

18. Aarg. Nr. 19.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Oktober 1918.

Lokomotivbelysning.

Da der nu er opmonteret ca. 50 Stk. af de saakaldte A. G. A. Frontlanterner paa Loko. Litra P. og R. for Gasbelysning — A. G. A. = Aktiebolaget Gas Akkumulator, Hjemsted: Stockholm — skal jeg tillade mig at fremsætte Forslag, som formentlig vil kunne have nogen Interesse.

Grundet paa, at Lyset fra de ovennævnte Standard-Lamper nu er unødigt stærkt og til Tider endog virker generende f. Eks. paa Dobbeltspor, hvor man i Mørke krydser Tog, hvis Lokomotiv er forsynet med A. G. A. Frontlanterne. Lyset herfra virker da til Tider meget generende og er saa dominerende overfor svagere brændende Blokpost- og Stationsmastesignaler, at det til Tider er ret vanskeligt i det hele taget at se dem.

Af denne Grund foreslaas det at forsøge Virkningen af en halvt saa stor Brænder — eventuelt med aaben Flamme i Lighed med de i de fremskudte Signaler anvendte dog selvfølgelig med konstant Lys.

Ligeledes at forsyne Tenderlanteren med den saakaldte „Forenklede A. G. A. Belysning“. Denne bestaar i — efter Oplysninger, som Hr. Lokomotivmester Nihlén, Tomtebodø, Statens Järnvägar, Stockholm, elskværdigt har tilstillet mig —, at man i en alm. Lokomotivlanterne fjerner Brænderen fra Petroleumskanonen og i Stedet for indsætter en A. G. A. Brænder (med aaben Flamme), som er fastgjort paa Petroleumskanonen (se Fig. 1 og 2). Tilførselsrøret er i Lanternehuset bøjet som et „Bourdourør“ i Lygtens Periferi bag Reflektoren, lige udenfor Lygten er Røret forsynet med en Forskrining, saaledes at Adskillelse fra og Ombytning af Lampen kan foretages. For at undgaa Brud paa Ledningen

som Følge af Spænding o. l. er der lige udenfor Lygten givet Røret en cirkelrund Udvidelsesbøjning i Form som f. Eks. en Vandlaasbøjning paa et Manometerør.

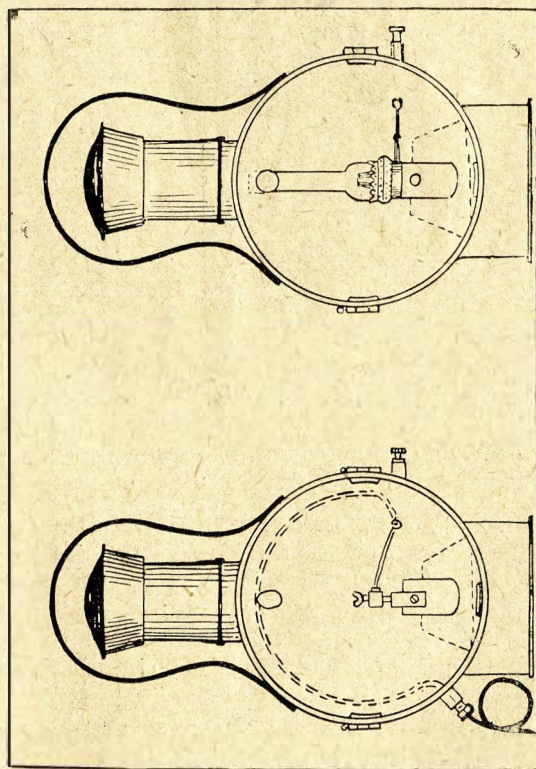


Fig. 2. Petroleumslanterne.

Fig. 1. Forenklet A. G. A. Lanterne.

Naar Tenderlygten ved Hjælp af Dæmpe- eller Afspærringshanen, som er anbragt i Førerhuset, dæmpes eller slukkes under Togkørsel, vil Gasforbruget blive saa minimalt, at det kun vil spille en uvæsentlig Rolle. Idealet vil selvfølgelig være om Tenderlampens Brænder forsynedes med „Vaagekone“.

Saafrømt at man som nævnt kunde indskrænke Gasforbruget til omtrent det halve, fra ca. 10 til ca. 5 Liter pr. Time, for Frontlanternen, vilde man med den derved sparede Gas kunde føde 2 Lygter (paa P. Mask. kun en fælles Lygte) til Vandstands- og Manometerbelysning.

Disse Standard Lygter (se Fig. 3) er forsynede med Afspærringshane og „Vaagekone“ samt en Reguleringskue for Flammens Størrelse. Disses Gasforbrug er ca. 3—5 Liter pr. Time pr. Lygte, alt efter den ønskede Flammes Størrelse.

