



16. Aargang Nr. 17

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

1. Oktober 1916

Anvendelsen af autogen Svejsning og Skæring

Jernbaneværksteder.

Ved Otto Bendixen.

Det er imidlertid ikke alene den autogene Svejsning, der i udstrakt Grad har funden Anvendelse paa Jernbaneværksteder, ogsaa den autogene Skæring er taget i Brug og er af stor og paa mange Omraader af gennemgribende Betydning. Den første autogene Metalbearbejdning knytter sig til Brint og Ilt Skærebrænderen paa Verdensudstillingen i Lüttich. Paa tyske Jernbaneværksteder har denne Brænder siden 1906 funden Anvendelse ved Udskaering af Aabninger i Kedelplader, Rammeplader, Adskillelse af beskadigede Dele, ved Oprømningsarbejder paa Linien efter Ulykkestilfælde osv. I sidstnævnte Tilfælde blev den autogene Skærebrænder første Gang bragt i Anvendelse her hjemme ved Brammingeulykken, hvor de oprevne Skinner, Vogndragere osv. blev skaaret over paa et Øjeblik for at lette Oprømningsarbejdet. Siden er alle de danske Statsbaners Hjelpevogne forsynet med autogent Skæreapparat.

Skæringen af en løbende m. Kedelplade paa 16 mm. Tykkelse varer ca. 4 Minutter, og derved bruges for 5 Pfening Brint og Ilt. Da jeg i Aaret 1900 arbejdede paa Lokomotivfabriken i Hannover, blev Aabninger og Akseludskæringer i Lokomotivrammepladerne, der var 25—30 mm. tykke, lokket ud under en stor Løkkemaskine. Efter denne Operation var Rammepladen bleven skæv og fortrykket, og den maatte da ind i en mægtig Ovn, hvorfra den, naar den var rødvarm, blev trukket ud paa en lang Plan og rettet. Senere afrettedes Aabningerne under en Stikmaskine, idet flere Rammeplader spændtes sammen. Under vort Besøg paa Borsigs Lokomotivfabrik i Berlin i Aaret 1913, saa vi, hvorledes Aabningerne i Rammepladerne hurtigt blev skaaret ud med et autogent Skæreapparat. Man vil forstaa, hvad der herved spares af Tid og Penge.

Et særligt taknemligt Arbejdsfelt for dette Skæreapparat er Udvekslingen af Overheder Lokomotivernes Røgrør. Ved Hjælp af en indvendig i Røret i Nærheden af Rørvæggen omløbende Skærebrænder bliver i den korte Tid af 3 Minutter pr. Svejssted indbefattet Fastklemningen og Aftagningen af Brænderen, Røgrøret skilt fra Rørvæggen, og

dette kan bringes ud gennem Aabningen for Dampsamlekassens Forbindelse i Røggkammeret, eller gennem dets eget Rørhul efter at dets Diameter nu er blevet større anordnet.

Den let haandterlige og farefri Brænder, fra Oxhydrin Selskabet i Düsseldorf-Elber, er saaledes indrettet, at begge Ledningsslangerne for Brint og Ilt forbliver i fast Beliggenhed, medens Arbejderen ved Hjælp af et Haandhjul sætter Brænderen i omdrejende Bevægelse. Haandhjulets Bevægelse overføres paa Brænderen gennem en Snekke og et Snekehjul. Fjernelsen af Rørenderne gennem begge Rørvæggene sker paa sædvanlig Maade med Haanden. Til Udtagelsen af et helt Sæt Røgrør, f. Eks. 21 Stk., behøves nu ikke fuldt 9 Arbejdstimer, medens der tidligere ved ren mekanisk Arbejds metode alt efter Rørenes Fastheden blev brugt $4\frac{1}{2}$ —6 Dage. Reparationstiden for et Lokomotiv med Røgrørsoverheder kan altsaa forkortes med 4—5 Dage. I samme Grad forringes Omkostningerne. Der blev for et Arbejde af ovennævnte Art tidligere ydet en Godtgørelse af 105 Mark, ved autogen Skæring er kun 7,50 M. nødvendig, hvorved Gasforbruget er beregnet til 1,20 M.

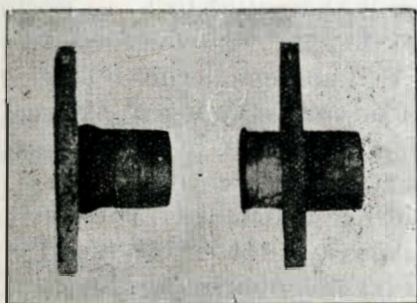


Fig. 8. Stukningsforsøg. Det indvædede Rør I, blev ved et Tryk paa 16,440 kg. trykket gennem Rørvæggene. Ved det autogent svejsete Rør stukkedes Røret ved et Tryk paa 17,000 kg., uden at Svejsesamlingen beskadigedes.

Til et Røgrørs Forsyning med ny Rørender bliver brugt $\frac{1}{2}$ Time, da der bru-

ges 15 Minutter til at fremstille en autogen Svejsesøm. Lønømkostningerne er pr. Svejsested 15 Pfening, Gasforbruget 25 Pf. Reparationen af Røret koster altsaa 80 Pf. foruden Befordringen til Arbejdsstedet og Forberedelsen af Rørendefladerne, der ved Hamring skal gives en skraa Stilling, herfor beregnes 20 Pf.

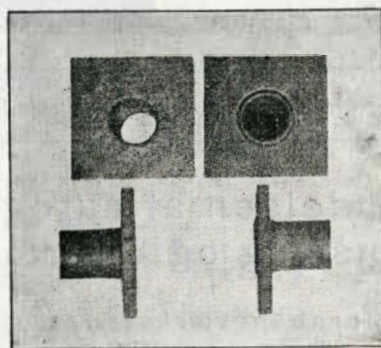


Fig. 9. Røret til venstre valset, Røret til højre indsvejset.

