise Forsigtighed i Afgørelsen, og jeg

maa tillade mig at bringe i Erindring, at da vi første Gang forhandlede om Tjenestetidsregler, det var hos daværende Trafikminister Hassing-Jørgensen, i hvilken Forhandling forøvrigt Maskinidirektøren deltog, udtalte Ministeren som sit Ønske, at naa der nu blev skabt Tjenestetidsregler, og Tjenesten i Fremtiden skulde tilrettelægges herefter, var det hans Ønske og Mening, at Tjenesten skulde tilrettelægges paa en human Maade, thi han var fuldt ud paa det rene med og gav Udtryk derfor, at hvorledes end Regler blev skrevet, vilde der altid være Embedsmænd, som forstod at tilrettelægge Tjenesten paa en inhuman Maade, uden at de derved overskred de gældende Tjenestetidsregler. Jeg nævner dette, thi jeg vil tro, at ogsaa Generaldirektøren ønsker Reglerne opfyldt i samme Aand.

Kontorchef Jacobi mente, at Distriktets Forstaaelse af Ordren var den naturlige; kunde derhos ikke erkende, at den omhandlede Tur paa noget Punkt var inhuman. Tværtimod synes den i sin Helhed at være ret behagelig; den er kun anordnet med ca. 190 Timer pr. Maaned og Fridagene synes gode og godt fordelt.

C. M. Christensen: Mener Kontorchefen, at man f. Eks. kan give 8 Timers Strækningstjeneste og 2 Timers Nedbrudsraadighed?

Kontorchef Jacobi: Ja, det mener jeg.

Rich. Lillie: Det maa vi hævde er en urigtig Brug af Reglerne, Personalet kan ikke benyttes paa en saadan Nedbrudsraadighed, og skulde det blive benyttet, bliver Bestemmelsen om 10 og 13 Klokketimer meget let kun Papirbestemmelser. Timetallet i det foreliggende Tilfælde er ikke overskredet, men vi vil, hvis Kontorchefens Opfattelse skulde blive anerkendt som den rigtige, ganske sikkert snart se smukke Resultater.

Man kan ikke, fordi man vil have Lov til at udnytte Personalet i mere end 10 Klokketimer, lægge en Togtjeneste ind i Raadighedstjenesten og derefter hævde, at saa kan Personalet udnyttes i 13 Timer. Det vil blive Resultatet, dersom Kontorchefens Opfattelse skulde blive gældende, men vi tror og haaber, at Generaldirektøren har en noget andet Opfattelse af, hvorledes Personalet bør behandles.

Det har aldrig været Forudsætningen at saadan Tjeneste kunde planlægges i en Tur, de 13 Klokketimer er indsat i Bestemmelsen, for som nævnt at være en Beskyttelsesbestemmelse for det specielle Personale, der kan være udsat for efter flere Timers Raadighedstjeneste at komme ud til Togtjeneste. Jeg har nu været med til at tilrettelægge Tjenestetidsregler i 2 Kommissioner og har deltaget i de Forhandlinger, der førtes som Følge af Sparekommissi-

sionens Forslag, og Hr. Kontorchefens Opfattelse er i hvert Fald ikke i Overensstemmelse med de Forudsætninger, hvorunder vi har tiltraadt Reglerne.

Kontorchef Jacobi: Naar Bestemmelsen om 10 Klokketimer som Maksimum for Raadighedstjeneste paa Tjenestestedet blev indsat, var det som sagt alene for at hindre, at man derved, at Tjenesten kun skulde regnes som $\frac{2}{3}$ Tjeneste, skulde være i Stand til at tilrettelægge uforholdsmæssig lange Tjenester for Personale, der stod i Reserven. Denne Bestemmelse kan ikke nu anvendes til at reducere Maksimum for blandet Raadigheds- og Togtjeneste. Maatte mene, at hvis Organisationens virkelig havde villet gøre sin Tiltrædelse af Ordren afhængig af Anvendelsen af en saadan Fortolkning, som maatte siges at være ret fjernt liggende, burde den have ladet denne Opfattelse komme til Orde under Forhandlingen. Dette var imidlertid ikke sket, og som Reglerne er formede, maa jeg hævde, at den tilrettelagte Tjeneste er fuldt lovlig.

Da Hr. Lillie imidlertid mener, at Generaldirektøren har en anden Opfattelse end jeg, kan vi jo forelægge Spørgsmaalet for Generaldirektøren.

Rich. Lillie: Jeg vil dog paa Grund af Kontorchefens stærke Paapegning gøre opmærksom paa, at vi har ikke skrevet Reglerne, men jeg vil haabe, at vi som den ene Part i Sagen maa faa Lov at være med ved Sagens Forelæggelse for Generaldirektøren.

Kontorchef Jacobi: Organisationens har tiltraadt Ordreudkastet.

Rich. Lillie: Meget rigtigt, men Kontorchefen glemmer vel heller ikke, at omtalte Forhandling var stærkt forceret, og at Organisationens paa det Tidspunkt stod i en vis Tvangssituation.

C. Nielsen omtalte Natten i Randers og med Hensyn til Raadighedstjenesten er den ganske vist opført til 8 Timer 57 Min., men der udføres haade Pudsnings af 1 Maskine og Rangering i Kulgaarden og Hjelpeværkstedet, saa den anførte Tid overskrider daglig, og i Betragtning af den efterfølgende Tur til Eshjerg er Turen for streng.

Kontorchef Jacobi: Natten i Randers er lovlig.

Rich. Lillie: Hvad forstaas ved 2 Døgns Hovedarbejder.

Kontorchef Jacobi: I dette Tilfælde er den kombinerede Aften- og Morgentjeneste med Natophold i Randers paa Turens 3.—4. Dag et Døgns Hovedarbejde.

Rich. Lillie maatte i Modsætning hertil hævde, at de to Tjenester hver for sig var et Hovedarbejde.

C. M. Christensen: Med Hensyn til Raadighedstjenesten maa jeg ligesom Hr. Lillie mene, at den tilrettelagte Tjeneste er et absolut Brud paa Forudsætningerne.

Kontorchef Jacobi: Det kan jeg som allerede udtalt ikke erkende, og iøvrigt mener jeg som sagt, at Tjenesten er forsvarlig.

Rich. Lillie: Hvornaar vil en saadan Tjeneste ikke være forsvarlig.

Kontorchef Jacobi: Som den ligger her, anser jeg den for forsvarlig. Forøvrigt er Tjenesten paa Turens 5. Dag behageligere end ren Togtjeneste. Jeg vilde gerne have fastslaaet, hvori det ulovlige efter Foreningens Opfattelse ligger.

Rich. Lillie: Ja, med Hensyn til Natten i Randers skal vi ikke fastholde, at den er uforsvarlig, men vi hævder, at der er to Hovedarbejder, og at Kontorchefens Opfattelse er i Strid med den Forstaaelse af Ordren, Organisationen har. Jeg skal iøvrigt med Hensyn til den sidste Ende af Turen gøre opmærksom paa, at der ligger strenge Dage; der køres 40 Mil med Tog, der holder ved alle Stationer, og naar dertil kommer, at den jyske Vestbane er en streng Bane at gøre Tjeneste paa, havde man Grund til at vente nogen Forstaaelse.

Kontorchef Jacobi: havde trods omhyggelig Gennemgang af Turen intet inhumant kunnet finde. Paastanden om at det skulde være ulovligt at lægge en Tjeneste som den med Natopholdet i Randers, er ganske urigtig, og vi har da heller ikke tidligere modtaget Klager over denne Nat, skønt Ordningen har bestaaet i længere Tid.

Rich. Lillie: Man er i Færd med at skabe et uheldigt Forhold mellem Administrationen og Personalet, 3. Distrikts Dispositioner virker som Naalestik, og det er Statsbanerne ikke tjent med. — Omtalte i denne Forbindelse 3. Tur, der er et Virvar i sin Tilrettelægning, gennem 70 Dage skifter Tjenesten. Vilde foreslaa, at man tog de Tog ud af Turen, der falder paa Søndage, og som køres til Skive og lod det forhaanden værende Personale køre disse Tog; man vilde derved skabe en bedre Oversigt over Turen, og Personalet vilde føle sig tilfreds med denne Lettelse.

