



17. Aarg. Nr. 7.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. April 1917.

Nogle Metaller og Legeringers Egenskaber og Anvendelse.

Ved OTTO BENDIXEN.

(Fortsat.)

Yellowmetal eller Muntzmetal er som nævnt ogsaa en Kobber-Zinklegering. Den udmærker sig ved ikke at være rødskør, saaledes at den er smedelig i Rødgldhede. Den indeholdt oprindelig 60 % Kobber og 40 % Zink, og bliver navnlig brugt til Skibsforhudning og Skibsbolte. Den anvendes af og til i Smedjerne. Muntz opgav ogsaa S sammensætningen: 56 % Kobber, 40,75 % Zink og 3,25 % Bly.

Den sidste af de Kobber-Zinklegeringer, vi her vil omtale, er Deltametal. Det er benævnt efter Forbogstavet i Opfinderen Dicks Navn. Deltametal indeholder foruden Kobber og Zink tillige indtil 2 % Jern. Ogsaa Deltametal kan saavel støbes som smedes i Rødgldhede, f. Eks. slaas i Sænker, og benyttes formedelst dets Styrke og Modstandsdygtighed imod kemiske Angreb — f. Eks. af Søvand — ikke lidt i Maskinbygningen i Stedet for det kostbarere Bronze. Det anvendes saaledes undertiden til Skibsskruer. Som Eksempler paa S sammensætningen af Deltametal kan anføres:

	Kobber	Zink.	Jern	Mangan	Bly	Fosfor
Støbt	55,94	41,61	0,87	0,81	0,72	0,01
Smedet	55,80	40,07	1,28	0,96	1,82	0,01

Da Zink og Jern vanskelig legerer sig til Haardzink, maa først en Del af Zinken smel-

tes og overhedes til Rødgldhede, og derpaa Jernet opløses deri. Derved kan man efter Opfinderen Angivelse fremstille Haardzink med 8½ % Jern, og dette sammensmeltes med Resten af Zinken og de øvrige Metaller.

Hermed vil vi afslutte Beskrivelsen af Kobber-, Tin- og Kobber-Zinklegeringerne, af hvilke vi har medtaget de vigtigste. Antallet af disse, der i det praktiske Liv har vundet Betydning, er meget stor, og deres Adskillelse i Almindelighed vanskeliggøres gennem Usikkerheden i Betegnelsen. Man erindre blot, som vi har omtalt, Maskinbronce, der i Reglen gaar under Navnet Metal, og hvis dette er tinfattigt, nærmer det sig Rødgods, som ogsaa ofte gaar under Navnet Metal. Det maa bemærkes, at ved disse Legeringer kan man aldrig holde sig nøjagtig til Sprogbrugen, der her for det meste virker usikker og forvirrende. — Vi haaber gennem det foregaaende at have gjort de forskellige Legeringers S sammensætning forstaaelig.

I de Legeringer, vi hidtil har beskrevet, var Kobberet Hovedmetallet, det der med den højeste Procentdel var til Stede i Blandingen. Men man bruger ogsaa Legeringer i Maskinindustrien, hvor Tin, Bly eller Antimon er Hovedmetallerne, f. Eks. Tin-Blylegeringer og Bly-Antimonlegeringer.

Den almindeligste Tilsætning til Tinnet er Blyet, som er langt billigere, legerer sig let med Tinnet, kan sænke dettes Smeltepunkt betydeligt og anvendt i ikke for stor Mængde kan gøre Tinnet noget haardere, skønt det

selv er endnu blødere end dette. Kandestøberen anvender derfor næsten aldrig rent Tin, men i billige Sager, f. Eks. Legetøj, næsten lige saa meget Bly som Tin.

Den letsmelteligste Legering er Snel, som smelter ved 183°. Den bestaar af omtrent 63 Dele Tin og 37 Dele Bly. Kandestøberne tager for Simpelheds Skyld i Reglen 2 Dele Tin og 1 Del Bly til deres „Sneltin“, som kan udstøbes i Blyforme formedelst den lave Smeltetemperatur.

Tin-Blylegeringerne fremstilles simpelt hen ved Sammensmeltning af Bestanddelene i en Jerngryde, paa en Esse eller et Komfur.

Foruden til Støbning af enkelte Husgeraadgenstande samt af Orgelpiber m. m. anvendes Tin-Blylegeringerne især til saakaldt blød Lodning, nemlig som Snellod samt til en Del Fortinning. Til den bedste anvendes rent Tin.

Endvidere har man Bly-Antimonlegeringer. En Antimontilsætning gør Blyet haardere, men samtidig vokser Skørheden, saa at man højst anvender 25 Dele Antimon. Formedelst den opnaaede Haardhed kaldes Legeringen Haardt bly. Vil man have større Haardhed end man kan naa med 25 Dele Antimon, eller vil man have stor Haardhed, men dog ikke for stor Skørhed, tilsættes tillige Tin, hvorved man faar Haardt blylegeringer, der danne Overgange til hvidt Metal.

Haardt bly med eller uden Tin anvendes navnlig til Typer (Skriftstøbegods), det giver nemlig særdeles skarpe Afstøbninger ved at vide sig stærkt ud i Størkningsøjeblikket, og som Pandemetal, der er billigere end hvidt Metal, men Haardt bly anvendes desuden til Akkumulatorplader, Tinsoldater, Nipsgenstande m. m.

Legeringen med 16 % Antimon kaldes P-Metal og anvendes i de danske Statsbaners Vognakselpander, men er for blød til at taale Stødene og Trykkene i Lokomotvakselpanderne. Det gode, men stærkt opreklamerede og dyre Pandemetal: Magnolia metal er i Hovedsagen P-Metal, der er gjort haardere ved en Tintilsætning, men skal desuden have faaet et Grafitilsætning ved Støbningen. Disse Legeringer danner som sagt Overgange til hvidt Metal.