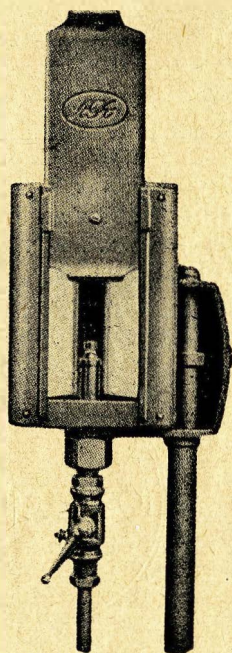


Fig. 3. Vandstands og Manometerlygte.

Ved at føre dette Forslag frem til Forsøg ved Statsbanerne, vil man formentlig opnaa følgende:

1) at Lysstyrken i nuværende Frontlanterne bringes noget ned, hvad kun er af det gode, 2) at Baglanternen til enhver Tid kan tændes og slukkes fra Førerhuset uden Tidsspilde og uden at være afhængig af Storm o. l. og saaledes kun behøver at være tændt under Tomkørsel o. l.,

3) naar ligeledes Vandstands- og Manometerlygter gasbelyses, er samtlige de af Maskinens faste Lygter, som i Almindelighed anvendes under normale Forhold, alle fødte fra samme Akkumulator,

4) at Forbruget ikke vil stige i Forhold til det forøgede Antal Lygter som benyttes — naar Frontlanternens Forbrug nedbringes til ca. 5 Liter i Stedet for 10 Liter pr. Time.

Med de foreslaaede 4 Lygter vil Forbruget sandsynligvis blive pr. Time:

1 Frontlanterne ca. 5 Liter, 1 Tenderlanterne forudsættes som ved Svenske Statsbaner neddæmpet ca. 3 Liter, Vandstands- og Manometerlygter ca. 6 Liter, ialt pr. Time ca. 14 Liter.

Da Akkumulatoren og Trykregulator, som skal anskaffes for den enkelte Frontlanterne, jo allerede er tilstede paa de Lokomotiver, som er forsynede med A. G. A., synes Udgiften for at kunne foretage Forsøget ikke at blive overvældende, idet Anskaffelsen og Monteringen af de nødvendige Lygter næppe kan blive kostbar og Gasforbruget vil forventelig kun stige fra ca. 10 til ca. 14 Liter pr. Time.

Gasprisen var før Krigen ca. Kr. 2,50 pr. 1000 Liter, er under Krigen ca. Kr. 6,00 pr. 1000 Liter. Forbruget vil saaledes koste med Prisen før Krigen (normal) 10 Liter Lampen ca. 2,5 Øre pr. Time, alle 4 Lamper ca. 3,5 Øre pr. Time; under Krigen vil Prisen være for 10 Liter Lampen ca. 6,0 Øre pr. Time, alle 4 Lamper ca. 8,4 Øre pr. Time.

Sammenholder man Udgiften til Olie, Pasning og Vedligeholdelse af Lokomotivlygterne saavel før som under Krigen, vil Gasbelysningen, forekommer det mig, utvivlsomt stille sig som det mest økonomiske, og tænker man sig, at Statsbanerne efterhaanden som der bliver anvendt større Mængder Dissousgas — bl. a. til de fremskudte Signaler — jfr. Sikkerhedskommissionens Indstilling og til Autogensvejsning m. m., selv anlægger Gasværk, kan det formentlig forudsættes, at Produktionsprisen kan nedsættes en Del i Forhold til Leverance fra Privatværket.

Lokomotivmester Nihlén oplyser ligeledes, at Standard A. G. A. Lygter (samme Type som anvendes paa Litra P. og R.) er opmonteret paa 195 Lokomotiver tilh. Sveriges Statsbaner. Paa Typerne Litra A., B. og F. er Rørledningerne forsynede med „Sparehane“, som for Tenderlanternens Vedkommende bringer Gasforbruget fra 10 Liter ned til 3 Liter pr. Time.

Standard A. G. A. er ligeledes opmonteret paa 180 Lokomotiver tilh. svenske Priatbaner.

Paa de ældre Lokomotiver samt paa Rangermaskiner er det saakaldte „Forenklet A. G. A. Belysning“ anbragt paa 255 Lokomotiver tilh. Sveriges Statsbaner og 86 paa private Baners Lokomotiver, alle disse Anlæg paastaas at virke fuldt tilfredsstillende baade hvad Paalidelighed og Forbrug angaar.

I Tomboda f. Eks. er den forenklete A. G. A. Belysning opmonteret paa 34 Lokomotiver. De store Lygter bruger her fra 6—9 Liter pr. Time, og man har anvendt samme Slags Brænder i Vandstands- og Manometerlygterne.

Disse Forsøg er her faldet ud til fuld Tilfredshed, og det forudses, at man i en nær Fremtid gaar over til A. G. A. Belysning paa alle Lokomotiver der.

Der findes ialt A. G. A. Belysning paa over 700 af Sveriges Lokomotiver.