Kontorchef Jacobi: Jeg vil nok erkende, at Turen kan virke noget indviklet, men Distrikterne har erklæret, at det, overfor hvem Ønsket om en mere overskuelig Opstilling af Turen forøvrigt ikke hidtil har været fremsat, er villigt til at lade ophænge en Tavle, paa hvilken Depotet saa skulde anføre, hvem der skulde køre, og hvad der skulde køres.

C. Nielsen omtalte 3. Tur og oplyste, at naar man tog Skivetogene ud af Turen, var man færdig med hele Spørgsmaalet, og Tavlen kunde

spares. Turen vilde i saa Fald gaa rundt uden de mange Omskiftninger; mente, at disse Tog, der inden 1. Oktober d. A. var kørt af Personale udenfor Tur, vedblivende kunde køres af dette Personale, og uden at vilde koste Statsbanerne noget. — Omtalte endelig Anvendelsen af Eftersyn 2 og 3, efter at Maskinerne havde kørt 20 Mil, gjorde gældende, at Tiden under disse Forhold var for kort.

Kontorchef Jacobi kunde ikke paa staaende Fod udtale sig om, hvorvidt det kunde lade sig gøre at udtage Skivetogene af 3. Tur, da dette Spørgsmaal ikke var rejst under Sagen, men skulde undersøge Spørgsmaalet nærmere; og kunde det ske uden Udgift eller Ulempe for Statsbanerne, skulde det ske.

Hermed sluttede Forhandlingen.

K. Jacobi.

K. Johansen.

Efter denne Forhandling afventede Organisationen Generaldirektørens Afgørelse i Spørgsmaalet og i Særdeleshed i de Uoverenstemmelser om Reglernes Forstaaelse, som saa stærkt traadte frem under Forhandlingen.

I følgende Skrivelse meddeltes Generaldirektørens Afgørelse.

Under Henviisning til den den 30. November f. A. med Dansk Lokomotivmands Forening førte Forhandlinger angaaende Kørselsfordelingen i 1. og 3. Tur for Lokomotivpersonalet ved Struer Maskindepot skal man, efter at Sagen har været Genstand for nærmere Undersøgelse og Overvejelse, herved meddele følgende.

Naar det af Foreningen under bemeldte Forhandling er hævdet, at 1. Tur paa to Punkter er i Strid med Tjenestetidsreglerne, nemlig dels ved, at Nattehilen i Randers mellem Togene Nr. 1020 og 1021 fra Kl. 11.05 Em. til Kl. 4.47 Fm. paa Turens 3.—4. Dag er for kort, dels ved, at Tjenesten paa 5. Dag overskrider det for Raadighedstjeneste paa Tjenestestedet fastsatte Maksimum af 10. Klokketimer, kan man ikke give Foreningen Medhold heri. Man maa nemlig anse en Nattehile som den ovenanførte som en i en kombineret Aften- og Morgentjeneste indlagt Hviletid, hvis Længde er uafhængig af det i Ordre A 18, Side 195, 1. Stk., fastsatte Maksimum for den mellem to Døgn Hovedarbejder liggende Hvilepavse, og dette Synspunkt har forøvrigt hidtil uden Indsigelse fra Personalets Side været anlagt baade ved den heromhandlede Tjeneste og ved Tilrettelægning af tilsvarende Tjeneste andetsteds saavel for Lokomotivpersonalet som for andet Personale. For saa vidt derhos angaar den blandede Raadig-

heds- og Togtjeneste paa Turens 5. Dag, maa man holde for, at der for en saadan Tjeneste gælder det i den nævnte Ordre, Side 194, næstsidste Stk., fastsatte Maksimum paa 13 Klokketimer, og som ikke som af Foreningen paa- staaet det i Ordren, Side 194, 3'sidste Stk., omhandlede Maksimum paa 10 Klokketimer, idet dette Maksimum alene omfatter udelukkende Raadighedstjeneste paa Tjenestestedet, da det kun blev indført for at sikre Personalet imod Tildeling af uforholdsmæssig lang Tjeneste af denne Art som Følge af, at saadan Tjeneste kun regnes som $\frac{2}{3}$ af fuld Tjeneste.

Under Hensyn til det foranførte har man ikke fundet Anledning til at ændre Turen, saa meget mindre som det maanedlige Antal Tjenestetimer kun udgør ca. 187, i Opvarmningspe- rioden ca. 190.

Man skal sluttelig udtale, at man i Overensstemmelse med det Foreningen under oft- nævnte Forhandling givne Tilsagn har under- søgt Muligheden for at fritage Personalet i 3. Tur for at køre Togene Nr. 1042—1015 Struer—Skive—Struer Søndag Aften og Mandag Mor- gen, men at det paagældende Distrikt har op- lyst, at en saadan Lempelse af Turen vil med- føre Udgifter og forskellige Ulemper for Stats- banerne, og at man under disse Omstændighe- der ikke har set sig i Stand til at foretage no- gen Ændring af Turen. Saafremt Foreningen derimod ved Forhandling med Distriktet uden Udgifter for Statsbanerne kan opnaa en med Personalets Ønsker mere stemmende Tilrette- lægning af Turen, har man intet herimod at erindre.

Andersen-Alstrup.

K. Jacobi.

Den Afgørelse, der er truffet, uden at det er faldet Generaldirektøren ind nærmere at samtale med Organisationens For- mand, som dog maa siges at have For- udsætninger som Følge af sit Arbejde i det af Generaldirektøren nedsatte Tjene- stetidsudvalg, maa man udtale sin Beklagelse over. — Man kunde, uden at være ubeskeden, have ventet, da der under For- handlingen blev udtalt Ønske derom, at Generaldirektøren nærmere havde hørt Personalets Repræsentant, saa meget mere, som Forudsætningerne for Reglerne ikke er undergaaet nogen Forandring i Sparekommissionen. Generaldirektøren har foretrukket at høre sine Embedsmænd, og derfor er Afgørelsen ogsaa faldet, som

den er, — Magt for Ret. Vi tager Af- gørelsen til Efterretning, men Ansvar for, at der nu ikke bliver Ro om disse Be- stemmelser i Tjenestetidsreglerne bliver Generaldirektørens og hans Raadgiver, saa vidt vi ved Regnskabsdirektør Ander- sen.

»Dick«.

DE ØSTRIGSKE JERNBANEMÆMDS CENTRALORGANISATIONS KONGRES I WIEN

De østrigske Jernbanetjenestemænds Centralorganisation afholdt i Dagene 18.—22. Juni 1924 sin ordinære Kongres. Kongressen afholdes hver 3. Aar. Til- stede var 323 Delegerede og 23 Gæster blandt disse sidste var, foruden Repræsen- tanter for Danmark bl. a. vor Organisa- tions Formand, Repræsentanter fra Tysk- lands Jernbaneforbund Hr. Bernhard, fra det tyske Rigsfagforbund Hr. Scharfs- chwerdt fra internationale Transportar- bejder Forbund og hollandsk Jernbanefor- bund Hr. Moldmacher, fra Chekoslovakiets tyske Organisation Hr. Grützner, fra sam- me Lands Organisation for Chekoslova- ker Formanden Hr. Staneck samt 3 Dele- gerede og yderligere 6 Repræsentanter, der skulde studere den østrigske Central- organisations Ophbygning. De svejsiske Repræsentanter var i sidste Øjeblik ble- ven forhindrede; men en Kommission paa 16 Medlemmer af den svejsiske Organisa- tionsledelse havde faa Dage før Kongres- sen forladt Wien, hvor de havde sat sig ind i de østrigske Organisationers Ophbygning og Virkemaade.

Kongressen afholdtes i Arbejdernes Forsamlingsbygning i Ottakring, og Kontrol udøvedes af Jernbanemænd, er Medlemmer af Arbejdernes Republikbeskyttels

Medens man her i Danmark, og det protestantiske Nordtyskland, kun fagor- ganiserer sig efter Fag, er Forholdet i de katolske Dele af Tyskland og Østrig det,

at man ogsaa organiserer sig, efter Religionen, ja nogle ogsaa efter politiske Synspunkter. Østrigs ca. 100 000 Jernbanemænd er organiserede i 3 Organisationer, nemlig en socialistisk, en kristelig, og en national. Af disse Organisationer har den socialistiske ca. 72 000 aktive Medlemmer, den kristelige ca. 3 500 og den nationale ca. 14 000.

