

17. Aarg. Nr. 15.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. August 1917.

Staalfyrekasser.

Ved Otto Bendixen.

Rindende Rør og utætte Støttebolte er forekommet, naar efter stærk Kraftudfoldelse af Lokomotivet en for hurtig Afkøling af Fyrkassen indtraf ved fuldstændig udbrændt Fyr, eller naar mod Slutningen af Kørslen for meget Koks var fyret paa, fordi et saadant Fyr efter Lukningen af Regulatoren meget hurtigt dør hen. Ogsaa udelukkende Anvendelse af meget daarligt Kedelvand begunstiger, at Fyrkassen bliver utæt: det er derfor indtrængende at anbefale at fylde helt op med Vand paa Stationen med godt Fødevand og saa meget som muligt begrænse Fyldningen paa Stationer med mindre godt Fødevand.

En Fordel ved Anvendelsen af Flussjern til Fyrkasser er, at det lader sig svejse, hvilket er en Fordel baade ved Fremstilling og ved Reparation. For at gøre Brug af denne Svejssevne, bliver forsøgsvis flere Fyrkasser fremstillet, hvis Plader ikke mere er forbundne med hverandre ved Nillesamlinger, men med autogen Stump-Svejsning. Svejsesamlingen tør naturligvis ikke ligge i Fyrkassens Kanter. Dør- og Rørvæggen bliver ydermere som sædvanlig ombørtlet. Derpaa bliver de fremstaaende Bortelkanter stumpt svejsede med Fyrkassesvøbet og Svejsesommen omhyggelig hamret, for at opnaa en god Gennemarbejdning af Svejsemidlet. For at overvinde eventuelle Spændinger i Svejsstederne, bliver endelig Fyrkassen, der saaledes bestaar

af eet Stykke, endnu en Gang i det Hele udglødet. Da denne Svejsfremgangsmaade allerede har vist sig sikker ogsaa ved stationære- og Skibskedler, tør antages, at der ogsaa i Lokomotivindustrien vil blive opnaaet gode Resultater med dette Forsøg.

Ogsaa de svenske Statsbaner, ved hvilke der ligesom ved de norske tidligere allerede med forskelligt Resultat er anstillet enkelte Forsøg med Staalfyrekasser, maatte man i Lighed med vore Statsbaner under Trykket af de nuværende Forhold gaa til en udvidet Anvendelse af Staalfyrekasser. De svenske Statsbaner bestilte til en Begyndelse 20 saadanne Fyrkasser, af hvilke 2 blev fremstillet af Nikkelstaal med 24 % Nikkel. Materialets Kulstofindhold skulde være saa ringe som muligt. En Prøvestrimmel, der opvarmedes til Hvidglødhede og derpaa afkølet i koldt Vand, lod sig bøje og presse uden at Revner fremkom i de bøjede Dele, og skønt Graderne fra Skæringen ikke var fjernede. De øvrige 18 Fyrkasser skulde fremstilles af Dampkedelplade af første Klasses Siemens-Martin Staal, som ikke er rødskørt, og hvis Fosforindhold ikke overskrider 0,05 %. Styrken skulde være 34—39 kg./mm² og Udvidelsen mindst 23 % paa 200 mm. Længde. Strimler med godt afrundede Kanter, uhardede eller hardede ved svag Rødvarme i Vand af + 28 Gr. C. skulde i kold Tilstand bøjes til 180 Gr., og derpaa kunde lade sig slaa sammen til Berøring i hele sin Længde uden nævneværdige Brud. Af de nævnte 18 Sæt skulde de 3 helt svejses.

Støtteboltene skulde fremstilles af Martinfluksjern. Tallene for dette er omtrent det samme som for Pladen. Prisen for Fyrkasser af Nikkelstaal er med de nuværende høje Nikkelpriser omtrent den samme som for Kobber. De helt svejsede Martin-Staalfyrkasser koster omtrent det halve af Prisen for Kobberfyrkasser, medens nittede Fyrkasser af Martinjern er omtrent 8 Gange saa billige.

Hvilke Erfaringer man i Sverige har høstet ved Brugen af Staalfyrkasser, foreligger der endnu intet om. Fra Sverige er leveret Materiale til en Del af de Staalfyrkasser, som er i Anvendelse ved de danske Statsbaner.

Som tidligere nævnt er Flussjernsfyrkasser og Støttebolte meget ømfindtlige for hurtige Varmestigninger og Afkølinger, og derfor maa saadanne Fyrkasser, for om muligt at hindre førtidige Beskadigelser og ubehagelige Driftsforstyrrelser, have en meget omhyggelig Behandling ikke alene af Lokomotivpersonalet, men ogsaa af Haandværkere, Udvaskere og Opfyrringspersonalet. I den Hensigt har de preussiske Statsbaner udgivet en speciel ny „Tjenesteforskrift for Behandling af Lokomotiver med Staalfyrkasser“, i hvilken de forskellige Bestemmelser er indeholdt i en klar, let forstaaelig og knap Form. Vi skal i det følgende i Korthed berøre dette.

Allerede ved Opfyrringen af Lokomotivet maa Ristefladen over det hele saavidt muligt regelmæssigt forsynes med Brændsel. Ved Kørslen til Toget, men navnlig under Farten, maa Fyret vises den størst mulige Opmærksomhed, saa at ingen kold eller utilstrækkeligt forvarmet Luft strømmer gennem Risten, og Fyrkassen ikke pludselig bliver afkølet. Af samme Grunde maa det undgaas at holde Fyrdøren aaben ved for stærk Dampudvikling. Blæseren maa kun benyttes saa lidt som muligt, trods det den er uundværlig ved en røgfri Forbrænding. Overhovedet maa ved Rensningen af Fyret Blæseren kun aabnes saa meget, at det netop er tilstrækkeligt til at hindre Forbrændingsgassen i at trænge ud gennem Fyrdøren.

Bliver Lokomotivet efter endt Fart kørt ind i en Remise med centralt Røgtræk, og Fyret er i Begreb med at slukkes, da maa Klappen til Røgtrækket lukkes, eller i Fald Kedlen be-

holder Reservefyret ved Rørvæggen, maa Klappen kun aabnes ganske lidt, saa at ikke store Mængder kold Luft bliver suget gennem Kedlen. Først naar Lokomotivet forberedes til næste Tjeneste og hele Ristefladen er bedækket med tilstrækkeligt Fyr, maa Klappen til Røgtrækket helt aabnes.