Paa følgende danske Privatbaner: Nørrejydske, Hads og Ning Herreds, Sydfynske, Høng—Tølløse og Lollands Baner har man opmonteret det forenklede A. G. A. System som Forsøg.

Da det muligt kan interessere Medlemmerne at erfare, hvorledes Dissousgassen fremtilles og dens videre Behandling indtil den opladet paa Akkumulatorer afleveres til sin forskellige Anvendelse, skal jeg i en senere Artikel komme tilbage til dette Emne.

L. S. Høegh.

Lønningskommissionen

Lønningskommissionen arbejder. Om et halvt Aar skal Betænkningen foreligge — en Betænkning, der i dybeste Forstand vil berøre Tusinder af Tjenestemænd og deres Familier.

Lønningskommissionen har som bekendt delt sig i en Række Udvalg, hvis Opgave hver for sig er af Vigtighed for Statstjenestemændenes sociale og økonomiske Stilling.

Der er Udvalg om Pensionsforholdene, om særlige Ydelser udenfor den faste Pengeløn, om Folkeskolen og Folkekirken, om Mænd og Kvinders Arbejde, om Tjenestemændenes sociale Plads i Samfundet, om almindelige Fællesregler om Forening af offentlige Stillinger og endelig et staaende Udvalg.

Nogle af disse Udvalg er i det væsentlige færdige med deres Overvejelser og enkelte har ogsaa afgivet Betænkning til den samlede Kommission.

Imidlertid maa Kommissionens staaende Udvalg anses for det betydningsfuldeste. Dette Udvalg, hvis Formand er Kommissionens Formand, Minister Hassing-Jørgensen, beskæftiger sig med Behandlingen af de fremsatte Lønkrav, med Tjenestemændenes Klassificering i forskellige Lønklasser eller Løngrupper samt med Betimeligheden af at anvende den glidende Skalas Princip i den kommende Lønningslov.

Dette Udvalg har i den senere Tid i særlig

Grad beskæftiget sig med Klassificeringen af Tjenestemændene.

Lønningsloven af 1903 klassificerede Tjenestemændene i 15. Lønningsklasse og saaledes, at 1. Lønningsklasse omfattede de øverste Embedsmænd, 15. de lavestlønnede Funktionærer og Arbejdere.

Lønningsloven af 1908 skabte nye Lønningsklasser, saa at Tallet ialt blev 23.

Klassificeringssystemet blev i denne Lov lige omvendt af det i Loven af 1903 anvendte, idet Statsbanernes øverste Embedsmænd nu anbragtes i 23. Lønningsklasse og de lavestlønnede Funktionærer i 1. Lønningsklasse. Samtidig gled en Række Arbejdere ud af Lønningsloven.

Loven af 1908 skabte ved sine talrigere Lønningsklasser en for flere Tjenestemænd hyppigere Graduering; men fælles for begge Lovene var det, at Klassificeringen (Opbygningen af Lønningsklasserne) samtidig virkede i Retning af at skabe Rangklasser.

Den nu arbejdende Lønningskommission søger at gennemføre en ret stærk Sammendragning af Lønningsklasserne. Efter Forlydende mener man at kunne trække de 23 Lønningsklasser sammen til 14.

Samtidig vil sikkert en ret stor Del af de Tjenestemænd, der ved Loven af 1908 blev skubbet udenfor, igen blive optaget i Lønningsklasserne.

Dermed vil man i det store og hele være vendt tilbage til Loven af 1903.

En saa stærk Sammendragning af Lønningsklasserne vil naturligvis give Kommissionen eller rettere det staaende Udvalg en vanskelig Opgave, men Forholdene siden 1903 er, navnlig hvad Embedsklasserne angaar, forandret stærkt.

En Række nye Embedsmandsstillinger er siden oprettet, navnlig i de sidste 4 Aar. De har skabt nye Stillinger, nye Klassificeringer og midlertidige Tillæg m. m. Altsammen Forhold, der maa tages i Betragtning ved Sammendragningen af Lønningsklasserne og ved Klassificeringen. Thi Rangforskelle er, ligesom Afstanden mellem Embedsmanden og Funktionæren, ikke bleven mindre i disse fire Aar, og en Nedgang fra 23 til 14 Lønningsklasser vil selvfølgelig bevirke, at mange Tje-

nestemænd vil føle Sammenlægningen som en Art Degradation, fordi de derved vil komme til at staa i Klasse med Ansatte, der tidligere stod flere Klasser under dem, altsammen Følelser, der er opfostret, fordi den nuværende Lønningslov ved sin Klassificering faktisk har skabt et System af Rangklasser.

Klassificeringen bliver derfor et overordentlig betydningsfuldt og vigtigt Arbejde. Overvejelserne maa foretages med megen Hensyntagen, megen Omsigt og Saglighed, for at der kan skabes Ro og Tilfredshed om Kommissionens Arbejde. Det vil i denne Forbindelse blive af afgørende Betydning, at Lønningsklassernes Opstilling og Klassificeringen indenfor dem ikke i nogen Retning faar Rangklassepræget.

