



18. Aarg. Nr. 1.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Januar 1918.

## Ved Nytaarsskiftet.



Atter et Aar  
skifter til Vaar,  
mens Nathimlen krydses af lysende Straaler.  
Ej Poesi  
føles deri,  
saalænge at Krigsdragens Mundinger skræler.

Atter et Aar,  
Rigdom forgaar,  
medens Stjernebanneret smælder for Vinden.  
Frihedens Flag,  
vis nu din Sag  
naar Trikolorbæreren blegner om Kinden.

Atter et Aar  
fremad det gaar,  
medens knust nu bliver urgamle Sæder.  
Uvejrets Brag  
lysner en Dag,  
naar klynget i Galgen er Lykkens Forrædder.

Atter et Aar,  
hvor Bølgen slaar  
mod Danmark derude, fra Herskørens Vaaben.  
Skuddet der lød,  
vort daglige Brød,  
der sænkes med Sømandens drukkende Raaben.

Atter et Aar  
skifter til Vaar,  
mens Verdenen hungrer i længselsfuld Vaagen.  
O, hvilken Fryd  
dejlige Syd,  
Naar Fredssolen morgenrød stiger af Taagen!

N. Hammer.



## Ved Aarskiftet.

Atter er et Aar gaact. Da vi i vort første Nummer i 1917 under samme Overskrift omtalte Aarsskiftet, var det i den Forventning, at Aaret vilde have bragt os Fredslutning og en Ende paa alle de Rædsler Verdenskrigen bar i sit Følge. Verdenskrigens Skygge overdækkede i 1917 fuldstændigt vort Land. Den hensynsløse Undervandsbaadskrig lammede hele vor Handel. — Trafikken indskrænkedes til det mindst mulige; alt blev præget af Nervøsitet. — Kulspørgsmaalet blev et af de mest vigtige for vort Lands Balance; men Krigen, der raser udenfor vor Dør, forskaanede Aaret os lykkeligt for. — Dyrtiden forøgedes i 1917. Aaret blev en uafbrudt Eksistenskamp for Tjenestemændene; det blev for saa vidt et Mindeaar, som danske Tjenestemænd for Eksistensens Skyld første Gang stod paa Nippet til at gaa i aaben Lønkamp overfor Staten. — Det blev lykkeligt undgaaet; men Takken kan kun rettes til Tjenestemændene selv. — Behandlingen der blev vist Tjenestemændene i 1917 vil præge efterfølgende Aar, maaske 1918. — For vor Organisation blev Aaret et Arbejdsaar. — Enigheden mellem Lokomotivmændene blev fæstnet. — Forstaaelsen af, at et økonomisk Rygstød var nødvendigt for Organisationerne nu og i Fremtiden, blev klart for alle. — Dansk Lokomotivmands Forening samlede sig, trods alle Eksistensvanskeligheder, en smuk Begyndelse til et Reservefond. — Tjenestetidsreguleringen begyndte i 1917; men viste hurtigt, at de praktiske Mænd under Forhandlingerne i Generaldirektoratet havde haft den rette Forstaaelse og Bedømmelse af Sagen. — Aaret førte kun faa Glæder med sig; men mange Skuffelser. — Statsbanerne, der i det forløbne Aar har arbejdet under den nye Ordning under den tænkte Organisationsform, har gjort Personalet mere utryg og mindre interesseret — Smaalighed og Smaatskaarenhed er sat i Højsædet. — 1917 gav os den første Belæring. — Dog, Aarets sidste Dage gav Haab — Haab om Fred — Verdensfred. Maaske mange af Skuffelserne, maaske Smaaligheder og Smaatskaarenheder er Krigens Skygge. — Vi vil haabe det for vor Etats Fremtids Skyld! —

Med Begyndelsen af forrige Aargang saa vi os nødsaget til at gaa over til en ringere Papirsort for dog at holde Bladets Udgifter indenfor passende Rammer. Det var da Meningen at gaa tilbage til det tidligere anvendte Papir i 1918. Men Forholdene er jo ganske de samme som den Gang, kun med den Forskel, at Bladets Fremstilling er bleven dyrere og dyrere i Aarets Løb, saa vi atter i Aar maa fortsætte med den ringere Kvalitet.

Bladets Læsekreds er i Aarets Løb vokset, og vi føler os overbevist om, at Bladet modtages af alle vore Medlemmer med Interesse, og at disse føler sig tilfreds med dette. Herpaa modtager vi jævnlig Beviser.

Det er nu fjerde Gang medens Verdenskrigen raser, at vi skifter Aar. For hvert af de Aar, er Tjenestemændenes Kamp for at komme igennem med Lønnen og Dyrtidstillegene bleven værre og værre, og det ser ikke ud til, at det nye Aar vil bringe nogen Forandring heri. Det afsluttede Aar bragte Tjenestemændene en Situation, som de ikke havde været ude i før, en Situation, der dog lykkeligvis ikke medførte de Konsekvenser, som man til en Tid troede den vilde bringe med sig. Denne Situation medførte for de fleste Organisationer en Tilslutten til disse af en Del af de Tjenestemænd, som hidtil havde staaet udenfor Organisationerne. — For vor Organisation betød dette ikke stort, fordi vi havde saa godt som alle Lokomotivmænd indenfor vor Organisations Rammer; men endnu staar en ganske ringe Procentdel udenfor. Knap 0,7 pCt. af samtlige Statsbanernes Lokomotivmænd. Det maa blive vort Maal i Løbet af dette Aar at faa disse Mænd indenfor Kammeraternes Rækker; ingen ved, hvad Aaret kan bringe, og Forholdet bør dog være saaledes, at ingen staar udenfor naar Arbejdet skal gøres, men indenfor naar Lønnen skal høstes. Ingensinde tidligere har vor Organisations Medlemstal været saa stort; men vi maa naa til, at alle er med i Arbejdet for bedre og lysere Livsvilkaar. — Her gælder ingen Udflugter; enten er man med os eller mod os. Det er paa Tide, at vi faar den rette Placering. Ønsker man selv at stille sig udenfor og ikke vil indenfor, saa lad os drage Konsekvenserne heraf.



Det Aar, vi nu ligø er kommen ind i, bringer os forhaabentlig en midlertidig Lønningslov, saaledes at vort Lønniveau kommer paa Højde med Prisniveauet i 1914; sker dette, er der herved skabt en Ensartethed i Lønforholdene, som nu ikke er tilstede, og som gør, at Dyrtidstillæget af Etaternes Tjenestemænd føles som mindre tilfredsstillende, medens dette af andre er modtaget som et godt Supplement til Lønnen.

Hvad der end sker i Aarets Løb, maa vi ordne os paa en saadan Maade, at vi er klar til at imødegaa en hvilken som helst Situation, og hertil maa enhver Lokomotivmand bidrage. — Lad os da allerførst haabe, at Aaret snart maa bringe den længselsfuldt ventede Verdensfred, dernæst at Lovgivningsmagten vil vise Tjenestemændene retfærdig Hensyn-tagen; men derfor maa Tjenestemændene dog ikke glemme, at de i første Række har sig selv at stole paa, og at de derfor maa skabe sig den fornødne Magt og Anseelse ved ikke at være bange for at ofre noget for at naa Maalet.

I Haab om at det nye Aar i nogen Grad svarer til Tjenestemændenes Forventninger, vil vi ønske alle vore Medlemmer og Læsere et  
Glædeligt Nytaar!

---

## Erstatningsmidler i den tyske Lokomotivbygning og Jernbanedrift.

Af Otto Bendixen.

