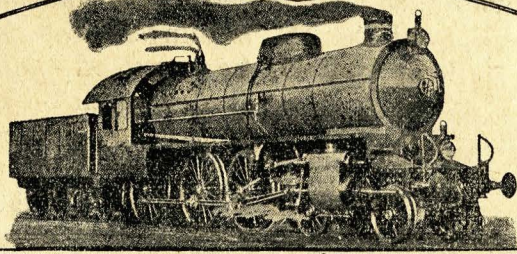


DANSK LOKOMOTIV-TIV TIDENDE

ORGAN FOR STATS-
OG PRIVATBANERNES
LOKOMOTIVMÆND.



UDGIVET AF
DANSK LOKOMOTIV-
MANDS FORENING.

18. Aarg. Nr. 17.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. September 1918.

Om Bevægelsen med særligt Henblik paa Jernbaneforhold.

Fra Tysk ved *Otto Bendixen*.

(Fortsat).

Heldigst var det jo, hvis man stedse kunde lade Togene løbe med ensformet Hastighed. Men det er for det meste ikke opnaeligt, fordi Bane- og Terrænforhold bestandig veksler. En Stigning søger at hemme Bevægelsen, en Kurve frembringer særlige Friktioner, et Fald vil fremskynde Tempoet paa en Maade, som er farlig. Hastigheden maa da være en veksellende, og der behøves en øvet Førers Kunst, som overalt afmaaler Farten rigtigt, saavidt der er givet ham Spillerum. Derved maa Dampen virke snart mere snart mindre kraftigt, Drosling og Fyldning reguleres, og det gælder paa hvert Sted at faa saa meget ud af Maskinen, som netop er nødvendigt.

Et interessant Eksempel paa Hastighedens Tiltagen og Aftagen har man ved Togenes Igangsætning og Standsning. Begge vil nemlig under iøvrigt samme Forhold gaa saa meget langsommere for sig jo større Togvægten er, thi denne besidder en tilsvarende Træghed, Inerti, der ligesaa vel modsætter sig en Igangsætning som den søger at forblive i Bevægelsen. Som Følge heraf kommer et svært Itog trods sin kraftige Maskine kun forholdsvis langsomt i Gang og ogsaa Bremsevejen er længere end den vilde være ved et lettere Tog.

Det er ganske interessant nærmere at be-

trakte Jernbanevognenes Bevægelsesmodstand ved Begyndelsen af Igangsætningen. Vi skal derfor i det følgende bringe et Uddrag af en Artikel herom i Tidsskriftet for Foreningen af tyske Ingeniører.

De Vanskeligheder, som Lokomotivføreren hyppigt maa overvinde for at sætte et Jernbanetog i Gang ligger ikke altid fuldstændig, som det urigtigt antages, i en for Igangsætningen ugunstig Stilling af Styringen, men ogsaa i den overraskende høje Bevægelsesmodstand ved Begyndelsen af Igangsætningen. Til Undersøgelse af denne Modstand, hvis Kendskab ogsaa er af Betydning for Beregningen af Spil og andre Anlæg til Bevægelse af Jernbanevogne, er der blevet anstillet en Række Forsøg, som i det efterfølgende skal omtales.

Et Damplokomotiv, hvis Fremførelse var betroet en dygtig Lokomotivfører, blev spændt for et Tog, idet der mellem dette og Maskinen var indsat et Dynamometer (se Maskinlæren, 2. Udg., S. 6), som var stillet til Disposition af Siemens-Schuckert Værket. Dynamometeret naaede til 10 Atm. og havde en Inddeling til 250 kg., som gjorde det muligt med fuldkommen Nøjagtighed at aflæse Belastningsstigninger fra 50 til 25 kg. Ved Lokomotiverne er der blevet agtet paa, at ogsaa Cylinderhænderne var aabnede for at forebygge Luftpumparbejde i Cylindrene. Alle de Lokomotiver som var underkastet Maalingerne var tilkørte. Forsøgene strakte sig ikke alene til Igangsætning ved Hjælp af Damplokomotiver, men ogsaa ved elektriske Lokomotiver med Blind-

akseloverføring uden Tandhjulsudveksling.

En ikke betydelig men dog mærkbar Indflydelse havde Hjulenes og Skinnernes Fugtning. Svarende hertil er Resultaterne af Forsøgene blevet ordnet i følgende tre Grupper:

A. Bevægelsesmodstand ved Begyndelsen af Igangsætningen efter længere Hvile med tørre Hjul og Skinner,

B. Hviletidens Indflydelse paa Bevægelsesmodstanden ved Begyndelsen af Igangsætningen,

C. Kraftindflydelsen af Smøringen og Fugtningen af Skinner og Hjul paa Bevægelsesmodstanden ved Begyndelsen af Igangsætningen.

Forsøgene udviste for et Lokomotiv med Tender en Gennemsnitsværdi af 20 kg./t., hvorved Værdien for Godstogslokomotiver faldt noget større ud end for Person- og Iltogslokomotiver.

Den gennemsnitlige Modstand for et Tenderlokomotiv beløb sig til rundt 26 kg./t., altsaa væsentlig mere end den ovennævnte Værdi. Denne Forskel mellem Modstandsværdien for Lokomotiver med Tender og for Tenderlokomotiver kan maaske forklares med den Formodning, at Tenderlokomotivets Hjul i lige Spor ikke indstiller sig saa regelmæssigt som Hjulene paa Lokomotivet med Tender, der ved Koblingen med denne har en bedre Føring.

Forsøgene med elektriske Lokomotiver med Blindakseloverføring, der maa sammenlignes med Tenderlokomotiver, gav for en tilkørt Maskine en Modstand paa rundt 30 kg./t. og for et ikke tilkørt Lokomotiv ca. 40 kg./t.