Tilstedeværelsen af en Murbue er af Vigtighed, thi efter Bortfjernelsen af Fyret eller dette er slukket, vedbliver Murbuen endnu nogen Tid at være varm, og derved opvarmes den Del kolde Luft, som strømmer ind og stryger forbi Murbuen.

Bliver Lokomotivet stillet ind i Remisen til Udvaskning, som maa foretages grundigt, saa at der ikke dannes Kedelstenssamlinger, da maa Fyret aldrig helt fjernes, men der maa altid forblive noget Fyr ved Rørvæggen og langsomt brænde ud, for at Kedlen kun lidt efter lidt afkøles. Strengt forbudt er det at lukke Kedelvandet ud, saa længe Kedlen endnu staar under Tryk, eller fremskynde Trykkets Nedgang ved at slippe Damp ud. Ligeledes er Udvaskningen og Paafyldningen af Kedlen med koldt Vand forbudt, eventuelt maa et Lokomotiv under Damp benyttes til denne Hensigt, naar Indretning til Paafyldning af Kedlen ikke er til Stede.

Af Hensyn til de svage Fyrkassevægge maa hver knækket Støttebolt straks udveksles, da ellers Fyrkassens Stabilitet vilde lide.

Reparationer paa Staalfyrkassen, Indsætningen og Valsningen af Kedelrør, Udvekslingen af Støttebolte, Tætningen af Nagler og Samlinger, skal, som Tjenesteforskriften udtrykkelig betoner, kun udføres af uddannede Arbejdere, og saavidt mulig foretages i Hovedværkstederne.

(Sluttet.)

Dyrtidstillæget.

Som Forholdene efterhaanden udarter sig, trænger Personalet i meget høj Grad til et Ekstra-Dyrtidstillæg. Der er som bekendt af Centralorganisationerne gjort et Arbejde for for det første at faa et Ekstradyrtidstillæg, der i nogen Grad kunde bøde paa det bevilgede Dyrtidstillæg, idet dette jo er aldeles utilstrækkeligt. Som bekendt stillede Ministe-

riet sig uvillig overfor det fremkomne Andragende, og vilde ikke bevilge noget Supplementstillæg, forinden alle 4 Rater af Dyrtilstillægget var udbetalt. Da Centralorganisationerne imidlertid maatte fastholde, at der allerede nu burde gøres noget for at afbøde Dyrtildens Hærgen af Tjenestemændshjemmene indsendtes som bekendt et Andragende om at faa udbetalt 4. Rate (Oktober Udbetalingen) allerede til August.

I den Anledning rettede C. O.s Lønudvalg en Henvendelse til Ministeriet i Henhold til nedenstaaende Meddelelse, der er udsendt af C. O.

Efter Anmodning fra Centralorganisationens Lønningsudvalg fandt der den 5. ds. en Konference Sted mellem dette og Generaldirektør Michael Koefoed paa Konsejlspræsidentens Vegne. C. O.s Repræsentanter motiverede udførligt de fremsatte Krav og gjorde Generaldirektøren bekendt med den blandt Tjenestemændene herskende Nødtilstand, samt fremholdt stærkt Nødvendigheden af, at der hurtigst muligt tilvejebragtes en Ordning, hvorved Tjenestemændenes utilstrækkelige Indtægter fik et absolut paakrævet Supplement.

Generaldirektøren udtalte, at Regeringen var fuldt indforstaaet med, at særlig Tjenestemandsklassen var stærkt ramt af den ved Krigen skabte vanskelige Situation, og det var ogsaa Regeringens Hensigt at træffe yderligere Foranstaltninger, saa snart Forholdene tillod det, hvilket maaske næppe blev muligt før den ordinære Rigsdagssamlings Begyndelse i Oktober.

C. O.s Repræsentanter gjorde heroverfor gældende, at Situationen var af den Beskaffenhed, at det var et øjeblikkeligt Tilskud, Tjenestemændene maatte have, og at yderligere Udsættelse af Sagen vilde blive skæbnesvanger for Tusinder af Tjenestemandshjem, hvilket Repræsentanterne nærmere motiverede.

Til Slut anmodede Repræsentanterne Generaldirektøren om at forebringe Regeringen de faldne Udtalelser og fremhæve Nødvendigheden af en hurtig Afgørelse.

Paa denne Henvendelse foreligger der endnu intet Svar fra Ministeriet, men dette agter i denne Uge at tage Spørgsmaalet op til Behandling i et Ministermøde.

Den, der ønsker at styrke Sæmmenslutningen mellem Lokomotivmændene, er Medlem af HJÆLPEFONDEN

Forslag til Lov om Nedsættelse af en Lønningskommission.

(Fremsat i Folketinget den 13. Juli 1917 af Konsejlspræsident *Zahle*.)

§ 1. Der nedsættes en Kommission med det Hverv:

- at undersøge Spørgsmaalet om Principerne for Stats-Tjenestemænds Lønnings-, Pensions- og Understøttelsesforhold, derunder navnlig om Lønningernes Størrelse mulig burde sættes i et vist Forhold til Prisen paa de væsentligste Livsfornødenheder, og
- at udarbejde Forslag til Lov om Stats-Tjenestemænds Lønnings-, Pensions- og Understøttelsesforhold.

§ 2. Kommissionen, hvis Sæde er i København, skal bestaa af 17 Medlemmer. Kongen udnævner Kommissionens Formand og Næstformand. Af de øvrige Medlemmer vælges 7 af Konsejlspræsidenten, 8 af Rigsdagen, saaledes at 2 udpeges af hvert af Rigsdagens Partier blandt dets Medlemmer.

§ 3. Formanden kan med Kommissionens Samtykke antage lønnet Medhjælp af enhver Art.

Kommissionen kan ogsaa tilkalde enkelte sagkyndige til midlertidig Deltagelse i dens Møder. De tilkaldte sagkyndige og Kommissionens Medlemmer nyder i Dagpenge 10 Kr. for hver Mødedag, hvorhos Rejsegodtgørelse ydes efter Regning.

