

17. Aarg. Nr. 8.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. April 1917.

Nogle Metaller og Legeringers Egenskaber og Anvendelse.

Ved OTTO BENDIXEN.

(Fortsat.)

Det amerikanske Hvidmetal, som var foreslaaet af Babbit selv, skulde indeholde 90 % Tin og 10 % Kobber + Antimon. Forøvrigt findes 5 forskellige Nr. Hvidmetal, foreslaaet af den amerikanske Materialproveanstalt. —

Hvidt Metal bliver udelukkende støbt og ganske særlig anvendt til Foringer i Pander. Det bruges saaledes mere og mere i vigtige Lejer, saaledes ogsaa ved Jernbanerne, som ovenfor nævnt. Formedelst sine gode Egenskaber som Pandemetal, der lader sig forklare ved Mikrostrukturen, herpaa skal vi senere komme tilbage, hører det til Antifriktionsmetallerne, d. v. s. saadanne Metaller som egner sig til Lejer. Kun under særlige Forhold, som vi siden skal se, er det nødvendigt at anvende Pander, der er helt af Bronze. Men selv hvor man anvender Bronzepander, ser man ofte, naar disse bliver for slidte, at man hjælper sig med at lappe dem ved at støbe hvidt Metal i dem.

Her skal derom kun siges, at Foringer af hvidt Metal, trods dets højere Pris, uden Tvivl er at anbefale yderligere adskillige Steder, hvor man lidttil bruger Bronze. Hvidt Metal er saa blødt, at det er let at bearbejde og ikke slider meget paa Aksten, uden at det dog slides stærkt selv. Det er let at smelte, og Foringer deraf lader sig let forny. Smeltningen

sker ved en saa lav Temperatur, at man kan støbe det direkte paa Stedet om en Aksel, som sidder paa rigtig Plads i Lejet eller imellem Panderne, altsaa uden Anvendelse af en særlig Form, men blot med Sideaabningerne lukkede af en Jernplade tættet med Ler, der kan hindre Legeringens Bortflyden. Dette giver hvidt Metal Anvendelse ogsaa udenfor vigtige Lejer, nemlig netop i tarveligere Maskineri, f. Eks. Landbrugsmaskiner, ved hvis Reparation man maa kunne klare sig med simple Hjælpemidler, og hvor Foringerne da er færdige straks efter Støbningen. Ved vigtigere Lejer maa naturligvis Støbning af en Foring af hvidt Metal i den indvendig fortinnede Bronzepande efterfølges af Drejning og Skrabning.

Da det er af Betydning og Interesse at vide Besked om Pandemetalleres Egenskaber og Mikrostruktur, skal vi til Slut i det følgende komme ind herpaa.

Nærmest beset er Forholdet, naar en Aksel eller Tap løber i Pander, det, at saa længe Tappen er i god Stand og vel smurt, er Friktionen ved Anvendelse af en Smørelse paa det nærmeste den samme, ligegyldigt hvilket Metal, Panderne er lavede af, og Friktionen afhænger altsaa da kun af Smørelsen. Der er nemlig større AdhæSION mellem Smørelse og Tap og Smørelse og Pander end mellem Smørelsens Partikler indbyrdes, saa at Bevægelsen foregaar ved at overvinde Friktionen imellem de Partikler, der hæfte til Tappen og dem, der hæfte til Panderne.

Men naar der bliver noget unormalt ved Tappens Gang i Panderne, kommer disses Materiale til at spille en Rolle. Hvis der saaledes mangler Smørelse, kommer Tap og Pander til at gnide direkte mod hinanden, og nogle Legeringer synes da mere tilbøjelige til at give Varmløbning end andre.

Man var imidlertid længe ganske uklar over, hvad det egentlig kom an paa ved de Legeringer, man burde anvende. Dette viser det store Antal Legeringer, der er bragt i Forslag og Anvendelse som Antifriktionsmetaller, og af hvilke de vigtigste er forskellige Slags hvidt Metal og Haardtbley, hvilket sidste, som vi tidligere har nævnt, bestaar af Bly og Antimon.

Først ved Anvendelsen af metallografiske Undersøgelser er det lykkedes at kaste Lys over, hvilken Betydning deres Struktur har for deres Anvendelighed som Pandemetaller.

De vigtigste Undersøgelser desangaaende skyldes Charpy. Han har først fremsat følgende Tankegang: Ved smaa Tryk betragtes i Almindelighed Friktionskoefficienten som konstant, saa at Friktionen vokser proportionalt med Trykket. Ved større Tryk vokser Friktionskoefficienten temmelig stærkt, Fladerne slibe hinanden af og bliver derved varme, og sluttelig begynder Akslen, ved at Panderne hæfte sig (svejse sig) til den — brænde paa — at rive Dele af Panderne med sig, hvorved Friktionskoefficienten stiger meget hurtigt. Naar Panderne brænde saa fast, at Tappen ikke kan rotere, kan Tappen brække, eller Panderne knække, eller, hvis de har Foringer, disse stødes løse, eller Pander eller Foringer kunne smeltes ved Varmen, hvis de er af Antifriktionsmetal. Afslibningen begynder for et mindre Tryk, jo blødere Metalfladerne er. Herefter skulde haarde Metalflader være bedst —, ogsaa fordi ved dem Friktionskoefficienten er mindst. At Metalflader er haarde, kan da ogsaa bøde paa Manglen af Smørelse, naar Metalfladerne er i god Stand, og Trykket ensformigt fordelt over større Flader og ikke koncentreret paa enkelte Punkter. Men saaledes er Tilfældet oftest ikke i Praksis. En ny Aksel hviler kun paa enkelte Punkter i Pander, der ikke er

meget omhyggeligt skrabadet. Hvis nu Panderne er af en haard Legering giver denne ikke efter, hvoraf Følgen bliver, at de enkelte Punkter maa vedblive at optage hele Trykket, og derved kan da Lejet løbe varmt, og Panderne brænde paa. Dette undgaar man, naar Pandemetallet har en vis Plasticitet, idet Akslen da kommer til at ligge langt bedre an. Men Plasticiteten er ogsaa i Længden ønskelig, thi Panderne slides ikke regelmæssigt, rimeligvis formedelst Støv i Olien. Hvor en Aksel hviler i Pander paa forskellige Steder af sin Længde, er Plasticitet hos Pandemetallet særlig vigtig.