Anvendelsen af Apparaterne til autogen Skæring og Svejsning er ikke skeit uden at Arbejds metoden og dens Indflydelse med de til Raadighed staaende Midler er bleven prøvet. Om Skæringsflammens Indfyldelse paa Snittets Kanter foreligger flere Undersøgelser i Faglitteraturen, efter hvilke det for det meste er tilstrækkeligt ved mekanisk Bearbejdning at fjerne ca. 3 mm. af den tilgrænsende Zone, hvor der skal tages visse Hensyn til Materialets Fasthed. Den autogene Skæring foraarsager nemlig en Kuløptagning i Snittets Kanter, hvorved disse bliver skørere.

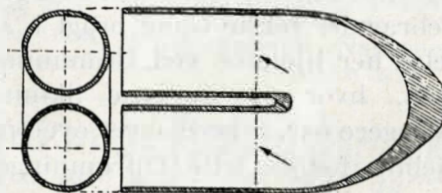


Fig. 10. Ombøjningsende til Overhederrør, der bliver autogent svejset paa de glatte afskaarne Rørender.

Med en særlig konstrueret Brænder

har man forsøgt at afskære Naglehovederne i en Lokomotivkedelsamling for at fremskynde Adskillelsen af denne. Det kommer herved an paa at afskære Naglehovederne uden at beskadige Materialet ved Pladens Hulrand. En Undersøgelse af, om dette Materiale er forbleven ubeskadiget vil altid være nødvendig.

Støbejern lader sig ikke skære autogent, fordi Ilterne her har et højere Smeltepunkt end Metallet selv, og derfor lader Ilten sig ikke i smeltet Tilstand sprøjte løs fra Metallet, og dette beskyttes af den usmeltede Ilt imod Forvarmestikflammen. Dette samme Forhold gælder for Kobber og Aluminium.

**Betal Dit Kontingent punktfleg,
Reffance gavner ingen.**

Nordamerikas Lokomotivmands Kongres.

Af John E. Bjørkholm.

Da det Nordamerikanske Lokomotivmands Forbunds treaarige Kongres afsluttedes, efter 33 Dages Session i Denver, Colorado, den 6. Juli 1916, afsluttedes ogsaa et af de mest værdifulde Kapiller i de Nordamerikanske Jernbaners Foreningshistorie.

Kongressen, hvilken paa Grund af dens Stilling til Dagens brændende Spørgsmaal, tildrog sig den største Opmærksomhed fra Myndighedernes Side, en Opmærksomhed, hvorom vore Kolleger i den gamle Verden vil have svært ved at gøre sig en Forestilling, var en af de betydningsfuldeste, som nogensinde er afholdt, siden den Dag, Lokomotivmændene i Amerika forstod at opfatte Værdien af Organisationen og Sammenslutningen. Med al Sandsyn-

lighed kommer den nys afsluttede Kongres til at staa som en af de fornemste Milepæle i den amerikanske Lokomotivmands Kamp for sin sociale Stilling og Ret.

Det var et imponerende Syn da Præsidenten, W. S. Carter, den ny Verdens første Arbejderfører, staaende under Forbundets Mærke, de amerikanske, engelske (kanadiske) og meksikanske Flag, medens Køllen (i Parantes bemærket tilvirket af Træ fra en Beddingsblok fra Panamakanalens Jernbane) kaldte de 846 tilstedeværende Delegerede til Samling.

Præsidenten tog derefter Ordet, og i en kraftig Tale erklæredes Forbundets Kongres for aabnet.

I sin Indledningstale til Kongressen manede han de tilstedeværende Delegerede, og besøgende Lokomotivmænd, som ikke var Delegerede, hvilke fik anvist Pladser ved Siderne, stedse være paa Vagt, beredte til at værne de Gøder, som Nordamerikas Lokomotivmænd, med Hjælp af Organisationen, havde vundet, paa Vagt ikke alene imod ydre Fjender, men ogsaa imod indre saadanne, som, sørgeligt at sige det, paa Grund af Fiffighed var lykkedes at vinde Medlemsskab indenfor Forbundet, endskønt de ikke er andet end Spioner, Ulve i Faareklæder, hvilke i Hemmelighed staar i Jernbaneselskabernes Sold. Forbundet maatte i Fremtiden, ytrede han, søge at gøre alt hvad det formaaede, saa langt det lod sig gøre, for at forhindre, at Negrene trængte ind som Lokomotivfyrbødere i de sydlige Slater. Den bestandig voksende Pengevælde hos Jernbanebaronerne, saavel som de lavere Overordnedes Intriger erholdt sine velfortjente „Komplimenter“, hvorefter han paaviste, at dette Vælde kun kunde afbalanceres af Jernbanemændenes Klassebevidsthed og Solidaritetsfølelse. Nødvendigheden af at staa enige under den nuværende Lønkon-

flikt, i hvilken 360,000 Jernbanemænd er inddragne, fordrende en 8 Timers Arbejdsdag i al Gods- og Vexeltjeneste og en 50 % Forhøjelse for al Overtid, betonedes i kraftige Ord. Denne Lønkonflikt turde, naar dette læses af Nordens Lokomotivmænd, allerede have kulmineret i en Strejke, hvis Lige Verden aldrig har set, forsaavidt Regeringen ikke griber ind, hvilket vi dog haaber ikke bliver Tilfældet.

Det var ikke uden en vis Stolthed, at de nærværende Delegerede lyttede til Mr. Carters Oversigt over Finanserne, hvilke, trods at hundredevis af Medlemmer fra Kanada, eaten var dræbte, eller blevne saa ilde lemlæstede paa Europas blodige Valpladser, at deres Forsikringssummer udbetaltes, dog stadig gik fremad. Over 5,000,000 Dollars findes i de forskellige Kasser, og The Brotherhood of Lokomotive Firemen and Enginemen er i Dag Verdens rigeste Arbejderforbund.