Blandt de mangfoldige Fyndord, med hvilke man i kort Begreb har søgt at sammenfatte de mest fremtrædende og karakteristiske Sider af det store Verdens-Opgør, er Betegnelsen *Surrogaternes Krig* ikke det mindst træffende. Tværtimod, efterhaanden som den økonomiske Styrkeprøve har antaget større og stadig mere haardhændede Dimensioner, efterhaanden som Ententemagterne med stadig større Konsekvens har søgt at afspærre Tyskland og dets Allierede fra enhver Tilførsel af Raaprodukter udefra — i samme Grad har de tyske Kemikere og Teknikere fordoblet deres Anstrengelser for ved Anvendelse af „Ersatzmittel“ at neutralisere Virk-

ningen af Strubetaget, og de Resultater, de derigennem har kunnet opvise, har baade paa Folkeernæringens og det teknisk-industrielle Livs Omraader ikke sjældent været af en saa overraskende Art, at de selv i Modstandernes Lejr har maattet vække Respekt.

Selvfølgelig er man dog i selve Tyskland fuldt paa det Rene med, at mange af disse Krigens Opfindelser kun som en Nødhjælp har deres Eksistensberettigelse, og at der ikke kan være Tale om i al Almindelighed paa dem at basere Genopbyggelsen af Rigets industrielle Liv, naar Krigen engang faar Ende. I interesserede Kredse har man tværtimod stadig med vaagen Opmærksomhed syslet med det store Problem, der hedder Raastof- Behovets Tilfredsstillelse gennem Importens Genoptagelse. De Trusler om en fortsat økonomisk Krig efter Krigen, som Ententens „økonomiske Konferencer“ saa kraftigt har givet Udtryk for, vil man det længst mulige i Tyskland vægre sig ved at tage alvorligt — og Hovedargumentet er da i saa Henseende dette, at for de allerfleste og vigtigste Raavarers Vedkommende vilde en saadan fortsat Boycotting af det tyske Marked i mindst lige saa følelig Grad komme til at gaa ud over Kontraparten og uden virkelig og varig Nytte tilføje ham selv økonomiske Tab.

Som Følge af manglende Tilførsel af udenlandske Materialer fremkom for mange Grene af den tyske Industri den Opgave at prøve, hvorvidt saadanne Materialer kunde spares eller erstattes gennem hjemlige Frembringelser. Medens Anvendelsen af saadanne udenlandske Materialer indtil da udelukkende rettede sig efter hensigtsmæssige Grunde og efter Prisspørgsmaalet, saa traadte nu i Stedet for disse Forbrugsregler Spørgsmaalet om Nødvendighed. Ogsaa for de til Bygningen af Jernbane-Driftsmidler anvendte udenlandske Materialer maatte dette Spørgsmaal prøves; og selv om efter Sagens Natur en definitiv Afslutning af Udviklingsmuligheden endnu for Tiden ikke foreligger, saa turde dog det hidtil opnaaede allerede frembyde meget, som synes bemærkelsesværdigt. —

Det er dette, hvorom der i forskellige uden-



landske Tidsskrifter er meddelt, at vi i det følgende skal komme nærmere ind paa, idet der for den interesserede ganske naturligt fremkommer det Spørgsmaal, hvorledes kan hos Centralmagterne Bygningen og Vedligeholdelsen af Lokomotiver og andre Jernbandedriftsmidler vedblivende opretholdes, naar al Tilførsel af hidtil uundværlige Materialer hertil ude fra er stoppet, og paa en Tid, hvor Tyskerne omsmelte deres Kobbermønter, tage deres Kirkeklokker ned og piller Kobberet af Tagene for endog sammen med deres Monumenter at anvende det uundværlige Metal i Krigsøjemed. Og med Henblik paa dette Spørgsmaals Besvarelse er man nu naaet til en vis Afslutning i Spørgsmaalet om Indførelsen af Erstatningsmaterialer og Anvendelsen af Besparingsmetoder ved Jernbanedriften.

I første Linie maatte skaffes Erstatning for Kobber, der optræder i Lokomotivbygningen med ca. 4,1 pCt. af Maskinens tom Vægt som rent Kobber og med ca. 1,3 pCt. af den tomme Vægt som Legering med andre Metaller. Da den indenlandske Frembringelse i Forhold til Forbruget kun er yderst ringe, ca. 8 pCt., og paa langt nær ikke kan dække de forekommende Krav, saa maa som fornemste Grund-sætning gælde kun i yderste Nødstilfælde at anvende rent Kobber, og ellers kun tillade det i Form af Legeringer.

Hvor man i Lokomotivbygningen har kunnet opnaa den største Besparelse af Kobber er ved Fremstillingen af Fyrkasser, idet man hertil i Stedet for Kobber har anvendt Staal (Flussjern). Det skal vi her kun ganske kortfattet berøre, da dette Forhold allerede er omtalt i en Art. om „Staal-fyrkasser“ i „Lok.-Tid.“ Nr. 10—12—13 og 15, 1917.

Den hidtil i Tyskland almindelig anvendte Fyrkasse af Kobber er, som sagt, bleven erstattet af en saadan af Flussjern (blødt Staal), hvis Materiale maa være fremstillet i en basisk Flammeovn. (Man skelner saavel ved Fremstillingen af Martin- som Bessemerstaal mellem en sur og en basisk Proces, alt efter som der bruges lidet eller stærkt fosforholdigt Raajern. Ved den sure Proces gives Flammeovnen et surt For, d. e. Ovnen fores med et kiselrigt, ildfast Materiale, saasom malet

Sandsten og ildfast Ler, og fosforrent Raajern anvendes. Ved den basiske Proces benyttes et basisk For bestaaende af brændt Dolomit (Bitterkalk) med Tjære som Binde-middel. Til Fremstilling af Staal efter denne Proces anvendes fosforholdigt Raajern og forinden dette i flydende Form kommer i Ovnen anvendes et Tilslag af 13 à 18 pCt. brændt, varm Kalk). Kappe og Dørvæg bliver ved Hovedbane-Lokomotiver almindeligvis udført med 11 mm. — og Rørvæggen med 15 mm. Pladetykkelse. Ved mindre Lokomotiver er de tilsvarende Dimensioner 8 og 12 mm.

Som Erstatning for de hidtil af Kobber fremstillede Støttebolte anvendes nu saadanne af blødt, glødet Flussjern. Støtteboltene blive, som de tidligere af Kobber, i hele Længden gennemboret med et 7 mm. Hul, dette dog af Fabrikationshensyn, og senere paa Ydersiden lukket ved Nitning, for at lade det ydre Isorlerlag uskadt, saavel som for at muliggøre Bortfaldet af Hullerne i Kedelbeklædningen. Da erfaringsmæssigt Støtteboltebrud, selv i Nærheden af den ydre Kappeplade, meget hurtig viser sig indvendig i Fyrkassen er man gaaet bort fra Indboring i Støtteboltene fra begge Sider. Der kan bortses fra Anvendelsen af stærkere Støttebolte i de øvre Rækker paa Siderne, da det tilladelige specifikke Krav ved Jernstøttebolten er 1½ Gang saa stor som ved den af Kobber. Omendskønt med Henblik paa en god Tætholden et finere Støtteboltegevind vilde have været hensigtsmæssigere, har man dog af Hensyn til det forhaandenværende Værktøj og Efterarbejdet ved Udvekslingen af knækkede Støttebolte bibeholdt Kobberstøtteboltens Gevind (10 Gv. paa 1“ engl.). I Følge den preussisk-hessiske Statsbanedirektions Beretning i „Gläfers Annalen“ 15. Maj 1915, forbruges der i Erstatningsøjemed over 500,000 Støttebolte aarlig i denne Direktions Værksteder.