Som vi i Danmark har været ude for Indskrænkninger og Besparelser paa Jernbanernes Omraade, som det af Dagspressen vil være bekendt, at det samme er Tilfældet i Tyskland, saaledes har ogsaa østrigske Jernbanetjenestemænd faaet Indskrænkninger at føle. I Kraft af en derom vedtaget Lov, der gælder indtil 31. December 1924, afskediges d. v. s. pensioneres Tjenestemændene, naar de har naaet højeste Pension. Denne opnas af Lokomotivpersonalet paa 24 Aar, naar tages i Betragtning, at ogsaa almindelig ordinær Militærtjeneste medregnes til Pensionsaarene, vil det forstaas, at man træffer mange Lokomotivførere, der er pensionerede sidst i Fyrreerne.

Den socialistiske Organisation, det var den, der afholdt Kongres, havde den 1. Januar 1923 ca. 107 000 aktive Medlemmer, dette Tal var paa Grund af Indskrænkningerne gaaet ned til at være pr. 31. December 1923 ca. 81 000, og er for Tiden, som før nævnt, ca. 72 000. Derhos har samme Organisation 12 000 Pensionister organiserede i sin Pensionistafdeling.

Af Formanden, Hr. Smeykals, Beretning fremgik bl. a., at man, da man i sin Tid startede Organisationen, kun havde ca. 5—10 pCt. af Tjenestemændene som Medlemmer, der var derfor oprettet Afdelinger omkring i Landet, hvilke søgte at varetage de enkelte Medlemmers Interesser. Da man nu var naaet til at have 70—75 pCt. af Tjenestemændene indenfor Organisationen, havde den gamle Ordning vist Vanskeligheder, som Følge heraf var der i sidste Virksomhedsperiode dannet Kategoriafdelinger, samlende sig i Kategoriledelser, hvorover igen Hovedledelsen

laa. De tidligere lokale Afdelinger var bibeholdt som Fællesafdelinger, der behandlede alle Sager af fælles Interesse.

Da nævnte Kategorier hver for sig afholder Aarsmøder, og der behandler specielle faglige eller personlige Spørgsmaal, og da den her omtalte Organisation omfatter Grupper af alle Jernbanetjenestemænd fra Ledvogtere til Kontorchefer, vil det let opnaas, at Kongresserne kun behandler de store Fællessager.

Jernbanetjenestemændene i Østrig har været ude for en Række Angreb, idet man fra Modstandernes — saavel kapitalist som politisk — Side hævdede, at deres Centralorganisation udøvede Terror. Da de forrige Rigsdagsvalg gav de kristelige og de nationale Partier Flertal i Rigsdagen, og da dette havde til Følge, at Republikkens Præsidentplads besattes med Præsten Seipel, der var kendt for sin haarde Haand, var det derfor at forvente, at nu skulde Tjenestemandsoorganisationerne knægtes. Først Jernbanemændenes Centralorganisation, derefter vilde Spillet overfor Post- og Telegrafvæsenets Personale være lettere. Forsøget blev ogsaa gjort, idet Regeringen i Maj—Juni 1922 vilde diktere Tjenestemændene deres Lønvilkaar; men det blev ved Forsøget; thi Tjenestemændene iværksatte, en Kamp, en Kamp, der af Ledelsen betegnedes som mønstergyldig, og som havde til Resultat, dels at Lønningerne forbedredes, dels — og dette var den vigtigste Side af Sejren — at Præsidenten lærte at indse, at han ikke kom udenom Tjenestemændenes Medbestemmelsesret. (Det vil endnu erindres, at de østrigske Kolleger, der var indbudt til N. L. F.s Kongres Sommeren 1922, sendte telegrafisk Afbud paa Grund af Post-, Jernbane- og Telegrafstrejke.)

Da de østrigske Statsbaner senere overgik til at være et selvstændigt Foretagende, vilde man fratage Tjenestemændene den faste livsvarige Ansættelse, og det forventedes bestemt, saavel fra kapitalistisk og politisk, som fra den gammelkonservative Administrations Side, at denne Gang skul-

de det lykkes at splitte Jernbanemændenes Centralorganisation. Men atter havde Modstanderne forgæves hengivet sig til Haabet om Sejr, Tjenestemændene klarede paa ny Situationen, og, som Formanden i sin Beretning udtrykte sig, den eneste Imødekommelse vi kan vise, er den, af skønhedsmæssige Henskn, at flytte den Klokke, ved hvis Lyd hele Organisationsmaskineriet sættes i Bevægelse, ned under Bordpladen.

Den sidste Trumf mod Organisationen spillede Modstanderne ud, da de gjorde den frygtede Industrimagnat Günther til Formand for Bundesbanernes Bestyrelse; men Organisationen gjorde Krav paa Næstformandspladsen og gennemførte det, saaledes at Lokomotivfører J. Smeykal nu er Vicepræsident for de østrigske Bundesbaner. Herved er Organisationen i Stand til at være medvirkende i alle Forhold Tjenestemændene vedrørende, lige fra Bedriftsraadet paa de forskellige Arbejdspladser, til selve den øverste Ledelse, og dog er det saadant, at som det ikke er nogen særlig Kunst at slaa med en Forhammer, er det heller ingen stor Kunst at slaa itu, hvoraf følger, at da saa godt som alle Organisationer har Opbygning og ikke Ødelæggelse paa deres Program, maa Forhammeren anvendes med en vis Kunstfærdighed.

Med Hensyn til Personalets Stilling i lønmæssigt Henseende refererede Jernbaneinspektør König. Af Referatet fremgik, at selv om Jernbanetjenestemændene lønteknisk set er bedre stillede end øvrige Statstjenestemænd, kunde Stillingen endnu ikke siges at være tilfredsstillende; men da den af Ententen, som en Kontrol med det af denne ydede Laan, indsatte Generalkommissær Hr. Zimmermann (Holland) nægtede Banerne Bemyndigelse til at give Personalet højere Løn, havde Organisationen ogsaa arbejdet for Forhøjelse af Bindtægterne, selv om det jo maatte anerkendes, at dette kunde skabe Utilfredshed, idet der jo ikke beregnedes Pension heraf; men saa snart Lejlighed gaves, vilde Or-

ganisationen have sin fulde Opmærksomhed henvendt paa disse Forhold.

Kongressen vedtog under denne Sags Behandling en Résolution, der protesterede mod Indførelse af det gamle Rangklasesystem med dets afgrænsede Avancementsmuligheder, men derimod krævede frit Avancement til de højeste Klasser, alt efter Prøver og personlige Egenskaber. Videre protesteredes i Resolutionen mod Springavancement udenom Bedriftsraadene, og paalagdes det Centralledelsen at stræbe for, at Grundlønningerne højnedes.

Af Regnskaberne fremgik bl. a., at Lokomotivmændenes Kategoriafdeling i 1923 havde ydet tyske Lokomotivmænd stor Hjælp, at samme Kategori havde anvendt 248 300 000 østrigske Kr. til et Rekreationshjem.

Medlemmerne var fordelt i 223 Afdelinger eller Underafdelinger, der i de forskellige Landsdele fordeler sig saaledes: Wien 31, Nedreøstrig 76, Kärnten 11, Øvreøstrig 27, Salzburg 13, Steiermark 34, Tyrol 20, Vorarlberg 6, Burgenland 5.

Kongressen vedtog, at Kontingentet skulde forhøjes, hvorhos den af Centralorganisationen drevne »Begravelseshjælpekasse« samtidig satte sine Takster for Ydelser tilsvarende op.

Den afgaaende Formand, Lokomotivfører J. Smeykal, genvalgtes uden Modkandidat og under stærkt Bifald. Paa enkelte Undtagelser nær, var Valgene af de øvrige 14 Medlemmer af Centralledelsen ligeledes Genvalg.

Moderne forløb i udmærket Ro og Orden, alle Delegerede gjorde Indtryk af at være velskolede Organisationsfolk. Der opstod ikke om noget af Dagsordenens mange Punkter hidsig Diskussion. Organisationen driver ogsaa kooperativ Virksomhed, dog under saadanne Former, at Afdelingerne rundt i Landet kan samarbejde med andre lokale kooperative Foretagender. Saaledes havde Jernbanemændenes og Arbejdernes Brugsforeninger i Byen Salzburg i Fællesskab startet og bygget et mægtigt, tip top moderne, Bage-

ri, hvorfra Medlemmer i Landsdelen Salzburg — ca. 30 000 i Tal — forsynedes med Brød. De samme to Interessenter havde ligeledes startet en Bank for Salzburg og Opland. Formanden for Foretagenderne, Hr. Lokomotivfører Kleck, var saa elskværdig, under vort korte Ophold i Salzburg paa Hjemreisen, at vise os en Del af de derværende Foretagender. Det var et Besøg, der maatte aftvinge Beskueren Respekt.