Kongressen besluttede Oprettelsen af et nyt Departement indenfor Forbundet, saa at Forbundets Medlemmer i Fremtiden sammen med Livsforsikring, til hvilken de har haft Adgang i flere Aar, ogsaa kunde tegne Ulykkesforsikring indenfor dette for et meget ringe Kontingent sammenholdt med de Fordele, som de almindelige Selskaber byder. En endnu vigtigere Beslutning der toges, var maaske den, at i Fremtiden, eller efter den første Januar 1917, skal Lokomotivmandens Fagpresse, eller dets „officielle Journal“ udkomme 2 Gange om Maaneden, i Stedet for som hidtil var Tilfældet kun en Gang om Maaneden. Naar man betænker den absolute uvilkaarlige Nødvendighed af en Fagpresse, og i Særdeleshed af en uræd Presse, kan Kongressens Beslutning ikke skattes højt nok. Dagspressen, ejt som den er, Verden over, af Landets Pengematadorer, giver Grund til at indrømme, at Arbejderen og hans Interes-

ser og ikke alene Amerikas Lokomotivmænd, ogsaa Verdens Lokomotivmænd, maa sætte sin Lid til sine respektive Fagorganer for at faa Dagens Spørgsmaal, som berører dem frem i Dagens Lys.

For den som aldrig har besøgt en Kongres som den nys afsluttede, en Kongres af saadanne Dimensioner, at 846 Delegerede havde Sæde og Stemmeret, kan næppe gøre sig en Forestilling om de Debatter der førtes. Der fandtes repræsentative Mænd, som foruden sin Lokomotivfører- eller Lokomotivfyrbøderstilling, ogsaa indehavde ansvarsfulde Pladser indenfor Guvernementet, respektive Stater eller Kommuner. Borgmester Fox, fra Pitcane, Penna, en energisk og entusiastisk Socialdemokrat, talte ofte med Vægt og Eftertryk, og hans Syn paa Tingen modsagdes lige saa kraftigt af Mænd af anden politisk Støbning. Endskønt politiske Diskussioner er strengt forbudt under Kongressens Sammentræden, var det dog med Vanskelighed, at mange af de Delegerede formaacede at holde sig til Emnet, og indblandede lidt Politik her og der om ogsaa kun indirekte.

Et Begreb om Omkostningerne ved en saadan Kongres kan let gøres, naar jeg nævner at hver Delegeret erholder 9 Dollars om Dagen, hvortil kommer utallige andre Udgifter. Saaledes løb Udgifterne til Tryksager til Kongressen op til en Sum af omkring 60,000 Dollars.

Aldrig skal jeg glemme den Dag, vi forlod Denver, Colorado. Mange af os for aldrig at ses igen. Med Toget, med hvilket undertegnede rejste, medfulgte seks ekstra Sovevogne til Delegerede, særlig dem fra New Foundland og øvrige Pladser i Kanada, andre fra den solrige meksikanske Havbugts Strande.

Telegrafan berettede om den store Ofensiv paa Europas skrækkelige Slagmarker, hvor saa mange af vore For-

eningsbrødre sloges for, hvad de troede var Ret. Der var maaske ikke en af vore Brødre fra Kanada, som ikke havde en eller flere i Slægten, kæmpende paa den anden Side af Verdenshavet. Der fandtes ogsaa iblandt os mange Delegerede af tysk Fødsel, der vidste, hvad det vilde sige for deres Fødeland under denne Offensiv, manges Fædre var dræbte, manges Brødre stod i Hæren. Nationalitetsmodsatningerne var dog tilside-lagte, og indtil sent paa Natten sad vi alle i den store Observationsvogn, medens Toget førte os østerpaa udover Nebraska's Prærier, længe efter at Solen var forsvundet bag ved de snedækte Toppe af Bjergene, forsikrende hverandre om, at det Venskab vi knyttede, aldrig skulde sønderbrydes. Vi var organiserede Lokomotivmænd og Foreningsbrødre, med et og samme Maal i Sigte, et endnu stærkere Forbund for Retfærdighedens Sag paa Industriens mægtige Slagplads.

* * *

Til ovenstaaende kan Red. bemærke, at Organisationslederne bestemte, at Strejkeordre skulde udgaa 4. September, forsaavidt ikke de fremsatte Krav blev efterkommet, eller hvis Regeringen skulde modsætte sig det af Præsident Wilson fremsatte Mæglingforslag, mod hvilket Selskabsbestyrelserne protesterede kraftigt, idet de begærede Spørgsmaalene henviste til Voldgiftsdom. Jernbanemandorganisationerne har imidlertid faaet nok af tidligere Voldgiftsdomme, hvorfor de ved et Møde i December sidste Aar besluttede at afvise saadanne.

Præsident Wilson var da ogsaa kommen overens med de politiske Ledere i Kongressen i Washington om at forelægge Forslag om at indføre 8 Timers Normalarbejdsdag ved Jernbanerne. Organisationslederne havde bestemt sig

til at tilbagekalde Strejkeordren, hvis en saadan Lov vedtoges.

Overfor den truende Situation, af en al Samfærdsel lammende Strejke, blev Loven da ogsaa vedtaget trods Selskabernes Protester.

Amerikas Jernbanemænd har altsaa i ét Tag, gennem planmæssig Forberedelse og maalbevidst Optræden vundet et Maal, som for danske Jernbanemænd endnu er langt borte.

**Besøg altid Din Afdelings Møder
naar Du har fri.**

Civiletaternes Lønkrav.

Den 1. Oktober udbetales der for sidste Gang Dyrtidstillæg, Tjenestemændene er dermed atter ude i det uvisse, vi ved ikke, hvad den kommende Tid vil bringe. Vi ved ikke, om Rigsdagen vil forny Loven igen, om den bliver forhøjet, eller kun ganske simpel fornyet. Vi ved med Bestemthed kun dette ene, at Loven er udløben, og at der nu igen skal begyndes paa Lønkampen for at faa en ny Lov. Hvorledes bør denne da være, skal Beløbet forhøjes eller ikke.