§ 4. Udgifterne ved Kommissionen afholdes af Statskassen og bevilges ved de aarlige Finanslove.

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Da Regeringens Opmærksomhed alt i længere Tid har været henvendt paa Spørgsmaalet saavel om en principiel som en praktisk Undersøgelse af Stats-Tjenestemændenes Lønnings-, Pensions- og Understøttelsesforhold, Spørgsmaal, der ikke mindst under de nuværende Forhold er af vidtrækkende Betydning, og om hvilke man har ført Forhandlinger baade med Told- og Trafiketaternes Central-Organisationer og Centralforeningen for Ministeriernes Embedsmænd, fremsætter man foranstaaende Lovforslag om Nedsættelse af en Kommission, bestaaende af 17 Medlemmer med en af Kongen udnævnt Formand og Næstformand, medens af de øvrige Medlemmer 7 vælges af Konsejlspræsidenten, 8 af Rigsdagen, saa-

ledes at 2 udpeges af hvert af Rigsdagens Partier blandt dets Medlemmer.

Med Hensyn til Kommissionens Opgave foreslaas det i Lovforslagets § 1, at Kommissionen skal overveje Spørgsmaalet om Principerne for Stats-Tjenestemænds Lønnings-, Pensions- og Understøttelsesforhold, derunder navnlig om Lønnernes Størrelse mulig burde sættes i et vist Forhold til Prisen paa de væsentligste Livsfornødenheder, samt udarbejde Forslag til Lov om Stats-Tjenestemænds Lønnings-Pensions- og Understøttelsesforhold.

Forslagets øvrige Indhold vedrørende Kommissionsmedlemmernes Vederlag og deslige svarer til Bestemmelser, der paa lignende Maade har været truffene ved andre Love om Nedsættelse af Kommissioner.

Forslaget er nu færdigbehandlet af begge Rigsdagens Ting, men er paa Vejen gennem Rigsdagen undergaaet et Par Forandringer, idet at Kommissionsmedlemmernes Antal er forøget til 21. I Stedet for at Rigsdagen skulde vælge 8 Medlemmer, skal hvert af Tingene nu vælge 5 efter Forholdstal. Konseilspræsidenten skal vælge 9 i Stedet for 7.

Centralorganisationen afholdt den 24. Juli et Møde for at tage Stilling til Lønkommissionen. Resultatet af Mødet foreligger i nedenstaaende Skrivelse til Konseilspræsidenten.

Told- og Trafiketaternes Centralorganisationer, der repræsenterer samtlige Tjenestemænd ved Statsbanerne, Post-, Telegraf- og Toldvæsenet, tillader sig herved under Henvisning til tidligere med Regeringen førte Konferencer at fremsætte sine Ønsker om Repræsentation i den Lønningskommission, der ved den nu vedtagne Lov er besluttet nedsat.

I Centralorganisationernes tidligere Henvendelser til Regeringen, der har givet Foranledning til Kommissionens Nedsættelse, har man anset 11 Repræsentanter for nødvendigt, for at de ca. 23,000 Tjenestemænds meget forskelligartede Interesser kunde blive tilfredsstillende varetagne; efter at den ved Loven vedtagne Kommission er blevet af en noget anden Karakter end den, hvorom Centralorganisationerne har fremsat Ønske, erkender man Nødvendigheden af, at Antallet af Repræsentanter maa blive noget mindre end oprindeligt ønsket, hvor betænkelig man end maa være ved en ringere Repræsentation, der ikke lader Rum for den specielle Sagkundskab med Hensyn til de enkelte Personalgruppers Forhold.

Imidlertid nærer vi den Forventning, at Regeringen ogsaa under de forandrede Forhold vil drage Omsorg for, at Civiletaternes Repræsentation i Kommissionen bliver saa fyldig som mulig, og vi skal i den Henseende tillade os at henstille, at de nedennævnte 8 Medlemmer af Centralorganisationernes Bestyrelse maa faa Sæde i Kommissionen. Skulde der mod Forventning ikke blive Plads for dem alle, skal vi an-

mode om, at Regeringen da vil foretage sit Valg blandt de nævnte, der er opførte i alfabetisk Orden:

Overtoldrørsbetjent A. C. Andersen, Kjøbenhavn.

Postbud J. Bodskov, Kjøbenhavn.

Toldkontrollør V. Halland, Kjøbenhavn.

Stationsforstander N. C. Henriksen, Sorø.

Telegrafist L. P. Jensen, Kjøbenhavn.

Overmontør N. C. Mogensen, Kjøbenhavn.

Portør Ch. Petersen, Kjøbenhavn.

Postekspedient G. S. Willemann, Kjøbenhavn.

Naar Centralorganisationerne saaledes, skont de ikke kan faa det oprindeligt ønskede Antal Repræsentanter, desuagtet har anset det for rigtigst at udpege Medlemmer, der paa Centralorganisationernes Vegne kan tage Sæde i Lønningskommissionen, er det i den sikre Forvisning, at Antallet af Repræsentanter dog ikke bliver saa ringe, at Centralorganisationerne af den Grund skulde se sig nødsaget til at renoncere paa Repræsentation, og endvidere ud fra en ganske modsat Forudsætning end den, der kom til Orde i Folketingsudvalgets Betænkning og under Forhandlingerne i Tinget: at det skal være meget længe, inden et positivt Resultat af Kommissionens Arbejde kommer til at foreligge. Personalets Repræsentanter maa tværtimod ønske, at Arbejdet fremmes det mest mulige, saaledes at Forslag til en ny Lønningslov kan komme til at foreligge indenfor en overskuelig Fremtid.

Det har yderligere været en Forudsætning for Centralorganisationerne, at Bestemmelsen i Lovens § 3, 2. Stk. om Tilkaldelse af særlige Sagkyndige og disses Deltagelse i Forhandlingerne vil blive anvendt saaledes, at Repræsentanter for de enkelte Etatsorganisationer vil blive tilkaldt under Kommissionens Forhandlinger vedrørende de enkelte Etats Forhold, ligesom man har maattet gaa ud fra, at de valgte Kommissionsmedlemmer har Ret til under Arbejdet at pleje Forhandlinger om de foreliggende Emner med Centralorganisationernes øvrige Bestyrelse.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning

Togreglementets §§ 43 og 44.