Modstandsværdien for Vogne beløb sig ved een Vogn til rundt 21 kg./t. og ved to eller flere sammenkoblede Vogne med et rundt Tal til 12 kg./t. Den paafaldende Forskel i Modstand for 1t. ved een og to Vogne er gentagne Gange blevet fastslaaet ved en Række omhyggeligt udførte Forsøg. For en enkelt paahængt Vogn er altsaa den tilstedeværende Modstand henholdt til 1t. af den paahængte Vægt meget ringere end for yderligere tilhængte Vogne. Dette Resultat taler for den allerede ovennævnte Formodning, at ved en Vogns Sammenkobling med en anden bevirkes en regelmæssig Indstilling af den første Vogns Hjul i lige Spor. En Vogn paa lige Spor giver alt-

saa ved Sammenkobling med en anden en mindre Modstand mod Igangsætning, end naar den ikke er koblet til en anden Vogn.

I Løbet af Maalingerne blev fundet, at Bevægelsesmodstanden ved Begyndelsen af Igangsætningen i høj Grad afhænger af Hvilen før Forsøget. Ophold paa 1—2 Minutter har i Reglen ingen betydelig Forøgelse af Bevægelsesmodstanden ved Begyndelsen af Igangsætningen til Følge. Et Forsøg med 10 Vogne, 30 Aksler med en Vægt af 172 t. gav efter 3 Minutters Hvile en Modstand paa 6,2 kg./t., efter 5 Min. Hvile 8,2 kg./t., efter 10 Min. Hvile 11,5 kg./t. og efter 15 Min. Hvile 11,6 kg./t. Efter en Stilstand paa 10 Min. er altsaa Modstandens Højsteværdi allerede tilnærmelsesvis naaet, og den vokser efter en Hvile paa flere Dage ikke væsentlig mere. Da altsaa efter et længere Ophold Togets Igangsætning bliver meget besværliggjort ved Bevægelsesmodstanden i Begyndelsen af Igangsætningen, saa kan let det Tilfælde indtræde, at Lokomotivets Trækkekraft ikke straks kan overvinde denne Modstand; det maa altsaa først køre baglæns for at trykke Vognene mod hinanden. Til Forringelse af disse Vanskeligheder og til Undgaelse af Tidstab, som naturligt opstaar ved Togets Sammentrykning, er det hensigtsmæssigt, at der i Togets Forende før Standsningen bliver opretholdt en selv om ogsaa kun lille Bremsevirkning længere end i det øvrige Tog, saa at dette altsaa ikke staar strakt. Denne Fordring bliver opnaaet med en af Togbremsen uafhængig særlig Bremse paa Lokomotivet, og som af den preussisk-hessiske Jernbanedirektion allerede er bleven indført. Forsøgene har iøvrigt vist, at Modstanden allerede efter en Igangsætningsstrækning paa faa Meter synker ned til Gavn for Farten.

Indflydelsen af Fugtningen og Smøringen af Skinner og Hjul paa Bevægelsesmodstanden ved Begyndelsen af Igangsætningen er ligeledes blevet undersøgt. Fugtningen viste en gennemsnitlig Aftagning af Modstanden paa rundt 15 pCt., Smøringen rundt 11 pCt. ved en Temperatur af + 10°. Ved stærk Frost vil Modstanden være større.

Hovedbestyrelsens Beslutning.

Kampen for bedre Levevilkaar er Tidens Løsen. Tjenestemændenes Kamp for bedre Levevilkaar har staaet paa Dagsordenen fra før Krigens Udbrud, og vi nærmer os nu det Tidspunkt, hvor vor Fremtid for en Aarrække skal bestemmes.

Arbejdet i Lønningskommissionen tegner sig efterhaanden tydeligt for os.

Den glidende Lønningsskala, Pensionsbestemmelserne, Klassificeringen og Lønkravene er hver for sig Forhold, der saavel socialt som økonomisk har Bud til hver eneste Tjenestemand.

Lokomotivmændene kan ikke i første Omgang faa særlig Indflydelse paa disse Forhold.

Vi er tildels afskaaret fra at gøre os gældende overfor de forskellige Anskuelser, der kommer til Orde i Kommissionen ved disse Spørgsmaals Behandling.

Tjenestemændenes Repræsentanter i Kommissionen er ikke længere det Udtryk for Organisationerne som tidligere. Splittelse og Opløsning har ført dem fra hverandre.

De Organisationer, der har Repræsentanter i Kommissionen, er nu ubestrideligt bedre stillede, deres specielle Krav og Interesser skal nok blive fremholdte, og Kommissionsbetænkningen vil sikkert nok ogsaa blive præget heraf.

Men en Dag skal Kommissionens Betænkning offentliggøres.

Dens Arbejde skal da gøres til Genstand for Forhandlinger, og da kommer det Øjeblik, hvor Organisationens Styrke kan komme paa Prøve. Den Prøve maa vi Lokomotivmænd ruste os til. Derfor støtter enhver fremsynet Lokomotivmand Hovedbestyrelsens Beslutning.

Lokomotivmændene har af de senere Tidens Begivenheder lært, at hvis vore Medansatte — navnlig Togpersonalet — skulde bestemme vor Placering i Lønningsklasserne, da vilde vor Plads blive paa det laveste Trin paa Rangstigen.

Vi Lokomotivmænd er de sorte Faar og det maa vi gøre os fortrolige med.

De Tjenestemænd, der nu er placeret over os, sparker efter os, de, der er placeret under

os, gør sig store Anstrængelser for at trække os nedad.

Ved de tidligere Lønningslove har vi følt det, og nu skal vi føle det igen.