Efter de paagældende Tjenestemænds Slutlønninger og efter dem alene maa Lønningsklasserne opbygges, saa at de i Virkeligheden virker og kun virker som Lønningsklasser.

Her bliver en Opgave for Kommissionens demokratiske Medlemmer, og da Kommissionens Formand tillige er en radikal Minister, tør man maaske gaa ud fra, at Klassificeringen og Lønklassernes Opstilling uden Hensyn til bestaaende Forhold maa blive sundt demokratisk præget.

Centralorganisationernes Klassifikation og Lønningsforslag er ikke helt uden Rangklassepræg. Man ser her, at Elever, Medhjælpere og yngre Assistenters foreslaas anbragt i højere Grupper end en Række Tjenestemænd, hvis Slutstillinger indeholder betroet Arbejde og som i Lønninger ogsaa betales højere.

Kommissionen skal da ogsaa efter Forlydende have sat Fingeren paa dette Forhold. Den vil rimeligvis skelne skarpt mellem paa den ene Side Stillinger, hvortil Uddannelse er sket under Staten saavel som de, der er absolut assisterende og paa den anden Side Slutstillinger, hvis Indehavere, der er betroet selvstændigt Arbejde.

Centralorganisationens Klassifikationsforslag for Lokomotivpersonalet i dets Forhold til andre nærmere angivne Stillinger under Statsbanerne peger stærkt paa Loven af 1903, en Lov, der i det hele giver et sundere Grundlag

for Klassificering end den nugældende stærkt rangklasseprægede Lønningslov.

Vi Lokomotivmænd modtager — det maa siges allerede nu — ikke uden Modstand en ny Lønningslov, hvor Lønklasserne og Klassificeringen er rangklassepræget. Kun om en Lov uden dette Præg kan der ventes Ro.

Rich. Lillie.

Togforsinkelser

De idelige og for de Rejsende saa irriterende Togforsinkelser har igen beskæftiget Dagspressen paa en for os Jernbanemænd alt andet end behagelig Maade.

De Rejsende sender ofte bebrejdende Blikke, retter undertiden ogsaa Bemærkninger til Lokomotivpersonalet, naar et Tog naar Rejsens Endemaal og Ankomsttiden ikke kan siges at være i Overensstemmelse med Køreplanen.

Hverken Bladene eller Publikums Kritik er dog helt berettiget. De Vanskeligheder, der siden Krigens Udbrud har optaarnet sig for Statsbanerne er mangfoldige.

Først den ganske overordentlig stærke Krigstrafik, der bevirkede, at Spornettet over hele Landet overbelastedes og at Krydsninger nødvendigjordes i stort Antal. Herfra stammer en væsentlig Del betydelige Forsinkelser og næppe var Krigstrafiken begyndt at tage af, før en endnu større Vanskelighed meldte sig: Kulmanglen. Togenes Antal indskrænktes, men deres Størrelse forøgedes i ret betydeligt Omfang, samtidig med, at Kullenes Brændselsværdi blev rignere og ringere.

Lokomotivpersonalets Kamp for med det forhaandenværende Brændsel at gennemføre Togene med den størst mulige Pricision var og er hyppigt haabløs Gerning; men vi tør hævde, at fra Lokomotivpersonalets Side er og bliver der i disse Tider udført et Arbejde, der fortjener større Paaskønnelse end den, der fra Rejsendes og Medansattes Side ydes. I „Jernbanetidende“ har Forsinkelserne været Genstand for Omtale og foreslaas der forskellige Foranstaltninger til muligt i nogen Grad at afbøde Forsinkelserne. „Jernbanetidende“ mener saaledes, at adskillige Forsin-

kelse kunde undgaas, saafremt Indleveringen af Rejsegodset sluttede en passende Tid før Togets Afgang, idet derved kunde opnaas, at Godset befandt sig paa det Sted paa Perronen, hvor Pakvognen erfaringsmæssigt holder.

Heri har Bladet Ret; det er særdeles ærgerligt, naar Toget ankommer til en Station, at se det Personale, der burde være ude ved Togekspeditionen, da først begynde at transportere Godset ud af Ekspeditionslokalet; Og kunde en passende Tidsfrist for Rejsegodsets Indlevering bevirke, at dette for dansk Jernbanevæsen uværdige Forhold blev ændret, burde Trafikafdelingen straks træffe Foranstaltninger til at faa fastsat en Tidsfrist.

I denne Forbindelse vilde det ogsaa være gavnligt, om man i Pakvognen altid havde øvede Folk, der uden Hensyn til, hvorledes Godset bliver indlæst, hurtigt kan orientere sig, og ikke, som det nu ofte sker, behøver at føre Konference med Stationspersonalet om, hvilket Gods, der først skal indlæses, thi derved tabes megen Tid.