At ovenstaaende §§er i det sidste Aars Tid eller mere har sat en Del af d'Hrr. Togføreres Sind mere eller mindre i Bevægelse, ved vi alle. Der er eller var vel ikke noget at sige til, at en Kategori af Tjenestemænd fremkommer med Ønske om Ændring i Togreglementet, naar saadanne tiltrænges eller har Betydning for Sikkerheden, men at det er nødvendigt i dette Tilfælde, er vi Lokomotivførere ikke saa lidt uenig med d'Hrr. Togførere i, og kan ikke forslaa, at det paabudte Samraad

(som de ønsker sig fritaget for) kan være dem saa meget imod, for det er jo det, det er. Togførerne har i en Henvendelse til Generaldirektoratet fremsat nogle Grunde for at faa Togreglementets ovennævnte §§ ændrede. De anførte Grunde kan vi ikke tage som fyldestgørende, og vi skal tillade os at se lidt paa disse. For det første: Det har i en Række af Tilfælde vist sig vanskeligt at komme i Forbindelse med Lokomotivføreren. Dette er saaledes Tilfældet, hvor den Togfører, der paa en Overgangsstation skal overtage et forsinket Tog, som endnu ikke er ankommet. 2) Samme Tilfælde indtræffer, naar Maskinen med Lokomotivfører endnu ikke er kommet fra en fjerntliggende Remise. 3) Lignende kan foreligge f. Eks. paa en stor Bystationsplads, hvor Rangeringen ledes af Stationens Personale, og Maskinen i det givne Øjeblik udfører en Række Bevægelser i Nærheden af Stationsmærket. I første Tilfælde kunde vi tænke os, at denne praktiske Vanskelighed kunde overvindes ved, at man overlod til vedkommende Station baade at pleje Samraad med Lokomotivføreren, at foreslaa og fastsætte Krydsningsforlæggelsen, saaledes at Togføreren, der dog kun i uegentlig Forstand har med Sikkerhedstjenesten at gøre, helt fritages for Ansvar ved Løsningen af denne Vanskelighed. I andet Tilfælde kunde vi tænke os denne Vanskelighed løst paa den Maade, at Togføreren, som skal møde en vis Tid før Togs Afgang, gaar til Telefonen og der plejer det paabudte Samraad med Lokomotivføreren. I tredje Tilfælde kunde vi tænke os, at Togføreren, naar Stationen leder Rangeringen i det givne Øjeblik netop havde god Tid til at komme i Forbindelse med Lokomotivføreren, navnlig da en Række Bevægelser jo ikke udføres paa samme Sted, og det givne Øjeblik kan jo dog ikke saadan pludselig komme bag paa ham, uden at han aner det. Endelig hører man ogsaa Togføreren udtale, at Samraadet forsinkes en saadan Krydsningsforlæggelse. Det kan være, men det er jo netop et Bevis paa, at Administrationen lægger mere Vægt paa dette Samraad end som saa, og vi kunde nok ønske oplyst, om en eneste Togfører kan fremkomme med Bevis for, at Administrationen har bebrejdet dem en rimelig Forsinkelse

foranlediget ved Samraadet, er dette ikke Tilfældet, kan vi slet ikke forstaa hele denne Sag, med mindre, at man netop skal søge Grunden der, som Hr. Frederiksen lader skinne igennem i sin Artikel i Vor Stands Nr. 9. Hr. Frederiksen siger nemlig et Sted her, at med Ændringerne er kun tilsigtet at vægre sig mod smaalig Indvending fra Lokomotivføreren Side, naar man har undladt Samraadet (tænk, at en Lokomotivfører tør driste sig til dette). Ja, Hr. Frederiksen, her er det jo, Tampen brænder, og De kunde lige saa godt have skrevet det, Samraadet generer Dem, og De vil fritages for det, for dette med Tvivlstilfælde vil jo bare sige, at der er ingen Tvivl om, at Krydsningsforlæggelserne, De foretager, al Tid er rigtige, og saa er der slet ingen Grund til Samraadet, nu bestemmer vi alene.

Naar vi ikke kan gaa med til de ønskede Ændringer, da er Grunden for det første den, at i Tilfælde af en Krydsningsforlæggelse, er det for os først og fremmest Sikkerheden, det kommer an paa (og ikke Chikanerier, som Hr. Frederiksen mener), og et betydende Led i Sikkerheden er jo netop, at Lokomotivføreren ved dette Samraad bliver underrettet om Krydsningsforlæggelser. Vi ved, at d'Hrr. vil sige: Underretningen faar De ved den skriftlige Meddelelse. Ja vel, hvis vi faar den, men i mange Tilfælde undlades vist dette, og jeg skal her minde om to Tilfælde: Birkerød og Nivaa. I begge Tilfælde undlod man Samraadet, i begge Tilfælde gik det galt, og i begge Tilfælde undlod man ogsaa Meddelelsen til Lokomotivføreren. Et andet og ikke uvæsentligt Moment for os er ogsaa det økonomiske. Et forsinket Tog rangerer paa en Station, og Lokomotivføreren fremskynder Arbejdet, saa meget han kan, og lader Fyrbøderen gøre Fyret klart til Afgang, men efter endt Rangering bliver man holdende paa Stationen, Togføreren har forlagt Krydsningen til denne Station uden at meddele Lokomotivføreren noget herom, og nu holder man der med stærkt blæsende Ventilene uden egentlig at kunne gøre noget herfor. Et betydeligt Spild af Brændsel, som kan undgaas ved at opretholde Samraadet. Vi er utvivlsomt i Overensstemmelse med alle Kolleger, naar vi siger:

Lokomotivførerne ønsker ingen Ændringer i § 43 og 44, men skulde der endelig ske Ændringer her, er vi fuldstændig enig med Hr. A. Larsen i hans Artikel i V^{or} Stands Nr. 6. Lad Stationerne (efter Samraad med Lokomotivførerne) foretage Krydsningsforlæggelserne. Ogsaa vi tror, at der derved vil kunne spares en Del Tid, og samtidig kunde vi ønske, at Stationerne i Fremtiden gav Afgangssignalet direkte til Lokomotivføreren (hvad flere Lokomotivførere allerede ved Signalets Indførelse fremhævede), ogsaa dette vilde betyde Tidsvinding, og Forsøgene har vel nok varet længe nok til, at man erkender, at den nu anvendte Maade at give Afgang paa er bedre end Klokkesignalet, i Særdeleshed naar det bliver givet direkte til Lokomotivføreren, og man frigør derved Togføreren for et indirekte Ansvar i Sikkerhedstjenesten, som synes at genere dem ikke saa lidt. Vi skal erindre om, at man jo allerede i flere Aar har overladt Krydsningsforlægningerne til Roskilde St. for Strækningen Roskilde—København.