Det vil heraf ses, at det hos Pandemetallet er meget fordelagtigt foruden Haardhed at have Plasticitet. Dette lader sig ogsaa opnaa ved at anvende Legeringer, der bestaar af haarde Korn i en plastisk Grundmasse. Det har da ogsaa ved Charpys metallografiske Undersøgelser af en stor Mængde Antifriktionsmetaller vist sig, at alle de Legeringer, der har vist sig heldige i Praksis som saadanne, have en saadan Struktur. Charpy har f. Eks. undersøgt Legeringer af Bly og Antimon (Haardtbley). Den eutekniske Legering indeholder 87 % Bly og 13 % Antimon.

De Legeringer, der indeholder mere Antimon end den elektriske Legering, indeholder det overskydende Antimon som haarde Korn. Saa længe Massen kun indeholder faa af disse Korn, og Trykket ikke er for stort, overføre disse det Tryk, de modtage af Tappen, til den plastiske, eutektiske Legering, og dette Forhold vedbliver, saa længe Antimonkornene ligger saa spredte, at de under Trykket ikke naar til at hvile mod hinanden, og saa længe er Legeringens Styrke eller Modstandskraft mod Tryk ens med den eutektiske Legerings. Men naar der er over 30 % Antimon i Legeringen, berøre de haarde Antimonkorn hinanden under Trykket. Det bliver da dem, der bærer Trykket, og dette kan ganske vist nu være ret højt, men Legeringen er nu skør og ikke mere plastisk og springer pludselig, naar Trykket naar en vis Størrelse. Heraf følger, at de Legeringer af Bly og Antimon, der egne sig til at være Antifriktionsmetaller bør indeholde ca. 15 à 25 pCt. Antimon, hvilket ogsaa stemmer med, hvad man har fundet praktisk. Er

de mere blyholdige, da er de for bløde at slide paa og brænder let paa Tappen, og er de haardere, da er de for lidet plastiske, og desuden skøre for et nogenlunde stort Tryk.

Det gælder da efter Charpys Mening i enhver Legering, der bruges som Antifriktionsmetal, at have haarde Korn, som formindske Friktionen og Tendensen til, at Panderne brænde paa, — men at have dem i forholdsvist ringe Antal, saa at Legeringen ikke bliver skør, og at have dem fordelt i en eutektisk Legering af passende Plasticitet og ikke for ringe Styrke mod Tryk.

Medens man tidligere kun enten ved længere Tids Brug af en Legering som Pandemetal eller ved Forsøg paa en Slidprøvemaskine kunde skaffe sig Oplysning om Legeringens Egenskaber som saadant, kan man efter Charpy hurtig skaffe sig Underretning i saa Henseende. Man bør dertil først undersøge Legeringen ved en Trykprøve. Det vil derved vise sig, om Grundmassen er plastisk og ikke deformeres for meget for et vist Tryk, ligesom det ogsaa derved vil vise sig om Legeringen er skør. Dernæst kan man undersøge Legeringen mikroskopisk efter en Polering, hvor Polermidlet er blevet ført paa et elastisk Underlag. Et godt Antifriktionsmetal maa da vise haarde Korn i Relief. Ekstra kan man naturligvis, om man vil, gøre Forsøg over Friktionens Størrelse og Slidforsøg.

Efter Charpy kunne de her gjorde Forordringer til et Antifriktionsmetal som Regel langt lettere tilfredsstilles af ternære Legeringer end af binære (Legeringer, der indeholder henholdsvis 3 eller 2 Bestanddele), medens det paa den anden Side som Regel vil være overflødig at gaa over til at bruge Legeringer, der indeholder endnu flere Metaller.

Naar man til Trods for at forskellige Antifriktionsmetaller synes at have en ideel Struktur for Benyttelsen som Pandemetaller, dog ikke er kommen helt bort fra at bruge Pander, som er helt af Bronze, er der forskellige Aarsager dertil.

Bronze yder saaledes en større Modstand mod Sammentrykning end forskellige Antifriktionsmetaller og navnlig end Haardtbley, og maa derfor bruges, hvor Panderne er ud-

satte for stærke Stød, der kunde deformere Pander af Haardtbley eller støde Foringer af hvidt Metal løse, som f. Eks. ved Lokomotivlagere.

Naar Panderne er af Antifriktionsmetaller er det undertiden en Fordel, at de i Stedet for at brænde paa giver sig til at smelte, hvor Bronzepanderne ved at brænde paa vilde brække Tappen eller selv knække. Dette vil saaledes være Tilfældet, hvor man i Tide bliver opmærksom paa, at Panderne er ved at smelte, eller hvor derved ingen Ulykke af Betydning kan afstedkommes. Men man vil foretrække Bronzepanderne, hvor Antifriktionsmetal ved at smelte bort uden Varsel kan afstedkomme Ulykker. Kun i de færreste Tilfælde bliver man imidlertid ikke varskoet herom, thi selv om man ikke kan komme til jævnlig at føle paa et vigtigt Leje, vil man oftest bemærke, at det er ved at løbe varmt ved Hjælp af Lyden, ved Lugten af Smørelsen, der bliver varm etc.