En anden Erstatning maatte skaffes for de hidtil anvendte Kobber-Føderør og Smørerørledninger. Disse Ledninger og Rør bliver nu fremstillet af sømløs trukne Flussjernsrør, derimod kan Smørerør, som ikke er Trykledninger laves af sømløs valsede eller tump svejsede Gasrør. Som eneste Kobberør naar man bibeholdt Manometerrøret for at mu-



liggøre Manometerets stedse upaaklagelige Arbejde. Flussjernrørens Befæstigelse i Flangerne skal ved mindre Rør indtil 25 mm. lys Diam. ske ved Opdorning og autogen Svejsning, ved større Rør gennem Indvalsning ved Hjælp af inddrejede Riller i Flangen, hvorved dog Tætningsfladen i alle Tilfælde maa ligge mod Rørets ombørtlede Ende.

Da Støbejern i Følge „Forskrifter for Land- og Skibsdampkedler“ ikke er tilladt at anvendes ved nogen Del af Kedelvæggen for højere Tryk end 10 kg/cm<sup>2</sup>, saa kunde i Stedet for de tidligere af Rødgods fremstillede Ventilhusc kun Flussjernstøbegods komme i Betragtning, lidt sværere i Godset, hvorved dog maa tages Hensyn til, at ved Ventiler som arbejde i Vand maa Sædet være fremstillet af Metal og Keglen af Jern, medens ved de øvrige Ventiler Sæde, Kegle og Ventilspindel laves af Jern og Staal, sidstnævnte maaske med et Kobber- eller Messingovertræk for at hindre Poren for Fastrustning. De ved Ventilerne forekommende Stopbøsningstætninger kan om fornødent fremstilles af Zinkstøbning, ligeledes vil man ved Forskrudninger, der ofte maa løsnes, kun fremstille den mindre Del af Messing, den anden Del af Flussjern. Husene til Vandsstandshanerne kan kun komme i Betragtning som smedede i Sænker eller som Flussjernstøbegods. Hanerne bliver som sædvanligt lavet af Rødgods eller ogsaa af Flussjern, men de maa da fremstilles som Haner med Stopbøsningsspakning. Den samme Fremstillingsmaade kommer ogsaa i Betragtning for Kedelprøvehaner. (Fortsættes.)

## Organisation

Enighed, Kundskab, Hjælp.

Da Lokomotivpersonalet i 1899 dannede sin Organisation, den første faglige Organisation indenfor Jernbaneetaten, satte de Mænd der gik i Spidsen herfor, sig store ideale Maal. — Maal, som sikkert for dem den Gang syntes nærliggende, selvfølgelige og opnaaelige indenfor en kort Tid. — De sammenfattede deres ideelle Hensigter i et Motto, der siden blev Foreningens Motto og som i Klang var smukt,

i Realiteten storslaaet. — „Enighed — Kundskab — Hjælp“ var de tre Ord, hvorunder Foreningen skulde føres frem, hvorunder Lokomotivpersonalet skulde kæmpe deres faglige, økonomiske og sociale Kampe, styrke hinanden, oplyse hinanden og hjælpe hinanden fremad. — Nitten Aar er det, siden disse Mænd satte disse opløftende Ord over vor Forening; nitten Aar er gaaet, uden at man tør sige, at disse Mænds smukke Hensigter er fuldt opfyldte.

Enighed,

saaledes lyder det første Ord i Mottoet, og var for dem allerede for nitten Aar siden det første, det afgørende. Enighed gør stærk, siger Ordsproget, og intet er mere sandt. — Uenighed har præget os gennem en stor Del af de nitten Aar, præget os ved Lønningslovrevisioner og forhindret os i at naa frem til den Plads i det sociale Samfund, til det økonomiske Niveau, vi i Forhold til vor Gernings Karakter og Betydning har Krav paa. — Enighed gør stærk, og gennem enig Optræden naas Maalene. — De nitten Aar der er gaaet, er ikke gaaet forgæves: Lokomotivpersonalet har haft sin Besøgelsestid og de har kendt den — Samling blandt Lokomotivmændene har været stærk gældende i de senere Aar, og nu paa Nittenaarsdagen, den 1ste Januar 1918, nærmer vi os det første Ord i Mottoet: Enighed — den ubrydelige Enighed, den, der skal være vor Styrke i de Kampe der stunder for; — uden den naar vi intet, med den naar vi vore Maal. — Den yngste Del af Lokomotivmændene har den absolute rette og gode Forstaaelse heraf — alle Lokomotivfyrbødere er nu Medlem af vor gamle Organisation. Mottoets første Ord er naaet for dem. Men det er omtrent ogsaa naaet for Lokomotivførerne; 11 — kun elleve Lokomotivførere staar ikke som Medlemmer. — Den 1ste Januar 1919 bliver vor Organisation tyve Aar. Paa den Dag maa alle Lokomotivmænd staa samlet, enige i Maalene, enige i Optræden, enige i Kampen — Kampen om Pladsen i Samfundet og for Lønnen for vort Arbejde.

Derfor, Lokomotivmænd, maa der i Aar arbejdes, de 11 maa ind, de 11 maa lære at forstaa Enighedens Betydning. Kreds I har sin Opgave, som skal løses.



## Kundskab,

saaledes lyder det andet Ord i Mottoet, og er den Del Lokomotivpersonalet stærkest har forsømt. — Kundskaber blev sikkert af de Mænd der salte Mottoet anset for mindst lige saa betydningsfulde, mindst lige saa nødvendige, for at Lokomotivpersonalet fuldt ud kunde opfylde deres Plads, fuldt ud kunde vurdere deres personlige Værd og fuldt ud naa den Agtelse og Respekt, kundskabsrige Mænd altid møder. — Organisationer har gjort mange Tilløb til at naa bedre Uddannelseshold, men hidtil stadig stødt paa en mærkværdig manglende Forstaaelse. — En Stædighed, der gennem mange Aar, ja den Dag i Dag, og navnlig i disse Tider, koster Statsbanerne Tusinder af Kroner. — Fra Administrationens Side har man altid frygtet, at bedre Uddannelse vilde give Resultatet større Løn, og uden at blinke har man saamænd i Tidernes Løb gjort Uddannelsen ringere. Lokomotivmændene har, hvor beklageligt det end er, ikke reageret paa den Maade de burde. Organisationer har paa det Punkt glippet; først i den allersidste Tid begynder der en Forstaaelse af, at vor Gerning kræver en Uddannelse, som bør være mere alsidig, mere omfattende end hvad man hidtil har anset for formaalstjenlig. — Vil Administrationen ikke hjælpe os hertil, maa vi selv; vi maa ofre Midler herpaa. — Oplysningsarbejdet maa i de kommende Aar sættes i første Række.