Før kunde vi ikke paa Grund af Splittelse værge for os paa den Maade som vi burde. Men nu! Nu staar vi enige!

Vi maa være forberedte paa de største Skuffelser. Den Mand, der bliver tilsmudset ved sin Gerning, har vor Tids Samfund altid haft svært ved saavel socialt som økonomisk at vurdere, i Modsætning til den Mand, der kan forlade sit Arbejde lige saa prober, som gik han til det.

Vi vil sikkert erfare, at denne Kommission som tidligere Forsamlinger lader sig pudse af Stillingsbetegnelser, pæne Uniformer og probert Arbejde paa Bekostning af dem, der maa udføre det for hele Samfundet saa betydningsfulde fysiske Jernbanearbejde.

Det Øjeblik kan komme, hvor vi Lokomotivmænd tvinges til at reagere herimod, og derfor har Hovedbestyrelsen truffet sin Beslutning.

Statsbanernes Omorganisering har heller ikke gjort vor Stilling lettere.

Fra en bestemt Side lægger man ikke Skjul paa, at nu skulde de tekniske Afdelinger sættes paa deres rette Plads bag Trafiken; det skulde ske paa en saadan Maade, at Meningen ikke kunde misforstaas.

Det har ikke været de Menneskers Mening, der gennemførte den ny Ordning, at en enkelt Afdeling af dettes Personale skulde under et vist Formynderskab af Trafikafdelingen. Men er det ikke ved at blive Tilfældet?

Maskinafdelingens Værdi skal paa alle Maader — i dette Forhold — gøres ringere.

Desværre for os har vore Ingeniører ikke været Mænd for at dæmme op imod den Bevægelse, der i stærkere og stærkere Grad fra Trafikafdelingens Side truer os paa Livet, truer ikke blot os, men ogsaa dem; thi Lønningskommissionen rummer ingen Tekniker, og den Kværkning, som vi kender fra det daglige Liv, vil vi ogsaa, om ikke vi er paa vor Post, faa at føle. Man vil trække Maskinafdelingen, i Særdeleshed Lokomotivpersonalet nedad, hvis ikke andre Faktorer griber ind.

Vi Lokomotivmænd maa se alle disse For-

hold lige i Øjnene! Vi maa kende vor Besøgestid! Sorte, som vi er, er vi tillige lidet velsele. Vi betragtes som Mennesker uden Dannelse, uden Kultur.

Vore Evner til at bedømme selv de ringeste daglige Jernbanebegivenheder betvivles, sættes til Side som Mennesker, der taler uden Forstand. Saaledes behandles vi, saaledes træder man paa os, og derfor maa vi styrke os til den Dag da vi tvinges til at kræve Respekt og Agtelse for vort Arbejde, der, selv om sort af Udseende, skal udføres af Mænd!

Støt derfor Hovedbestyrelsens Beslutning! Støt os i ærlig Offervillighed! Thi uden Pengenes Magt savner en Organisation Styrke!

Rich. Lillie.

**Stemmeseddel til Urafstemningen
findes i Slutningen af Teksten.**

Endnu engang Lokomotiv Tidende.

Under denne Overskrift findes følgende Artikel i Jernbanetidende for 16. August:

„Vi er overbevist om, at der indenfor et stort Fjertal af alle Klasser af Statsbanernes Tjenestemænd hersker den fujde Forstaaelse af, at et loyalt Samarbejde under de Former, som Organisationerne maa anse for formaalstjenlige, er nødvendig for Opnaaelsen af bedre Løn- og Arbejdsvilkaar.

Det er derfor saare beklageligt, at man indenfor en vis Lejr systematisk tilsidesætter det kollegiale Hensyn i Fagforeningsarbejdet. Og Tidspunktet er vistnok nu inde til at faa Rede paa, om denne loyale Fagforeningspolitik skal fortsættes eller den kan ventes bragt til Ophør. Jernbane-Tidende har tidligere haft Lejlighed til at beskæftige sig med Lokomotiv Tidende — dette mærkelige Fagforeningsorgan, der, hvad enhver Organisationsmand ved, aldrig har taget et ærligt Tag med i Fagpressens Arbejde paa at belyse Tjenestemændenes Vilkaar og argumentere for Organisationens Krav, men til Gengæld er blevet Hjemsted for den pureste Misundelse og den laveste Klasseegoisme, der findes.

Dansk Lokomotivmandsforbunds Organ synes at svæve i den Vildfarelse, at Fagpressens Deltagelse i Organisationsarbejdet — næst efter at blære sig med en god Portion forlorn teknisk Viden, som faa af Læserne forstaaer og de virkelige sagkyndige smiler ad — bestaar i en tarvelig og ondsindet Nedrakning af andre Tjenesteklassers Arbejde. Baaede Jernbanetidende og Værkstedarbejdernes Organ, „Værksted-