Man har i Følge Meddelelse i et af de sidste Nr. af „Hanomag Nachrichten“ fundet, at man ved hvidt Metal ikke altid kan bedømme S sammensætningen efter Udseendet. Dette har vist sig efter kemiske Undersøgelser af to Stykker hvidt Metal fra et Jernbaneværksted. Det ene Stykke viste et ganske finkornet Brud, lignende som ved godt Støbejern, det andet et Brud med stærkt krystalliske Flader. I sidstnævnte Stykke mente man at have en mindre værdifuld Legering.

Besøg altid din Afdelings Møder
naar Du har fri

Den afsluttende Forhandling om Tjenestetidsreglerne.

Saa skete det da, Torsdag den 29. Marts Kl. 3 Em. mødtes i Generaldirektoratets Fællesmødesal Repræsentanter for Administrationen og Lokomotivpersonalet for at føre den sidste og afsluttende Forhandling om Tjenestetidsreglerne. — Det var ikke nogen lille Forsamling, der var kommen til Stede, da Generaldirektøren bød velkommen. — For Generaldirektoratet var mødt: Generaldirektøren, Generalsekretæren, Chefen for Maskin-

afdelingen og Fuldmægtig E. Lunn, for „Dansk Lokomotivmands Forening“ Formanden og begge Kredsformændene samt Lokomotivførerne C. A. Lillelund, C. M. Christensen og Lokomotivfyrbøder K. Johansen; endvidere deltog Formanden for Tjenestetidsudvalget, Maskiningeniør E. H. Schmidt. —

Generaldirektøren indledede Mødet med at udtale som sit Haab, at Forhandlingerne maatte bringe Enighed om de Punkter i Betænkningen, der vilde blive gjort til Genstand for Drøftelse, og efter at vor Organisations Formand havde takket for Indbydelsen og i øvrigt ligesom Generaldirektøren udtalt Ønsket om, at Forhandlingerne maatte blive præget af god Forstaaelse meddelte han, at Organisationens Ordførere havde valgt Kredsformændene d'Hrr. M. Mortensen og Rich. Lillie. — Generaldirektøren kom derefter straks ind paa det Punkt, som Medlemmerne i Tjenestetidsudvalget ikke havde opnaaet Enighed om, nemlig Beregningen af Tjenesten om Natten. Generaldirektøren kunde paa Generaldirektoratets Vegne meddele, at dette var enig med Administrationens Repræsentanter, men man vilde gerne høre Personalets nærmere Motivering af Forslaget. Ordførerne gjorde Rede for det Standpunkt, de havde taget ved Betænkningens Afgivelse, og fremhævede navnlig for Rangermaskinernes Vedkommende Nattjenestens Indflydelse paa disse een Mands-betjente Lokomotiver.

Det var under denne Drøftelse en stor Skuffelse for Personalets Repræsentanter at høre Chefen for Maskinafdelingen udtale sig imod sine tidligere Udtalelser og sit i sin Tid fremsatte Forslag, der netop paa det Punkt var overensstemmende med Personalets Opfattelse af Nattjenestens Indflydelse. Det virkede nedslaaende at se den Mand, som Repræsentanterne havde ventet sin største Støtte hos, saa fuldkommen svigte og erklære sig som Modstander af alle Særbestemmelser; men med Dygtighed paaviste Personalets Ordførere baade hvad der havde været Motiverne til Kravet om Nattillæget, som Nødvendigheden af, at Nattillæget navnlig for Ranger-tjenesten blev som af Personalet krævet. — Generaldirektøren lovede da ogsaa paany at

tage Spørgsmaalet op til nærmere Overvejelse. — Af andre Punkter i Betænkningen, Generaldirektøren ønskede ændret, var først det maksimale Timeantal, der ønskedes hævet fra 245 til 250 Timer, idet han udtalte, at der da saavel for Rangertjenesten, som for Togtjenesten var et ensartet Spillerum paa 15 Timer, men da Aarsagen til Udvalgets Indstilling nærmere forklaredes, fastholdt Generaldirektøren ikke sit Krav. — Derimod kunde Personalet efter nogen Drøftelse gaa med til, at der til Bestemmelserne knyttedes en Fodnote, der angav hvilke Driftsuheld, der kunde bevirke Overskridelse af det maksimale Timeantal. Generaldirektøren understregede under Forhandlingerne om dette Punkt, at det ikke var hans Hensigt at gøre Reglerne ringere, ligesom han lovede, at Redaktionen af Fodnoten skulde blive tilfredsstillende for Personalet. — Bestemmelsen om Godtgørelse for overskridende Timer maatte under Hensyn til den nedsatte Kommission midlertidig udgaa. Generaldirektøren tilbød, for at vi ikke skulde staa uden Indflydelse paa dette Spørgsmaal, Foreningen Repræsentation i Kommissionen, hvad Personalets Repræsentanter under Hensyn til Fællesudvalget ikke paa nærværende Tidspunkt ønskede. — Man enedes derefter om, paa Forslag af Generaldirektøren, at Reglerne senest 2 Aar efter Krigens Ophør skulde virke med deres fulde Kraft, og at man snarest mulig skulde løse Fridagsspørgsmaalet og regulere Rangertjenesten efter Bestemmelserne, ligesom de ny Forberedeises- og Eftersynssteder og de dermed forbundne Arbejder straks indførtes. — Heri indbefattet Fyrrensning overalt og af alle Maskiner.