Herom er det, Centralorganisationen har holdt Møder, som er resulterede i et Andragende til Regering og Rigsdag om, at der fra 1. Januar udbetales 40 Kr. maanedlig i Tillæg til hver af Statens Tjenestemænd. Altsaa er vi atter ude i Lønkampen. Vil det lykkes at føre den til Ende, med et bedre Resultat end det sidste. Svaret afhænger egentlig af Tjenestemændene selv, thi dersom disse vil sætte alt ind paa, at denne Lønkamp skal føres til Ende, og føre til det af Centralorganisationen antydede Resultat, saa kan det naas; alle Betingelser herfor er til Stede.

Da Krigen brød ud, standsede vi alle de i Gang værende Forberedelser til Lønrevisionen, den allerede da haardt tiltrængte Revision. Vi indsaa, at Situationen ogsaa havde Bud efter os, at ogsaa vi — sammen med andre Borgere — maatte lide alle Afsavn, som hele Landet ventede maatte blive Følgen af Krigen. Vi var os altsaa vore Pligter som gode Statsborgere bevidste. Men lige saa sikkert er vi ogsaa nu, hvor Stillingen for Befolkningen er bleven en hel anden, ogsaa vore Borgerrettigheder bevidste, og vil forhaabentlig ogsaa nu handle derefter.

I det første Krigsjaar steg alle Varer stærkt i Pris. Rigsdagen bevilgede os et Tillæg, som man mente var passende, men som jo alligevel var næsten uden Betydning for de fleste. Det andet Aar, eller rettere for de følgende 16 Maaneder, bevilgedes der i April 1916 15 Kr. pr. Maaned. Tjenestemændene havde ønsket 20 Kr. Prisstigningen var imidlertid fortsat, og fortsattes stadig med en Fart, som er rent ud forfærdende. Priserne er jo saaledes i Øjeblikket, at ingen Tjenestemand er i Stand til at holde Hjemmene oven Vand.

Hvorledes er nu Stillingen hos den øvrige Befolkning? Lever den under de samme trykkende Forhold? Her maa det indrømmes, at Forholdene er lige det modsatte. Er der her trykkende Forhold, saa ytrer Trykket sig i stedse større Vanskeligheder med at faa sine Penge anbragte. Der flyder en stedse voksende Guldstrøm ind over Landet, der er altsaa Penge nok til at lønne Tjenestemændene ordentligt.

Den kommende Tid vil maaske blive bevæget, alt afhænger af, med hvilken Forstaaelse, Regering og Rigsdag vil møde vore Krav. Vi haaber og tror, at man vil forstaa, at Stillingen for os er væsentlig daarligere end sidste Vinter, og at man som Følge heraf ogsaa vil imødekomme vore Krav. Vi kan fra

i Fjor mindes en Rigsdagsmands betænelige Udseende, da han modtog Civiletaternes Udvalg, han rystede bekymret paa Hovedet og sagde: ja, maaske har vi slet ikke Pengene. Vi glæder os paa denne Rigsdagsmands Vegne over den udmærkede finansielle Stilling, Staten i Aar indtager. Nu behøver han sandelig ikke at være ængstelig, thi i Aar er Pengene der. I Aar drejer det sig kun om Villien til at forstaa Nødvendigheden og Berettigelsen af vort Krav. Pengene er der og maa nu hales frem.

**Hver Dag kan have Bud efter Dig!
Hjælpefonden kun een Gang om Aaret.**

Centralorganisationen

Onsdag den 20. September afholdtes der Møde i Centralorganisationen for at tage Stilling til de Udtalelser, der var fremkommen fra Medlemmer af Ministeriet til Deputationen fra C. O. ved en Henvendelse i Anledning af det i vort forrige Nummer omtalte indsendte Andragende om et midlertidigt Lønnings-tillæg.

Den foreløbige Stilling, Ministeriet indtog til dette var den, at man ikke mente at kunne gaa med til et midlertidigt Lønningsstillæg, men derimod var man klar over, at Nødvendigheden bød at forny den gældende Lov om Dyrtidstillæg med nogen Forhøjelse af det bevilgede Beløb, endvidere betonedes det af Ministeriet, at det blev vanskeligt over for Rigsdagens Medlemmer at bevise, at det var nødvendigt at give Embedsmænd med Lønninger over et vist Beløb Andel i dette Tillæg, hvorfor der igen maatte fastsættes en Grænse.

Paa Mødet herskede der absolut Enighed om en

Resolution,

der lyder saaledes:

Der herskede paa Mødet absolut Enstemmighed om, at det i Centralorganisationens Andragende fremsatte Krav om et midlertidigt Lønningstillæg til alle Tjenestemænd ubetinget bør fastholdes.

Regeringen har faktisk anerkendt, at en endelig Lønrevision burde finde Sted, selv om de ekstraordinære Forhold foreløbig kan motivere en Udskydelse heraf. Men Tjenestemændene maa da ogsaa som en Erstatning kræve en foreløbig Forbedring, der ikke har Dyrtidshjælpens Karakter med de af denne motiverede Begrænsninger.

Centralorganisationerne vedtog bl. a. at anmode Regeringen om en virkelig Forhandling med Organisationerne om det indsendte Andragende i Overensstemmelse med de i 1910 af Ministeriet Zahle udstedte Forhandlingsregler.

Denne Resolution vedtoges aldeles enstemmigt og viser tilfulde den Enighed, hvormed alle Tjenestemændne samles om de Krav, der er fremsatte til Regeringen i det fremsendte Andragende.

I dette Krav er der saavist heller intet at slaa af paa.

**Glem ikke at sende nødvendige
Meddelelser
til Hovedbestyrelsen og Bladet**

Aspiranternes Lønkrav.