Det vilde maaske ogsaa være af Betydning, om Manden i Pakvognen var udrustet med større Autoritet, saa at han om fornødent kunde rekvirere Togpersonalets Hjælp ved Ind- og Udlæsningen, naar den øvrige Togekspedition var færdig.

„Jernbanetidende“ kan endvidere tænke sig, at der til Underretning for Lokomotivpersonalet paa Perronerne anbringes forskellige Mærker, hvor udfør Maskinerne skal holde, alt efter som naar Toget bestaar af saa eller saa mange Aksler. En saadan Foranstaltning kunde maaske være praktisk, saafremt Togstammerne var ensartet formeret, men med de uensartede Vogntyper, Togstammerne herhjemme sammensættes af, vilde en Foranstaltning som den foreslaaede ikke svare til Hensigten.

Saa anfører Bladet videre, at det vilde være heldigt, om Signalerne ved Togafgangen ikke skulde gentages altfor mange Gange, før det høres af Personalet paa Lokomotivet. Ogsaa heri er vi enige med „Jernbanetidende“. Er Udskiget fra Lokomotivet ikke tilstrækkelig agtpaagivende, bør det naturligvis kritiseres. Men man maa her ikke glemme, at mange af de smaa Ophold paa Stationerne af Lokomotiv-

personalet navnlig i disse paa daarligt Brændsel saa rige Tider, udnyttes med det Formaal for Øje, at Maskinen kan være saa tjenstdygtig, at Kørslen til næste Station kan foregaa med største Præcision. Ogsaa maa man erindre, at Spektaklet paa Maskinen, Vacuumopsugning, snøftende Ventil og Vandpaasætningen m. m., alt dette bidrager sit til, at Fløjtesignalerne let overhøres.

Forresten sker det da ogsaa, at Signalgiveren vender Ryggen til Maskinen og Fløjtesignalerne derfor bliver endnu vanskeligere at opfange. Og Lokomotivpersonalet har jo en absolut Pligt til at være sikker paa, at Fløjtesignalet — undertiden et Signal mellem mange andre — gælder netop det.

At idelig gentagne Fløjtesignaler, der ikke respekteres, gør et gaarligt Indtryk paa de Rejsende er forstaaeligt. Men vilde det ikke egentlig ikke være overmaade formaalstjenligt helt at afskaffe Fløjtesignalet og lade Togafgangen ske efter Haandsignal. Denne Fremgangsmaade anvendes overalt i Udlandet, og har vist sig særdeles tilfredsstillende.

Stationsbestyreren burde, naar Afgangstiden nærmer sig, tage Plads i Nærheden af Lokomotivet og med Haand eller Flag melde Afgang til Maskinen.

Derved vilde ogsaa opnaas, at Stationsbestyreren ligesom blev stærkere medinteresseret i Togekspeditionen, hans Opmærksomhed mere tvungen mod den Del af Stationen, Togudkørslen sker ad, Lokomotivpersonalet tvungen til ved dette lydlose Signalsystem at holde Udskig med Stationsbestyreren, og Personalet kunde ofre hele sin Opmærksomhed paa en hurtig Ekspedition.

Virkningerne af denne Reform vilde sikkert hurtig vise sig. Mange af de nuværende smaa Forsinkelser, der opstaar paa Stationerne, vilde undgaas, de, der paa lange Strækninger med mange Stationer altid bliver til saa og saa mange Minutter, naar Endestationen naas.

Trafikafdelingen, der efter den ny Statsbaneordning føler med sig selv, at den er den førende, den med Jernbaneforstand bedst udrustede Afdeling bør snart tage Initiativet til at Togekspeditionsforholdene i Danmark kan blive de samme, som i vore Nabolande, der altid opstilles som Mønster for danske

Jernbanemænd, hvad Præcision ved Togenes Ankomst- og Afgangstider angaar.

Endelig bemærker „Jernbanetidende“, at vore Lokomotiver mere end Lokomotiver i andre Lande er utilbøjelige til at lade sig sætte i Gang. Grunden hertil maa ikke søges i Konstruktionsfejl ved de danske Lokomotiver. Det er de lange, meget for lange, ja undertiden unødvendigt lange Togstammer, der gør, at det kniber for Maskinen at komme i Gang. For ogsaa Lokomotiver har deres Begrænsning, selv om Trafikfolk ikke altid kan forstaa det

Dick.

Dyrtidslovene.

Den 26. September blev Loven om det midlertidige Lønningstillæg endelig færdig fra Rigsdagen.

Der var vel ikke mange Tjenestemænd, der den Gang Tjenestemændenes Repræsentanter blev enige med Regeringen, uden at de glædede dem til de ekstra Udbetalinger, som blev stillet i Udsigt.

I denne Glæde er der kommet et ret betydeligt Skaar, fordi Rigsdagen har udsat Udbetalingen af de forskellige Tillæg i henholdsvis 1 Maaned og i 14 Dage.