Sluttelig skal blot meddeles, at det under Kongressen oplystes, at Internationale Transportarbejderforbund i 1922 havde modtaget Indmeldelse af 8 nye Organisationer, i 1923 af 13 Org. I. T. F. omfatter nu Organisationer fra ialt 28 Lande — deriblandt haade Sydamerika, Asien og Australien — med ialt 2 500 000 Medlemmer.

E. K. — R. L.

DE TYSKE RIGSBANERS NYERE OVERHEDER- TENDERLOKOMOTIVER

Ved Otto Bendixen.

Tenderlokomotiver af flere forskellige Typer har gennem mange Aar fundet udstrakt Anvendelse paa forskellige tyske Jernbanelinier. I »Hanomag Nachrichten« har Ingeniør W. Hubert, Hannover skrevet en Artikel om de tyske Rigsbaners nyere Overheder-Tenderlokomotiver, og som vi i det følgende skal gengive.

Faa Aar efter Indførelsen af Overheder-Lokomotiver ved de tidligere preussiske Statsbaner (1897) blev allerede de første Overheder-Tenderlokomotiver anskaffet, nemlig 2 Stk. 2 B Tenderlokomotiver, Litra T 5, til Berlins Forstadstrafik, af hvilke det ene var udstillet i Paris i Aaret 1900. Allerede 1902 fulgte fire 1 C Tenderlokomotiver (senere Litra T 12) ligeledes for Berlin, og som fra 1905 blev anskaffet meget talrigt (554 Stk.). I 1905 blev ligeledes det første E-Tenderlokomotiv, Litra T 16, (se Fig. 1) sat i Drift for svær Godstogstjeneste, og dette traadte i Stedet for de indtil 1902 anskaffede E-Tenderlokomotiver for mættet Damp af Hagans Konstruktion (Litra T 13 og T 15). Disse Maskiner, Litra T 16, viste sig ved indgaaende Prøvekørsler meget tilfredsstillende og gav udmærkede Resultater. Som Følge heraf er den-

ne Type nu med faa Afbrydelser blevet anskaffet gennem mere end 18 Aar, men har imidlertid i dette Tidsrum gennemgaaet en hel Række konstruktive Ændringer. Ved Ombygning af de ældre Overhederkonstruktioner og Indbygning af moderne Forvarmerindretninger blev ogsaa de ældre Litra T 16 Lokomotiver udrustet mere økonomisk og ydedygtig, saaledes at der nu findes en anselig Park af disse Maskiner, som overalt har vist sig lige gode.

T 16 Lokomotivet har 5 koblede Aksler (Fig. 1), hvoraf den midterste tjener som Drivaksel. Indstillingen ved Bevægelsen gennem Kurver opnaas ved at begge Endeakslerne har en Sideforskydelighed paa 26 mm, medens de midterste Hjulsæt er faste. Førerhuset har som ved alle nyere Rigsbanelokomotiver siden 1921 faaet en særlig Ventilationsbygning paa Taget med talrige Luftklapper, medens som bekendt ældre Lokomotiver var forsynet med et Dobbelttag med Luftaabninger. Kedlen svarer til de preussiske Statsbaners Normaltype. Långkedlen er sammensat af to Bælter og til det bageste slutter sig Fyrkassen, hvis øverste Del har samme Runding, medens Røgkammeret, som er af større Diameter, med en Vinkelring er forbundet med det forreste Kedelbælte. Fyrkassens Bagvæg, Dørpladen, er bygget skraa. For at opnaa en fyldestgørende Udvaskning er der sørget for Anbringelsen af talrige Udvaskaaabninger. Storrørsoverhederen er af normal Type. Rammen er fremstillet som Pladeramme, der er afstivet med talrige Dragere og Tværstivere. Fjedrene ligger under Aksellagerne og er ens. Den første og anden saavel som den fjerde og femte Aksel er forbunden med Balancer.

Cylindrene er støbte sammen med Gliderne. Disse er Normal-Stempelglidere, som bevæges af en Heusinger-Styring. Smøringen af Cylindre og Glidere sker ved en Smørepumpe med synlig Oliebeholdning. For Kørsel under Afspærring har hver Cylinder en Ventil-Trykudligner og desuden ved Indstrømningen en Snøfteventil. Lufttrykbremsen, Model Knorr, virker med 8 Bremseklodser paa de tre midterste Hjul, saaledes at 71 pCt. af Adhæsionsvægten kan bremses. Endvidere kan denne Bremse betjenes ved Hjælp af den almindelige Vægtstangs-Haandbremse, som er anbragt paa Bagsiden af Førerhuset. Lokomotivet er forsynet med en Spildedampsforvarmer af Knorr's Normaltype og af Hensyn til Vandkasserne ved Kedlens Sider er den anbragt paa Långkedler paa Fyrbøderens Side. Forvarmeren opvarmes dels af Spildedampen fra Cylindrene dels af Luft- og Fødepumpens Spildedamp. Den paa det forreste Kedelbælte anbragte Fødedom indeholder en Slamudskiller af Vinkelristestænger, som nu anbringes paa alle nye Lokomotiver til Rigs-

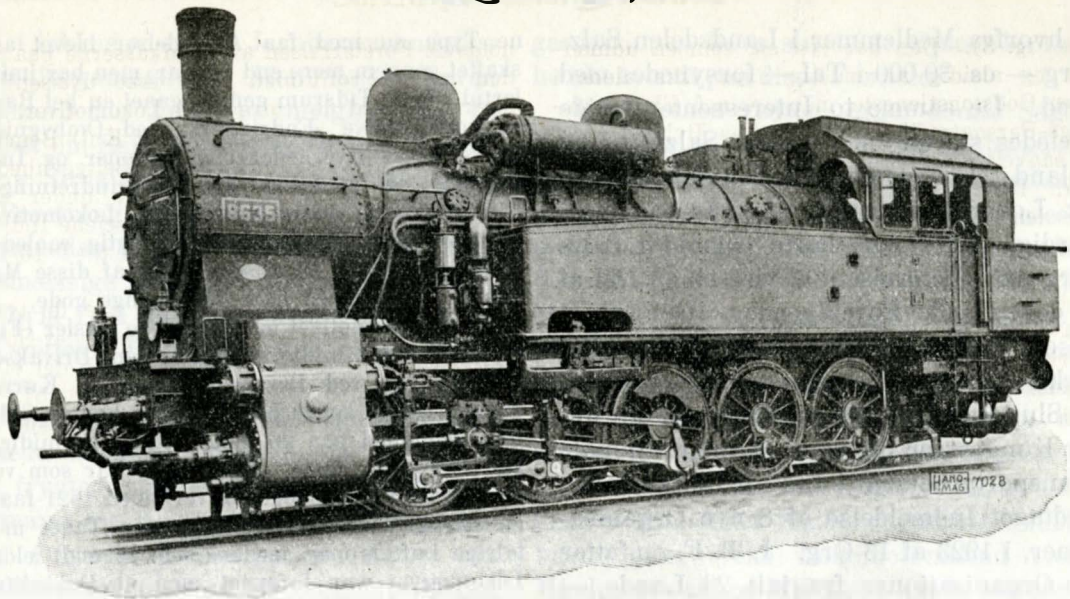


Fig. 1. De tyske Rigsbaners E Godstogs-Lokomotiv med overhededt Damp, Litra Gt. 55.17 (T. 16).
Bygget af *Hanomag*, Hannover-Linden, 1922.

jernbanerne. Til Kedlens Fødning tjener en Injektor til højre og til venstre en Stempelpumpe, som hver har en Ydeevne af 250 l pr. Minut. Tryklufbandsprederen sander i begge Kørselsretninger foran de to forreste Hjulsaet. De forreste og bageste Hjulsaet har en særlig Indretning til Fugtning af Sporkransene. Da Lokomotiverne ogsaa bliver benyttede til Persontrafik paa Bjergstrækninger er de forsynede med Dampvarmeindretning. De øvrige

Indretninger svarer til de tidligere preussiske Statsbaners prøvede Normaler.