Dette Metal er det sidste af de Legeringer, vi vil beskrive i denne Artikel. Hvidt Metal anvendes bl. a. i udstrakt Grad ved Jernbanerne til Udstøbning i Aksellagere og som Metalpakning i Stopbøsninger. Hvidt Metal er en Antimon-Tin, ogsaa Bly-Antimon-Tinlegering med noget Kobber. Sammensætningen svinger overordentlig, og som Følge heraf ogsaa Metalværdien. I November 1908, ved temmelig lave Tinpriser, viste sig f. Eks. for europæiske Statsbaner efter Lagermetallernes procentvise Sammensætning (altsaa uden Smelteomkostninger, Svind osv.) Metalværdier mellem 2,54 Mark og 0,36 Mark pr. kg. Med de nuværende høje Tinpriser bliver Forskellene endnu betydeligere.

Hvidt Metal benævnes paa Fransk: „metal blanc“, Italiensk: „metallo bianco“, Spansk „metalo blanco“, Engelsk: „white metal“, Tysk: „Weismetall“. I Amerika bliver hvidt Metal mest benævnt som „Babbit“-Metal, efter Sir Isaac Babbit.

Ved hvidt Metal er Forskellen i Sammensætningen betydelig større end ved Maskinbronce (Metal, Rødgods), og det gælder ogsaa her fuldt ud, hvad vi ovenfor ved Maskinbronce nævnede om Forbindelsen mellem Sammensætning og Driftsforhold osv. F. Eks. Omdrejningshastighed, Lagertryk osv.

Endnu mere end ved Maskinbronce maa der her lægges Vægt paa Fremstillingen. De preussiske Statsbaner anvender til:

	Kobber	Tin	Bly	Antimon
Lagermetal.....	5,56	83,33	—	11,11
Stopbøsninger.....	—	—	85	15

og til Fremstillingen af disse Legeringer giver efter „Hanomag Nachrichten“ de preussiske Statsbaner følgende Forskrifter:

Hvidt Metal skal fremstilles af Kobber, Antimon og Tin paa følgende Maade: 1 kg. Kobber bliver smeltet sammen med 2 kg. Antimon og 6 kg. Tin. Antimonet bliver tilsat, naar Kobberet er smeltet, og naar begge Metaller er flydende, kommes Tinnets i. Denne Legering bliver udstøbt i tynde Plader, og 9 kg. af disse bliver atter smeltet sammen med 9 kg. Tin. Det hele bliver derpaa udstøbt i tynde Plader, og 9 kg. af disse bliver atter smeltet sammen med 9 kg. Tin. Det hele bliver derpaa udstøbt i 15 mm. tykke Plader, og er saaledes færdig til Anvendelse. Større

Mængder end ovenfor angivet maa ikke smeltes sammen paa een Gang.

Legeringens enkelte Bestanddele maa være saa rene som muligt. Antimon tør kun indeholde højst 1 % Urenheder, og heraf ikke mere end 0,1 % Arsen.

Beskaffenheden af Tinnets, som tør være fremstillet saavel fra Bjergværk som ad elektroteknisk Vej, maa svare til en god salgbare Vare. Det samlede Indhold af Urenheder maa ikke overstige 1 %, af hvilke mindst 0,8 % maa være Bly, Kobber eller Antimon.

Som ved Rødgods saaledes kan man ogsaa ved hvidt Metal skelne mellem to Grupper af Legeringer, af hvilke den ene tjener som Lagermetal, den anden som Pakningsmetal.

Vi skal efter „Hanomag Nachrichten“ nævne nogle Hvidmetallegeringer:

Sachsiske Statsbaner.	Kobber	Tin	Zink	Bly	Antimon
Lagermetal	4,65	86,05	—	—	9,30
Stopbøsninger	—	20	—	65	15
Bayerske Statsbaner,					
Lagermetal	8	80	—	—	12
Stopbøsninger	—	14	—	76	10
Franske Østbane.					
Tender- og Lok.aksellagre..	10	—	—	65	25
Stopbøsninger	—	—	12	80	8
Danske Statsbaner					
Blødt Metal til Pakning....	—	—	8	84	8
P. Metal til Tenderaxellagre	—	—	—	84	16

(Fortsættes.)

*Hver Dag kan have Bud efter Digt
Hjælpefonden kun een Gang om Aaret*

Aanden fra gamle Dage.

I Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 6 findes citeret en Ordre, der er udstedt af 1. Maskinsektion, Maskiningeniør Hunderup, som lader formode, at det er Sektionens Hensigt at lade Aanden fra gamle Dage genopstaa i al sin Glans. Vi tror dog, at Tiderne nu er forandrede saa meget, at ogsaa 1. Maskinsektion gør vel i at agte paa Tidens Tegn, og huske paa, at der i den Tid, der er gaaet siden sidst, er sket store Forandringer, saa store at Personalet ogsaa har Medbestemmelsesret ved Fastsættelse af vore Arbejdsvilkaar. Sektionslederne gør derfor vel i at lade det blive ved

Forsøget, og ikke køre videre ad den Bane, da han i saa Tilfælde snart vil møde det første Stopsignal.

Ordren begynder med at fortælle os den i øvrigt gamle Nyhed, at Maskinerne ofte betjenes af flere Sæt Personale, hvad der stærkt gaar ud over Maskinernes Vedligeholdelse, Renholdelse samt Pudsning; derfor skal det Personale, der er til „Disposition“ udføre en Del af disse Arbejder.