## Hjælp,

saaledes lyder Mottoets sidste Ord, og Ordet rummer i sig selv Hensigten. — Det var Meningen, at Lokomotivmændene skulde føle sig saa stærkt sammenknyttede, at kom Kollegaen, Standsfællen, i Trang — kom han i en Situation, hvor hans Eksistens var truet, da skulde han møde hjælpende Kammerater. Det har det, trods manglende Enighed, trods manglende Oplysningsarbejde, aldrig manglet paa i Lokomotivpersonalets Rækker. Har vi savnet meget, har vi manglet meget, har vi aldrig manglet Forstaaelsen af at hjælpe hverandre, naar Situationen krævede det. Som Udslag af denne Følelse blev Hjælpefonden til. Hjælpefonden er Organisationens Arbejde,

Hjælpefonden har overtaget Hensigten med Mottoets sidste Ord: Hjælp. — Alle Lokomotivmænd bør være Medlemmer af Hjælpefonden, og alle kan overkomme det. — Lad derfor Aaret bringe de sidste blandt os ind i Hjælpefonden. — Kun et halvt Hundrede Lokomotivfyrbødere og nogle flere Lokomotivførere mangler. — Det maa kunde naas. — Hjælpefondens Hjelpeevne maa alle Lokomotivmænd være med til at styrke og udvide. — Paa vor Forenings 20 Aars Fødselsdag skal og maa det fastslaaes, at alle Lokomotivmænd staar enige i Kampen, staar enige om et Oplysningsarbejde, og enige alle i Hjælpefonden, saaledes at vor Forenings Motto faar den rette og ægte Klang.

Rich. Lillie.

## Der spares.

Da forhenværende Generaldirektør Ambt i sin Tid nedlagde sit Septer og den nuværende Generaldirektør traadte til og indtog Pladsen, lød der et almindeligt Befrielsens Suk saavel fra Tjenestemænd som fra Offentligheden: man var grundig træet af det Embedsmandsvælde, som Hr. Ambt repræsenterede paa en meget værdig Maade.

Naar Tjenestemændene følte en Lettelse, var Aarsagen den, at man forment, at det nye System ogsaa betød mere forstaaende Afgørelser naar Personalet æskede Generaldirektoratets Skøn.

Er det nu gaet paa den Maade, som man tænkte? Hertil maa vi svare med et afgjort Nej!

Det gaar omtrent som det gik tidligere, den Aand der svæver over Vandene synes at være den samme, maaske endda ikke Personalet saa god som tidligere.

Vi ønsker da ogsaa at sige, at trods de alt andet end gunstige Aar, der har hersket siden den nye Generaldirektørs Tiltræden, fik man paa mange Maader Forstaaelsen af, at den nye Leder mødte med en udpræget Villie til at forstaa Personalet og imødekomme Krav der rejstes — i det hele taget en anden Aand.

Efterhaanden som Tiden er gaet og den nye Ordning er traadt ud i Livet i alle dens En-



keltheder, er der sikkert mange, der er bleven skuffede i deres Forhaabninger, og vi maa — som efterfølgende Eksempler viser — give dem Ret i deres Opfattelse af, at det i hvert Fald ikke er bleven bedre.

Under den nye Ordning synes man at lægge en vis Vægt paa at undgaa Udbetaling af Penge der kommer ind under Lønningsbestemmelsernes forskellige Paragraffer og som i mange Tilfælde tidligere er bleven honorerede.

Vi føler os fuldstændig overbeviste om, at man ikke kan tillægge Generaldirektøren Skylden herfor, men det er det gamle System, som det er saa vanskeligt at komme af med og som yderligere gennem Distriktsordningen har faaet tilført et nyt Led, der ogsaa er begejstret for Fortolkningskunst og praktiserer denne af alle Kræfter. Det er saa meget vanskeligere at forstaa, at man netop paa dette Felt er saa ivrige, ivrige efter at stryge de Smaabeløb der drejer sig om, men som for den enkelte af Personalet betyder saa meget, saa meget mere som det er vanskeligt at komme igennem i Forvejen; thi for alle de Tilfælde der kan forekomme og som der indsendes Regningskrav paa er det udlagte Penge, Merudgifter, som den paagældende har haft og som han i Virkeligheden slet ikke kan overkomme, ikke kan bære, uden at Statsbanerne imødekommer de fremsendte Regninger, der kun støttes af Organisationens, naar denne, efter grundige Undersøgelser gennem Lønudvalget, er overbevist om Kravens Berettigelse.

Vi skal i det efterfølgende se, hvorledes man nu, ved Anvendelse af Fortolkningskunst paa Lønningsbestemmelserne, rammer Tjenestemændene økonomisk. Selv om det nu ikke er udelukket, at Fortolkningerne er af gammel Dato, saa har de i hvert Fald ikke været praktiseret paa en saadan mindre human Maade tidligere som nu fra Distrikternes Side og senere med Generaldirektoratets Sanktion.

Medens man tidligere naar en Lokomotivmand udstationeredes paa et fremmed Depot, altid udbetalte ham Time- og Dagpenge i Henhold til Ordre E. 8 Paragraf 14, træffes der nu Afgørelser som efterfølgende:

En Lokomotivfyrbøder der kører i fast Tur paa Strækningen fra sit Hjemsted A. til Station B. faar under Opholdet i B. Ordre til at løse

af ved Rangering i derværende Rangertur. Medens en anden maa køre hans Tog, forbliver han i B. og vender først tilbage til sit Hjemsted f. Eks. 24 Timer senere end han ellers vilde være kommen.

Da han tog hjemme fra var han forberedt paa at vende hjem i Henhold til Tjenestefordelingen og var som Følge heraf kun forsynet for denne Tid med nødvendig Mad og Drikke. Ved bemeldte Ordre tvinges han til at købe sin Forplejning ude i de 24 Timer, og da skal der megen Kunst til at faa en Rangergodtgørelse paa 8 Gange 12 Øre til at slaa til.

Han indsender derfor en Regning til Distriktet i Henhold til de gældende Bestemmelser, men denne kan ikke anvises, fordi Fraværelsen ikke har varet 48 Timer.

Han ser efter i sine Lønningsbestemmelser for at finde, hvor det staar om de 48 Timer, men kan intet opdage. Organisationen faar Sagen, heller ikke denne kan finde noget om de 48 Timer, andre Steder end i Skrivelser fra Administrationen, og der har man ofte gjort deres Bekendtskab.

Sagen gaar sin Gang, og omsider — efter nogle Maaneders Venten — kommer Afgørelsen fra Generaldirektoratet, at man — paa Grund af den lange Fraværelse — bevilges Pengene.

Et andet Tilfælde, ganske som det foregaaende, men med noget kortere Fraværelse og hvor Vedkommende kan dokumentere, at han i 1914 har faaet Godtgørelse for samme Tjeneste, faar — 7 Maaneder efter — et Afslag suppleret med Meddelelsen om, at naar han i 1914 har faaet Godtgørelse, skyldes det en Fejltagelse.

Saa lange er Vejene — kilometerlange — forinden Undersøgelserne afsluttes, om der skal ydes en Godtgørelse eller ikke og hvor Organisationens mener, at Tjenestemanden har den soleklareste Ret i Henhold til Lønningsbestemmelserne — men ganske vist helt uden Anvendelse af Fortolkningskunst og Resolutioner.

Et andet Punkt i Lønningsbestemmelserne Ordre E. 8 Paragraf 10, 4de Stykke bliver nu ogsaa plejet med Forkærlighed i Distrikterne.

Forhen spurgte Kredsene ikke om Aarsagen til en forsinket Hjemkomst med Tog, det kan



være Kredsene selv forskaffede sig disse Oplysninger, eller var bedre underrettet, men det vigtigste var dog dette, at Regningerne blev betalte.

Nu har 1ste Distrikt meddelt, at Personalet selv maa skaffe Oplysning om Aarsagen til en eventuel Forsinkelse. — Hvor er det nemt! Det er saa lige ud ad Landevejen, af det i saa godt som alle Tilfælde er umuligt for den paagældende at skaffe saadanne Oplysninger og dermed bortfalder Regningskravet! — Forsinkelsen kan muligvis skyldes Toghæld i Berlin eller Hamborg; for at klare denne Sag maa Løsningen vistnok blive — Hver Mand sit Kontor!