Forhandlingerne, der begyndte Kl. 3 Em. sluttede først Kl. ca. 7 Aften, og der blev under denne Forhandling rig Lejlighed til at lære Generaldirektørens Forhandlingsevne at kende. Med stor Dygtighed ledede han Forhandlingerne saaledes, at den Harmoni, trods periodevis ret skarpe Divergenser, navnlig med Maskinchefen, som betyder saa meget under saadanne Forhandlinger, intet Øjeblik blev brudt.

Generaldirektøren viste Forudseenhed og stor Bevægelighed, og med Indtrykket af at have forhandlet med en overfor sit Perso-

nale virkelig velmenende Mand, forlod Personalets Repræsentanter Mødet, haabende paa, at Generaldirektørens nærmeste Medarbejdere vilde være lige saa velmenende ved Reglernes Gennemførelse.

Tjenestetidsforholdene ved Sveriges Statsbaner.

Efter „Lokomotivmanna och Maskinist Tidning“ tillader vi os at optrykke nogle Bestemmelser ang. de ny Tjenestetidsregler, som er traadte i Kraft 1. Januar i Aar.

Kungl. Järnvägsstyrelsen har ved Cirkulærskrivelse, Ordre Nr. 312, Serie A., fastsat ny Tjenstgöringsbestemmelser, som skal tillempes og gøres gældende fra 1. Januar i Aar.

Indledningsvis anføres i Cirkulæret:

„I de efterfølgende givne Tjenestetidsregler, angives de Hovedgrunde, efter hvilke Tjenesten bør ordnes med Hensyn til Tjenestens skiftende Natur, er det imidlertid af Betydning, at Tjenesten saavidt mulig afpasses efter hvert Tjenesteomraades forskellige Krav. Der maa saaledes føres nøje Opsigt med, at Tjenesten ikke virker overanstrengende!

Ved Fastsættelse og Opgørelse af Tjenestefordelingen kan der finde mindre Lempelser Sted, dersom vedkommende Tjeneste stiller særlig store Krav til Anstrengelse og Ansvar.

Det paalægges derfor vedkommende Overordnede med Opmærksomhed at følge alle Omstændigheder, som indvirker paa Arbejdet, og ordne Tjenesten herefter, samt gennem personlige Iagttagelser, specielt ved Afslutning af Tjenestetiden, at forvisse sig om, hvorevidt der er Fare for Overanstrengelse, og i saa Fald foretage fornøden Ændring i Tjenestefordelingen.

Til Bedømmelse af Tjenestens Art bør iagttages Betydningen af følgende Omstændigheder:

Om, og i saa Fald i hvilken Udstrækning Nat-tjeneste forekommer, om Tjenesten altid eller med vis Regelmæssighed falder paa samme Tid af Døgnet, eller om den ofte veksler mellem tidlig Morgen og sen Aften-tjeneste, i saa Fald i hvor stor Udstrækning Ophold

og Hvile forekommer under Tjenestetiden, om Arbejdet er af mere mekanisk, automatisk Art, eller om det stiller særlig store Krav til vedkommendes Omtanke og Konduitte, om Tjenesten er forenet med større Ansvar eller Fare for Ulykkestilfælde, om Arbejdet uafbrudt er anstrengende, eller om det stundom kan være let, om Arbejdet foregaar i Hus eller i det frie, om det fordrer større sjælelig eller kropslig Anstrengelse, samt, særlig vedrørende det kørende Personale, maa tilbringe nogen væsentlig Del af Hviletiderne udenfor Hjemmet.

Videre skal Hensyn tages til, at den veksellende Trafik til forskellige Tider af Aaret stiller større Krav end normalt for den samme Tjeneste.

Hverken Tjenestetidsforskrifterne i og for sig, eller den fastsatte Tjenestefordeling bør tillempes saaledes, at Tjenestemændene tages til Tjeneste i længere Tid end nødvendigt for Arbejdets Fuldførelse.

En Række Paragraffer fastsætter mere udformede Detailler om Bestemmelsernes Anvendelse paa de forskellige Tjenestegrupper, samt om Tiden og dens Beregning m. m.

I § 2 bestemmes saaledes, at Tjenesten skal ordnes saaledes, at Tiden, med den Vurdering af Nattimer og for hurtigtgaaende Tog i forekommende Tilfælde som angivet i § 3, som Regel ikke overskrides.

For det kørende Personale 260 Timer pr. Maaned = 30 Dage.

For Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere 210 Timer pr. Maaned.

Saavidt det kan ses, skal her forstaas planmæssig.

§ 3 bestemmer, at hver fulde Tjenestetime mellem Kl. 11 Em. og 5 Morgen regnes = 1 Time og 20 Min.

I Tjenestefordelingen maa Ophold under en Time ikke regnes som Fritid. En Afbrydelse af Tjenesten mellem 1—3 Timer regnes som halv Tjeneste.

Ved Beregning af Tjenestetidens Længde skal der regnes med Forberedelses og Afslutningsarbejder.

Før Turen beregnes for Lokomotiver af største Type 1 Time 30 Minutter, for mindre Lok. 1 Time, for Rangermaskiner 30 Min.

Efter Turen regnes 45 og 30 Min. henholdsvis for de største og mindre Typer.

For „Tjenesteskifte“ 15 Min., for Raportskrivning 15 Min.

Timeberegning for Tog med over 35 Km. Hastighed 1 Time = 1 Time og 12 Min.

Maximaltjenestetiden er bestemt i Cirkulærets Nr. 6. For det kørende Personale er denne udformet saaledes:

Da det ikke godt kan ordnes anderledes, maa Tjenestetiden undtagelsesvis udstrækkes til 15 Timer pr. Døgn, dog maa den ikke i mere end to Døgn efter hinanden udstrækkes til over 13 Timer.