Ja, vi har længe af Erfaring vidst, at Maskinernes Vedligeholdelse og Renholdelse ikke har været saa god som ønskelig, og har ogsaa heri Bladet kritiseret dette Forhold; men vi havde dog ikke troet, at man kunde finde paa at afhjælpe disse Mangler ved at sætte Lokomotivpersonalet til at konkurrere med Maskinarbejderne og Arbejdsmændene. Vi kan meget vel se, hvad der er Aarsagen til denne, Hr. Ing. Hunderups vidunderlige Opfindelse, han har set, at der ved den ret stærke Inddragning af Togene er bleven en Del Personale tilovers, og saa har han ment, at disse kunde han nu udendvidere beordre til Arbejder, som tidligere blev udført af Remisearbejderne, uden at tage i Betragtning, at netop Lokomotivpersonalet under hele Krigsperioden har maattet bære Dagens Byrde og Hede, har maattet arbejde under vanskelige Forhold, har maattet køre med Maskiner, som der næsten altid var et eller andet i Vejen med, har maattet klare sig med Brændsel af en højst uensartet Beskaffenhed, har maattet taale alle Ubehagelighederne ved den næsten permanente Forsinkelse, har maattet lide Afsavn af Frihed, uden at der hidtil har været nogensomhelst Udsigt til Erstatning for disse Ulemper. Hr. Ing. Hunderup vilde, dersom han ikke endnu bevægede sig i den gamle Tid, hvor han rejste rundt og udbredte Forfærdelse blandt Personalet, dersom han tænkte human, have indset, at der netop nu, under de indskrænkede Trafikforhold, var Lejlighed til at godtgøre Lokomotivpersonalet nogle af de mange sure Timer, som det i de sidste 3 Aar har maattet gennemgaa; her var Lejlighed til uden Udgift eller Ulempe for Statsbanerne at skaffe Personalet en længe tiltrængt Hvile.

Ja, Lejligheden er der, at benytte den vilde

sikkert finde Paaskønnelse ikke alene hos Personalet, men ogsaa hos vore højeste Fore satte.

Sektionslederens Ordre viser, at han enten ikke vil eller ikke kan tænke humanit, og begge Dele er efter vor Mening lige uforeneligt med den Stilling, han indtager. Vi gør opmærksom paa, at vel trænger Maskinerne til alle disse Arbejder, som Ordren nævner, og vi kan tilføje, at det har de gjort længe, men vi maa ogsaa henpege paa dette Faktum, at der under den indskrænkede Trafik er bedre Tid til at faa dette Arbejde udført af de Arbejdere, som man hidtil har anvendt hertil. Har man hidtil kunnet faa det til at gaa rundt, hvor Maskinerne løb altid, og det har man jo, selv om det langt fra var saa godt, som det burde være, saa maa man nu med de samme Arbejdere kunne faa dem bragt i mønsterværdig Stand, ogsaa uden at Lokomotivpersonalet anvendes som Maskinarbejdere eller Arbejdsmand. Alt dette ved man ogsaa i 1. Maskinsektion.

„Først og fremmest skal der assisteres ved de Maskiner, hvormed de selv kører i Tur.“ Ja selvfølgelig. Denne Bestemmelse kender vi, og havde man holdt sig hertil, saa havde der ikke været særlig Anledning til Indvendinger, men der fortsættes: „men i øvrigt ogsaa paa henstaaende Reservemaskiner efter Depotforstanderens nærmere Anvisning.

„Værsgod, Hr. Depotforstander!, her har De en rar billig Arbejdskraft, som De kan bruge efter Forgødtbefindende.“

Maskinsektionen gaar endnu videre. Der skrives: „Endvidere skal Personalet, naar der udenfor Hjemstedet haves lang Reservetjeneste, hvor der er rigelig Tid til Hvile, anvende en Del af Reservetiden til ovennævnte Arbejder, paa den Maskine der køres med. „Ingeniøren er ikke engang tilfreds med, at Personalet møder i Remisen paa de Dage, paa hvilke dets Ture, efter den indskrænkede Køreplan, er bortfaldne; men han skal ogsaa have sig frabedt, at de ligger ude omkring og slider Brikse op. Lad os tænke os, hvordan det kan gaa et Sæt Personale, som kører en lang Tur. f. Eks. fra København til Masned-sund med en „Slæber“, hvor Tjenesten er ialt 11 Timer. Afgang København ca. 2 Nat.

Ank. Masned-sund ca. 11 Fm. Dersom Opholdet nu inden Hjemrejsen paabegyndes, er ca. et Døgn. saa er her vel nok et af disse lange Ophold udenfor Hjemstedet, som Ingeniøren har tænkt paa. Altsaa maa Personalet arbejde paa Maskinen, o: reparere og pudse.

Men nu maa vi huske paa, at Personalet, der er oppe Kl. ca. 12 Nat, efter endt Tjeneste trænger til Hvile, og kan altsaa ikke arbejde mere denne Dag, særlig hvis de da ogsaa Natten forud har været i Arbejde. Vi maa saaledes vente til næste Dag, hvor Opholdet jo fortsættes til ca. Kl. 9½ Fm. Ganske vist har man Hjemturen, der ofte varer ca. 10 Timer i Baghaanden; men ikke desto mindre, Opholdet i Masned-sund er et langt Ophold. Vi spørger Hr. Maskiningeniøren: Hvornaar skal Personalet pures ud af Sengen?

Maa vi andrage om, at dette i Fremtiden anføres i Kørselsfordelingen. Ja, ellers ved vi jo ikke, hvornaar Ingeniøren vil anse det for passende at staa op. Vi udsætter os ellers for en personlig Udpurring af Hr. Ingeniøren. At dette ikke vilde være behageligt, formoder vi, thi belært af tidligere Erfaringer ved vi, at Ingeniørens Tiltaleform ved slige Lejligheder ikke altid er lige behagelig.