Manglende Maskine er ikke en Driftshindring. Vi tror dog, at de Rejsende vil betragte dette som en ret væsentlig Driftshindring, men naturligvis en der Forskel paa deres Forstand og Jernbaneforstand.

I 2det Distrikt mener man f. Eks., at „Mangelen af Maskine til Fremførelse af Toget skyldes Forsinkelse som Følge af fedtede Skinner og tungt Tog, samt at Sporforholdene paa Horsens Station er af en saadan Beskaffenhed, at det vilde medføre yderligere Forsinkelse o. s. v., ingen Driftshindring er.

Dette Personale, der her er Tale om, kom 27 Timer for sent hjem i Henhold til Tjenestefordelingen, men dette maa de selv klare; Statsbanerne har ikke Raad til at yde dem nogen Godtgørelse herfor. — Vi har hele Tiden ment, at Naturtildragelser af forskellig Art i hvert Fald kom ind under Begrebet „Sne, Is og andre Driftshindringer“ der betinger Udbetaling af Godtgørelse for forlænget Fraværelse fra Hjemstedet og som saadan kan det ikke omtvistes, at fedtede Skinner er en Følge af Vejrets Beskaffenhed og lign., f. Eks. Løvfald. Vi maa som Følge heraf mene, at man ikke ret vel kan komme uden om dette; men alligevel faar Personalet ikke Pengene, fordi Lønningsbestemmelserne fortolkes paa en efter vor Opfattelse forkert Maade.

Vi kunde nævne mange Eksempler; men det er ikke Hensigten at fylde Bladet dermed, men vi ønsker at paapege, at de Lønninger Personalet oppebærer, ikke er af en saadan Beskaffenhed, at der heraf kan udredes de med saadan forlænget Ophold forbundne Ud-

gifter, det er aabenbart, at da man forfattede disse Bestemmelser, da var det netop i den Hensigt at dække Udgifter af den Beskaffenhed, der her er tale om. Disse ekstra Udgifter rammer netop nu i denne Tid Personalet særlig håardt. Vi begriber ikke, at Statsbanernes Inddeling i Distrikter netop i den Henseende skulde medføre saadanne ubehagelige Konsekvenser for Personalet.

Er det virkelig sandt, at det er Distrikterne, der indbyrdes konkurrerer om, hvem der kan udføre Arbejdet billigst? Kan man virkelig ingen andre Indtægstkilder finde, end ved at knappe af paa eller helt stryge de Par usle Kroner, Personalet mener det har Krav paa, naar det en Gang imellem er saa uheldige at maatte opholde dem et Døgn eller mere udenfor deres Hjemsted. Regner man ud, hvad alt det Skriveri, Undersøgelser og lign. koster, staar det vist næppe i Forhold til, hvad der spares.

Vi har saaledes liggende for os en Sag, der drejer sig om — 90 Øre — for forsinket Hjemkomst, denne har vandret fra Herodes til Pilatus, gennem alle de Kontorer, der findes i de tre Distrikter, kun for at konstatere, at bemeldte Forsinkelse hørte til en af dem, for hvilke man ingen Godtgørelse betaler. Havde der blot været en varmløben Stang paa en Maskine et eller andet Sted i Verden, saa dette kunde have været medvirkende Aarsag til Forsinkelsen, saa havde han faaet det store Beløb udbetalt, nu fandtes intet saadant, ergo fik Manden ingen Penge. Men enten det nu var saadan eller saadan, den Tjenestemand var kun sikker paa en Ting, og det var, at han var kommen et kvart Døgn for sent hjem.

Er der sund Mening i dette, hans Udgifter har rimeligvis været ens enten det ene eller andet var Tilfældet. Vi kan ikke med vor bedste Villie se, at man gør det ringeste Forsøg paa at fortolke Lønningsbestemmelserne i den Aand, som nedlagdes i denne. Og det var denne, at hvis der var Tvivl om nogle af de Krav, der rejstes fra Personalets Side, da skulde Afgørelsen altid falde ud til Personalets Fordel.

Vi kan ikke undlade at udtale vor Forbavelse over, at Generaldirektoratet udsteder Re-



solutioner — der strengt hemmeligholdes —, der forringer Lønningsbestemmelsernes Værdi, de gaar sikkert aldrig ud paa at forhøje deres Værdi for Personalet. Og dette sker uden nogen som helst Forhandling med Personalet. Ligeledes skulde man mene, naar der er Tvivl om, hvad „andre Driftshindringer“ er, at Generaldirektoratet ikke alene bestemte, hvad der kommer her ind under, men i Forening med Organisationerne fastslog, hvad man skulde forstaa herved.

Det er nu flere Aar, siden man i Generaldirektoratet beskæftigede sig med Forslag til Ændring af de mest omdebatterede Lønningsbestemmelser. Organisationerne fik disse til Udtalelse og besvarede Forespørgslen saa hurtigt det lod sig gøre; men endnu har de ikke set Dagens Lys. Kan man snart vente at se et Resultat herpaa? Eller er de bleven saaledes modificerede paa deres Vandring gennem Trafik-, Maskin- og Banetjenestens Kontorer, at der intet er blevet tilbage af dem?

Tiden og Fortolkningsteknikken kræver snart deres Tilsynkomst.

Vi haaber altsaa snart at hilse paa de nye Lønningsbestemmelser, ligesom vi haaber, at det Juristeri, hvormed Lønningsbestemmelserne plejes — at hvor det paa nogen Maade kan forsvares, der stryger man Beløbet — putter det i Statskassen —, medens det omvendte burde være Tilfældet — snart maa falde bort, thi her drejer det sig altid om Smaabeløb til nogle lavt lønnede Tjenestemænd, for hvem disse Øre betyder „det daglige Brød“.

## Tjenestemændenes sociale Problem.

### I.

#### Tjenestemand og Borger.

Da Tjenestemændene ved Dannelsen af Fællesrepræsentationen konstituerede sig som særlig Stand, havde det en dobbelt Hensigt: at Tjenestemændene skulde blive sig selv bevidst som en Del af Samfundet, og at den øvrige Befolkning skulde komme til Erkendelse af, hvilken betydelig og integrerende Del af Samfundet Tjenestemandstanden er.

Fællesrepræsentationen har nedsat et Redaktionsudvalg, der som sit foreløbige Maal har sat sig at tilvejebringe en Serie Artikler, der skal belyse disse to Sider af samme Sag og de Spørgsmaal, der opstaar deraf, som først gennem Fagbladene kan faa Tjenestemændene i Tale og mulig siden i et Særtryk kan bringes ud til et større Publikum udenfor vore Rækker.

Vi Tjenestemænd har til Trivialitet gentaget vort Indtryk af manglende Forstaaelse af Tjenestemændenes Vilkaar og Eksistensberettigelse hos den øvrige Del af Befolkningen — var det ikke rigtigt og nyttigere for os selv, om vi ogsaa en Gang forsøger at se med andres Øjne udefra paa os selv; vi vilde da nok erfare, at naar „Funktionærerne“ og „Embedsmændene“ ofte af den øvrige Befolkning føles som et fremmed Element i en levende Organisme, og ikke regnes med, naar Talen er om „det arbejdende Samfund“, maa nogle af Grundene hertil søges hos Tjenestemændene selv.