I den senere Tid har vore Aspiranter rørt stærkt paa sig. Deres Lønninger, — 26 Kr. om Ugen — uden Hensyn til Arbejdstiden, er, som Levevilkaarene har udviklet sig, i Forbindelse med hvad den private Industri byder, alt for lave. Fra Aspiranter saavel i København som fra Aarhus og andre større Depoter, fremkom i den senere Tid kraftige Anmodninger om, at Foreningen ved Henvendelse til Administratio-

nen vilde fremsætte deres Lønkrav.

Som bekendt findes der mellem „Dansk Lokomotivmands Forening“ og „Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund“ en Overenskomst, der bl. a. ogsaa berører Spørgsmaal som det her opstaaede. I den Anledning rettedes der Henvendelse til „D. S. og M. F.“, og efter forudgaaet Brevveksling blev Spørgsmaalet Genstand for Drøftelse mellem Formanden for „Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund“ Hr. J. A. Hansen, Formanden for „Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation“ Hr. M. Kirketerp og Formanden for vort Forretningsudvalg Hr. Rich. Lillie med det Resultat, at „D. S. & M. F.“ med Tilslutning af „D. L. F.“ rejste Sagen overfor Generaldirektøren, idet der under 21. September til Generaldirektøren fremsendtes følgende Skrivelse:

Fra Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation har jeg med Tilslutning fra Dansk Lokomotivmands Forening modtaget Anmodning om at ansøge den højtærede Generaldirektør om en Forbedring af Lønforholdene for Statsbanernes Lokomotivfyrbøderaspiranter, der saa vidt vides beskæftiges i et Antal af ca. 200.

Naar vi tillader os at andrage om en Forbedring af Fyrbøderaspiranternes Kaar, saa ligger dette naturligvis først og fremmest i, at Prisstigningen paa Livsfornodenheder er saa stor, som Tilfældet er, men dertil kommer, at Aspiranternes Lønninger er meningsløst lave i Sammenligning med andre Lønninger baade ved Statsbanerne og i den private Industri, men sidst og ikke mindst gælder det om disse Folk, at de for, vi tror ca. 15 Aar siden, maa siges at have været vellønnede, idet de dengang betaltes med Timeløn plus Udstationeringspenge plus Kilometerpenge plus Tillæg for Overarbejde. Dette blev imidlertid paa en Gang taget fra dem, og de sattes paa fast Løn, som hele Tiden har været for lav, og som nu er 26 Kr. pr. Uge plus Kilometerpenge, ca. 25 Kr. om Maanedagen, og der har trods denne lave Løn ikke været Tale om at gøre disse Folk delagtige i Statens Udbetaling af Dyrtidshjælp.

Fyrbøderaspiranternes Krav gaar ud paa følgende:

1. Højnelse af Fastlønnen fra 26 Kr. til 34 Kr. pr. Uge plus de sædvanlige Kilometerpenge.
2. Eller, hv's man fra Statsbanernes Side vil foretrække, at disse Folk gaar over paa Timeløn igen, at de da faar 18 Øre pr. Time, som er Mindstelønnen for Haandværkere i Remiserne, plus 4 Øre, som er det Tillæg, der betales for Arbejds mænd, der anvendes som Fyrbøderaspiranter, plus Kilometerpenge.

Der vil herved kunne opnaas en Fortjeneste for Fyrbøderaspiranter paa ca. 40 Kr. pr. Uge, hvad vi mener maa siges at være overmaade beskedent. Til Sammenligning gør vi opmærksom paa, at de københavnske Fabrikker, som staar under „Foreningen af Fabrikanter i Jernindustrien i København“, for Tiden noterer en Gennemsnitsfortjeneste af ca. 81 Øre, hvilket regnet med 57 Timers ugentlig Arbejde giver en gennemsnitlig Ugeførtjeneste af Kr. 46,17, altsaa betydeligt mere, end hvad der ovenfor kræves for Fyrbøderaspiranterne til Trods for, at disse dog maa regne med en betydelig længere Arbejdstid, nemlig gennemgaaende 65 Timer pr. Uge.

Vi vil gaa ud fra, at det heromhandlede Krav ikke behøver yderligere skriftlig Motivering, og vi tillader os at udtale Haabet om, at Statsbanerne vil imødekomme Kravet uden videre. Skulde dette ikke være Tilfældet, tillader vi os samtidig at anmode om en mundtlig Forhandling, til hvilken vi ønsker at møde med Repræsentanter saavel for Dansk Lokomotivmands Forening som for Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, idet Fyrbøderaspiranterne staar som Medlemmer af begge Organisationer.

Vi tillader os at forvente Hr. Generaldirektørens Svar snarest belejligt.

For Værksted- og Remisearbejdernes
Fællesorganisation:

sign. *J. A. Hansen.*

Vi skal paa nærværende Tidspunkt ikke yderligere komme ind paa Aspiranternes Krav; idet Skrivelsen tilstrækkelig oplyser om, hvorledes Landet ligger. — Generaldirektørens Svar maa snarest fremkomme, vore Aspiranter ønsker meget at fortsætte ved Statsbanerne, men Levevilkaarene er saaledes, at Eksistens-Vanskeligheder med de Ugelønninger, de oppbærer, melder sig og tvinger dem atter ud til den private Industri.

Ancienitetsregler.

I flere Aar har Lokomotivpersonalet stærkt savnet ensartede for hele Landet gældende Ancienitetsregler — Regler for Turbesættelse — og Gang paa Gang gav denne Mangel sig Udslag i Misfornøjelse, naar enten den ene eller den anden Lokomotivmand følte sig forurettet ved Turbesættelse eller ved Behandling af en fremsendt Ansøgning.

De forskellige Maskinbestyrere har gennem Tidernes Løb flere Gange forsøgt at bøde paa Savnet af disse Regler, ved indenfor deres Kreds at angive nærmere Bestemmelser for Behandlingen af Personalets Anciennitetsret; men stadig var de mangelfuld, eller ogsaa virkede de uheldig, fordi Ensartetheden for Kredsens Behandling ikke var til Stede.