Vi ser saaledes, at denne Del af Ordren paa-lægger Lokomotivpersonalet at arbejde paa Maskinen uden at tage Hensyn til, om Arbejdsdagen allerede har været 10 Timer eller mere, eller om der efter Remisearbejdet følger en lige saa lang Arbejdsdag.

Vi haaber imidlertid, at han bliver stoppet, om ikke før, saa naar Tjenestetidsreglerne en Gang bliver godkendte.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning

Til Etatsbladene.

Vi har modtaget følgende:

Under Forudsætning af, at det paa Finanslovsforslaget for 1917—18 optagne Beløb paa 13,000 Kr. til Fortsættelse af det i Efteraaret 1916 ved private Midler oprettede Rekreati-

bevilget, er Etats-Kuren sat i Stand til i 1917 at huse 2 Hold Patienter, det første fra 29. April til 16. Juni, og det andet fra 19. August til 6. Oktober. Hvert Hold vil kunne optage indtil 16 Tjenestemænd.

„Etats-Kuren“ behandler Tjenestemænd, der lider af funktionelle Nervesygdomme (alm. Nervøsitet) uden dybereliggende kronisk Sygdomsaarsag, og som ikke kræver Speciallægebehandling eller fordrer streng Diæt.

Deltagelsen i Kuren er bindende for 7 Uger, medmindre Kurens Læge maatte fordre Afbrydelse grundet paa Sygdomsforfald hos Deltageren, eller anden uforudselig tvingende Grund maatte tale derfor.

Deltagerne er forpligtede til at følge Kurens Plan. Kurmidlerne er rationelt lettere Snedkeri efter den danske Skolesløjds Principper, og tilrettelagt for Øjemedet, samt visse hygiejniske danske Kurøvelser, hovedsagelig Friluftsovelser, som tager Sigte paa Aandedræt og Muskulatur m. m. Sløjden og Kurøvelserne ledes af Statens Sløjdsinspektør, bistaaet af en særlig uddannet Kurlærer.

De tilvirkede Genstande er Deltagerens Ejendom.

Til Etats-Kuren er knyttet en Læge, som daglig giver Konsultation og tilser Deltagerne.

Direktionen, som bestaar af undertegnede 4 Embedsmænd, administrerer Foretagendet.

Kuropholdet er gratis. Deltagerne betaler selv Hen- og Hjemrejse samt for Transport af Rejsegods til Kobæk.

Deltagerne skal selv medbringe personlige Brugsgenstande, saasom: Toiletgenstande, Bordservietter (med Ring), Haandklæder, Lagener, Hovedpude med Betræk, Dyner og Tæpper. Da Kurstedet ligger umiddelbart ved Kysten, bør sensible Kurdeltagere indrette sig derpaa med Hensyn til Garderobe og Sengetøj. — Gode Senge med Kædebund og Underbredselse forefindes.

Det anbefales Deltagerne at medbringe et ældre Sæt Tøj til daglig Brug, et ældre men godt Sæt vandtæt Fodtøj til Brug under Kurgangen o. l., og endelig passende Overtøj til Regnvejr (Regnfrakke).

Sukker- og Brødkort (og eventuelt tilkommende andre Udleveringskort) til Kurperioden maa medbringes af hver Deltager.

Mødedagen for det første Kurhold er den 29. April d. A. Kl. 12,10 Em. i Skelskør, hvor Vogn forefindes. Af Hensyn til Kurens Arbejdsplan er Mødetiden obligatorisk.

Blanketter til Lægcattest faas ved direkte Henvendelse til Kurdirektionen, Adr.: Regnskabschef C. V. V. Munck, Adolph Steens Allé 9, 1. Sal, Kjøbenhavn V., og indsendes sammen med Ansøgningen om Optagelse til den vedkommendes Etat, og skal være dennes Administration i Hænde senest den 20. April.

I „Aarvog for det danske Postvæsen“ for 1917 findes en fyldig Beskrivelse af „Etats-Kuren“ i Efteraaret 1916; iøvrigt faas Oplysninger om Kuren ved Henvendelse til Regnskabschef Munck.

Kjøbenhavn i Marts 1917.

Jacob Andersen,
Vicepostinspektør

Bonnevie,

kgl. Pakhusforvalter.

M. Buch,
Godsekspektor.

Munck,

Regnskabschef i Telegrafvæsenet.

Besøg altid din Afdelings Møder
naar Du har fri

Tjenestetidssagen.

Torsdag den 28. Marts fandt den afsluttende Forhandling om Tjenestetidssagen Sted, og Reglerne er nu i al Væsenlighed godkendt af Generaldirektoratet. — Da Mødet fandt Sted umiddelbart før Redaktionens Slutning, skal vi i næste Nummer give en udførlig Fremstilling af Forhandlingerne. —

Indkøb.

Vi har, uden det endnu er bekræftet, ladet os forlyde med, at Statsbanerne af Øresunds-selskabet har købt Damperen „Sverrig“, der i længere Tid har udført Sejladsen paa Aarhus—Kalundborg-Ruten. Købesummen skal være 600,000 Kr.

Hvis det viser sig at være rigtig, ønsker vi Statsbanerne til Lykke med dette praktisk og smukt indrettede Skib.

Støt Lokomotivpersonalets Hjælpefond!

Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening.

Det nu afsluttede Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer og 4 Suppleanter fra 1. April d. A. har haft følgende Udfald:

Der indkom ialt 393 Stemmesedler, men da Foreningen tæller over 7400 Medlemmer, har disses Interesse for Valget beklageligvis været yderst ringe.

Til Bestyrelsesmedlemmer blev valgt:
Togbetjent J. Chr. Høtoft, Aarhus (119 St.)
Baneformand N. F. C. P. Kragballe, Aarhus (209 St.)
Baneingeniør Götzsche, Kjøbenhavn (192 St.)