tidende“, har i den Anledning gentagne Gange været nødsaget til at tilbagevise Bladets Unøjagtigheder, og i sidste Nr. af „Vor Stand“ har Togfører J. Christophersen, Esbjerg, taget sig for at give Lokomotiv Tidende en kraftig, men højst tiltrængt Tilrettevisning. Anledningen hertil er den, at Bladet paa sin sædvanlige Maade har været ude med en Svada til Lokomotivførernes Pris af en saa vammef Art, at man væmmes derved. Men Lokomotivtidende vilde ikke være sin Tradition tro, om den kunde nøjes med at oversavle Lokomotivførerne. Bladet skal samtidig have en anden Tjenesteklasse at sparke til og har denne Gang, som ved tidligere Lejligheder, valgt Togførerne. I sin sygelige Indbildning tror Lokomotiv Tidende, at Togførerne tager noget af Gjansen fra Lokomotivførerne, og Bladet har i Tidens Løb ofret flere Liter Blæk paa at forklare, hvor uendelig højt den sidstnævntes Tjeneste med Hensyn til Ansvar og Risiko staar over førstnævntes. Naa enhver So synes jo bedst om sine Grise og ingen vilde have bebrejdet Lokomotiv Tidende dets lidt abnormt udviklede Klassefølelse, hvis det blot nogenlunde kunde holde sig indenfor Saglighedens og Sømmelighedens Grænser. Men naar Lokomotiv Tidende i sine Spalter giver Plads for Skildringer af andre Tjenesteklassers Arbejde, der er ganske blottet for Sandhed, som rober en forbløffende Mangel paa Jernbaneviden, og hvis hele Tankegang er raa og ukollegial, saa maa Lokomotiv Tidende være forberedt paa at faa Svar ikke alene af dem, hvem Sagen angaar, men af hele den øvrige Etat. Og Dansk Lokomotivmandsforbund, med hvem vort Forbund i flere Aar har staaet i et godt og loyalt Samarbejde, vil sikkert ogsaa forstaa, at et, saadant ikke fremmes, hvis dets Organ i Fagpressen fortsætter sit faglige Arbejde i det samme uheldige Spor.

Jeg kan ikke se anden Grund for Lokomotiv Tidendes nedsættende Omtale af andre Medansattes Tjeneste end den, at Bladet tror at tilvejebringe et dybere Perspektiv for Lokomotivførernes Sporhed.

Men er det nu nødvendigt? Er det ikke saadan, at det store ikke-sagkyndige Publikum har fuld Forstaaelse af, at det er Lokomotivføreren, der er Manden for det heje. Det er jo kun en forholdsvis lille Kreds af Sagkyndige, der ved, at der foruden Lokomotivførerne er en hej Række Ansatte, af hvis Fagkundskab, Dygtighed og Paalidelighed Jernbanedriften er afhængig. For Gennemsnitspublikummeren er Lokomotivføreren den, der baaede sætter Toget igang og bringer det til Standsning. Enhver kan da forstaa, at hans Gerning er meget betydningsfuld og forbundet med et tungt Ansvar. Hvad vil Lokomotiv Tidende saa forlange mere? Der er jo ingen Tjenestemandsklasse, der har forsøgt at bibringe Publikum nogen anden, Opfattelse, og Lokomotiv Tidende vil vel ikke tro, at det ved sine drastiske Skildringer om Manden, „der styrer Toget gennem Stormen og Mørket o. s. v.“, er i Stand til at ændre de sagkyndiges Syn paa Jernbaneforhold.

Lokomotiv Tidende skulde gøre sig fortrolig med den Tanke, at Lokomotivpersonalet tilhører de under-

ordnede Tjenesteklasser, at dets Uddannelse, dets aandelige Udviklingstrin og dets Arbejde o. s. v. o. s. v. ikke berettiger det til nogen som helst anden Plads paa Rangstigen. Forsøg paa at skubbe sidestillede Tjenesteklasser ned, vil, om de lykkes, logisk medføre, at Lokomotivpersonalet selv dumper nedad. Og noget saadant burde Organisationens Kræfter vel næppe ødsles bort paa. Alt dette tør man dog vistnok ikke forlange af Lokomotiv Tidendes nuværende Redaktion skal forstaa; men det maa haabes, at Ledelsen af Dansk Lokomotivmandsforbund forstaaer det og træffer saadanne Dispositioner, at de Resultater, vi gennem vort Organisationsarbejde hidtil har naaet, ikke forskærtres ved Pjank og Dumheder fra enkelte klasseforstyrrede Personers Side.

J. C. Jensen."

Vi finder Anledning til at henlede vore Medlemmers Opmærksomhed paa, hvilke ophøjede Tanker vore Medansatte nærer om Lokomotivmændene. Vi skal iøvrigt afholde os fra videre Kommentarer og overlade hver enkelt Lokomotivmand at tage sin Stilling her til.

Husk Afstemningen sluttes 10. September.

Den skandinaviske Jernbanemandskonference i Gøteborg.

Paa Initiativ af Svensk Jernbaneforbund afholdtes der i Dagene d. 22. til 24. August en Konference i Gøteborg mellem nordiske Jernbanecorganisationer.

Konferencen omfattede svensk Jernbaneforbund, de norske Jernbaneforeningers Forbund, dansk Jernbaneforbund og nordisk Lokomotivmandsforbund.

Nordisk Lokomotivmands Forbund var repræsenteret ved Sekretariatets Medlemmer, den danske Afdeling ved d'Hrr. M. Mortensen, Esbjerg, og Rich. Lillie, København.

I Hotel Phoenix' smukke Sal, der var festlig pyntet i svenske, norske og danske Farver, aabnedes Konferencen den 22., Kl. 10 Fm.

Efter at et Orkester havde spillet bød Formanden for svensk Jernbaneforbund, Hr. Forslund i hjertelige Ord Velkommen og udtalte Haabet og Ønsket om, at Konferencen maatte føre til et resultatrigt Samarbejde mellem de skandinaviske Tjenestemænd.

Orkestret spillede derpaa den norske og danske Nationalmelodi, der paahørtes staaende af Konferencens Medlemmer.

Konferencen konstituerede sig derefter og valgte til Dirigenter d'Hrr. Forslund, Sverrig, A. Alberti, Norge, og P. Jensen, Danmark. Til Sekretærer valgtes A. Løfgreen, Sverrig, Joh. Hansen, Norge, og R. Kantsø, Danmark med Hr. A. Løfgreen som Generalsekretær.