For ca 3 Aar siden forsøgte Foreningen ved Henvendelse til Direktøren at faa indført bestemte og ensartede Anciennitetsregler for hele Landet; men da Lokomotivførerne paa dette Tidspunkt stod delte og som Følge deraf heller ikke kunde samle sig om den nødvendige enige Indstilling, afviste Direktøren Spørgsmaalet, indtil Foreningen fik samlet Lokomotivførerne.

Imidlertid kom denne Enighed ved Sammenslutningen i Stand, og som en af de første Opgaver, Lokomotivpersonalet da tog op, var at faa indført ensartede Anciennitetsregler.

Paa vort Delegeretmøde i Aar blev disse Regler vedtaget, og under 26. Maj tilstillede Foreningen Direktøren en Skrivelse, hvori man anmodede om Forhandling om Anciennitetsregler, samtidig med, at man fremsendte de Regler, Delegeretmødet havde vedtaget.

Under 7. September modtog Foreningen en Skrivelse fra Direktøren, ledsaget af Ændringsforslag til de af Foreningen fremsendte Regler, og samtidig indbød Direktøren til Forhandling.

Forhandlingen, der fandt Sted Lørdagen den 16. ds. formede sig overordentlig tilfredsstillende. — Direktøren gjorde Rede for sine Ændringsforslag, der bl. a. indeholdt nogle almindelige Bestemmelser, som Personalet maatte erkende savnedes i det af Foreningen fremsendte Forslag, og de enkelte Indvendinger, man havde til Direktørens Forslag opnaaede man efter kort Drøftelse hurtig Enighed om.

Anciennitetsreglerne, der med det allerførste vil træde i Virksomhed, indeholder de Principper, Foreningen har ønsket. Der findes saaledes Bestemmelse om, at tvangsflyttede (forudsagt at Forflyttelsen ikke skyldes Tjenesteforseelse) beholder sin fulde Anciennitet paa det tilflyttede Sted, og gaar i Tur, selv om andre derved kommer ud af Tur, og kan beholde sin Anciennitet, naar han inden 3 Maaneder efter Tvangsflyttelsen indsender Ansøgning om Tilbageflytning til det Sted, hvorfra han tvangsflyttedes. Ved Pladsledighed i faste Ture, som Følge af Sygdom, tilkommer det Reserven i 2 Maaneder ad Gangen at udføre Tjenesten, indtil Pladsen bliver ledig. Det er saaledes udelukket, at Lokomotivmænd, der i Forvejen kører i fast Tur, kan komme i anden Tur under en saadan Vakance. — Endvidere findes der Bestemmelser om, at Lokomotivmænd, der forflyttes efter Ansøgning, ikke atter kan forflyttes før efter 2 Aars Forløb. Dermed er der sat en Stopper for disse ikke altid lige fine Spekulationer.

Anciennitetsreglerne maa i al Væsentlighed siges at være tilfredsstillende, og er det Personalet en Glæde endelig at kunne komme ind under ensartede og bestemte Regler, ligesom vi føler os overbeviste om, at vore Foresatte snart vil erfare det praktiske i at have saadanne Regler at kunne disponere efter.

Vi skal i næste Nummer af „Dansk Lokomotiv Tidende“ optrykke Opgø-

relse af Reglerne og de forskellige Forslag.

Stof vor Organisation i Ord og Gerning.

Dyrtiden.

De bedes godhedsfuldt optage nedenstaaende Nødraab:

Har den ærede Hovedbestyrelse foretaget sig noget i Retning af Støtte for den af „Dansk Postforening“ i Aarhus vedtagne Resolution, angaaende Forlangendet om, at C. O. skal søge Bevillingsmyndighederne interesseret i, at der udbetales et yderligere Dyrtidstillæg paa 120 Kr. for indeværende Kalenderaar, der da skulde komme til Udbetaling den 1. December i Aar.

Det forekommer mig, og mange med mig, at eftersom Dyrtidens Tryk siden Dyrtidshjælpen vedtoges er steget betydeligt, var der al Anledning dertil.

Ligeledes maa det beklages, at der ikke er lagt Tryk paa C. O. fra de interesserede Organisationer for at faa Lønningsreguleringen fremmet, i Stedet for, at der nu kun er forlangt en Trediedel af „Krigsfordyrelsen“ godtgjort for det kommende Aar, og hvorfor er der kun forlangt en Trediedel, man faar derved nærmest det Indtryk, at C. O. ikke har Forstaaelsen af den Nødstilstand, som er til Stede blandt Étatsmedlemmerne, jeg skal her bemærke, at henimod Halvdelen af Statsfunktionærerne er berettiget til kommunal Dyrtidshjælp, dette synes rigeligt at bevise, at det er paa høje Tid, at der sker en Forandring.

Man tør vel gaa ud fra, at Staten som saadan heller ikke kan anse saadanne Forhold som værdige hverken for Staten selv eller for det Personale, som skal udføre dens Arbejde og kun sulte-

fødes derfor, trods stærkt forceret og forøget Arbejde. Det Overarbejdsgratiale paa ca. 40 Kr., som Jernbaneetatens Tjenestemænd fik, er et saa ringe Ækvivalent, at det bliver en rentud latterlig Godtgørelse, saafremt det beregnes efter Tjenestetimetale.

Vi menige Medlemmer er ikke blinde for, at der er noget, som hedder „Taktik“ i Forenings- og Organisationslivet, men det nytter ikke for at hævde denne, da at lade Medlemmerne vedblivende forsumpe i Laan og Gæld, thi dette er en daarlig Taktik, som Ledelsen ikke maa vente at høste Tak for.