Fra langt senere Tid, nemlig fra Aarene 1913—14 stammer Udkastet til et 1 D 1 Tenderlokomotiv, Litra T 14 (Fig. 2), som først hovedsagelig var tænkt anvendt til den forøgede Godstrafik paa Berlins Ringbane, men har vist sig saa god ogsaa paa Strækningen, at denne Type blev anskaffet meget talrigt og siden 1919 bliver bygget i forstærket Form som Litra T 14

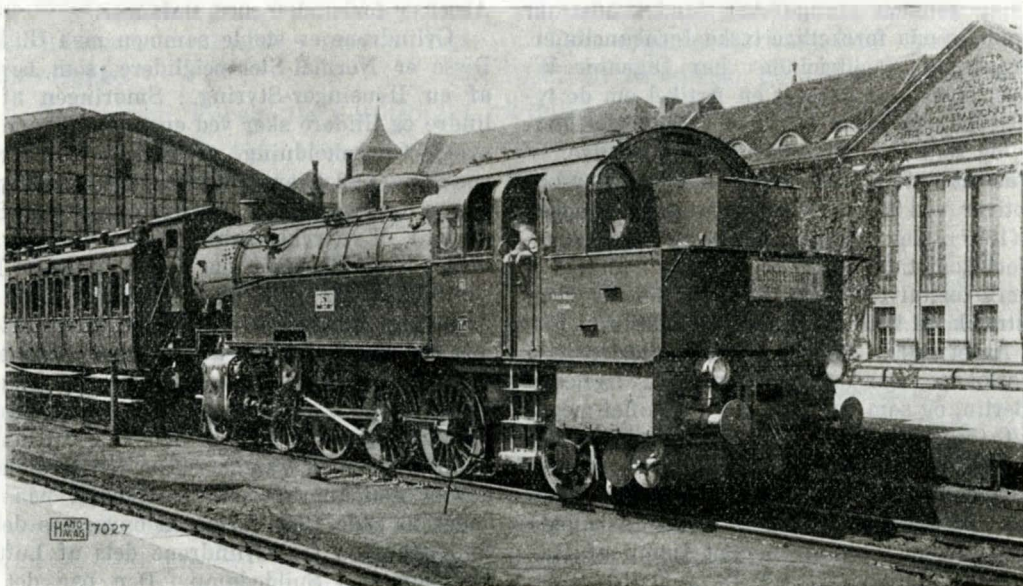


Fig. 2. De tyske Rigsbaners 1 D 1 Godstogs-Tenderlokomotiv med Overheder, Litra Gt. 46.17 (T. 14).
I Søndags-Persontrafik paa Berlins Bybane.

(se Fig. 3). Den har vist sig som en udmærket og alsidig anvendelig Type ikke alene i svær Godstogstjeneste, men ogsaa f. Eks. i Søndags-Persontrafikken paa Berlins Bybane (Fig. 2) saavel som for Persontog paa Bjergstrækninger. Denne Type har den store Fordel frem for den ovenfor beskrevne Litra T 16, at den har en forreste og bageste Løbeaksel, som overtager Ledelsen i Kurver og aflaster den forreste Kobbelaakse, medens der ved E Lokomotiverne saavel som ved Litra T 16 og ved de i Drivværket omtrent ens Litra G 10 (5 kohlede Godstogsloko. med Tender) blev jagttaget en Skarp-slidning af de sideforydelige bageste Hjulsaet.

I Fig. 3 ses dens nyeste Form af T 14¹ Lokomotivet, som ligeledes er forsynet med alle Ny-

holdsvis Forstørrelsen af Vandkasserne paa Siden indtil Profillinien gjort ikke uvæsentligt større end ved de ældre T 14 Lokomotiver. (14 mod 11 m³ Vand og 4,5 mod 4 t Kul) Bemærkelsesværdig ved denne Type er Beliggenheden af Spildedampsforvarmeren tværs under den forreste Del af Langkedlen. De specielle Indretninger svarer som tidligere nævnt til T 16 Lokomotiverne.

En fuldstændig Nyfremkomst paa de tyske Rigsbaners Omraade er 1 E 1 Overheder-Godstogs-Tenderlokomotivet T 20 eller som det efter den nye Rigsbanebetegnelse hedder »Gt 57.18«. (Fig. 4 og 5.) Ogsaa denne Type har som de fleste Nyudkast sin Forhistorie, som her kort skal henvises til.

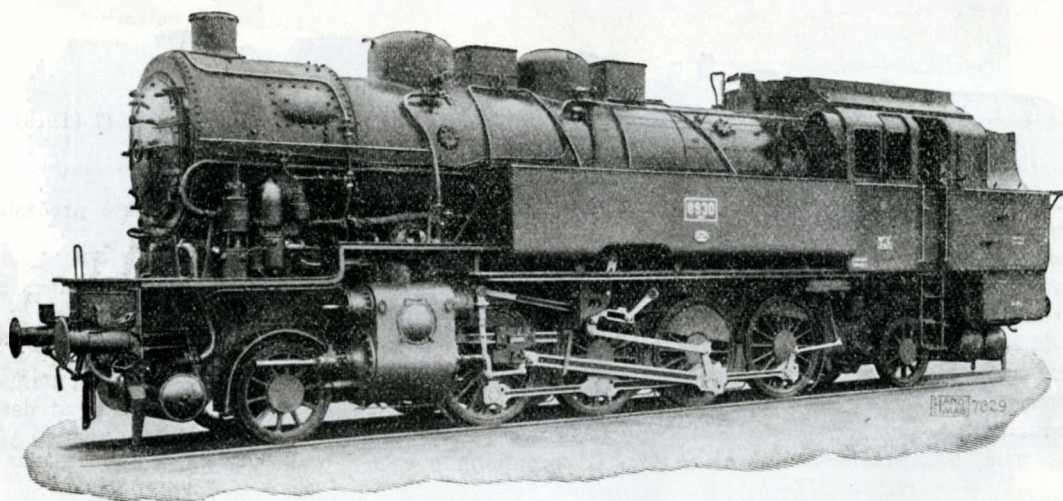


Fig. 3. De tyske Rigsbaners 1 D 1 Godstogs-Tenderlokomotiv med Overheder, Litra Gt. 46.17 (T. 14¹).
Bygget af Hanomag, Hannover-Linden 1923.

heder, som Slamudskiller i den forreste Dom og Spildedampsforvarmer.

Litra T 14¹ Udrustning, af hvilken Type Lokomotivfabriken i Hannover i den sidste Tid har leveret et stort Antal, svarer i det store og hele til Litra T 16. Kørslen gennem Kurver helt ned til en Radius af 140 m opnaas, som ovenfor nævnt, ved Anordningen af en forreste og bageste Løbeaksel i særlige Ledetrucker samt ved Svageredrejning af det andet og tredje Hjulsaets Sporkranse. Drivværket svarer i Konstruktion saavel som i Præstationssevne til de bekendte D Overheder Godstogslokomotiver Litra G 8¹. Som ved Litra T 16 kan Cyklindrene udveksles. Den tredje kohlede Aksel er Drivaksel. Normal-Stempelglideren er 220 mm i Diam. og bevæges af en Heusinger Styring og tillader Fyldninger af fra 20 til 76 pCt. i begge Kørselsretninger. Forraadene af Kul og Vand er ved Indbygningen af Suppleringskasser, hen-

Halberstadt-Blankenburg Jernbaneselskab (i Harzen), som paa Grund af sine vanskelige Strækningsforhold er en af Tysklands interessanteste Privatbaner og har haft den første Abt'ske Tandhjulsstrækning (paa de stærke Stigninger kunde et Tandhjul paa Lokomotivet kringes i Indgreb med en mellem Skinnerne liggende Tandstang), denne Privatbane anstillede i Aarene 1920—21 Forsøg med et særligt svært 1 E 1 Lokomotiv paa den Del af Strækningen, som med en Stigning af 60 : 1000 kun havde været befaret af Tandhjulslokomotiver. Lokomotivet havde ingen Tandhjul og var bygget af Borsig i Berlin. Disse Forsøg faldt saa heldigt ud, at Jernbane Centralamtet blev opmærksom paa den her anvendte Maskintype, et 1 E 1 Tenderlokomotiv, og selv anstillede indgaaende Forsøg med dette Lokomotiv, som snart gennem Firmaet Borsig førte til Konstruktionen af T 20 Lokomotivet. Der opstod en med Hen-

syn til Præstationsevne og Økonomi værdifuld Lokomotivtype, som efter stedfundne Prøvekørsler paa forskellige af de tyske Rigsbaners Tandhjulstrækninger meget vel er i Stand til at yde rundt 50 pCt. mere end de hidtil anvendte Tandhjul-Lokomotiver og under væsentlig Forkorting af Køretiden og ringere Driftsforbrug for den givne Nyttedelse. Hovedhensigten med de nye T 20 Lokomotiver skal dog ogsaa bestaa deri at fungere som Skydelokomotiver paa Hovedlinier med vanskelige Strækningsforhold og slæbe de sværeste Laster indtil Grænsen for de forhaandenværende Koblingers Trækpaavirkningsevne. Saaledes blev de fleste af de af *Hanomag* (Lokomotivfabriken i Hannover) leverede T 20 Lokomotiver, som blev sat i Drift i Begyndelsen af Oktober overgivet til Rigsjern-