Har disse gjort noget selv for at opnaa dette Medborgerskab i Samfundet? Har de selv haft Villien til at dele den øvrige Befolkningens Vilkaar og Følelsen af at være med i det store Fællesskab. Følte en Tjenestemand sig ikke altfor ofte som en Ener, til hvem det fornødne skulde komme ovenfra, og som var tilfreds, naar bare han og hans lille Hassan hyttede sig; har han tidligere blot haft Følelsen af at tilhøre en Stand, et større Fællesskab, med hvem han delte de fælles Vilkaar og sammen med hvem han var sig bevidst at øve en for hele Samfundet nyttig Gerning?

De andre Stænder har i langt højere Grad haft Følelsen af deres Stands Væsen og Betydning præsent; enhver Bonde ved, at han i sit Arbejde er fælles med Hundredetusinder Fæller, og at de tilsammen er vort Lands bærende Erhverv; for Handel og Industri og den store Arbejderbefolkning gælder det samme, og for dem alle gælder, at de har haft den fulde Forstaaelse af, at et Samfund bestaar af disse forskellige Stænder, og at Samfundslivet er Udfoldelsen af og Sæmmenspillet og Brydningen mellem de forskellige Stænder



og Erhverv, hvor hver Gruppe har sin Gerning og alle er nødvendige, hvor den ene paavirker den anden, saa at ogsaa den enkeltes Vilkaar paavirket paa godt og ondt og følgerig hver enkelt er vitalt interesseret i dette Samfundskræfternes Spii.

Derfor har ogsaa Bondens, Arbejderens og Købmandens Forhold til Samfundslivet og det almenborgerlige været et andet end Tjenestemandens; for disse første har Interessen for og Deltagelsen i det offentlige I. v. det erhvervsmæssige, kommunale, politiske, været en selvfølgelig Sag — Tjenestemanden har baade som Stand og som Enkeltmand som oftest holdt sig udenfor, Børgerskabets Interesser vedkom ikke ham. Hvor sjældent har det navnlig været, at en Tjenestemand paa Landet — bortset fra Lærerne — havde noget som helst Fællesskab med eller Forstaaelse for de Landboeres Gerning, som han levede iblandt — hvor kan man i Grunden vente, at disse skulde have nogen Forstaaelse for ham igen. Saa den ene ikke, at Bonden tog sin Føde gratis paa sin Gaard, og saa Bonden ikke, at Stationsforstanderen hverken saaede eller høstede og dog var klædt i Herlighed?

Vejen til større Forstaaelse af Tjenestemandene maa gaa gennem disses større Deltagelse i og Respekt for det øvrige Samfunds almenborgerlige Liv og Erhvervsliv; lad os først for Alvor blive os selv bevidst som Stand, hævde vort Erhverv som betydningsfuldt og samfundsuundværligt og med en saadan Følelse af Standsværdi melde os ind i det borgerlige Samfund — i k k e b l o t for at hævde vore specielle Krav, men for at yde vor Del i Samfundslivet og med Forstaaelse for de andres Gerning vinde Forstaaelse for vor egen.

N. C. Henriksen.

---

## Forbavset!

„Jernbanetidende“ er aabenbart bleven forbavset over, at „Lokomotivtidende“ ikke stiltiende har modtaget dets Irettesættelser og — velmenende Formaninger, og drager ud fra vort Svar den Slutning, at vi er fornærmet, idet Bladet i sit sidste Nummer skriver følgende:

„Lokomotiv-Tidende“, der ikke rigtig kan forstaa, at det ikke uhindret skal have Lov til at benytte enhver selv nok saa søgt Anledning til at tale ringagtende om andre Tjenesteklassers Gerning, er blevet fornærmet over, at vi har henstillet til det ikke at komme dybere ind paa disse Sammenligningsproblemer end højst nødvendigt — ogsaa for Lokomotivpersonalets egen Skyld.

Vi har anslaaet en Tone, siger „Lokomotiv-Tidende“, som minder om den, den større og stærkere Dreng finder Anledning til at benytte, naar han i Frikvarteert staar overfor en Kammerat, han mener nemt at kunne banke.

Det forekommer os, at vi i vor lille Notits behandlede „Lokomotiv-Tidende“ meget hensynsfuldt, og det gør os oprigtigt ondt, at Bladet har faaet Indtryk af, at der hænger Klø i Luften. „Lokomotiv-Tidende“ kan imidlertid være ganske rolig; vi har andet at bestille end at rette Angreb paa Lokomotivpersonalet — hvad vi iøvrigt heller ingen Grund har til.

„Lokomotiv-Tidende“ maa blot lære at indse, at man ikke, selv om man er den mindste og svageste Dreng — vi fastholder fremdeles Billedet fra Frikvarteret — har Lov til at være netop lige saa uartig, man vil.

Vi agter ikke vedblivende at svare „Jernbanetidende“; men det glæder os at læse, at Bladet trods den truende Pegefinger ikke har noget at klage over Lokomotivpersonalet. — Blot vi kunde sige det samme om den Maade, hvorpaa „Jernbanetidende“ oplyser sine Læsere om Grunden til dets mærkelige Optræden overfor os. — Men „Jernbanetidende“ mener formodentlig, at det ikke — for at blive i Billedet fra Frikvarteret — behøver at vise saa stort Hensyn til den „lille og svage Dreng“. — „Jernbanetidende“ maa trods sin „Længde“ og „Styrke“ sikkert fra Drenggaarene kunde huske — vi føjer Bladet i fremdeles at fastholde Billedet fra Frikvarteret —, at den lille og svage Dreng ikke altid var den dumme, og at hans Raab: „Store Nødder uden Kærne, lange Drengene uden Hjerne“ vel var uartig, men meget hyppigt stærkt betegnende.

---

## Den ny Dag

Fra Forlagsboghandler Hagerup har vi faaet tilsendt en Roman af Ludvig Hammer, „Den ny Dag“, som vi kunde ønske Tjenestemandene i udstrakt Grad vilde stifte Bekendtskab med.



Denne Roman skildrer blandt andet Tjenestemændenes Kamp for at komme igennem med deres altfor smaa Lønninger.

Ludvig Hammer skildrer sine Personer saaledes, at de staar lyslevende for en, og man følger Bogens Handling og Personer med usvækket Interesse fra først til sidst.

Han tegner et Billede af en Gullaschbaron, Fabrikant Gregersen, paa en saadan Maade, at man følger ham med en vis Sympati. Denne Gullaschmand har en Datter, som er forelsket i en af „den ny Dag“s Mænd. Denne og Gullaschbaronen staar socialt og politisk som Modstandere, og dette afføder en Konflikt, idet Fabrikanten ikke billiger en Forbindelse med Datteren, en prægtig Kvinde, og den unge Mand, Adjunkt Ryding, som vil ødelægge, hvad han i Kraft af sin Smartness har bygget op. Men Konflikten løses paa den Maade, at den unge Pige vælger at følge sin Mand.

I Bogen viser han os Formanden for „Eaternes Fællesstat“ som en Idealist, der som Følge af de vanvittige Prisstigninger under Krigen med største Energi arbejder for Fremtiden, „den ny Dag“, det Samfund, hvor sunde og retfærdige Forhold skal være herskende. Han viser i Romanen, hvad Sultelønningerne kan føre til, at den ellers hæderlige og retskafne Tjenestemand begaar Underslæb for at skaffe sin Familie det nødtørftigste, og, da det opdages, skyder sig, hvorefter Hustruen følger ham i Døden.

Ludvig Hammer skildrer derefter med gribende Kunst den 13-aarige Søns grænseløse Fortvivlelse, da han kommer hjem og ser sin Far og Mor døde.