Ser man ret efter, er der mange tydelige Tegn paa Nødstilstanden, Hjemmene forfalder, Garderoben ligesaa, end ikke de nødvendige Nyanskaffelser af Tøj til Børneflokkene, kan foretages uden Laan eller Kredit. Disse Forhold har ført Tjenestemændene saa langt ned i Gæld, at der skal flere „gode“ Aar til, for at oprette det af Dyrtiden nedbrudte, og med den Erfaring, man har for „det bærende Erhvervs Repræsentanter“s gode Villie overfor Tjenestemændenes Krav, tegner Fremtiden sig ikke særlig lys.

Nej! sæt alt ind paa en Lønregulering, og lad os, om det bliver nødvendigt, fremtvinge taalelige Livsvilkaar, vi kan saa vist være sikker paa, at Administrationen vil støtte os, thi den har efter alt at dømme alt længe indset det uholdbare i en Fortsættelse af den herskende Tilstand.

Skulde det hælde, at vi saa os nødsaget til at komme længere ud, end Administrationen kan følge os, ja, lad os da selv trække Læset, og lad os saa, om det skal blive nødvendigt, bruge alle til Raadighed staaende Midler, og det skal da vise sig, at vi nok skal faa Læset i Hus, naar vi blot alle trækker i samme Tov.

Zero.

Den nye Distriktsordning

Den 1. Oktober d. A. træder den ved Lov af 10. Maj 1915 hjemlede Distriktsordning ved Statsbanerne i Kraft, idet der i Stedet for de 5 Kredse, i hvilke Banerne har været inddelte, oprettes 3 Distrikter, nemlig:

1ste Distrikt med Kontor i København, omfattende Statsbanerne paa Sjælland og Falster,

2det Distrikt med Kontor i Aarhus, omfattende de fynske Statsbaner samt Strækningerne Esbjerg—Fredericia—Frederikshavn med Sidebanerne Bramminge—Vedsted, Lunderskov—Vamdrup, Aarhus—Grenaa og Randers—Ryomgaard.

3die Distrikt med Kontor i Struer, omfattende alle øvrige Statsbanestrækninger i Jylland.

De Lokomotivpersonalet vedrørende Forandringer, og de hermed i Forbindelse staaende Udnævnelser, der forelaa, da nærværende Blad gik i Trykken, er følgende:

Til Medhjælp ved Distriktsledelsen har Distriktscheferne ved Maskinvæsenet i hver af de 3 Distrikter 1 Maskiningeniør I., og 1 Ingeniørassistent.

Til Medhjælp ved Tilsynet med Trafik-, Bane- og Maskintjenesten i Distrikterne m. v. har Distriktscheferne udstationerede Tjenestemænd, idet Statsbanestrækningerne i saa Henseende inddeles i 9 Trafiksektioner, 14 Banesektioner og 5 Maskinsektioner.

Maskinsektionerne er følgende:

1. Maskinsektion med Omraade: Hele Sjælland—Falster, Chef: Maskiningeniør I. C. C. Hunderup, med Bistand af Maskiningeniør II. F. G. Capito.

2. Maskinsektion i Fredericia med Omraade: Strækningerne Nyborg—Strib, Tommerup—Assens, Fredericia—Esbjerg (begge inkl.), Lunderskov—Vamdrup og Bramminge (inkl.)—Vedsted, Chef: Maskiningeniør I. C. H. Krag.

3. Maskinsektion i Aarhus med Omraade: Strækningerne Fredericia—Frederikshavn, eksklusive Stationerne Fredericia, Vejle Hovedstation, Skanderborg, Langaa og Hobro, samt Aarhus—Grenaa og Ryomgaard—Randers, Chef: Maskiningeniør II. F. A. Mansa.

4. Maskinsektion i Struer med Omraade: Strækningerne Langaa (inkl.)—Struer, ekskl. Viborg Station, Skive—Nykøbing M. og Thisted—Esbjerg (ekskl.), ekskl. Stationerne Holstebro og Skjern, Chef: Maskiningeniør I. J. A. R. A. Sørensen, og

5. Maskinsektion i Herning med Omraade: Strækningerne Hobro (inkl.)—Løgstør, Aalestrup—Viborg (inkl.)—Herning, Holstebro (inkl.)—Herning—Vejle (inkl.), Skanderborg—Skern (begge inkl.), Laurberg (ekskl.)—Silkeborg og Funder—Bramminge (ekskl.) Chef: Maskiningeniør H. H. N. Mamsen.

Efternævnte stationeres saaledes:

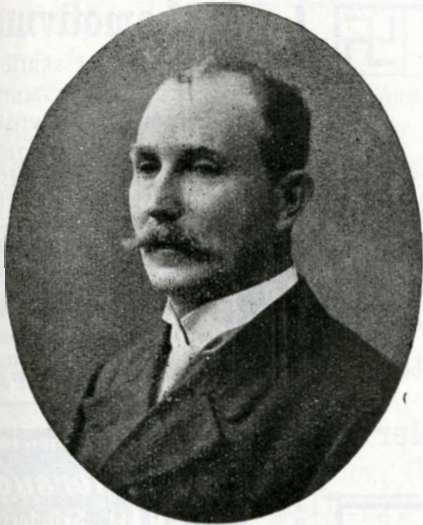
Ingeniørassistent P. K. C. Lørup ved 1. Distrikts Sæde i København.

Ingeniørassistent E. Tüchsen ved 2. Distrikts Sæde i Aarhus, og

Ingeniørassistent A. R. Holm ved 3. Distrikts Sæde i Struer.

De nuværende Maskinbestyrere, Hr. E. H. Schmidt, 1ste Kreds, A. Duseberg, 3die Kreds og H. G. Dorph, 4. Kreds, overgaar sandsynligvis til Stillingen som Maskiningeniør af 1. Grad med Funktion direkte under Distriktscheferne.

25 Aars Jubilæum.



Lokomotivformand *F. Erichsen*.