Det kørende Personale skal regelmæssig have en Hviletid paa Hjemstedsstationen af 9 sammenhængende Timer, og paa fremmed Station paa 7 Timer. Efter to lange Tjenesteperioder tilkommer der Personalet en Hvile i Hjemmet af 12 Timer.

Vi har fremsat disse Bestemmelser for det svenske Personale og fremhæver, at det ikke er et Forslag, som bliver sat i Virksomhed en Gang naar Krigen slutter eller et Par Aar efter. Nej, Reglerne er traadte i Kraft den 1. Januar 1917 i det 3die Krigsjaar.

Vore Medlemmer vil nu spørge: Hvorledes gaar det hos os? Hvornaar bliver vort Forslag til Lov? Er vore Regler bedre eller daarligere end de her fremsatte.

Til det første Spørgsmaal skal vi svare: „Vi ved det ikke, ingen ved det.“ Generaldirektøren har lovet at udsende Ordrene om Reglerne snarest muligt. Hvornaar de skal træde i Virksomhed, derom vil han konferere med de tekniske Sagkyndige. Vi haaber at denne Sagkundskab hurtig vil komme til det Resultat, at Reglerne snarest maa sættes i Kraft, om ikke af anden Grund, saa af den, at Personalet ellers vil kræve Forslaget revideret forinden.

Til Spørgsmaalet om Reglerne er lige saa gode som de ny svenske maa vi svare: „vistnok ikke.“

Vi vil navnlig fremhæve, at Nattimerne i de svenske Regler gælder 1 Time og 20 Min. for hver Time. I vort Forslag har vi selv for langt 1,5, medens Administrationens Repræsentanter ikke vil give noget Tillæg for Nattimer ved Togtjenesten, og kun 15 Min. for

Rangertjenestens Vedkommende. Dette Standpunkt deles af Generaldirektoratet. Det er dog at haabe, at Generaldirektøren ved nærmere Overvejelse vil indse, at Reglerne i den Henseende ikke kan være ringere ved de danske end de er ved de svenske Statsbaner.

Under Forhandlingerne blev det af Administrationen hævdet, at Tjenestetiden i Sverrig var 300 Timer maanedlig. Vi gør opmærksom paa, at det sikkert er nogle gamle Regler, her er tænkt paa, thi i de nye er der sat 210 Timer for Lokomotivpersonalet med en Afkortning af 12 Min. for hver Time kørt paa Tog med en Hastighed af over 35 Km. og et Afdrag af 20 Min. for hver Time der køres mellem 11 Aften og 5 Fm. Altsaa er de svenske Regler paa disse Punkter betydelig bedre end vort Forslag.

Under Forhandlingerne hævdede vi, at Forslaget nu har været under Forhandling saa længe, at det egentlig nu burde revideres. Denne Opfattelse bliver stærkt bestyrket ved at læse de svenske Regler. Det er derfor vort Haab, at de snart maa blive satte i Kraft.

Aspiranternes Lønningsforhold.

Fra Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund har Foreningen modtaget Meddelelse om, at Generaldirektoratet har imødekommet den Del af Aspiranternes Lønningskrav, der gik ud paa, naar de som Maskinarbejdere udførte Reparationer i Remiserne, da lønnes med den gældende Minimalløn for Remisehaandværkere, idet Generaldirektoratet under 7. April til Formanden for Værkstedsorganisationerne, Hr. Kirketerp, har tilsendt følgende Skrivelse:

Under Dags Dato har Generaldirektoratet tilskrevet Distrikterne saaledes:

Man bemyndiger herved Distrikterne til, i den Tid de under Distriktet antagne Lokomotivfyrboderaspiranter gør Tjeneste som Haandværkere i Remiserne at yde dem den for Remisehaandværkere gældende Minimalløn.

Hvilket herved, under Henvisning til de den 29. December f. A. stedfundne Forhandlinger meddeles til Underretning.

P. G. O.

(Sign.) Frederik V. Peterse:..

Støt vor Organisation i Ord og Gerning

Gratialet.

Ved Redaktionen Slutning erfarer vi, at Ministeren for offentlige Arbejder har fremsat Forslag i Folketinget ved Tillægsbevillingslovens 2. Behandling om en Bevilling paa 300,000 Kr. til Fordeling mellem Personalet i Lighed med forrige Aar efter visse bestemte Regler.

Den af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg afgivne Indstilling er saaledes bleven fulgt, og Forslaget er tiltraadt af Finansudvalget og nu vedtaget ved 2. Behandling i Folketinget. — Medlemmerne kan saaledes glæde sig til atter i Aar at modtage et lignende Beløb — nu i Foraaret eller først paa Sommeren — som forrige Aar for Tab af Frihed.

Vi formoder, at Beløbet imødeses med Længsel af alle Tjenestemænd.



Delegeretmødet.

I Tilslutning til Meddelelse i foregaaende Nr. af Dansk Lokomotiv Tidende underrettes Medlemmerne om, at der den 20. April, Kl. 6 Em. afholdes en festlig Sammenkomst, til hvilken forskellige Rigsdagsmænd og Organisationsledere er indbudte.

I Forbindelse hermed afholdes en Fællesspisning (Middag, 2 Retter og Dessert) til en Pris af 4 Kr. pr. Kuvert. Under Middagen er der Koncert, og efter denne, under Forudsætning af Dispensation fra Lukkelovens Bestemmelser, afholdes et lille Assemble til Kl. 1 Nat.

Til denne Sammenkomst indbydes Medlemmerne med Damer. Venner og Bekendte kan dellage.

Der arrangeres 1ste Dag Frokost fra Kl. 1 Em. til 2 Em. og 2den Dag Frokost fra 1½ Em. til 2½ Em.