Det er ganske ubegribeligt, at det nedsatte Udvalg ikke har kunnet se, at de med denne Ændring er kommen umaadelig mange Tjenestemænd paa tværs, at Rigsdagen ikke kan forstaa, at for Tjenestemanden gælder det mere end for nogen anden, at hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp.

Trods det, at der fra alle Sider vistes Forstaaelse af Tjenestemændenes vanskelige Stilling, da det konservative Folkeparti rettede en Interpellation til Regeringen om at komme Tjenestemændene til Hjælp, mente Regeringen det ikke mulig at faa Rigsdagen kaldt sammen alene for denne Sags Skyld, fordi at Rigsdagsmændene ikke vilde opgive deres haardt tiltrængte Ferie.

Men endnu haardere tiltrængt var Udbetalingen af disse Beløb, fordi at hver Dag der gaar gør Tjenestemændenes økonomiske Situation vanskeligere, og fordi denne Maaned

Udsættelse er ensbetydende med, at Pengene er mindre værd.

Tjenestemændene har jo gennemgaaende været usselt aflagt under hele Dyrtidsperioden. Og der er nu Brug for mange Penge, der skal anskaffes Brændsel og gamle Gældsposter knuger stadig Tjenestemændene.

Vi begriber ikke, at det ikke kunde være vedtaget saaledes, at Udbetalingen kunde finde Sted hurtigst mulig, og vi ved da, at den kunne have fundet Sted meget tidligere.

Men d'Hrr. Rigsdagsmænd forstaaer altsaa endnu ikke Tjenestemændenes Stilling, de aner endnu ikke, at der saa godt som ingen Tjenestemænd findes, der er i Besiddelse af økonomisk Modstandskraft.

Hvis Rigsdagsmændene kender Tjenestemændenes Stilling, er en saadan Vedtagelse hensynsløs, ogsaa fordi den strider mod Overenskomsten.

Fra Dagspressen.

Følgende lille interessante Notits fandtes i „Fyns Venstreblad“ for 21. September:

Formerne vakler, og ingen ved, hvad en Kronprins nu om Stunder kan ende som. Det er derfor glædeligt at læse om, at vor egen Kronprins for alle Eventualiteters Skyld er ved at lære en praktisk Haandtering, som dog altid vil kunne give sin Mand det daglie Brød. Forleden Dag mødte Kronprinsen, der for Tiden opholder sig paa Marselisborg, nede paa Hovedbanegaarden i Aarhus, besteg et Lokomotiv og forte det egenmægtig (dog med Føreren ved sin Side) fra Aarhus til Langaa og tilbage igen. En Del højere Jernbaneembedsmænd, der var med som Passagerer, slap fra det med Livet, og skulde Kronprinsen ikke vise sig duelig til at styre en Stat, saa har han altsaa nu godtgjort, at han kan styre et Lokomotiv.

Af Hensyn til den herskende Kulmangel vilde det imidlertid være ønskeligt, om Kronprinsens Uddannelse snart var tilendebragt.

Det er vel nok usandsynligt, at vor Kronprins nogensinde tænker paa at skulle gaa over i Lokomotivmændenes Rækker, men lige saa usandsynlig er det, at han „egenmægtig“ førte Lokomotivet fra Aarhus til Langaa og tilbage.

Under alle Omstændigheder kan det ikke

være den „kongelige“ Gage, Lokomotivpersonalet oppebærer, der kan friste ham; men lad os haabe paa, at vi, naar Lønningsloven er bleven gennemført, dog har opnaaet at faa saadanne Lønninger, at ogsaa en Kronprins kan slæbe sig igennem med denne, selv om der ikke kan blive Tale om at gifte sig paa dem.

Vi tænker os dog, at Kronprinsen taber Lysten til denne Bestilling, naar han forinden Lokomotivførerstillingen opnaas, skal gøre Bekendtskab med Lokomotivfyrbøderstillingen i 12—14 Aar.

Men vi vil dog glæde os over, om Kronprinsen vedblivende skulde føle Interesse for Arbejdet paa Lokomotivet og for det der tjenstgørende Personale.



Afstemningen.

Efter at alle Stemmesedler fra Afdelingerne nu er indkommen, har Optællingen fundet Sted, og den viser et Resultat, som Lokomotivmændene har Grund til at være stolte over.

Af Organisationens 1624 Medlemmer har ialt 1510 Medlemmer indsendt Stemmeseddel eller 92,98 pCt. — 114 Medlemmer eller 7,02 pCt. har ikke afgivet Stemme. — 1483 Medlemmer — 91,32 pCt. — har stemt for Forslaget og 20 Medlemmer — 1,23 pCt. — har stemt imod Forslaget. 7 Stemmesedler — 0,43 pCt. — var blanke eller ugyldige.

Det fremsendte Forslag er saaledes vedtaget med en knusende Majoritet, og vi føler os overbeviste om, at af de 114 Medlemmer, som ikke har naaet at afgive Stemme paa Grund af Sygdom eller af andre Aarsager, vilde en lige saa stor Procentdel have stemt for Forslaget.