Til Suppleanter valgtes:
Fuldmægtig V. Nielsen, Kjøbenhavn (143 St.)
Togbetjent H. J. Leth, Aarhus (223 St.)
Næstformand C. N. Enevoldsen, Aarhus (260 St.)
Lokomotivformand Clausen, Kjøbenhavn (139 St.)

Derefter havde:
Togfører Lautrup, Korsør, 114 St.
Overbanemester Lysholm, Skanderborg (147 St.)
De øvrige Stemmer var meget spredte.

Bestyrelsen bestaar saaledes af:
Overassistent Otto Dahl, Generalsekr., Kbhvn. (Generaldr. og Rafds. Pers.)

Stationsforstander Luxhøj, Odense,
Togbetjent J. Chr. Høtoft, Aarhus,
(Trafik- og Søfartspers.)
Baneformand N. F. C. P. Kragballe, Aarhus,
Baneingeniør Götzsche, Kjøbenhavn,
(Bane-, Telegraf- og Anlægspers.)

Kontorchef Sæbye, Maskinafd., Kbhvn., og
Smed S. Petersen, Centralværkst., Aarhus,
(Maskin- og Værkstedspers.)
med de ovenanførte Suppleanter.

Bestyrelsen har konstitueret sig med
Kontorchef Sæbye som Formand og
Overassistent Dahl som Næstformand.

P. B. V.
SÆBYE,
p. t. Formand.

Foreningen af Pensionister ved D. S. B.

afholder Møde Tirsdagen den 3die April 1917, Kl. 3 Efterm. paa „Enigheden“, Kannikegade 12, Aarhus.

Paa flere Medlemmers Opfordring vil Formanden komme til Stede for at give fornøden Oplysning angaaende Foreningens Formaal.

De ærede Medlemmer og Pensionister som eventuelt giver Møde, bedes medbringe Deres Pensionskort. Stor Tilslutning forventes.

Helsingør, den 21. Marts 1917.

P. F. V.
CHR. SØRENSEN,
Formand.

Finanslovens Behandling.

Det havde nær knebet med at faa Finansloven færdig til 1. April. At Landstinget vilde skabe Finanslovskonflikt, kunde man mærke allerede ved 1. Behandling i Landstinget; men Fordragelighed fik Overtaget, og Loven blev færdigbehandlet den 30. Marts.

Af Ændringsforslag til 3. Behandling, der særlig for Jernbaneetaten havde Interesse skal foruden de allerede tidligere omtalte 50,000 Kr. til Løsningen af Tjenestetidsspørgsmaalet for Lokomotivpersonalet, nævnes et andet Ændringsforslag til Forøgelse af Lokomotivførernes og Lokomotivfyrbødernes Antal med henholdsvis 2 og 12, hertil kræves 21,510 Kr. 3 Godsekspeditører paa Kbhvns. Godsbanegaard oprykkes i 20. Lønningsklasse og benævnes fremtidig „Godsbestyrere“, det samme gælder for Overassistent af 1. Grad paa Købh.s Godsbanegaard, der ligeledes oprykkes i 20. Lønningsklasse og fremtidig benævnes „Vice-Stationsforstander“. — Ansættelse af en Vognopsynsmand i Skern anses for nødvendig. — Bevillingen til Jernbaneskolebygningen, der som bekendt blev strøget ved 2. Behandling, anviser Finansloven et Beløb af 5000 Kr. til Forarbejder vedrørende Opførelsen af Bygningen. — Til Forøgelse af Bæreevnen af Statsbanernes Godsvogne anvises 50,000 Kr.

Endelig har Ministeren faaet Bemyndigelse til at kunne ekspropriere de fornødne Arealer til Sporplads paa Hellerup St. m. m.

Ændringsforslagene gav med Undtagelse af Ekspeditionssekretærhonorar, ingen Anledning til Diskussion; om de før omtalte Honorarer foreslog et Mindretal dem strøget, men efter en meget kraftig Debat forkastedes Mindretalsforslaget. Under Ministeriet for off. Arbejder er anvist 13,000 Kr. som Tilskud til „Etatskuren“ paa Kobækhusene, ca. 32 Tjenestemænd vil i Tidsrummet 29. April—16. Juni og 18. August til 6. Oktober efter Ansøgning, der ad tjenstlig Vej indsendes til Generaldirektoratet, bilagt med Lægeerklæring, faa Kurophold her.

Har Du raad til at undlade Indtrædelse
i Hjælpefonden?



Delegeretmødet

og Generalforsamlingerne afholdes i Dagene den 20. og 21. April 1916 i City Selskabslokaler, Citygade 23, Kjøbenhavn K.

Det er paatænkt at afholde en lille festlig Sammenkomst den 20. April, Kl. 6 Em. Nærmere Meddelelse herom vil følge i næste Nummer af Bladet.



Pens. Lokomotivfører L. R. MORTENSEN.

Da det rygtedes, at Laurits Mortensen var død, modtoges denne Meddelelse af danske Lokomotivmænd med smerteblandet Vemod. Thi hvem havde vel tænkt, at Laurits Mortensen kun skulde blive knap 61 Aar gammel, at hans Otium skulde blive af saa kort Varighed, kun et Par Aar. Vi, der gennem Samarbejde har lært Laurits Mortensen at kende, kunde have ønsket ham at leve en lang Række af Aar oven paa den lange Dagsgerning. Men saaledes skulde det altsaa ikke være. Vi tror, at M. lige til sin Dødsdag var en lykkelig Mand, lykkelig i Arbejdet for sin Stand, thi for knap 14 Dage siden, lige efter et længere Ophold i Sverrig hos sin Svigersøn og Datter, havde vi Glæden af hans Besøg, og som altid var det fordi han mente, at han medbragte Stof til vort Blad, som Medlemmerne kunde have Glæde og Nytte af at blive bekendt med. Som i det her