Del er Fyrkassens Bagvæg skraa. Den indvendige Fyrkasse er anbragt nedenfra og med en meget stærk Bundring med en Hældning af 1 : 15 forbunden med den udvendige Fyrkasse. Den samme Hældning har Fyrkassedækket bagud af Hensyn til, at Lokomotivet skal køre paa Strækninger med Stigninger af 1 : 1000. Af samme Grund er paa Kedlen anbragt to særlig lange Vandstandsglas forsynet med tilsvarende Mærker for laveste Vandstand for Kørsel i begge Retninger paa lige Bane, Stigning eller Fald. Ristens Midterparti er Vipperist, der betjenes fra Førerhuset ved Hjælp af Spindel og Haandhjul. Kedlen er forsynet med Storrørsoverheder af normal Type med fire Rækker Røgrør og 62.5 m² Hedeflade. Af Hensyn til de stærke Svingninger i Vandoverfladen

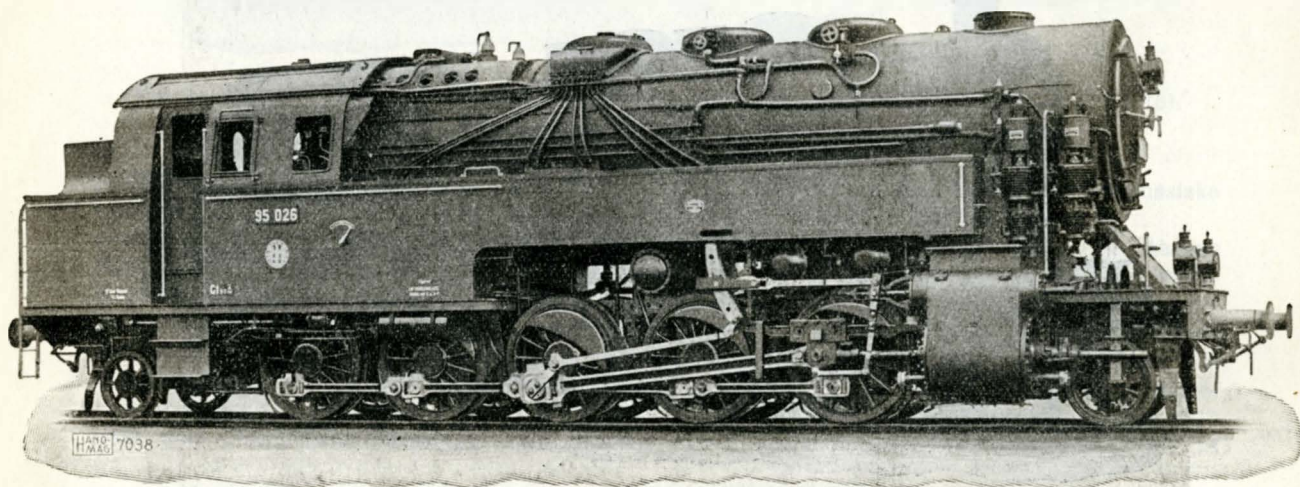


Fig. 4. De tyske Statsbaners 1 E 1 Godstogs-Tenderlokomotiv med Overheder, Litra Gl. 57.18 (T 20).
Bygget af *Hanomag*, Hannover-Linden 1923.

bane Direktionen i Erfurt for dens Strækning Arnstadt—Oberhof—Suhl—Meiningen, som kan opvise vedvarende Stigninger paa 20 : 1000. Andre Lokomotiver af denne Type løber i Rigsjernbane Direktionsomraaderne Dresden, Frankfurt, Münster og Stuttgart. Lokomotivets Hovedmaal findes i Sammenstillingen i Slutningen af Artiklen.

Den meget store Kedel har en indvendig Diam. af 1860 mm og Midten ligger 3100 mm over Skinnetop, hvorved Skorsten, Dom og Sandkasse er stærkt begrænsede af Profilen og har faaet en overordentlig flad Form. Langkedlen bestaar af eet 20 mm tykt Bælte, som ved en stærk Dobbeltlaskenitning er samlet af to Halvdele, en Form som her for første Gang er udført i Tyskland. Fyrkassen gaar ved Siderne udenfor Rammen, paa hvilken den støtter sig paa stærke Glidesko og Slingerstykker. Med Undtagelse af en mindre lodret øverste

grundet paa Kørslen i de ovennævnte Stigninger bliver Friskdampen taget fra den paa Midten af Langkedlen siddende Regulatorodom. Paa den forreste Del af Kedlen sidder som ogsaa paa Litra T 14¹ og T 16 saavel som alle nyere leverede Rigsbane-Lokomotiver en anden Dom en saakaldt Fødedom, som gennem en stor Aabning indeholder en let tilgængelig Slamudskiller Denne bestaar hovedsagelig af risteformede Vinkeljern, som ligger i flere Lag over hverandre, og fra den forøven i Domen siddende Fødeventil strømmer da Fødevandet gennem brede Aalninger og et med Huller forsynet Ringrør og risler ned over Slamudskilleren, hvor det ved sin Opvarmning afsætter Kedelstensdannelserne. Fødevandet bliver da ledet nedefter omkring Rørene, hvor det endnu medførte Slam bliver afsat i en Slamsamler, som kan tømmes ved Hjælp af en særlig konstrueret Slamglider, der kan betjenes ved Hjælp af et paa Siden af

Rammen anbragt Haandtag. Ogsaa andre end den her beskrevne Slamudskiller er forsøgsvis kommen til Anvendelse, dog bliver Udførelsen med Vinkelriste efter de stedfundne Forsøg næsten udelukkende anvendt.

Det meget rummelige Røgkammer har en indvendig Diam. af 1900 mm og slutter sig glat til Langkedlen. Det indeholder en af to Halvdele bestaaende kurvformet Gnistfanger, som er anbragt drejelig paa Udgangsrøret. En Nyhed er Anordningen af en selvvirkende Snøfteventil, fælles for begge Cylindre og anbragt paa Overhederens Kammer for mættet Damp. Denne Ventil lukkes af den ved Aahningen af Regulatoren indstrømmende Damp og falder ved sin

tet i Berlin er Skorstenen ved en Del af disse Lokomotiver bleven fremstillet særlig vid, 587 mod 500 mm, paa det snevreste Sted og under samtidig Udvidelse af Udgangshættens Dydbeligheden, hvilket navnlig har resulteret i en Formindskelse af Modtrykket. Skorstenen har en øverste aftagelig Del.