Et Redaktionsudvalg blev nedsat med d'Hrr. E. Eriksson, Sverrig, H. Ellefsen, Norge, Chr. Vejre, Danmark, og Rich. Lillie som Repræsentant for Lokomotivmands Forbundet.

Medlem af den svenske Rigsdag, E. Eriksson indledede Konferencen med en Redegørelse af Stillingen i Sverrig, særlig med Henblik paa Løbspørgsmaalet og hvilke Krav der i Fremtiden burde stilles.

Ordførerne saavel for Norge som Danmark gav en lignende Redegørelse, der for hvert Lands Vedkommende tydelig viste, at Tjenestemændene i økonomisk Henseende var distanceret af andre Befolkningslag.

Forhandlingerne sluttede den første Dag Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Em., og Kl. 3 afrejste Konferencens Medlemmer til Särø, hvor svensk Jernbaneforbund var Vært ved en Middag paa Kurhotellet.

2. Dags Forhandlingerne begyndte Kl. 10 Fm. og Formiddagsmødet beskæftigede sig udelukkende med Taktikspørgsmaalet. Redaktør C. Vinberg, Stockholm, holdt et glimrende Foredrag om dette for Jernbaneorganisationerne saa vigtige Spørgsmaal og vedtog Konferencen en Udtalelse om at anbefale de repræsenterede Organisationer at anvende de Forholdsregler, der er anvendte af andre Organisationer til Forbedring af Medlemmernes økonomiske og sociale Stilling.

Eftermiddagsmødet, der begyndte Kl. 2 og sluttede Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Em., behandlede Organisationsspørgsmaalet.

Dette Spørgsmaal gav Anledning til meget lange Forhandlinger og førte til sine Tider til Gnidninger med Lokomotivmandsforbundet, idet de respektive Landes Jernbaneforbund hævdede som det eneste ideelle at samle alle Jernbanemænd i een Organisation, hvad saavel svenske, norske som danske Lokomotivmænd forsaa vidt var enige i, men paa nærværende Tidspunkt ansaa for uigennemførligt.

Forhandlingerne sluttede med, at Konferencen udtalte Ønskeligheden af at samle alle Jernbanefunktionærer i een Organisation, som sku lde have Tilslutning til Landets faglige Centralorganisationer.

3. og sidste Dags Forhandlinger drejede sig særlig om det fremtidige skandinaviske Samarbejde og Formen for, hvorledes Samarbejdet skulde ske resulterede i, at der nedsattes et Arbejdsudvalg, der kom til at bestaa af 2 Repræsentanter for hver af de repræsenterede Organisationer.

Hertil valgtes for Sverrig A. Forslund, C. Vindberg, for Norge A. Alberti og I. P. Hansen, for Danmark Ch. Petersen og Chr. Vejre, for Nordisk Lokomotivmandsforbunds Sekretær, A. Ringdahl, og Forretningsfører for norske Lokomotivmænd, E. Sandberg.

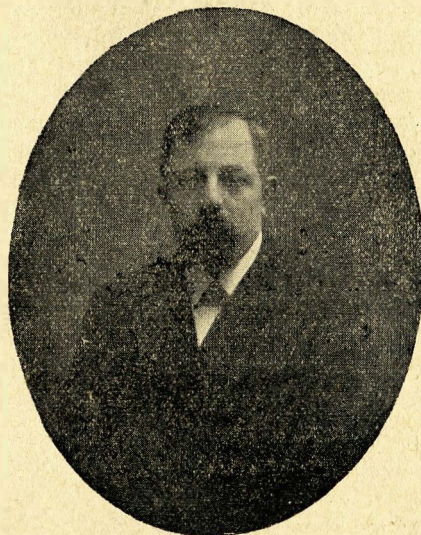
Formanden for svensk Jernbaneforbund holdt derefter en smuk Tale for Konferencens Resultater og takkede Konferencens Medlemmer, fordi de havde modtaget Indbydelsen. Han sluttede i Haabet om, at Nordens Jernbanemænd vilde føle sig og mødes som Brødre.

Hans Tale hilstes med Hurraraab af Konferencens Medlemmer.

Saaledes sluttede den første Jernbanemandskonference, der varslede godt for et fremtidigt skandinavisk Samarbejde.

Svensk Jernbaneforbund fortjener Tak for sit Initiativ og den smukke, værdige og formfulde Maade, hvorunder Konferencen var tilrettelagt og blev ledet.

H., fejrer ligeledes 25 Aars Jubilæum den 1. September. Jubilaren er indenfor Organisationen kendt for sin Redebonhed til at paatage sig selv de mest utaknemlige Hverv og gør dette med et aldrig svigtende godt Humør. Vi finder derfor paa hans Jubilæumsdag Anledning til at takke ham for hans gode



I. P. Busch.

Tjeneste indenfor Organisationen, for at gavne og styrke denne.

Vi vil derfor paa Mindedagen bringe ham vore hjerteligste Lykønskninger med Tak for godt Kammeratskab i den forløbne Tid.

A. V. Jahnsen.

En anden kendt Lokomotivmand, Lokomotivfører A. V. Jahnsen, Kh. H., kan ogsaa 1. September fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse. Jubilaren, der er Afdelingsformand for sin Afdeling, er meget afholdt blandt Lokomotivmændene for sit altid rolige og ligevægtige Sind og for den Varme, hvormed han omfatter sin Stands Interesser. Jubilaren blev paa sin Mindedag vist megen Opmærksomhed fra Nær og Fjern og vi benytter Anledningen til at takke ham for hans Arbejde i Organisationens Interesse samtidig med at vi bringer ham vore hjerteligste Lykønskninger.