Vi vil paa det varmeste anbefale Bogen til vore Medlemmer, den bør læses af alle danske Tjenestemænd.

Gb., som efter den nye Ordning var for knap, og henstillede til Hovedbestyrelsen at faa det Kvarter tillagt, som tidligere kunde beregnes.

Efter at forskellige Medlemmer havde haft Ordet og anbefalet Sagen henvistes denne til Forretningsudvalget.

Punkt 2. Lillie omtalte derefter Tjenestetidssagen, hvor man havde henvendt sig til Generaldirektøren med Protest mod den Regulering, der fandt Sted. — Sagen var nu af Generaldirektøren henvist til Maskinchefen, hvortil han flere Gange havde været tilsagt til Konference. — Man var nu kommen ind paa at lave Normalplaner for saavel Døgn- som andre Maskiner — paa en anden Maade end de, der er bragt ud i Livet — og saaledes, at de skulde være gældende for hele Landet. Der er forelagt en ny Normalplan for Døgnmaskiner, som jeg har forelagt forskellige Tillidsmænd, og bl. a. konfereret med Mortensen om. Man er imidlertid ikke tilfreds med Normalplanerne og dette er meddelt Maskinchefen. — Nærede dog Forhaabning til et godt Resultat.

Gennemgik derefter forskellige afsendte og modtagne Skrivelser.

Punkt 3. Lillie refererede de førte Forhandlinger om Kørepengeforhøjelsen. Vi naaede til Slut en Forstaaelse om en Forhøjelse af 0,2 Øre pr. Km., der muligvis blev gennemført og som rimeligvis blev af permanent Karakter.

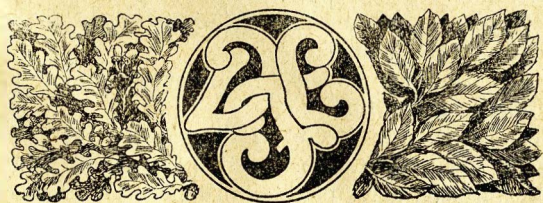
Lønningsudvalget gennemgik derefter forskellige Sager.

C. M. C.

---

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

---



## Referat

af

Hovedbestyrelsesmødet 18. December 1917.

Mortensen var fraværende paa Grund af Lønudvalgs møde i C. O.

Dagsorden.

- Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.
- ” 2. Meddelelse fra Forretningsudvalget.
- ” 3. Meddelelse fra Fællesudvalget.

Punkt 1. Formanden oplæste en fra Gb. modtaget Skrivelse om For- og Efertjenestetiderne paa

## Referat

fra

Lokomotivførerkredsens Møde 18. Decbr. 1917.

Alle vare tilstede.

Dagsorden:

- Punkt 1. Kontingentforhøjelse.
- ” 2. En Sag fra en Lokomotivfører i Aarhus.
- ” 3. Meddelelser fra Formanden.
- ” 4. Anciennitetssager.
- ” 5. Eventuelt.

Punkt 1. Formanden fremsatte et skitseret Forslag til Kontingentforhøjelse, der virkede paa en saadan Maade, at Reservefonden stadig øgedes, og saaledes, at Medlemmerne ved deres Afgang fra Tjenesten fik den paatænkte Forhøjelse af Kontingentet tilbagebetalt.

Efter at de forskellige Kredsbestyrelsesmedlemmer havde haft Ordet for at give Tanken sin Tilslut-



ning, vedtoges det at henvise Sagen til Behandling paa næste Hovedbestyrelsesmøde.

Punkt 2. Formanden refererede denne Sag. Efter en indgaaende Behandling vedtog Kredsbestyrelsen følgende Udtalelse:

Da Kredsbestyrelsen af det Materiale der foreligger til Bedømmelsen af Sagen skønner, at der er gjort den paagældende Uret, vedtoges det at rette Henvendelse til Generaldirektoratet med Anmodning om at faa Adgang til at gøre sig bekendt med Sagens Akter.

Punkt 3. Formanden gav forskellige Meddelelser angaaende Klager fra Afdelingerne over forskellige Forhold.

C. Larsen refererede Forhandlingen angaaende Kørepengenes Forhøjelse.

Punkt 4. En Sag fra en Lokomotivfører i Brande og fra Skanderborg behandledes.

H. Kann refererede en Sag fra Gb. Lokf. Afd.

Det vedtoges at meddele Afdelingen, at man delte dens Syn paa Sagen. Meddelelse herom vil tilgaa Afdelingen og Distriktet og de paagældende.

---

## Referat

af

Lokomotivfyrbøderkredsens Bestyrelsesmøde

Tirsdag den 18. Decbr. 1917.

Alle var tilstede.

Dagsorden.

Punkt I: Meddelelser fra Formanden.

„ II: Meddelelser fra Kassereren.

„ III: Tjenestetidsreguleringen.

„ IV: Eventuelt.

Punkt I. Formanden aabnede Mødet og gav Oplysninger om forskellige Forespørgsler fra Afdelingerne samt refererede enkelte Sagers Forløb. — Han kunde bl. a. meddele, at samtlige Lokomotivfyrbødere nu stod som Medlemmer af Kredsen, og at der som Medlemmer af Hjælpefonden nu kun manglede et godt halvt Hundrede.

Punkt II. Kredskassereren gennemgik Regnskabet, der balancerede med 14,191 Kr. 53 Øre. — Regnskabet godkendtes. — Kassereren henlede Opmærksomheden paa forskellige Konti, der ved Budgettets Tilrettelæggelse for det kommende Aar nærmere maatte gøres til Genstand for Overvejelser. — Det vedtoges, at Kredskassereren ved Samarbejde med Hovedkassereren og Kredskassereren for Lokomotivførererkredsen skulde søge Samarbejde, saaledes at Budgettet med Kasserernes Bemærkninger kunde foreligge ved Hovedbestyrelsesmødet i Februar Maaned.

Punkt III. Formanden refererede mange Klager særlig fra 1ste og 3die Distrikt i Anledning af Tjenestens Regulering for Rangertjenesten, og meddelte, at Generaldirektøren, som Følge af Foreningens Henvendelse, havde taget Sagen i sin Haand og ladet Maskinchefen, Maskiningeniøren i 1ste Distrikt og ham

som Repræsentant for Foreningen forsøge at finde en forsvarlig og for Personalet tilfredsstillende Regulering. — Han haabede paa, at de om dette Forhold førte Konferencer skulde føre til en for alle Parter tilfredsstillende Ordning.

Punkt IV. Formanden meddelte Kredsbestyrelsen, at med hans Valgperiodes Udløb i April 1918 trak han sig tilbage som Kredsformand. De store Ting, navnlig Lønningslovens Revision, maatte gøre, at Kredsen nye Formand i passende Tid forinden denne Sag kom paa Dagsordenen, sætte sig ind i Sagerne, og som Formanden mente han paa nærværende Tidspunkt kunde assistere sin Afløser med. — Kredsbestyrelsen beklagede, at Formanden trak sig tilbage og mente, han burde fortsætte saa længe han kunde. — Formanden udviklede derefter sin Mening om Fremtiden og ansaa det ud fra denne sin Opfattelse organisationsmæssigt rigtigt og formaaltjenligt, at hans Afløser blev udpeget paa Generalforsamlingen i April. — Dette tog Kredsbestyrelsen til Efterretning.

Soph. Jensen rettede paa Aarhus Afdelings Vegne en Anmodning til Formanden om at arbejde for Sagen angaaende Familiefripen til de efter 1912 ansatte.