At Hr. Frederiksen er ganske uenig med Hr. Larsen, er jo en Selvfølge, men naar Hr. Frederiksen ikke mener, at Stationerne kan skaffe sig alle ved en Krydsningsforlæggelse nødvendige Oplysninger, maa han jo have et eget Syn paa Stationernes Evne til Samarbejde. Og endelig siger Hr. Frederiksen, at det er ham ikke umiddelbart indlysende at forkaste vort 17aarige Togreglement til Fordel for Tyskernes 10aarige. Det er jo nu en Gang saaledes, at vort lille Danmark ikke er eller kan være Foregangsland paa Jernbanevæsenets Omraade, men at vi som Regel henter vore Forbedringer fra de store, sydlige Lande, og Hr. Frederiksen kan sikkert give os Ret i, at naar man i Prøjsen og mange andre Steder i de sidste 10 Aar har kunnet og fremdeles kan arbejde efter disse Regler, saa er der nok sket en Forbedring, som vi før eller senere vil optage herhjemme.

Eftersom denne Sag har udviklet sig, kan vi sluttelig ikke undlade at beklage, at vor højt ærede Formand efter Anmodning fra en af de rolige og besindige Togførere, og gaaende ud fra, at dermed var § 43 og 44 Sagen færdig, paa vor Generalforsamling hen-

stillede til alle Lokomotivførere at se fornødt og forstaaende paa disse 2 Paragraffer, og vi haaber at være i Overensstemmelse med Formanden, naar vi nu siger til alle Lokomotivførere: Gør Bemærkning paa Rapporten i alle Tilfælde, hvor Samraadet undlades, men diskuter ikke Grunden hvorfor. D'Hrr. har selv villet det saaledes.

C. A.

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

Lønkonflikten i Norge.

Stortinget har nu vedtaget en Lønningslov, der giver Lokomotivførerne en Løn fra 2700 til 3500 Kr. efter 8 Aars Forløb, stigende med 200 Kr. hvert 2det Aar. For Lokomotivfyrbøderne fra 1900 Kr. til 2500 Kr. efter 8 Aars Forløb, stigende med 150 Kr. hvert 2det Aar.

Endvidere er Distrikterne blevne enige om en Løn af 4 Kr. om Dagen for Aspiranter ved Antagelsen, 4½ Kr. efter 1 Aars Forløb og 5 Kr. efter 2 Aars Forløb. Aspiranter, der er færdige med Aftenskolen, faar ved Antagelsen 4½ Kr og 5 Kr. efter 1 Aars Forløb. — Dyrtidstillæg 0,65 Kr. pr. Dag. — De Aspiranter, der har 1 Aars Tjeneste eller derover, faar Familietillæg. Dyrtidstillægets Størrelse for den kommende Termin ser saaledes ud: 240 Kr. i Grundbidrag, 160 Kr. for den første forsørgede, 120 Kr. for den anden og 100 Kr. for hver af de øvrige. Løn- og Grundbidraget maa ikke overstige 3240 Kr. for dem, der ingen Forsørgelsespligt har.

Bidraget til Pensionskassen er forhøjet med 4 %.

Aktionskomiteen havde Foretræde for Arbejdsministeren 27. Juli for at faa Rede paa Ministerens Stilling til Indførelse af Maksimalarbejdstid, Beregning af Timepenge efter Lokomotivtimer og Bevilling af Uniformsbeklædning som tidligere.

Arbejdsministeren meddelte at Spørgsmaalet om Lokomotivtimer og Uniformering var tilstillet Hovedstyret til Udtalelse.

Som det vil ses, har vore norske Kolleger endnu ikke naaet det Maal, de har sat sig,

og der foreligger endnu intet om, hvorvidt det vedtagne Forslag modtages eller ikke. — Foreløbig afholder Lokalforeningerne Møder for at tage Stilling til Lønsagen, og til den 14. August er der berammet ekstraordinært Aarsmøde for at træffe Afgørelsen.

Dansk Lokomotivmands Forening og Priudvalg afholdt samlet Møde i Kjøbenhavn, hvor Organisationernes Stilling til Lønkonflikten i Norge og eventuelt andre lignende Konflikter drøftedes. Resultatet af Forhandlingerne foreligger i nedenstaaende Udtalelse.

Paa et mellem Forretningsudvalgene for Privatbanerernes Lokomotivmandsforbund og Dansk Lokomotivmands Forening afholdt Møde, hvor den norske Lønkonflikt var til Behandling, enedes man om ved Opkrævning af Ekstrakontingent blandt Medlemmerne af den danske Afdeling af Nordisk Lokomotivmands Forbund at tilvejebringe den fornødne Fond til Imødegaaelse af denne og eventuelt lignende Konflikter.

Forretningsudvalgene er enige i, at Forholdene efterhaanden udvikler sig derhen, at det er bydende nødvendigt saa hurtigt som muligt at skabe en tilstrækkelig stor og betryggende Reservefond, saa at Nordisk Lokomotivmands Forbunds danske Afdeling altid er rede til at imødegaa saadanne Konflikter med den Kraft, Organisationens Medlemsantal byder denne.

Af Hensyn hertil vil Ekstrakontingentet blive opkrævet, selv om den norske Konflikt skulde blive bragt til Afslutning uden Kamp.

N. Madsen.

Chr. Christensen.

N. Th. Brix.

M. Mortensen.

Rich. Lillie.