Den 1ste Oktober er det 25 Aar siden Lokomotivformand Erichsen, Fredericia, ansattes som Lokfb. i Frederikshavn, forflyttedes 1.-4.-94 til København, 1.-5.-95 til Nyborg, forfremmedes til Lokomotivfører 1.-5.-99, til Lokomotivformand 1.-4.-11, med Station i Fredericia. Her havde Eriksen den store Sorg at miste sin Hustru, som før øvrigt havde været syg i flere Aar, saa Livet just ikke for E. har formet sig som en Dans paa Roser. Eriksen har altid udvist Forstaaelse og Imodekommenhed, naar Personalet gennem deres Organisation rettede Henvendelser til Depotet.

Det samlede Personale paa Depotet viste deres Erkendtlighed ved at overrække Lokfm. et Gulduhr med Inskription.



25 Aars Jubilæum.



Lokomotivfører *J. S. Jacobsen*.

Den 1ste Oktober var det 25 Aar siden, at Lokomotivfører J. S. Jacobsen, Aarhus H., blev ansat som Lokomotivmand. Jubilæren, der har gjort Tjeneste baade paa Sjælland og i Jylland, har alle Dage været en meget flittig og stræbsom Mand, hvis Humør og aldrig svigtende Evne til at give en munter Historie har skaffet ham en vis Popularitet, modtog mange Beviser herfor paa sin Jubilæumsdag gennem den store Opmærksomhed, der blev vist ham fra Nær og Fjærn.

Til Medlemslisten.

Overført fra „D. S. og M. F.“

Aspiranterne: A. C. Henriksen — C. C. Christoffersen — L. H. Andersen — E. A. Petersen — J. F. Nielsen — O. M. Sørensen — L. H. Jacobsen — C. J. Christensen — V. A. Jeppesen — L. Schøphus — C. V. Haugaard — C. V. L. Petersen — A. C. Jensen — O. P. Olsen — L. C. M. Sørensen alle Kh. Gb. — K. Henriksen, Kh. H. — S. W. P. Montbell, Kh. Ø. — K. Mortensen, Slagelse — H. E. J. Laugesen — K.

C. Petersen, Korsør — A. P. V. Mortensen,
Fredericia — E. H. Nielsen, Kallundborg — F.
G. Christensen, Masnedstrand.

Ikke

Medlemmer af Lokomotivfyrbøderkredsen.

Lokfyrb. F. S. N. B. Jørgensen (Nr. 52) —
— J. Poulsen (793). — B. Hansen (704). — V.
Frederiksen (474). — Thomsen (Tj. Nr. 266)
— alle Kh. Gb. — Th. Hesselborg (Tj. Nr. 414),
Esbjerg.

PERSONALIA.

^{1/10} 16.

**Forfremmet til Lokomotivfører er
Lokomotivfyrbøderne:**

H. P. Rasmussen, Horsens, i Kallundborg.
P. C. R. Lykkeberg, Aalborg, i Langaa 3.

**Forfremmet til Lokomotivfyrbøder er
Haandværkerne:**

E. K. Henriksen, Vk. Ng., i Aalborg.
H. C. Hansen, Vk. Ar, i "
C. Jacobsen, Vk. Ng., i "
J. E. Clausen, Vk. Ar, i "

T. J. Thøgersen, Vg., i Frederikshavn.
C. Rasmussen, Vk. Ar., i "
J. M. Kleis, Vk. Kh., i Fredericia.

**Ansæt som Lokomotivfyrbøder er
Ekstraandværkerne:**

H. J. Poulsen, Es., i Esbjerg.
J. P. O. Jørgensen, Vk. Ng., i Aalborg.

Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfører R. P. Rasmussen, Kallundborg til Kbhvn. G 1
Lokfører N. P. C. Nielsen, Kbhvn. G. 1 til Kbhvn. G 5.
Lokfyrb. K. V. Jakobsen, Frederikshavn, til Aalborg.
Lokfyrb. J. F. P. Gronemann, Fredericia, til Horsens.

Afskediget er:

Lokfører S. Iversen, Frederikshavn, efter Ansøgning
paa Grund af Svagelighed med Udgangen af
Oktober Maaned d. A.

Lokfører C. P. Kaae, Thisted, efter Ansøgning paa
Grund af Svagelighed med Udgangen af De-
cember Maaned d. A.

Død:

Lokfører S. Pedersen, Kbhvn. G 5, d. 4. Septbr. d. A.



Lokomotivmænd

kan i deres Fritid skaffe sig en god
og sikker Biindtægt som Repræsen-
tanter for et københavnsk Oliefirma.

Billet mrkt. „Energi“ indsendes
i Løbet af 8 Dage til Bladets Kon-
tor.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let-
teste Maaee at bruge Hushold-
ningssæbe paa. **Faas overalt.**

**Samtlige Næringsmidler for
= Sukkersyge =**

„SANA“ Skindergade 28,
København.
Tlf. 5650. Forsendes overalt.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,
bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i
Forretningen grundlagt 1879.

12 Fotografier 50 Øre

AMERICAN PHOTO Co.
47. Nørrebrogad- 47 E **NIELSEN.**
(NB. Billeder kan leveres paa 1 Time)

Carlsberg Pilsner
Verdens fineste!

PATENTER i Ind- og Udland udtages gennem
NORDISK PATENTBUREAU
Hans Petersen. Istedgade 3. Tlf. V. 3741.



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 257 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler
over 71 Mill. Kr.

Max Møller **TEKNISK**
MASKINFORRETNING

ALLE TEKNISKE ARTIKLER

— HAVNEGADE 55 — — KØBENHAVN K. — — TELEFON 7986 —

Haslund & Larsen,

Vinhandlere,

Nørrevoldgade 27.

Telefon 1899. :: :: :: Telefon 1899.

Prima veilagrede Vine og Spirituosa.



Udgaar 2 Gange maanedlig. **Redaktion og Ekspedition:** Vesterbrogade 98 a^o, Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: **C. Hansen**, Sommerstedgade 22^o, Telefon Vester 4011.
{ For Provinsen: **L. Rasmussen**, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.