Den 1. September fejrede Lokomotivfører Johan Hare, Aarhus H., 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Jubilaren er kendt af mange Lokomotivmænd for

Det er af Betydning, at alle stemmer.



25 Aars Jubilæum.

En indenfor vide Kredse af Organisationen kendt Lokomotivmand, Lokomotivfører I. P. Busch, Aarhus

sit aldrig svigtende Humør og gode Kammeratskabsfølelse. Paa Højtidsdagen var Jubilaren Genstand for megen Opmærksomhed fra sin store Venneflokk.



J. E. Hare.

Vi bringer ham en Tak for den forløbne Tid og for hans altid vaagne Interesse for Organisationen.

Hovedbestyrelæsmødet den 17. og 18. August 1918.

Fraværende: C. A. Lillelund og C. A. Vording.

Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.

Formanden omtalte først en Anciennitetssag, der herde medført nogle Protester, refererede dernæst en Sag ang. Udkommando ved de københavnske Depoter, som Foreningen vil beskæftige sig med. Den i sin Tid rejste Sag ang. Lokf. Tøjberg var nu endt paa en saadan Maade, at den er tilfredsstillende, idet den rehabiliterer Tøjberg. Kom dernæst ind paa Spørgsmaalet ang. Tørvefyring. Da dette medfører et meget forøget og forceret Arbejde og da dette tillige er af en saadan Beskaffenhed, at de Lokomotivmænd, der kører med dette Brændsel, tilsmudses fra yderst til inderst, maatte man søge at gennemføre Goder for dette Personale.

Sagen henvistes efter nogen Diskussion til Forretningsudvalget.

Formanden gennemgik kort de indkomne Forslag til Anciennitetsreglerne, hvorefter denne Sag henvistes til Forretningsudvalget.

Til en nær forestaaende Forhandling om Rangermaskinernes Betjening og Bemanding besluttedes det at supplere Forretningsudvalget med et Medlem fra hver Kreds.

Sagen ang. Fritagelse for Udvaskning blev efter en kort Diskussion henvist til Forretningsudvalget.

Punkt 2. Meddelelse fra Kassereren.

Kann gennemgik Regnskabet, der udviste et Underskud, ligesom Bladet ogsaa udviste et Underskud, som imidlertid vilde blive noget mindre, naar Annonceindtægten gik ind. Omtalte til Slut den Meningsforskel, der var mellem Hovedkassereren og Kredskassereren ang. Betalingen for Referat.

Det besluttedes at Hovedkassen betalte dete.

Punkt 3. Meddelelse fra Udvalgene.

Redaktøren redegjorde for en ført Forhandling med Annonceforpagteren, hvorefter disse fra 1. Oktober gik ind paa en noget forhøjet Betaling for Annoncepladsen.

P. A. Jensen fremsatte paa kritisk Udvalgs Vegne nogle Bemærkninger til enkelte fremkomne Regninger.

Formanden redegjorde derefter for Fællesudvalgets Arbejde. Der var bl. a. kommen et Afslag paa Henvendelsen om Fritagelse for Nummeret for Lokf., Togf. og Ranger- og Pakhusformænd. Oplyste til Slut, at han var bleven valgt til Formand for Fællesudvalget.

Punkt 4. Lønningssituationen. Behandling af Forslag om et Bidrag til Lønkampagnen.

Formanden redegjorde først for Situationen i Lønsagen og kom derefter ind paa Forslaget om et Bidrag til Gennemførelse af Lønningssagen, oplæste et Opraab, som skulde udsendes til Afdelingerne.

Efter en længere Diskussion vedtoges Forslaget og Opraabet.

Mortensen redegjorde derefter for Behandlingen af vore Lønkrav i C. O.

Efter en herom ført længere Diskussion vedtoges det at meddele C. O., at vi ikke kunde fravige vore fremsatte Lønkrav.

Punkt 5. Forslag fra Form. for Lokf. Kredsen om Foreningens Administration.

Mortensen redegjorde for sit Forslag og det vedtoges efter en længere Diskussion at nedsætte et 5 Mands Udvalg til til næste Hovedbestyrelsesmøde at fremsætte et skriftligt Forslag herom og at dette skulde bestaa af Forretningsudvalget og et Medlem fra hver Kreds.

Hertil valgtes H. Kann og K. Johansen.

Punkt 6. Eventuelt.

Formanden redegjorde for Henvendelsen fra Masnedund om Oprettelse af selvstændig Afdeling og det vedtoges at imødekomme Ønsket fra 1. Oktober.

Derefter meddeltes Resultatet af en Sammenkomst ang. vor Lønningssag, der havde ført til et gunstigt Resultat.

C. M. C.

Benyt din Stemmeret og afgiv din Stemme.

Lokomotivførererkredsens Møde

den 17. August 1918.

Fraværende: C. A. Vording og C. A. Lillelund.

Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.

Formanden refererede forskellige Svarskrivelser. Der forelaa to Skrivelser ang. Lokomotivførere i Aarhus. Henvistes til Forretningsudvalget.

En Skrivelse ang. Jernbanerestauratoren i Langaa toges til Efterretning. En Skrivelse fra en Lokf. i Kolding henvistes til Forretningsudvalget.

Endvidere forelaa en Skrivelse fra Brande, i hvilken protesteres mod at Ikke-Medlemmer tages paa Raad, naar der skal udarbejdes Kørselsfordeling, blev henvist til Behandling af Formanden.

Punkt 2. Kassereren gennemgik Regnskabet. Toges til Efterretning.

Punkt 3. Eventuelt.

En Skrivelse forelaa ang. en fremsendt Regning i Henhold til Ordre H. 179.

Da de Forhold nævnte Ordre bestemmer ikke er tilstede kan den paagældende ikke fremsætte Krav om Betaling herefter.