Formanden henlede Opmærksomheden paa, at Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg arbejdede med denne Sag; men at de nuværende Tider med indskrænket Trafik ikke var særlig gunstige for en tilfredsstillende Løsning af denne Sag.

P. A. Jensen, Sekretær.

---

## Foreningen af Pensionister

ved De Danske Statsbaner.

Foreningen af Pensionister bestaar nu af over 1000 Medlemmer! Bestyrelsen ønsker dem alle et glædeligt Nytaar og takker alle Tillidsmændene for deres Arbejde for Foreningen!

Bestyrelsen har indgivet Andragende om et ekstra Dyrtidstillæg for 1917.

Bestyrelsen har paa et Møde vedtaget, at Opkrævning af Kontingentet for April udsættes til 1ste Juli, da Bestyrelsen agter paa den ordinære Generalforsamling i Maj at søge Kontingentet betydeligt nedsat. København, i December 1917.

Bestyrelsen.

---

## Til Medlemslisten.

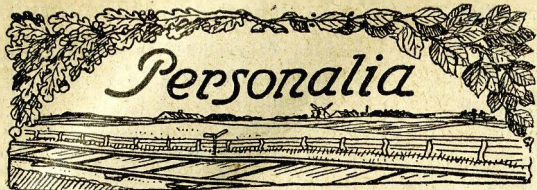
Overført fra D. S. & M. F.

Lokomotivfyrbøderne H. A. Christiansen, Gb., F. Hansen, Alf. Lønqvist, O. F. Jensen, N. V. Jørgensen og Andreas Sørensen, Struer.

Overført fra Dansk Jernbane Forbund.

Aspirant C. H. Sørensen, Hg.





### Afskediget:

Lokfører J. Poggensee, Nykøbing F., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 28. Februar 1918.

Lokfyrbøder C. M. J. Uhrskov, Kalundborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31. Marts 1918.

### Død:

Lokfører V. V. Berg, Kbhvns. Godsbg. d. 25. Novbr. 1917.

### 1. December 1917.

Forfremmet til Lokomotivfører er Lokomotivfyrbøderne:

A. J. Tørngren, Nykøbing F., i Korsør.  
J. M. N. Pedersen, Esbjerg i Struer.

### Forfremmet til Lokomotivfyrbøder:

Haandværker A. P. Rasmussen, Thisted, i Esbjerg.

### 1. Januar 1918.

Udnævnt af Ministeriet f. o. Arb. efter Ansøgning til Lokformand er:

Haandværker H. M. J. Cohn, Centralkst., Kbhvn., i Fredericia.

### Forfremmet til Lokfører er:

Lokfyrb. J. Olsen, Aarhus H, i Struer.  
" C. C. Nielsen, Horsens, i Struer.

### Forfremmet til Lokfyrbøder er:

Haandværker C. A. Eisenbichler, Kbhvns. Gb., i Brande.

### Forflyttet efter Ansøgning:

Lokfører L. J. E. Lose, Struer, til Københvns. Gb.  
Lokfyrb. J. N. Schmidt, Brande, til Østerbro.  
" N. M. Mortensen, Østerb.o, til Aarhus H.

### 1. April 1918.

### Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfyrb. K. K. Pedersen, Gedser, til Kalundborg.



# HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand  
over 275 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler  
over 75 Mill. Kr.

## Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold). T.-telefon: 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 Etableringsaaret 1895 har opnået en meget betydelig Omsætning.

## Nørrebros Vinimport Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN

Tlf. Tega 1300

Stort Lager af 1ste Klasses Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

## Vesterbros Vinimport.

Absalonsgade 34. Egen Import af ægte Druvine. Telf. Vester 452 x  
Øl, Spirituosa og Cigarer.

Vaererne bringes overalt.

PETER NIELSEN.

Modeforretningen "Lilli",  
GODTHAABSVEJ 55

Tlf. 887 y. Tlf. 887 y.

DAME- OG BØRNEHATTE.

## Bekendtgørelse

til Dansk Lokomotivforbunds Medlemmer.

Det meddeles de ærede Medlemmer, at der er aabnet et 1ste Klasses Møbelmagasin, hvor de erholder 10 pCt. foruden en yderst billig Pris paa alle Møbler. Ratebetaling kan indrømmes. Ærbødigst

Snedkermester **Anton Dam,**  
2 Enghavevej 2 (Hj. af Vesterbrog.)

### Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt.

## Sengeudstyrs- Lageret,

Nørrebrogade 158,

Hj af Thorsgade

5 Min. fra Slangerupbanen.  
5 Min. fra Nørrebros Station.

**Dyner**  
**Uldtæpper**  
**Vattæpper**  
**Pudevaar**  
**Dynevaar**

samt **Gardiner**

(mindst 100 Mønstre).

Fjer renses — Vaar vaskes.

Vaar syes og stoppes gratis.

Filial: **Ryesgade 75.**

Udgaar 2 Gange maanedlig. **Redaktion:** Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, København B. Tlf. Vester 2895 v.

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

**Annonce-Ekspeditioner:** { For Kjøbenhavn: **C. Hansen,** Sommerstedgade 22<sup>2</sup>, Telefon Vester 4011.  
For Provinsen: **L. Rasmussen,** Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.



## Vær fornuftig

og køb Deres Møbler

## i Møbelfabrikkernes Udsalg

Hj. af Nørrebrogade og Ø. Fasanvej  
(lige ved Slangerupbanen.)

## Blomsterforretningen „Clara“

(Carl Jørgensen)

Vesterbrogade 194. Tlf. Vester 1357 y  
anbefaler sit store Udvalg i Blomster  
aavel afskaarne som Potteplanter.

Kranse leveres til alle Priser  
med friske Blomster.

## Kolonialforretningen,

25 - Ægirsgade - 25

Ægte holl. Java-Kaffe

Kolonial og Material

☐ ☐ ☐ Georg Bestles Vine. ☐ ☐ ☐

P. ANDERSEN. Tlf. Taga 220 x.

# Ryg

# CREMO

# Tobak.

## Dansk Patent Kontor

Aktieselskab.

Jernbanegade 4, Kjøbenhavn B.

Abonner paa

## SOCIAL-DEMOKRATEN

Abonnement:

Pr. Kvartal 3 Kr. 90 Øre.

- Maaed 1 - 30

- Uge 30

Kontorer:

N. Farimagsgade 49

Telefon Central 1395 og 7495

# Brobergs aarlige Udsalg

begynder 2. Januar.

Udrangerede Gulvtæpper, Gardiner, hvide Varer,  
Rester af Haandklædedreil.

**Broberg**

10 %

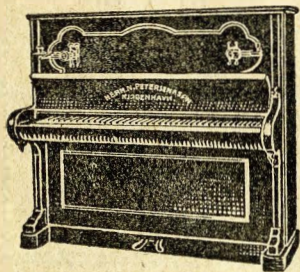
Rabat-Kupon.

Dansk Lokomotiv Tidende.

De kan spare mindst 30 %  
paa Deres Indkøb

**Amagertorv 16.**

Husk at medtage Rabat-Kuponen.



## Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

Lev. til det spanske Hof.

Pianoer fra 1100 Kr. — Flygler fra 1900 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 800 Kr.

Kontant Salg og billigste Afbetaling.

Bredgade 23 - København

Filialer i alle større

- - Provinsbyer - -

ENHVER SKULDE VÆRE

Smuk, lys Eg, komplet,..... 500 Kroner

Moderne Eg. Spisestue..... 250

BJELKES ALLE 18 St. o. G.

Læderhandel, Ærøvej Nr. 2 anbefales.