Kedlens Anbringelse sker foran ved et særligt ogsaa som Røgkammerdrager fremstillet Stykke Staalstøbegods, som samtidig danner Cylinderafstivning, paa Siderne hviler Fyrkassen paa Glidesko og Langkedlen støtter sig yderligere paa to Plader paa Rammerne. Kedlens Fødning sker til højre ved en Injektor og til venstre ved en Stempelpumpe hver efter Nor-

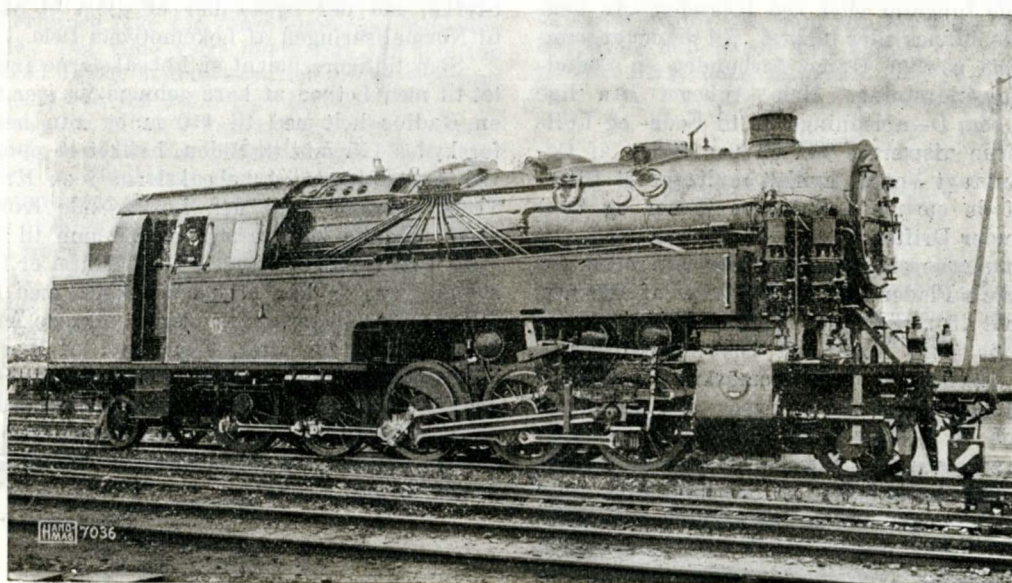


Fig. 5. De tyske Rigsbaners 1 E 1 Godstogs-Tenderlokomotiv med Overheder, Litra Gt. 57.18 (T 20).
Bygget af *Hanomag*, Hannover-Linden 1923.

egen Tyngde i aaben Stilling, naar Regulatoren lukkes. Ved Kørsel under Afspærring gennemstrømmer den gennem Cylindrene indsugende Luft Overhederen, afkøler denne og bliver selv tilført Cylindrene i forvarmet Tilstand.

Sikkerhedsventilerne er af Typen *Pop* og kan løftes ved et Traadtræk fra Førerhuset. De er anbragt noget til Siden paa Fyrkassen og saaledes regulerede, at den ene Ventil blæser af ved 14 Atm. Tryk, medens den anden først træder i Virksomhed ved en eventuelt yderligere Stigning af Trykket.

Særlig Opmærksomhed fortjener Udførelsen af Skorstenen. Denne har dobbelte Vægge, og det herved opstaaede ringformede Rum tjener som Lyddæmper for Modtryksbremsen, som senere skal beskrives. Efter de nyeste Forsøg med Udgangshætter ved Jernbane-Centralam-

maltype og med en Ydeevne pr. Minut af 250 l. Dampfløjten er af Hensyn til den begrænsede Profil anbragt liggende. Spilledampen fra begge de til højre for Røgkammeret anbragte To-trins Luftpumper samt Spilledampen fra Fødepumpen bliver forenet tilført den tværs under Kedlen anbragte Forvarmer og Fortætningsvandet fra denne Spilledamsledning bliver gennem særlige Rørledninger ledet til Sporkransene paa begge Løbeakserne, hvorved man undgik en særlig Indretning til Fugtning af Sporkransene.

Forsøgsvis blev ved et af Lokomotiverne Forvarmeren anbragt paa tværs i den øverste forreste Del af Røgkammeret, hvilket havde følgende Grunde:

Ved den sædvanlige Anbringelse af Forvarmeren under Kedlen er denne med Hensyn til

Rensningen let tilgængelig, men meget vanskelig at tage ned for Jernbaneværkstederne, som ikke har nogen særlig Indretning hertil. Denne Ulempe skulde ved ovennævnte Anordning undgaas. Men samtidig skulde ogsaa forsøges at lede det fra Forvarmeren strømmende Spildevand, der hidtil var løbet direkte ned paa Banelinien, tilbage til Vandbeholderen ved sit eget Fald, og efter at have passeret en Olieudskiller. Herved lovede man sig en mærkbar Vandbesparelse. Foreløbig er det blevet det nævnte Forsøg, om Anbringelsen af Forvarmeren i Røggammeret bliver til Normaltype er endnu ikke afgjort.

Blæseren er saaledes indrettet, at den alt efter Haandhjulets Stilling i Førerhuset selv-virkende fungerer eller ved Haanden kan henholdsvis aabnes eller lukkes. Til denne er samtidig ved særlige Haner forbunden en Sodudblæsningsindretning. Hele Anlægget kan lige saavel som Dampledningerne til Føde- og Luftpumperne afspærres ved en paa Siden af Dømen anbragt Ventil, hvilket muliggør et Eftersyn af de nævnte Ledningers Haner og Ventiler under Driften.

Rammerne er fremstillet som Barrerammer af valsede Plader med en Tykkelse af 100 mm og rundt 15 m Længde. Til Bearbejdningen af saadanne store Materialer behøves naturligvis ogsaa tilsvarende Værktøjsmaskiner, og da i Fremtiden endnu større Typer end den foreliggende vil komme i Betragtning af de tyske Rigsbaner, saa har Lokomotivfabriken i Hannover ved Anskaffelsen af overordentlig store Rammeværkmaskiner sat sig i Stand til at kunde opfylde alle ventede Krav til Ydedygtighed. Paa en saadan Fræsemaskine kan samtidig paa flere Steder bearbejdes f. eks. en Barrerammes Rammevanger eller en hel Stabel Pladerammer. Tilsvarende disse Maskiners Størrelse er allerede opstillet et stort Antal Bore- og Høvlmaskiner, saa at Hanomags Rammeværksted tør betegnes som mønstergyldigt.

Først i den nyere Tid, nemlig ved Indførelsen af 1 E Standard-Godstogslokomotivet Litra G 12, i Aaret 1912 er de tyske Rigsbaner, i det mindste hvad Omraadet Preussen-Hessen angaar, efter en større Maalestok gaaet over til Barrerammer, medens f. Eks. Bayern langt tidligere er gaaet til denne Indførelse. Grundene hertil er af forskellig Art. Foruden den bedre Tilgængelighed og Oversigtlighed af alle de indvendig liggende Dele ved Barreammen bliver i Almindelighed fremhævet dennes bedre Vedligeholdelsesmulighed i Driften. En Nyhed er de talrige af Staalstøbegods fremstillede Forbindelser eller Traverser, som tjener til Afstivning af Rammerne ved Røggammeret, under Fyrkassen, over Løbeakslerne og mellem anden Koh-

belaksel og Drivaksel. Afslutningen af Rammerne dannes foran og bagved af de meget kraftige Pufferplanker, paa hvilke der er anbragt Hysterpuffere efter de tyske Rigsbaners nyeste Model.

Afbalanceringen af Bærefjedrene er ved Driv- og Kohbelakslerne anbragt under disse, men ved Løbeakslerne over disse paa Grund af den store Sideforskydelighed og med særlige Styr for Fjederstøtterne. Afbalanceringen sker i to Grupper, saaledes at den forreste Løbeaksel, og de tre forreste koblede Akslers Fjedre med en Balance er forbunden med f. eks. de bageste koblede Akslers — og den bageste Kohbelakslers Fjedre, hvorved en Tværbalancering ikke er nødvendig. Alle Bærefjedrene er af samme Styrke, saa der ogsaa her er gjort et Skridt til Normaliseringen af Lokomotivets Dele.

Som tidligere nævnt er Løbeakslerne indrettet til med Lethed at køre gennem Kurver med en Radius helt ned til 140 m og kan herved forskydes 125 mm til Siden, hvilket er opnaaet ved Anordningen af Løbeakslerne i en Kraus-Track sammen med den hosliggende Kohbelaksel. Denne kan bevæge sig 30 mm til hver Side. Den første og bageste Kohbelaksel er fuldstændig ens og kan altsaa udveksles med hinanden. Aksellagerne har særligt sikrede Akselkilemøtrikker og efter Fjernelsen af Forbindelsesstykket let udtagelige Underlagere med særlige Smørerør. Foruden den førnævnte Foranstaltning til let Passage gennem Kurver er i samme Øjemed Sporkransene paa Drivhjulene drejet 15 mm svagere.

(Fortsættes.)



FRA
DET DAGLIGE LIV

Hr. Redaktør!

I det sidste Nr. af »Dansk Lokomotiv Tidende« ser jeg, at Lokomotivfyrboderne i Næstved E. C. Vedstrup, C. C. Larsen, R. V. S. Jacobsen og V. T. Thomsen ikke mere skal fungere som Rangerførere, jeg vil derfor tillade mig at forespørge, om disse Pladser saa skal besættes med Lokomotivførere, eller hvorledes denne Meddelelse skal forstaaes. Da der er flere, som er interesserede, hedes De besvare Spørgsmaalet i næste Nr. af »D. L. T.«.