Toges til Efterretning.

C.

Lokomotivfyrbøderkredsens Møde

den 17. August 1918.

Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.

Formanden refererede en Skrivelse fra Kø. Afd. ang. Rensning under Reservefyret. Der er svaret tilbage, at det selvfølgelig paahviler Depotet at sørge derfor.

Fra Randers forelaa et Spørgsmaal om Aspiranternes Lønregulativ ang. 4 Øres Timer under Udvaskning. Formanden vilde søge Oplysning om Spørgsmaalet og tilstille Afdelingen disse.

Aarhus Afd. havde tilstillet Kredsen en Skrivelse med Anmodning om Foreningens Assistance i Anledning af en Lokomotivfyrbøders Opfindelse.

Henvistes til H. B.

Punkt 2. Meddelelse fra Kassereren.

Fra Hovedkassereren var tilsendt en Regning paa Kredsens Part af Udgifterne til Protokollen over Forhandlingerne paa Delegeretmødet. Spørgsmaalet henvistes til H. B.s Afgørelse.

Kassereren fremlagde en Regnskabsoversigt, der var ført pr. 15. August 1918, som toges til Efterretning.

Punkt 3. Et Forslag fra Aarhus Afd.

Formanden refererede Sagen ang. Tørvefyring paa Lokomotiver. Sagen er tilsendt Forretningsudvalget med Forslag om, at Kilometerpengene, naar der

fyres med Torv, forhøjes, samt at der gives Lettelse i Tjenesten under saadanne Forhold.

Punkt 4. Tjenestefordelingen i II Distrikt.

Da der stadig fremkommer flere Klager over Rangerturene i II Distrikt, vil dette Spørgsmaal blive taget op i en Forhandling med Distriktet; denne er nær forestaaende.

Punkt 5. Eventuelt.

Kuhn foreslog, at Foreningen atter tog Spørgsmaalet om Fritagelse for Udvaskning op. Henvistes til H. B.

P. A. J.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning



Autogensvejsning af Kobber.

Den mest bekendte og hidtil mest anvendte Metode til Forbindelse af to Stykker Kobber er Haardlodning hvorved der loddes med en Blanding af Kobber og Zink, undertiden med en ringe Tilsætning af Tin. Nu danner imidlertid Kobber og Zink under Indvirkning af Syrer, Havvand, ja, selv under Indvirkning af Regnvand, der stede indeholder Spor af Svovlsyre, et galvanisk Element, hvad der fører til Ødelæggelse af Samlingen, saaledes at haardtjoddede Forbindelser under visse Forhold kan ødelægges, medens selve de to Kobberstykker forbliver ubeskadigede.

Man er da kommet ind paa Tanken om at forbinde Kobberstykkerne ved Autogensvejsning, hvorved jo de to Stykker smeltes sammen, uden at der tages noget fremmed Stof til Hjælp, saaledes at enhver Mulighed for en galvanisk Virknings Optræden er udelukket. Som Tilsætningsmateriale ved Svejsningen anvendes Kobber i Traad eller Stænger.

Ved Metallets Opvarmning under Svejsningen fremkommer der imidlertid ligesom ved Haardlodning ved Siden af Svejestedet Forandringer i Metallet, der er en Følge af Opvarmningen. Naar det stærkt opvarmede Kobber kommer i Berøring med Luften, indgaar det en Forbindelse med Luftens Ilt, saaledes at der paa begge Sider af Lodde- eller Svejslugen danner sig en Zone, i hvilken Metallets Styrke er forringet. Kobberet bliver paa disse Steder sprødt, medens den øvrige Del af Stykket beholder sin oprindelige Styrke og Elasticitet. Forandringen kan ligefrem ses i en Brudflade, det iltede Parti faar en mørkerød Farve.

Hvis man vil fremstille en perfekt, ikke skør Svejsfuge, maa man derfor anvende et Svejspulver eller paastryge en reducerende Pasta, som under Kobberets

Smeltning ved Svejsningen danner en Hinde, der holder Luften ude, eller ogsaa maa man som Tilsætningsmateriale anvende Kobber, som indeholder et Afiltningmiddel som f. Eks. Fosfor. Fosforindholdet maa imidlertid ikke være for stort, da større Mængder af Fosfor ogsaa gør Kobberet skørt. Det som Tilsætningsmateriale bedst egnede er rent elektrolytisk Kobber med en Fosfortilsætning af 0,3 til 0,5 pCt. Man kan som allerede nævnt i Stedet anvende et af de sædvanlige boraxholdige Svejspulvere, der da udrørt til en Pasta maa paasmøres i et Par Fingerbredder paa begge Sider af Svejsfugen ogsaa paa Stykkernes Bagside og smeltes ned med Svejsflammen.

Ogsaa ved Kobbersvejsning har naturligvis Svejsgassens Beskaffenhed, Brænderens Størrelse, Konstruktion og Betjening saavel som, hvor lang Tid Arbejdet staar paa, afgørende Indflydelse paa det opnaaede Resultats Godhed.

En Fabrikslov i Japan.