Medlemmer, der ønsker at deltage i Middagen bedes forinden Delegeretmødet tilstille Sekretæren Meddelelse herom og Antal Kuverts.

Tegningslister til Frokosten fremlægges begge Dage ved Mødernes Begyndelse.

Adgang til Deltagelse i Assembleet er fri, ligesom Garderoben er fri saavel under Møderne som til Sammenkomsten.

Adgangskort til Festen erholdes i Mødelokalet hos Sekretæren.

Husk at medtage Byttebrødkort.

Delegeretmødelokalet, i Citygade 23, er beliggende mellem Pilestræde og Kristen Bernikowsgade. Begge Gader støder op til Østergade.

Sporvogn: Linie 1 fra Personbanegaarden til Kongens Nytorv.

Dagsorden

for „Lokomotivpersonalets Hjælpefond“.

- Punkt 1. Valg af Dirigent og Sekretær.
- „ 2. Beretning om Virksomheden i 1916.
- „ 3. Regnskabet for 1916.
- „ 4. Forslag om Bevilling af Midler. (Se Bilag til Dagsordenen).
- „ 5a. Valg af 3 Repræsentantskabsmedlemmer.
- „ 5b. Valg af 2 Revisorer.

BILAG TIL DAGSORDENEN.

ad Punkt 4. Repræsentantskabet stiller følgende Forslag:

Der stilles i 1917 et Beløb af 400 Kr. til Raadighed for Repræsentantskabet.

Beløbet anvendes til følgende Formaal:

- a. 200 Kr. til Enker efter Medlemmer af „Dansk Lokomotivmands Forening“.
- b. 200 Kr. til Medlemmer af Lokomotivpersonalets Hjælpefond, der som Følge af Tilskadekomst i Tjenesten har været utjenstdygtig i over 3 Maaneder i 1916—17.

Som særlige Bestemmelser fastsættes:

ad a. Fortrinsret har:

1. Enker efter forulykkede eller som Følge af Tilskadekomst afdøde.
2. Enker, der er Forsørger for flere Børn.
3. Enker, hvis Forsørger døde forinden Pensionsret var opnaaet.
4. En mindre Pension giver Forret for en større.
5. Forældreløse Børn efter de i 1—4 nævnte (under 18 Aar), forsaavidt det skønnes, at et Beløb vil kunne være dem til Nytte.

ad b. Ansøgerens Utjenstdygtighed attesteres ved Lægeerklæring.

Beløbet skal udbetales i Portioner à 50 Kr. den 20. December 1917.

Det overlades iøvrigt Repræsentantskabet at bestemme Fremgangsmaaden ved Uddeling af Beløbene.

Risiko og Belønning.

Denne Overskrift svarer i Grunden aldrig til Forholdene ved Statsbanerne. Man har i de sidste Aar lagt Mærke til, og specielt for Maskinafdelingens Vedkommende, en vis Ulyst til at forfremme Tjenestemænd, som er bleven forlangt og bevilget af den samlede Rigsdag. Naar endelig Tiden kommer, at det sidste afgørende Skridt skal tages, ja, saa forhaler man stadig Sagen og søger at trække det ud saa længe som vel muligt. Hvor Fejlen er, skal jeg ikke her kunne sige, men at der maa være en saadan til Stede, formener jeg uden for al Tvivl, for vel er Tiderne vanskelige og usikre for Statsbanerne; men en Ting tror jeg nok, vi alle kan være enige om, og det er, hvis der er Grund til at forfremme Portører, Overportører, Overassistenter,

Fuldmægtige osv., saa er der ligesaa stor Grund til at forfremme Lokomotivfyrb. til Førere, naar de samme Folk saa godt som 3 à 4 Aar har forrettet Strækningstjeneste som Lokomotivførere, og det under saa vanskelige Forhold som vel muligt, baade med Hensyn til Materialier og kun lidet uddannede Folk til Hjælp. Naar endelig Tidspunktet for Forfremmelsen indtræffer, da faar vedkommende først rigtig at føle, hvorledes hans Arbejde og Paapaselighed bliver paaskønnet ved at se alle andre rykke op i højere Stillinger, og ham selv ladet tilbage og udsat for ved et indtræffende Uheld aldrig at opnaa noget Avancement. Hvis dette ikke skaber Bitterhed, saa ved jeg ikke hvad!

Ærbødigt

En af de mange.

Adressefortegnelse.

Hoved- og Kredsbestyrelse:

Formand: Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Kasserer: Chr. Larsen, Dybbølgade 14⁴, København B.

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

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, Dybbølgade 26², — B.

Lok.fyrb. Kredsens Kasserer: Alf. Olsen, „Siesta“, Solvej, Helsingør.

Afdelingsformænd:

| Nr. | Lokomotivførererkredsen | Afdeling | Nr. | Lokomotivfyrbøderkredsen |
|-----|---|---------------|-----|--|
| 1 | G. O. F. Lund, Tagensvej 126, L. | København G. | 2 | K. Johansen, Sommerstedgade 22 ³ , B. |
| 3 | C. Petersen, Zinngade 4 St., Ø. | — H. | 4 | G. Nielsen, Godsbanegade 7, B. |
| 5 | Joh. Christensen, St. Jacobsgade 11 ⁴ , Ø. | — Ø. | 6 | M. E. Jensen, Ryesgade 65 ² , Ø. |
| 7 | C. A. Vording, „Dan“, N. Christensensvej | Helsingør | 8 | C. A. Nielsen, „Godhavn“, Badevej |
| 9 | Alfred Petersen, Brunsvej 7 | Roskilde | 10 | F. Petersen, Skovbovængets Sideallé 9 |
| 11 | V. P. Hansen | Gjedser | 12 | A. Endersen |
| 13 | Jul. Nielsen, Lundevej. | Kallundborg | 14 | E. Kuhn, Lindegade 4 ¹ |
| 15 | N. Lassen, Absalonsgade 16 ¹ | Slagelse | 16 | P. A. Jensen, Svendsgade 8 ² |
| 17 | V. Lund, Nyvej 4 | Korsør | 18 | Vill. Petersen, Revvej 60 |
| 19 | H. M. Petersen, „Ængsmo“, Birkhovedvej | Nyborg | 20 | A. P. Andersen, Sølystvej 14 |
| 21 | L. Christiansen, Vejlevej 13 ¹ | Fredericia | 22 | M. Rasmussen, Norgesgade 30 ¹ |
| 23 | E. Laursen, Finsensvej 60 St. | Esbjerg | 24 | H. C. Fejring, Finsensgade 44 |
| 25 | N. F. Schilling, Toldbodgade 16 ¹ | Thisted | 26 | L. Rasmussen, Asylgade 1 |
| 27 | A. E. Jensen, Søndergade 15 | Struer | 28 | O. G. Olsen, Dusebergvej 15 |
| 29 | P. Christiansen, Boyesgade 4 ¹ | Viborg | 30 | L. Conrad, Sjællandsgade 4 |
| 31 | J. Bech, Søndergade 43 ¹ | Frederikshavn | 32 | S. Hansen, Peter Møllersgade |
| 33 | P. N. Wendelboe, „Creighton“, Hobrovej | Aalborg | 34 | M. P. Røgilds, Valdemarsgade 35 ² |
| 35 | H. P. Hansen, Karl Metzgade 18 ² | Randers | 36 | S. A. Blach, Sennelsgade 6 |
| 37 | A. Strand, Skansepalæet 3 | Aarhus | 38 | Soph. Jensen, Bülowsgade 57 ¹ . |
| 39 | Evald Nielsen, „Karinsminde“ | Skanderborg | 40 | M. Th. Christensen, Kirkevej |
| 41 | R. Larsen, Østergade 7 ² | Vamdrup | 42 | H. J. Fournaise, Danmarksgade 2 |
| 43 | S. Larsen, Jernbanegade | Brande | 44 | V. Givskov |
| 45 | C. Ramkilde | Langaa | 46 | C. F. Berg-Petersen. |

De af Afdelingerne valgte Delegerede 1917.

| Nr. | Lokomotivfører kredsen | Afdeling | Nr. | Lokomotivfyrbøder kredsen |
|-----|-------------------------------------|---------------|-----|------------------------------------|
| 1 | G. O. F. Lund.* Chr. Højer | Kjøbenhavn G. | 2 | J. Junge. E. Christensen. C. Olsen |
| » | H. P. Hansen. A. Madsen. H. Vigholt | — | » | Frode Nielsen. L. Christensen |
| » | Vilh. Thomsen. V. Vidstrup | — | » | O. Dahlin. C. Andreasen |
| 3 | ? | — H. | 4 | G. Nielsen.* C. Thorngaard |
| 5 | V. Hessner. H. Unschuld | — Ø. | 6 | M. E. Jensen.* Lindberg-Jensen |
| 7 | L. Nielsen | Helsingør | 8 | C. A. Nielsen* |
| 9 | Alfred Petersen.* J. Knudsen | Roskilde | 10 | F. Petersen.* E. Vidstrup |
| 11 | V. P. Hansen* | Gjedser | 12 | A. Endersen* |
| 13 | ? | Kallundborg | 14 | E. Kuhn* |
| 15 | N. Lassen.* A. Petersen | Slagelse | 16 | J. Pedersen. Sessing |
| 17 | V. Lund.* V. Hansen | Korsør | 18 | ? |
| 19 | H. M. Petersen.* C. Thygesen | Nyborg | 20 | H. C. Hansen. P. Hansen |
| 21 | ? | Fredericia | 22 | M. Rasmussen.* E. Kroner |
| 23 | Harder Petersen. H. P. Hansen | Esbjerg | 24 | ? |
| 25 | N. F. Schilling* | Thisted | 26 | ? |
| 27 | A. E. Jensen.* Schophuus | Struer | 28 | O. G. Olsen.* L. Kragh |
| 29 | P. Christiansen.* N. Løgstrup | Viborg | 30 | L. Conrad.* M. Jacobsen |
| 31 | ? | Frederikshavn | 32 | ? |
| 33 | ? | Aalborg | 34 | M. P. Røgilds.* V. Heftholm |
| 35 | H. P. Hansen.* | Randers | 36 | S. A. Blach* |
| 37 | A. Strand.* Steffensen | Aarhus | 38 | J. Hansen. J. Bille |
| » | R. Hviid. R. Larsen | — | » | S. Overgaard. N. Christensen. |
| 39 | Evald Nielsen* | Skanderborg | 40 | M. Th. Christensen* |
| 41 | ? | Vamdrup | 42 | J. M. Jensen |
| 43 | S. Larsen* | Brande | 44 | V. Givskov* |
| 45 | C. Ramkilde* | Langaa | 46 | |

De med * betegnede er Afdelingsformænd.



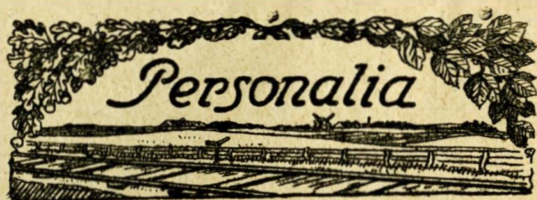
Isoleret Fodbeklædning.