C. M. Christensen.

Besøg altid din Afdelings Møder
naar Du har fri

„Etats-Kuren.“

Som tidligere meddelt i „D. L. T.“ bevilgede Staten 13,000 Kr. til en Rekreatjonskur for nervesvage Tjenestemænd i de 4 Civilelater. Denne Kur fik som Følge deraf Navnet „Etats-Kuren“. I denne Kur deltog i det første Hold 16 Tjenestemænd, nemlig 2 Postmestre, 3 Postekspedienter, 1 Toldinspektør, 1 Toldkontrollør, 1 Toldassistent samt 2 Damer fra Telegrafetaten, endvidere deltog fra Jernbanetaten 6, nemlig 2 Lokomotivførere, 3 Trafikassistenter og 1 Godsekspeditor. Et nyt Hold deltager hen paa Eftersommeren. Foruden 4 Timers Sløjd, hvori der undervises af Hr. Sløjdlærer Lund og Hr. Løjtnant Dall, er der 2 Timers Kurgang og 1/2 Times Kurøvelser. Disse sidste ledes af Hr. Dall. Kuren i det

hele ledes og kontrolleres af Hr. Sløjdsinspektør Mikelsen. Alle Kurdeltagererne mødte som forud bestemt Søndag den 29. April. Det var bidende koldt med Snesjap og Storm, men vor elskværdige Regnskabschef, Hr. Munch, samt den ledende Komité modtog os saavel med personlig Varme som med et godt Baal i Pejserne (Kaminerne). De første 14 Dage i Kobæk har været ret barske med Kulde og Storm, men Vejret bedrede sig, saa der til Gengæld blev herligt at være. Kosten var rigelig og god, og Tonen blandt Deltagerne holdes i en kammeratlig Aand. 4 af Deltagerne beboer en af Villaerne, hvoraf der findes 10 foruden Restaurationsbygningen. Angaaende Kuren er Sløjden i Forbindelse med denne, da forskellige Legemsstillinger er foreskrevne under Arbejdet, og derved kommer i Takt med Kurøvelserne og Kurgangen, fordi ret Ryg og frit Blodomløb i Legemet fremkommer i Forbindelse med bestemte Ind- og Udaandinger, som foretages med regelmæssige og aftalte Mellemrum, som udføres paa Tælling. Blodomløbet som ved Kuren faar det frie og normale Løb, som det skal i Legemet, bevirker, at de forslidte Nerver kommer i fornyede Omgivelser, og i Kobæk findes da ogsaa udmærket sunde og gode Omgivelser. Mangen Etatsmand trænger netop til en saadan Kur, og ikke mindst Lokomotivpersonalet. Vi var altsaa 2 Lokomotivførere, som deltog i Kuren, og vi er af den Mening, at den har saa god Virkning, at vi efter Kurens Ende kan tage fat paa Tjenesten med fornyet Kraft. Tillige var der i Kobæk en velsignet Ro og Fred, og desværre maa man sige, er der mange, der som Følge af deres ansvarsfulde og opslidende Gerning trænger til at komme „bort fra det hele“ en Tid. Vi kan derfor ikke nok som takke Administration og Lovgivningsmyndighederne for den Sum, som er bevilget i dette Øjemed, thi disse Penge er anbragte i god Forstaaelse og med Sympati, og det vilde være til endnu større Glæde, dersom Summen bevilgedes hvert Aar, helst med et endnu større Beløb, saaledes at flere kan deltage, thi der er mange, som trænger til en saadan Kur. Naar vi ser hen til Midlerne til Kuren i Fjor blive tilvejebragte ad privat Vej, maa vi rette vor Tak til de Mænd, som har været Foregangsmænd herfor, thi den Ihærdighed som „Etats-Kurens“ Bestyrelse med Hr. Munch i Spidsen ved at slaa Mønt til Planens Realisation det første Aar uviste, har givet et smukt Resultat, efter det store Arbejde, som dette har kostet, og de Mænd, som med private Penge har stillet denne Sag i Forgrunden, har haft god Forstaaelse af Tjenestemændenes Ansvar og det i Forbindelse dermed opslidende Arbejde.

J. Nielsen.





Fra det daglige Liv.

Kære Kaspar Røgbrænder!

Først min bedste Tak for dine mange gode Indlæg, men jeg maa dog sige Dig, at det sidste i Nr. 11 faar Du vist intet Honorar for.

Du maa dog huske paa, at vor ærede Regnskabsfører er Medlem af I. F.s Hovedbestyrelse, og som saadan arbejder for sine Medansattes Vel, hele den lange Dag fra Kl. 9 til 4 ÷ Spise- og Hvilepavser.

Løvrigt er det jo en meget fornuftig Foranstaltning at indskrænke Udbetalingstiden, husk paa, det bliver saa meget vanskeligere at faa Pengene hentede, og saa længe vi ikke har dem, faar vi jo ikke givet dem ud, og det betyder dog ogsaa noget i disse sloje Tider, at man har et Par Skilling i Kassen.

Der er ogsaa et andet Forhold, som Du ikke har taget i Betragtning, husk paa, at der er Brændselsmangel, hvilken Fordel vil den kortest mulige Udbetalingstid ikke faa til Vinter, naar vi til den Tid — stuves sammen, et halvt Hundrede Mennesker paa en ca. 5—6 Kv. Meter, saa kan vi da holde Varmen saa længe.

Men den største Fordel er alligevel den, at nu faar jeg selv Lov til at hente mine Penge, før har min Kone altid haft Eneret herpaa, og omendskont hun holder forfærdelig meget af at blive trykket, saa har hun dog nu betakket sig for at blive behandlet som en Sild i en Tønde, og saa i Tilgift faa sit Toj odelagt i Trængselen.

Der er ogsaa en anden Aarsag, hvorfor Du ikke bør kritisere Regnskabsføreren, han er jo nemlig altid Elskværdigheden selv, kommer man med en ærbødig Forespørgsel, er man altid sikker paa at faa et elskværdigt Svar. Et Svar paa gammel Embedsmandsvis, i en brosig Tone, er noget, man aldrig møder der, og er der noget Sted, der spares paa f. Eks. Papiret, saa er det hos Regnskabsføreren, man kan altid være sikker paa, at man faar Svar straks paa en Forespørgsel, selv den mindste Ubetydelighed, uden at det er nødvendigt at gaa den lange Omvej gennem Depot, Sektion, Distrikt og til Regnskabsføreren og samme Vej tilbage.