fremdragne saaledes var Laurits Mortensen i al sin Færd og Gerning, først og fremmest — efter sit Hjem — tænkende paa den Stand, han gennem saa mange Aar har været en Pryd for og efter rig Evne havde bidraget sit til at gavne. Vi sagde, at M. var en lykkelig Mand til sin Dødsdag, og det mener vi saaledes, at det var en Lykke for ham naar Lejlighed gaves — og Lejlighed fandtes ofte — at gøre et Arbejde til Bedring af Lokomotivmændenes Kaar. Det har de danske Lokomotivmænd da ogsaa set og forstaaet at vurdere, thi netop fordi M. var en hjertensbrav og ypperlig Kammerat, parat til at ofre sin Tid og Kræfter, satte man ham gennem en Aarrække paa Posten som Formand for Landets største Afdeling, en Post han beklædte udmærket til kort Tid forinden sin Afsked af Banernes Tjeneste. — Gennem denne Gerning blev Medlemmerne Landet over bekendt med Mortensen, idet han stadig mødte som Delegeret, og som Tak for sit trofaste Arbejde for Lokomotivmændene, satte man ham ind i Hovedbestyrelsen. Her blev han, indtil han efter eget Ønske gik ud, da han begyndte at tænke paa at trække sig tilbage til Privatlivets Fred. Som Mortensen saaledes paa det faglige Omraade tog ivrig Del i Arbejdet, tog han ogsaa fat paa andre Omraader, og vor Organisations Fane, der vajede ved hans Baare, var han vel Faderen til. Mortensen har derfor, saavel paa den ene Maade som paa anden Maade sat sig et ærefuldt Minde blandt det danske Lokomotivpersonale, som vi vil bevare i taknemlig Erindring.

Laurits Mortensens Jordefærd havde foruden Familien, trods slet Vejr, samlet en meget stor Kreds af taknemlige Venner og Kammerater, der ønskede at vise ham den sidste Ære. I det talrige Følge bemærkede vi Lokomotivmester J. Hansen. Paa Mortensens Baare var henlagt utallige smukke og signerede Kranse, og foran den vajede Maskinafdelingens Fane, og den Fane, han havde gjort et saa stort Arbejde for at faa anskaffet. —

Efter at Kisten var sænket i Jorden tolkede Lokomotivfører Axel Madsen i stemningsfulde Ord Kammeraternes sidste Farvel. —

Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør!

Det er nu længe siden, jeg har bedt Dem om Husly for nogle Bemærkninger i Deres ærede Blad, og maaske kan jeg derfor gøre sikker Regning paa Plads.

Det er jo nogle fortvivlede Forhold, vi for Tiden lever under, men det gaar mig som saa mange andre, man værner sig til saa meget, og saa er det, at vi Tjenestemænd, medens Verdenskrigen har staaet paa, har paataget os saa mange Ekstrå-Byrder uden at kny, og uden at det kan siges, at vi har faaet et Vederlag herfor, som i nogen Grad svarer til, hvad

der er præsteret. Men dette har vi jo gjort, fordi vi fuldt vel forstaaer, at vi som loyale Borgere og gode Statstjenestemænd maa gøre, hvad vi kan, for at faa det til at gaa rundt. — Dette er altsammen korrekt og i sin Orden, og det er da ogsaa gaaet nogenlunde.

Nu, ovenpaa den voldsomme Anspændelse, følger der en Nedgang i Arbejdet, det vil sige ingenlunde paa Grund af, at der er Mangel paa dette, men fordi der nødvendigvis af vor Administration maa ses hen til, at Brændslet kan slaa til længst mulig, saaledes at Banerne ikke skulde komme i den Situation ved fortsat fuld Drift en skønne Dag at maatte melde Pas. Af denne Grund har man indstillet en Del Tog som kan undværes, naar galt skal være, for at kunne opretholde den Trafik, som er mest nødvendig. Denne Ordning maa vi bøje os for, idet det simpelthen ikke kan være anderledes, men saa er det jeg synes, at der maatte være en god Anledning til at undgaa, at Personalet til Eks. i Kjøbenhavn møder til Disposition tidlig og silde; det vil sige, at de i mange Tilfælde har mindre Frihed end medens der var Kørsel nok. Disposition! Det vil sige, man ved naar man kommer, men ikke naar man kommer hjem, man skal have megen Mad med — det koster Penge at ordne — og tjener meget mindre. Det vil sige dobbelt Nedgang.

Mener De ikke, Hr. Redaktør, at man maatte kunne indrette sig saaledes, at der ikke daglig, eller i hvert Fald saa ofte, som det sker, var samlet saa mange Lokomotivmænd — ofte en Snese og derover — uden at Tjenestens Tarv led derunder. Jeg mener jo, ligesom jeg ogsaa mener, at det var unødvendigt at paalægge Personale i enkelte Godstogsture saa megen Tjeneste, at de faktisk fra Fridag til Fridag har saa meget at bestille, at de netop kan naa — daarlig nok — at rende hjem, faa sovet og afsted igen. Jeg kan ikke begribe, at mindre Kørsel, meget ledigt Personale kan medføre mere Tjeneste for dem alle. De maa undskylde mig, men saadan er min Hjerne ikke konstrueret, og var den anderledes, tror jeg den var indrettet paa at tænke baglænds. — Som sagt, jeg tænker mig det indrettet ganske anderledes, end det er, og maa straks sige, at hvad der skal til, skal til, og det Antal „Disposition“, der skal bruges, maa selvfølgelig være til Stede. — Men hvormange? det er Sagen. Ja, jeg mener, at har man i den Tid, hvor alle Togene løb, og hvor de nu disponible Mennesker ikke var disponible, kunnet klare sig, uden dette, er det saa nødvendigt, at man — af Ængstelse for, at de skulde faa for megen Frihed — beholder dem gaaende i Remisen til ingen Verdens Nytte. Og iøvrigt er dette jo ikke af det Gode. — Der kunde tænkes en Ordning, som f. Eks. den, der er gældende for Togførernes Vedkommende, formodentlig ogsaa for Togbetjentenes, at man fordele den Tjeneste, der ligger i paagældende Ture efter Aflysningerne, mellem Personalet, det vil sige giver dem noget mindre Tjeneste pr. Dag, og saaledes søger saa vidt muligt at beskæftige dem med