Hovedbestyrelsen har al Grund til udmærket Tilfredshed med den Maade, hvorpaa Medlemmerne har modtaget Forslaget, fordi den der-

igennem føler Medlemmernes Tilslutning til Arbejdet og fordi denne med saa meget større Tryghed kan fortsætte det paabegyndte Arbejde uden at behøve at nære nogen som helst Ængstelse for ikke at have det nødvendige økonomiske Rygstød i den Tid der kommer.

Vi fremsætter omstaaende en Oversigt over, hvorledes Afstemningen har formet sig i de forskellige Afdelinger.

Nye Afdelinger.

Fra 1. Oktober er der oprettet en Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Afdeling i Masnedsund. Afdelingernes Nr. er 47 og 48.

Jernbanelægerne.

Til Underretning for sjælland-falserske Sygekassers Interessenter meddeles, at Jernbanelæge H. P. A. Rager, Smallegade 2, efter Ønske fratræder, og at praktiserende Læge Eiler E. M. Nielsen, Frederiksberg-Allé 68, tiltræder Stillingen som Jernbanelæge i 25 B Sygedistrikt fra 1. Oktober 1918, at hans Konsultationstider er Kl. 1 $\frac{1}{2}$ —2 $\frac{1}{2}$ samt Tirsdag Aften Kl. 6—7, og endvidere at de i Vanløse, Husum og Rødovre boende Interessenter i 25 B Sygedistrikt fra 1. Oktober 1918 som hidtil vil kunne henvende sig til praktiserende Læge Vilh. Brandt, Klingseyvej 20, Vanløse, (Konsultationstider: Hverdage Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —12 $\frac{1}{2}$, Fredag Aften Kl. 6—7 og 2den Helligdage Kl. 9 $\frac{1}{2}$ —10) og af ham blive behandlet paa Jernbanelægens Vegne ifølge et af denne, med Repræsentantskabets Samtykke, truffet privat Arrangement med Læge Brandt.

Dødsfald.

Lokomotivfører T. M. Schmidt, Slagelse, er den 16. September afgaaet ved Døden.

Afdøde, der var afholdt af alle dem, han kom i Berøring med, for sin stilfærdige og bramfrie Færd, blev kun 48 Aar gl.

Jordfæstelsen fandt Sted Søndag d. 22. September i Kjøbenhavn under stor Deltagelse.

Hjertelig Tak.

Modtag alle ved Maskin- og Stationstjenesten min hjerteligste Tak for al udvist Deltagelse ved min Mands Begravelse. En Tak til Hr. Lokomotivformand Enghave for udvist Imødekommenhed. En Tak til de forskellige Afdelinger i Landet for de smukke Kranse.

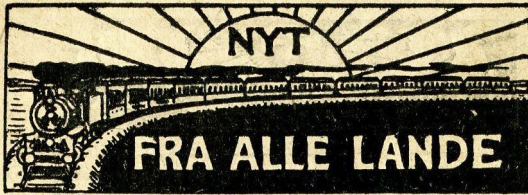
Mathilde Schmidt, Slagelse.

Lokomotivfyrbøderne.

			Medlemsantal	For Forslaget	Mod Forslaget	Blanke	Ugyldige	Procentvis for	Procentvis imod
København	G. Afd.	Nr. 2	156	150	1	1	1	96,15	0,64
"	H.	" " 4	19	13	1	0	0	68,40	5,26
"	Ø.	" " 6	32	31	0	1	0	96,87	3,12
Helsingør	"	" " 8	19	17	0	0	0	89,47	0,00
Roskilde	"	" " 10	33	29	0	0	0	87,88	0,00
Gedæ	"	" " 12	22	22	0	0	0	100,00	0,00
Kallundborg	"	" " 14	15	15	0	0	0	100,00	0,00
Slagelse	"	" " 16	31	28	3	0	0	90,32	9,68
Korsør	"	" " 18	47	41	0	0	0	87,23	0,00
Nyborg	"	" " 20	73	59	2	0	0	80,82	2,74
Fredericia	"	" " 22	65	62	0	0	0	95,56	0,00
Esbjerg	"	" " 24	48	43	1	1	0	89,58	2,08
Thisted	"	" " 26	10	9	0	1	0	90,00	0,00
Struer	"	" " 28	61	57	0	0	0	93,44	0,00
Viborg	"	" " 30	32	21	0	0	0	65,63	0,00
Frederikshavn	"	" " 32	16	16	0	0	0	100,00	0,00
Aalborg	"	" " 34	35	34	0	0	0	97,14	0,00
Randers	"	" " 36	17	17	0	0	0	100,00	0,00
Aarhus	"	" " 38	129	120	1	1	0	97,67	0,78
Skanderborg	"	" " 40	21	21	0	0	0	100,00	0,00
Vamdrup	"	" " 42	10	10	0	0	0	100,00	0,00
Brande	"	" " 44	16	15	0	0	0	93,75	0,00
Langaa	"	" " 46	12	10	0	0	0	83,33	0,00
			919	840	9	5	1		