Altsaa „kære Kaspar“, lad være med at kritisere uden Grund.

Med Hilsen,

Din Ven

Ole Mangepenge.

P. S. Kunde Du ikke en Gang ved Lejlighed in-

vitere Generaldirektøren eller maaske hellere Trafikministeren, ud og overvære Forestillingen paa en Udbetalingsdag? Men husk i saa Tilfælde endelig at sige Tiden, det vilde jo være kedeligt at gaa den lange Vej forgæves.

O. M.

Kære Ole Mangepenge!

Vor ærede Redaktør har været saa elskværdig at tilstille mig dit Indlæg til Besvarelse, og jeg maa jo desværre give Dig Røt i, at dine Betragtninger er fuldkommen rigtige. En Sag kan jo altid ses fra forskellige Sider. — Jeg tænkte naturligvis slet ikke paa Regnskabsføreren Tillidspost indenfor Jernbaneforeningen, men egentlig talt kan jeg godt forstaa, at han med Beredvillighed er gaaet med til, at Hovedbestyrelsen indenfor J. F. har foretaget Skridt for at forbedre Regnskabsføreren Stilling. — Det er dog en Lønforbedring. — Analog med dette er jeg meget ked af, at vor Hovedbestyrelse ikke kan finde Udveje til at forbedre Lokomotivmændenes Lønninger, men de trænger naturligvis heller ikke saa meget. Saa synes jeg man i hvert Fald kunde tage fat paa Rangerførernes Forfremmelse til Lokomotivførere. Jeg gad vidst, om man ikke ogsaa kunde foreslaa dem rykkede op i en højere Lønningsklasse, saa at det kunde undgaas, at Personalet er døde af Sult, inden vi naar at faa en bedre Lønningslov. Javist er det meget fornuftigt, at Regnskabsføreren har indskrænket Tiden, naar Motiverne har været dem, som Du skriver, „Ole Mangepenge“, men hvad saa i Sommertiden, naar vi skal ind paa den snævre Plads efter Pengene, da bliver Varmen saa stor, at der sandsynligvis kommer store Fedtpletter paa Gulvet — saa en Eksport til Tyskland af Fedt med Fordel kunde etableres — fordi at man nok skal komme til at smelte der, hvis man ikke er smeltet paa Vejen til det meget centralt beliggende Udbetalingssted. Men naturligvis er det noget Sludder, jeg sidder her og skriver, Fedtet er forlængst forsvundet af de Mennesker, der henter Penge der, fordi Kosten efterhaanden er indskrænket til det mindst mulige. Rimeligvis er Du velsitueret „Ole Mangepenge“, det tyder Navnet da ogsaa paa, for naar Du taler om, at din Kone faar Tojet odelagt i Trængslen, saa gælder det ikke dine fattigere Medansattes Hustruer, de har nemlig ikke haft Raad til at give deres Hustruer Toj de sidste Aar, medens Verdenskrigen har raset, og som Følge deraf lider det ingen Skade af en noget ublid Omgang. Det kan ikke blive daarligere.

Ja, det maa jeg jo indrømme, at man altid faar Svar straks paa Henvendelse hos Regnskabsføreren, men sommetider er det sket, at man bagefter har maattet gaa den lange Vej, som Du omtaler, for at faa et mere elskværdigt Svar, som passede én bedre. — Det sidste maa Du ikke saa gerne bede mig om, jeg tør nemlig ikke vove at sige en Tid, Udbetalingen kommer til at foregaa paa, fordi der nemt kan være sket Indskrænkninger igen. Thi ganske vist spiller det ingen Rolle, at vi almindelige

Dodelige efterhaanden ikke ved, om det er mellem 11, 11½, 12, 12½ eller 3; 3½ a 4; at Udbetalingen foregaar, vi venter pligtskyldig til Tiden kommer, ganske anderledes vilde det være, om saa høje Her- rer kom til at løbe for Nar.

Ja, jeg kan jo forstaa, at Du alligevel er enig med mig, og jeg kan stadig ikke begribe, hvorledes Regnskabsføreren uden videre Gang paa Gang kan indskrænke Udbetalingstiden, uden at der nedlægges Indsigelse. Skal vi spørge Redaktoren?

Med Hilsen

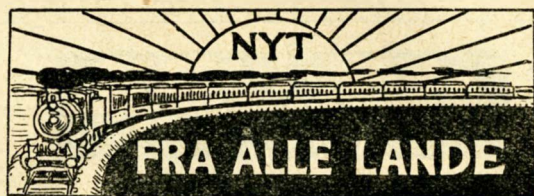
Din

Caspar Rogbrænder.

Vi ved ikke, om der kan gøres noget ved dette, vi ved dog, at det er i Modstrid med Chefen for Maskintjenestens Ordning, men man kunde jo henstille til Afdelingsformændene paa Gb. om at tage sig lidt af denne Sag, eventuelt forsøge at faa Pengeudbetalingen henlagt under Distriktet, hvor den formentlig en Gang skal henflyttes til.

Vi kan med Hensyn til Arbejdet paa Forfremmel- sen af Rangerførerne til Lokomotivførere meddele, at dette vil blive aktuelt igen, og der vil blive taget fat herpaa med al mulig Kraft.

Red.



En By, der opvarmes ved Naturgas.

Den ungarske By Torda er vistnok den første By, der kan rose sig af at have indført Naturgas som Opvarmingsmiddel i sine Beboelseshuse. Naturgas- sen eller Jordgassen, som den kaldes i Ungarn, har en Varmeværdi af 8000 Kalorier, og leveres til en Pris af 8 Heller pr. Kubikmeter, hvilket med den tidligere normale Pengeværdi svarer til omtrent 5½ Ore. Naturgassen er allerede forud i Anvendelse i Torda som Drivkraft i fire store Fabrikker, en Soda- fabrik, en Cementfabrik, en Gibsmølle og et Bryg- geri.

Selvantændelse af Jern- og Staalspaner.