Kørsel og lidt hyppigere Fridage saa længe Situationen er saadan. Maa jeg dertil føje, at jeg betragter det som en Selvfølge, at man i første Række letter de Ture, der har faaet mere at bestille, — som Følge af at der er mindre at bestille. Det er vældig logisk — er det ikke? — Ja, det var egentlig kun det, jeg havde paa Hjerte, og kunde der ske en Forandring i dette Forhold, saa vilde det sikkert glæde baade de overbeholdte og „Dispositionerne“.

Maa jeg til Slut, Hr. Redaktør, sige Dem Tak for Artiklen „En mærkelig Ordre“, den kom, som den var kaldet. — Lad os haabe, at Ministeriet ikke gentager sit Spiritusforbud!

Ærbødigt

Caspar Røgbrænder.

Vi kan slutte os til Hr. „Caspar Røgbrænder“'s Ønske om en Anvendelse af Dispositionerne paa den skitserede Maade, saaledes at Tjenestens Tarv ikke lider Skade. Vi er glad ved at se, at „Caspar Røgbrænder“ tager Hensyn hertil, thi vi har meget ofte bemærket, at „Tjenestens Tarv“ er et Begreb, man ofte baade paa passende og upassende Steder løber Panden imod. — Vi er med Hensyn til det andet fremdragne ogsaa helt enige, idet at det er meningsløst paa Grund af mindre Kørsel at give nogle Mennesker mindre Frihed. — Det glæder os, at „Caspar Røgbrænder“ er enig med os i Betimeligheden af omtalte Artikel, men heri samstemmer vist alle Lokomotivmænd. — Vi forstaaer ikke rigtig den Ærede Indsenders sidste Bemærkning i den Forbindelse.

Red.

Hr. Redaktør!

De var saa venlig i D. L. T. Nr. 21, 1916, at give mig Plads for Omtale af en Ordre angaaende „Kørsel paa de københavnske Havnebaner“. De udtalte i Deres ærede Svar Haabet om, at Dødskampen maatte blive kort, og jeg tror at være sikker paa Deres Deltagelse, naar jeg meddeler, at Dødskampen ikke er forbi endnu. I det følgende skal jeg redegøre for Tilfældets Forløb gennem de forløbne 5 Maaneder.

I de første Dage efter at Ordren var uddelt (jeg skylder at oplyse, at den ogsaa blev uddelt til Rangerførerne, umiddelbart efter at D. L. T. Nr. 21 var udkommen), gik alt ved det gamle, men saa en skøn Dag skulde Overassistenten ud paa Inspektion. Maskinen fremførte et Træk paa 20 Vogne, der blev ikke — som der i Følge Ordren skulde — standset ved Sporvognskrydsningen ved Langebro, og Overassistenten fandt ingen Anledning til at paatale dette. Men Dagen efter kom Udbruddet, en mundtlig Forespørgsel, om Personalet ikke kendte de gældende Bestemmelser, og et skarpt Paalæg om, at Ordren skulde overholdes, enhver Forestilling, saavel fra Rangerpersonalet som Rangerføreren var unyttige, Ordren skulde overholdes — ellers —

Det første Resultat blev, at Vognantallet i Trækene maatte nedsættes fra ca. 20 til 8—15 Vogne, alt efter Vejrforholdene, det næste en ekstra Rangermaskine for at kunne bestride Trafiken, og saa i Tilgift til Personalet nu og da et Par Timers Ekstratjeneste udover det planmæssige.

Men hvad, det var jo ogsaa et godt Resultat — det kostede da noget!

Imidlertid er der nu paa Gb. beskikket en Lokomotivfører til som fungerende Lokomotivformand, at søge at skaffe ordnede Forhold for Rangerførerne m. m., hidtil har det paa Gb., som vist paa adskillige andre Stationer, været Kontorledernes Opfattelse, at Rangermaskinerne kørte — ved Gennemtræk! At en Rangerfører kunne ønske at faa Kul eller Vand, eller driste sig til at fremsætte Ønsket om at rense Fyr, det er kun noget, der skal besørages for at komme de forskellige Kontorledere paa tværs, at man ikke med Hensyn til at smøre kan behandle et Lokomotiv som et gammelt Vækkeur, vil det maaske være for meget at forlange Forstaaelse af.

Der skal nu, efter sikkert Forlydende, fra Stationsforstanderen paa Gb. ved nogle mellem denne og den fungerende Lokomotivformand førte Forhandlinger angaaende forskellige Forhold, være fremkommen en Udtalelse om, at Rangerførerne i Havnen var „stædige“, „de vil ikke køre“. Dette maa dog vist bero paa en Misforstaaelse fra Stationsforstanderens Side. Aarsagen til hele Forholdet i Havnen maa vist søges i Overassistentens Optræden, der findes vist ikke een Rangerfører, der sætter Pris paa at faa et Par Timers Ekstratjeneste daglig i travle Perioder. Men hvad der derimod ikke kan være nogen Misforstaaelse om er, at Rangerførerne vist ikke den ene Dag skal lade sig true til at overholde Reglementet, og den næste Dag til at bryde det. Det nytter ikke, at Kontorlederne flot henkastet meddeler, at de paatager sig Ansvaret, det kan De simpelt hen ikke, og da i Særdeleshed ikke, naar det gælder Sikkerhedsforanstaltninger, hvis Overholdelse d'Hrr. sat til at vaage over.