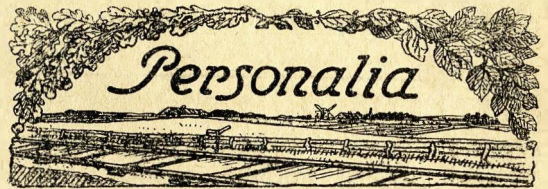
Efter mange Forsinkelser og meget Besvær har man faaet sat en Fabrikslov i Kraft i Japan. Blandt dens vigtigste Bestemmelser er Regulering af Arbejdstidens Længde og Ydelse af Løn under Sygdom og ved Ulykkestilfælde. Efter Loven skal Arbejdsgiveren ved Arbejderens Sygdom eller Tilskadekomst bære alle Udgifter til Læge og Medicin samt yde en Trediedel til Halvdelen af Lønnen: trækker Tilfældet ud over 3 Aar, kan Arbejdsgiveren afslutte Sagen med at give Arbejderen som endelig Godtgørelse en rund Sum, som mindst maa ækvivalere 170 Dages fuld Løn. Beskæftigelse i Fabrikker af Mennesker men Tuberkulose eller nogen anden smitsom Sygdom er forbudt at lade frugtsommelige Kvinder arbejde de sidste 5 Uger før Nedkomsten.

Loven har et Par interessante Undtagelsesbestem-

melser: den gælder ikke for Arbejderne i Statens Fabrikker, og Bestemmelserne om Arbejdstidens Længde gælder ikke for Silkeindustriens Arbejdere, for hvilke en forlænget Arbejdstid tillades.

Til Afdelingskassererne.

Tilskudet til Opholdsværelsernes Udsmykning, 10 Øre pr. Medlem, bedes opgjort pr. 1. Juli og snarest indsendt til Kredskassererne.




Forfremmede til Lokomotivførere fra 4.—9.—18:

Lokomotivførerne J. M. Henriksen, Kbhvns. og Gdsbanegaard, og M. Jensen, Randers; begge i Brande.

Forflyttet: Lokfører S. Larsen efter Ansøgning, Brande—Aarhus H., fra 1.—11.—18.

Afskediget: Lokfører udenfor Nummer N. J. N. Purup, Aarhus H., efter Ansøgning fra 31.—8.—18.





Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918
ca. 85 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918
ca. 300 Millioner Kroner.

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 atanføres, vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning

Nørrebros Vinimport Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN

Tlf. Tøge 1300

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

Ryg
CREMO
Tobak.

Udgaar 3 Gange maanedlig. Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2238.

Frederiksberg Lejebibliothek.
Bog-, Musik- & Papirhandel.
H. SINDAHL PEDERSEN.
Gl. Kongevej 113. Tlf. 2892.
(Hjørnet af Alhambrevej.)

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

Hotel Kroen, Nordre Frihavnsq. 95.
Værelser for Rejsende. Cafe, Restaurant og Keglebane.
Vilhelm Larsen.

Nørrebros billigste Blomsterforetning
er i **Blaagaardsgade Nr. 37.**
Special. Foreningskranse og Dekorationer.
H. P. Thomassen.

Husk! Tlf.: Øbro 1474 x. **Husk!**
A. Oldenborg, Nordre Frihavnsqade 106.
Cigar- og Søkviperings-Forretning.

GODTFRED MENTZEL
MØBELMAGASIN
Solide, stilfulde MØBLER til rimelige Priser.
Største Udvalg paa Nørrebro!
NØRREBROGADE 200. - - Telefon Taga 270.

Det gamle Jægerhus. Enghavevej.
Café, Restaurant og Foreningslokaler. Hj. af Søndre Boulevard.
Nyt Billard. Koncert hver Aften.
PETER LARSEN, FORH. WIVEL

Københ. Smørrebrøds Fabrik, Vesterbrog. 8,
skraas for Frihedsstøtten
leverer endnu trods Krigen fin Mad til meget smaa Priser. Butikken
aabnes Kl. 5 Morgen og sender Smørrebrød i Byen for 5 Øre pr.
Ordre. Telf. 10259—10260.

Udsalg: Torveg. 37 og Ryesg. 127 Hj. af Østerbrog.

De forenede Dampsennepfabrikker A/S
København K. o o o o o Telf. Central 5927
anbefaler sine prima Kvaliteter af:
Sur- og Fiske-Sennep. Soya og Kulør.
Concentreret Eddike. Ægte Graabrødre Eddike.

Café „Fyret“ Nordre Frihavnsqade Nr. 100.
Restauration, Billard, Varme og kolde Retter anbefales. **M. Hansen.**

Engelsk Spisestue, smuk, lys Eg, komplet, 500 Kroner
Komplet hvidlakeret Soveværelse 450 =
Moderne Eg. Spisestue. 250 =
Komplet Eg. Herreværelse 350 =

Bjelkes Allé 18 St. o. G.

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.)

Café „Laurits“,
Sdr. Boulevard 60,
anbefaler sig til det ærede Publikum
med gode Varer til billige Priser.
Telefon: **Laurits Maagensen,**
Vester 3280. fh. Tjener i Hotel »Isted«.

Sengeudstyrs- Lageret,

Nørrebrogade 158,
Hj af Thorsgade
5 Min. fra Slangstrupbanen
5 Min. fra Nørrebros Station.

Dyner
Uldtæpper
Vattæpper
Pudevaar
Dynevaar
samt **Gardiner**
(mindst 100 Mønstre).
Fjer reuses — Vaar vaskes.
Vaar syes og stoppes
gratis.
Filial: **Ryesgade 75.**

Skrædermester
M. Ekstrand,
Strandboulevard 57.

Anbefaler sig med alt til Faget
enhørende. Specialitet: Kjoler,
Smoking og Jakett.

Blomsterforetningen
„Solsikken“.

Godthaabsvej 46. København F.
Telefon Godthaab 1558 y.
Stort Udvalg i Palmer, Aspedistria,
Aracaria og alle andre Planter. Smukke
Kranse og Palmedekorationer.
Specialitet: Foreningskranse.

E. Hansen
Bøger o Papir o Musik
o Galanteri o
Blaagaardsgade 27.

Fiskehuset Kingo.
Vesterbrogade 107.
Anbefaler sig med alle
Aarstiders Fiskesorter.