Selvantændelse i Bunker af Fil-, Hovl- eller Bore- spaner af Jern og Staal er et Fænomen, som er vel kendt i Jernindustrien. Man har hidtil søgt Grun- den til denne Selvantændelse i den Olie, der anvendes som Kølemiddel ved Bearbejdningen af Godset, og man har derfor, hvor saadanne Spaner frem- kom i store Mængder, fraskilt Olien ved Centrifuge- ring af Spanerne, hvorved man tillige opnaede at indvinde den brugte Olie paa ny.

Hjg. Teknisk Ukeblad har denne Fremgangsmaade

dog ikke vist sig betryggende, idet der for nylig er opstaaet Selvantændelse i et Parti Spaner, der var befriet for Olie. Man tænker sig nu, at Selvantændel- sen skyldes Luftens III, der i ret stor Mængde op- tages af Jern i saa findelt Form, som det findes i Spanerne, og at muligvis Rustdannelsen kan med- virke til Selvantændelsen.

Det anbefales nu at lagre Spanerne i vandfyldte Beholdere, eller, hvor dette ikke kan lade sig gøre, at lagre dem i luftige, tørre, overdækkede Lagerrum og i ikke for store Bunker.

Et Jernværk ved Porjus.

Mellem Vandfaldsstyrelsen for det store Porjus Kraftværk og et nydannet Aktieselskab, A B Porjus Smältewerk, er der blevet truffet Overenskomst om Overladelse af Grund og Levering af elektrisk Kraft for en Fabrikation af Kvalitetsjern. Fabriken er fore- løbig beregnet paa at skulle beskæftige 100 Arbejdere, dens Bygning skal fremmes saa meget, at Driften kan tage sin Begyndelse i Marts Maaned 1917. Dette Foretagende danner en Begyndelse til en rationel Forædling af de norrbottniske Jernmalmfelters Pro- dukter ved Kraften fra Porjus, og det haabes i Sverige, at Udviklingen vil gaa rask fremad i det nu paa- begyndte Spor.

En ny Bane i Schweiz.

Det er i Sommer lykkedes at fuldføre den saa- kaldte Brienzersø Bane, der bringer Køretiden for Jernbanerejsen fra Luzern til Interlaken ned paa 4 Timer. Banen er foreløbig anlagt som Smalsporbane, men alle Bygværker er beregnede og anlagte saa- ledes, at man, naar det fordres, kan gaa over til Normalspor. Banen har ikke mindre end 9 Tun- neler med en samlet Længde paa over 2 km og er ført over Aarfloden paa en Bro, som har kostet 220,000 Kr. Hele Baneanlægget har da ogsaa været kostbart, idet den kun 16¼ km. lange smalsporede Bane har kostet næsten 4¼ Million Kroner at bygge.

Amerikansk Selvstarter til mindre Motorer.

som anvender Trykluft, er nylig fremkommet paa Markedet. Skaf Motoren igangsættes, ledes Trykluf- ten fra en lille Beholder gennem en Regulatorventil til en særlig Karburator, hvor den tager Benzinen med sig i fuldstændig forstøvet Tilstand. Gennem en selvvirkende Fordeler føres nu Trykgassen til Mo- torens Cylindre i den Rækkefølge, hvorefter Tændin- gen foregaar i disse; Trykket er da højt nok til at bevirke, at det første Stempel, som lige har endt sit Samtryksslag, gaar nedad, og i samme Øjeblik tænder Magneten, hvorefter Motoren hurtigt gaar over paa normal Hastighed. Tryklufften opbevares i en mindre Staalbeholder og fremstilles af en lille Tryk- luftpumpe, som trækkes af selve Motoren.

Husk Indmeldelse i Hjælpefonden

Adressefortegnelse.

Hoved- og Kredsbestyrelse:

Formand: Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Kasserer: Chr. Larsen, Dybbølsgade 14^a, København B.

Sekretær og Redaktør: C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a². — Telf. Vester 2895 v.

Expeditør: Alf. Olsen, Gedser.

Lok.fører Kredsens Formand: M. Mortensen, Rosenvænget, Esbjerg.

Lok.fyrb. Kredsens Formand: Rich. Lillie, Classensgade 49³, København Ø. — Tlf. Øbro 3219 x.

Lok.fører Kredsens Kasserer: H. Kann, Dybbølsgade 26²,

Lok.fyrb. Kredsens Kasserer: Soph. Jensen, Biilowsgade 57¹, Aarhus.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. & M. F.

Lokomotivfyrb. K. Eriksen, Ms., K. M. Kristensen, Kø., H. P. Petersen, Kø., A. C. Albertsen, G. V. Nielsen, Gb., K. Poulsen, Kb., S. Nielsen, Ab., R. Petersen, Str., N. O. C. Nielsen, Ar., N. C. Christensen, Holstebro og Martin Jensen, Sg.

Optaget i D. L. F.:

Lokomotivfyrbøderne P. Schultz, Gb., R. Frandsen, Ge., H. G. Larsen, Fa.

Bytning.

Undertegnede Lokfyrb. ved Københavns Personbanegaard ønsker at bytte Opholdssted med en Kollega i Skanderborg eller et andet Depot i Jylland.

K. M. Nielsen,

Pensionatet, Vimmelskiftet 36, 111.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i København.

Vilh. Martinsen,
Lokomotivfører, Sorø.

Støt Lokomotivpersonalets Hjælpefond!

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let teste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. **Faas overalt.**



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 275 Mill. Kr.
Samlede Garantimidler
over 75 Mill. Kr.



Vi klæder dem paa alle 3
for ca. 1/2 Pris

Costumer

blaa & sort Serges
kulørte, engelske
Alpaca graa &
sorte.

Overstykker Alpaca & kul.
Pigekjoler & Overstykker
Drengetøj — Stortrøjer.

PRØVELAGERET
NØRREBROGADE 187¹.



Haslund & Larsen,

Vinhandlere,
Nørrevoldgade 27.

Telefon 1899.

Telefon 1899.

Prima vellagrede Vine og Spirituosa.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold).

Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anføres, at vi siden Etableringsaaet 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Udgaar 3 Gange maanedlig. **Redaktion:** Vesterbrogade 98 a², København B. Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementpris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: For København: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.

For Provinsen: J. Rasmussen, Hans Tausenvej 14, Odense, Telefon 2295