Men hvor har mon Overassistentens Opmærksomhed været hende med Henblik paa Overholdelsen af Reglementet, de elektriske Lyssignaler ved Langebro har jo været ubrugelige i de sidste 3—4 Maaneder, — og hvor har de Sikringsposter været, som i Henhold til Reglementet skal udstilles under saadanne Forhold. (Sikringsposter, der skal udstilles ved Gb. Stationens Foranstaltning, naar Signalerne er i Uorden, er Facitet paa Regneopgaven $1 + 2 = 6$).

I dette Tilfælde kan Rangerførerne da ikke have været „stædige“, for i saa Tilfælde havde de vist faaet Lov til at holde paa begge Sider af Langebro i de forløbne 4 Maaneder, og maaske 4 til. Men det kan jo være, Overassistenten nu føler med det gamle Ord: „Brændt Barn skyer Ilden!“

Maatte det lykkes den fungerende at skabe ordnede Forhold, da vilde meget være naaet, der vilde spares mange Klager, og vore Foresatte vilde spare

mange Skuldertræk, det er jo det eneste Resultat, der til Dato er set paa dette Omraade.

Kunde det samtidig lykkes at bibringe forskellige Kontorledere Forstaaelsen af, at Rangerføreren ikke alene er „ham den sorte deroppe“, men at det er et Menneske, som de selv, der har Pligter, men som virkelig ogsaa har nogle Rettigheder, men saa heldige er vi vist ikke. Resultatet bliver vel nok nogle ny Ordre og Bestemmelser, hvor hvert andet Bogstav er en Faldgrube.

„Holder Du den efterrettelig, skal Du have Klø, og holder Du den ikke efterrettelig, skal Du ogsaa have Klø!“

Ja, det har været et haardt Sygeleje, Hr. Redaktør, men det kan jo være, at der nu skal foretages en Operation — og at den maa lykkes, maa man jo haabe.

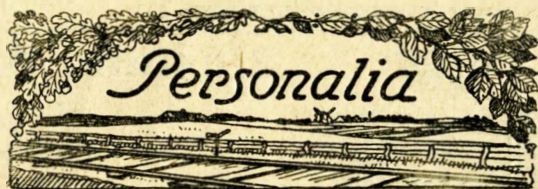
Deres
k—.

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

Hjertelig Tak.

For al venlig Deltagelse ved vor kære Mand. Fader og Svigerfaders pens. Lokomotivfører Laurits Mortensens Død og Begravelse bringer vi vor hjerteligste Tak.

De Efterladte.



Afskediget er:

Lokfører A. Nielsen, Kbhvns. Godsbg., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30 April 1917.

Lokfyrb. J. T. Olsen, Kbhvns. Godsbg., efter Ansøgning fra 31. Marts 1917.

Navneskifte:

Lokfyrbøder J. E. Christiansen, Gedser, hedder Jean Emil Elmue fra 25. November 1916.

10. Marts 1917.

Tilladelse til at flytte Opholdsted.

Lokfyrbøderne J. K. Holm, Randers, og N. Jensen Aarhus H.

1. April 1917.

Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfører N. P. Nielsen, Brande, til Korsør.
 „ R. Bille, Korsør, til Brande.

Forflyttet efter Ordre er:

Lokfyrbøder C. V. C. R. Laursen, Aarhus H., til Aarhus Ø.

1. Maj 1917.

Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfyrbøder C. J. Christiansen, Holstebro, til Kh. Godsbg.
 Lokfyrbøder N. M. Jensen, Kh. Godsbg., til Holstebro.

Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser
 til Hovedbestyrelsen og Bladet

Pensioneret Tjenestemand.

Et paalideligt Bud antages, ca. 3 Timer daglig, Løn 30 Kr. mdl. Skriftlig Ansøgning til Statsfunktionærernes Laaneforening, Vester-voldgade 100.

Betal dit Kontingent punktlig.
 Restance gavner ingen



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

Costumer | blaak & sortSerges
 kulørte, engelske
 Alpaca graa &
 sorte.

Overstykker Alpaca & kul.
 Pigeøjler & Overstykker
 Drengetoj — Storrøjer.

PRØVELAGERET
 NØRREBROGADE 187.

CHR. HELMBÆK
 Nørrebrogade 206
Cigar- og Vinhandel
 Telefon Taga 297 y.

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

◁ Støt de Averterende! ▷

BRILLANTRINGE
 GULDURE, SMYKKER
BILLIGST I BYEN
 1, Skoubogade 1,
 :: KØBENHAVN. ::

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.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

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

12 Fotografier 50 Øre

AMERICAN PHOTO Co.

47. Nørrebrogade 47. E. NIELSEN.
 (NB. Billeder kan leveres paa 1 Time)

Statsbanepersonalets

Brandforsikrings For-
 ening.

Ekspeditionskonror

Vesterbrogade 26.

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 7000 Medl.,
 ejer ca. 37,000 K. og har i Understøttelser
 uddelt ca. 36,000 Kr.

Lav Præmie. Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger:

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der, for
 København er:

Hr. Fuldmægtig Pøckel, Hr. Rangerme-
 ster A. C. Lemming, Hr. Overbaneme-
 ster Falckenberg og Hr. Lokomotivfor-
 mand Ctausen, Maskinarbejder Kirke-
 terp, ligesom Hr. Fuldmægtig B. Ber-
 telsen, Revisionen, giver Oplysninger
 om alle Foreningen vedrørende Forhold.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. 11f. Vester 2895 v.
 Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: } For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
 } For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.