Med Hilsen

J. Milne.

I den Meddelelse under »Personalie«, som fandtes i Bladet sidste Gang, angaaende ovennævnte Spørgsmaal staar ordret: »Den Lokomotivfyrbøderne (Navnene) tildelte Funktion som Rangerførere betragtes som bortfalden (under 17—6—24) ved Næstved Maskindepots Overgang fra Rangerdepot til Liniedepot«.

Hr. Milne vilde sikkert, naar han havde læst med Eftertanke, kunde have fundet ud af den Baade, Meddelelsen øjesynligt er blevet for ham. For det første staar der *ikke*, at de ikke skal fungere mere som Rangerførere, det staar der ikke et Ord om, der er sandsynligvis intet til Hinder herfor, i Meddelelsen ligger kun det, som er gældende for alle andre Liniedepoter, at det er de paa Depotet værende Lokomotivfyrbøderes Anciennitet, der bliver afgørende for, hvorvidt de skal rangere eller ikke, for det andet opslaaes Pladser som Rangerførere ikke for Liniedepoternes Vedkommende. Det vilde være mærkeligt, om der for Næstved Depot skulde være en anden Ordning gældende end for det øvrige Land.

Naar Hr. Milne's Fantasi endvidere beskæftiger sig med, at der i Meddelelsen skulde ligge det, at Pladserne skulde besættes med Lokomotivførere, maa vi antage, at han, som ellers synes at følge godt med, ikke er synderlig orienteret, trods det, at der her i Bladet har været optrykt Protokol angaaende denne Sag. Selv om der er sket et Ministerskifte, vilde denne Opgaves Løsning ikke være gaaet saa glat og saa stille af, at Medlemmerne først vilde have erfaret det gennem en Personaliameddelelse.

Der er som sagt kun sket det, at Næstved Depot er blevet Liniedepot, og derfor er underkastet samme Regler som alle andre Liniedepoter.

Red.

I ANLEDNING AF

den i Dansk Lokomotiv Tidende optagne Artikel »Slavefoged eller Foresat«, skal man oplyse, at bemeldte Artikel maa staa for Indsenderens egen Regning, da Lokomotivfører Afdelingen ikke forud har været bekendt med Artiklens Fremkomst.

C. H. Malling, Afd. Fmd., Østerbro.

Der er vist ingen af Bladets Læsere, der har tvivlet om, at bemeldte Artikel stod for Indsenderens Regning, hvorfor en Understregning heraf maa anses for unødvendig.

Red.

BOLIGSAGEN

Generaldirektoratet meddeler, at der *ikke* vil blive taget Hensyn til Begæringer om Tilbagebetaling af Husleje, som maatte fremkomme senere end den 25. Juli d. A.

Tjenestemand, som formener sig berettiget til saadan Tilbagebetaling, men som endnu ikke

har fremsat Krav derom, maa derfor snarest fremsende den i dette Øjemed bestemte Begæringsblanket i udfyldt Stand.

Efter den 25. Juli d. A. vil det være for sent.

DØDSFALD

Lokomotivfører R. C. Bendixen, Østerbro, afgik ved Døden den 11. Juni. Begravelsen fandt Sted Søndag den 15. Juni paa Vestre Kirkegaard. Afdøde fulgtes til Graven af et stort Følge fra begge Afdelinger af D. L. F. foruden Slægt og Venner.

Ved Graven bragte Organisationens Formand Afdøde en Hilsen og et Farvel fra Organisationen, og mindede om, at vi for 1½ Maaned siden, havde den Glæde at have Bendixen i blandt os; han var en Pryd for sin Stand, og han havde kun Venner.

Ære være hans Minde.

C. H. Malling.

JERNBANEFORENINGEN

har fornylig afholdt Delegeretmøde, paa hvilket bl. a. besluttedes at forhøje Medlemskontingentet, tillige bevilgede Delegeretmødet 3 000 Kr. til Formanden, Hr. Kontrolør Ohmeyer, for vel udført Arbejde i det forløbne Aar.

DANSK JERNBANE FORBUND

afholdt i forrige Maaned Kongres, paa hvilken bl. a. besluttedes at sanktionere et Beløb paa 5 000 Kr. Forbundets Hovedbestyrelse havde givet til Socialdemokratiets Agitationsfond, endvidere bevilgedes 5 000 Kr. til Anvendelse i de kommende 2 Aar i samme Øjemed og endelig forhøjedes Forretningsførerens Løn til 3 000 Kr.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge Paulli, Hellerup, er bortrejst indtil 10. August d. A. Hans Praksis varetages af Læge Schiøtte, Margrethevej 28, Kons. Kl. 1—2 samt fra 20. Juli tillige af Læge Kubn, Strandvej 185, Kons. Kl. 1—2.

Jernbanelæge, Frk. Reinhard er bortrejst i August Maaned d. A. Hendes Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge Fru Meisen, Gothersgade 139.

Konsultationstid: 12½—1½. Tlf.: Byen 6211.



HJERTELIG TAK

Min hjerteligste Tak for al udvist Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse. En særlig Tak til Hr. Lillie for de smukke Ord ved Graven og til de Afdl., som sendte Kranse.

Paa Søns og egne Vegne

Elisabeth Bendixen.

En hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved vort Sølvsbryllup.

R. Sterregaard og Hustru, Orehoved.

RETTELSE

I »Lok. Tid.«, Nr. 13, S. 162; 2. Sp., 6. L. f. n. staar: »Disse Maskiner er endnu Banens Stolthed og benyttes af de Fagfolk . . .«, skal selvfølgelig være beundres.

TIL
MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F. d. 1. Juli 1924: Lokfb. Aspr. K. H. Sivertsen, Thisted og Lokfb. Aspr. N. T. Thorstensen, Kallundborg.



Udmærkelse fra 1—7—24:

Lokomotivfyrbøder A. P. C. Poulsen, Kbhvns Godsbh, til Lokomotivfører i Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. R. N. Hansen, Skelde, til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder O. G. Olsen, Struer, til Lokomotivfører (Depotforstander) i Oddesund Nord (min. Udn.).

Haandværker E. Jørgensen, Viborg, til Lokomotivfyrbøder i Aalestrup.

Haandværker C. A. P. C. Madsen, Eshjerg, til Lokomotivfyrbøder i Vamdrup.

Haandværker K. O. Petersen, Struer, til Lokomotivfyrbøder i Skelde.

Forflyttelse fra 1—7—24:

Lokomotivfører K. K. Rasmussen, Skjern, efter Ansøgning til Sønderborg.

Lokomotivfører C. A. Christensen, Tønder, til Eshjerg.

Lokomotivfyrbøder N. M. Jensen, Aalestrup, efter Ansøgning til Struer.

Lokomotivfyrbøder A. H. Hansen, Vamdrup, efter Ansøgning til Kbhvns Godsbh.

Lokomotivfyrbøder J. K. Nielsen, Aarhus Ø, til Aarhus H.

Nærværende Nummer er afleveret

paa Avispostkontoret den 22. Juli.

A/S. NIELSEN & WINTHER

BLEGDAMSVEJ 60 — KØBENHAVN Ø.

VÆRKTØJER OG VÆRKTØJSMASKINER

Eneforhandler af

NKA Kuglelejer

„Vesterhus“ Herreekviperi - 29, Istedgade 29

Alt i Herrelingeri til Dagens billigste Priser.

Stort Udvalg i Gummikravetøj.

Jernbanefunktionærer 6 pCt. Rabat.



Ratebetaling.

For at faa mit fine, danske Fodtøj indført over hele Landet tilbyder jeg alle indenfor Jernbaneetaten Herre-, Dame- og Børnefodtøj til smaa Priser paa Ratebetaling. — Forlang Tilbud paa hvad De ønsker.

J. Clemmensen, Karise.

35, Istedgade 35

BLUSEBASAREN

35, Istedgade 35

Grundet paa Forretningsovertagelse udsælges under halv Pris et stort Parti

KJOLER — NEDERDELE — JUMPER OG BLUSER

Jernbanefunktionærer ydes 10 pCt.

A/s Det danske Mælkekompani, København.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.

Telef. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition

Ny Vestergade 7³, Kjøbenhavn B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.