En amerikansk Fabrik har under Navnet Linemans Fodtøj fremstillet en Slags Sko for Arbejdere ved Stærkstrøm, som er saa modstandsdygtige, at de kan tage op til 20,000 Volt, uden at Bæreren tager Skade. De indeholder ikke noget som helst Bindemiddel og har ingen Sømme, men er udvulkaniseret under højt Tryk i en fast Masse og i Aluminiumsforme. Noget helt nyt er, at Saalen er hvid, hvorunder der atter er anbragt et Lag rødt Gummi. Naar Saalen er slidt saameget, at det røde kommer frem, er det Tegn paa, at de trænger til ny Gummibelægning.

Motorslagskibe.

Det ofte diskuterede Spørgsmaal om de store Slagskibes Anvendelse af Dieselmotoren, synes nu at have

faaet sin første Løsning i Frankrig, hvorfra det berettes, at man bygger et saadant Skib, hvis Dieselmotorer tilsammen skal have 18,000 HK. Efterretningen er naaet hertil gennem det franske sømilitære „Moniteur de la Flotte“, som ellers plejer at være godt underrettet, men „Prometheus“ mener dog, at man maa betvivle Rigtigheden, dels fordi de 18,000 HK. er meget lidt Maskinkraft for et saa stort Skib, dels fordi den franske Motorindustri næppe endnu er i Stand til at lave paalidelige Motorer af denne Størrelse, da man fuldstændig mangler Erfaringen fra Handelsskibe, og højst har bygget Maskiner paa 1000 Hestes Kraft. Endvidere har de franske Fabriker haft store Vanskeligheder ved at færdiggøre de 1000—1500 Hestes Dieselmotorer til sine ny Undervandsbaade, saa store, at man endog har maattet give nogle af dem Turbinemaskiner — en højst uheldig Drivkraft for en Baad, der hurtig skal dykke. Der er næppe Sandsynlighed for, at den franske Motorindustri under Krigen skulde være naaet saa vidt, at det første Motorslagskib i Verden skulde komme fra Frankrig.



1. April 1917.

Forfremmet til Lokfører er Lokfyrbøderne:

N. Nielsen, Aarhus H., i Bramminge.
P. M. Johansen, Kallundborg, - Gjedser.

Forfremmet til Lokfyrbøder er Haandværkerne:

J. J. Birkbo, Værkstedet i Nyborg, Brande.
N. P. Jensen, Struer, Struer.

Ansæt som Lokfyrbøder er Ekstraandværkerne:

A. Møllebro, Kbhvns Godsb., i Kbhvns Personbg.
K. A. Johansen, — " " "
F. P. K. Jensen, Kbhvns Personbg., - " " "
O. P. Jensen, Korsør, - Korsør.
T. G. Pedersen, Kbhvns Godsb., - Kbhvns Personbg.
N. S. C. E. Rohde, — - Aarhus H.
H. A. Andersen, Fredericia, - Aalborg.
H. G. Larsen, — - Bramminge.
K. G. Madsen, Nyborg, - Brande.
J. T. Poulsen, Fredericia, - Esbjerg.
F. A. Jensen, Nyborg, - Aalestrup.
F. C. Madsen, Kbhvns Godsb., - Kbhvns Personbg.

Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfører M. Thomsen, Bramminge, til Esbjerg.
Lokfyrbøder G. N. C. Jensen, Struer, til Aarhus H.
— E. J. H. Olsen, Østerbro, til Nyborg.
— H. Beng, Aalestrup, til Frederikshavn.
— A. V. Andersen, Kallundborg, til Aarhus H.
— A. Quist, Gedser, til Randers.
— F. G. Jensen, Brande, til Aarhus H.
— V. V. Eriksen, Struer, til Frederikshavn.

Lokfyrbøder S. P. Sørensen, Esbjerg, til Aarhus H.
— C. Jacobsen, Aalborg, til Nyborg.
— J. E. Clausen, Aalborg, til Aarhus H.
— B. Fischer, Bramminge, til Kallundborg.
— A. C. Hansen, Brande, til Korsør.
— C. A. G. Jensen, Struer, til Korsør.
— K. Pedersen, Kbhvns Godsb., til Aarhus H.

*Husk Indmeldelse i Hjælpefonden
Ingen udenfor Lokomotivpersonalets
Hjælpefond*

Til Medlemslisten.**Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.**

Lokfyrb. Chr. Liegaard, J. P. O. Jørgensen, H. C. Hansen,
C. Jacobsen, i Aalborg.
Aspir. E. M. Jensen Gormsen, Th. O. Nielsen, P. A. Rønaa,
N. C. Petersen, i Aarhus.
C. H. C. Nielsen, Chr. Andersen, P. A. M. O. Ør-
beck, Valdemar Hansen, H. P. Larsen, i Gb.
C. R. T. Holmtoft, C. O. Hansen, Fredericia.
J. R. Jensen From, Masned Sund.
Alf. Poulsen, Viborg.
I. A. Hansen, Struer
S. Kjærsgaard Sørensen, Esbjerg.
Lokfyrb. S. A. Linder, Brande.

Optaget i D. L. F.:

Lokfyrb. C. O. Hansen, Fredericia.



Viklæder dem paa alle 3
for ca. 1/2 Pris

Costumer

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

Overstykker Alpaca & kul.
Pigekjoler & Overstykker
Drengetoj — Stortrøjer.
PRØVELAGERET
NØRREBROGADE 187.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i
Forretningen grundlagt 1879.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

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

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

Fedtlæders Hægtestøvler med Træbunde
fra 5 Kroner til højere Priser.

37 Gasværksvej 37 — Hj. af Halmtorvet. A/S „OMNIA“.
Tlf. Vester 2979 y og 919. o o Forsendes overalt paa Efteraar. o o

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementpris: 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 2208.