Lokomotivførerne

			Medlemsantal	For Forslaget	Mod Forslaget	Blanke	Ugyldige	Procentvis for	Procentvis imod
København	G. Afd.	Nr. 1	164	145	4	0	0	88,41	2,44
"	H.	" " 3	13	9	0	0	0	69,23	0,00
"	Ø.	" " 5	22	22	0	0	0	100,00	0,00
Helsingør	"	" " 7	14	11	3	0	0	78,57	21,43
Roskilde	"	" " 9	19	14	0	0	0	73,68	0,00
Gedser	"	" " 11	14	14	0	0	0	100,00	0,00
Kallundborg	"	" " 13	14	14	0	0	0	100,00	0,00
Slagelse	"	" " 15	24	21	0	0	0	87,50	0,00
Korsør	"	" " 17	32	26	1	0	0	81,25	3,13
Nyborg	"	" " 19	46	43	0	0	0	93,45	0,00
Fredericia	"	" " 21	44	41	0	0	0	93,18	0,00
Esbjerg	"	" " 23	36	33	2	0	0	91,67	5,55
Thisted	"	" " 25	7	7	0	0	0	100,00	0,00
Struer	"	" " 27	45	43	0	0	0	95,56	0,00
Viborg	"	" " 29	28	28	0	0	0	100,00	0,00
Frederikshavn	"	" " 31	11	11	0	0	0	100,00	0,00
Aalborg	"	" " 33	22	21	0	0	0	95,45	0,00
Randers	"	" " 35	8	6	0	0	0	75,00	0,00
Aarhus	"	" " 37	89	86	0	1	0	96,63	0,00
Skanderborg	"	" " 39	20	16	1	0	0	80,00	5,00
Vamdrup	"	" " 41	6	6	0	0	0	100,00	0,00
Brande	"	" " 43	17	16	0	0	0	94,12	0,00
Langaa	"	" " 45	10	10	0	0	0	100,00	0,00
			705	643	11	1	0		



Snittappe fremstillet ved Slibning.

Efter et amerikansk Patent er man begyndt at fremstille Snittappe ved Slibning af Gevinnet ud i hærdet Materiale, idet man paa denne Maade undgaar den Risiko, der altid er tilstede for at de kaste sig ved den gamle Metode — at arbejde Gevinnet ud i blødt Staal og bagefter hærde dette.

Fremgangsmaaden er, saa vidt vi forstaar, anvendt til Fabrikation af Tappe og Bakker fra 0,157 inches i Diameter med 36 Gevin paa Tommen og op til 4 Tommer i Diameter med 4 Gevin.

Ved de største Tappe anvendes Fremgangsmaaden kun til at færdiggøre Tappen, idet denne skæres groft paa den gamle Maade i blødt Materiale, hvorefter den hærdes og slibes færdig, medens man ved de mindre Tapstørrelser udelukkende fremstiller Snittet ved Smergelskiven.

Tappene fremstilles i en særlig i dette Øjemed konstrueret Drejebænk af Presh Machine Works i Brooklyn, som efter Sigende skal kunne levere Tappe af enhver Dimension efter ovennævnte Metode med en Nøjagtighed af 0,0002 til 0,003 inches.

Radio-Telegrafiens Udvikling.

I de sidste Par Aar er der i Sverrig opført flere nye Radiotelegrafstationer, saaledes i Boden ved Härnösand, ved Vaxholm og Karlsborg. Den sidste, som tillige bliver en af de største Radiostationer i Europa, er dermed klar til at træde i Virksomhed. Stationens Rækkevidde bliver under gunstige Omstændigheder op til 5000 km.; den kan følgelig let spænde over hele Europa, og kan ogsaa faa Forbindelse med de store amerikanske Radiotelegrafstationer paa Østkysten af Nordamerika.

Ved Stillehavskysten og paa Honolulu er under Opførelse for den amerikanske Regering et Par Kæmpestationer til Radiotelegrafering. Det er Forudsætningen, at begge skal være færdige i Løbet af Efteraaret.

Stationen ved Stillehavskysten anlægges ved San Diego. En lignende Station er ogsaa under Opførelse paa Filippinerne. De anlægges efter Valdemar Poulsens System, hvilket ligeledes bliver Tilfældet med to eller tre Stationer, som er planlagt i Argentina og Brasilien. Alle Stationer bliver paa 150 til 400 KW. med Master omtrent saa høje som Eiffeltaarnet. De skal spænde over en Afstand paa ca. 10,000 km. eller dobbelt saa langt som fra Kristiania til New York.

Naar den traadløse Station paa Jæderen bliver færdig til at tages i Brug efter Krigen, vil Norge med Amerika som Melllemled kunne staa i stadig traadløs Forbindelse med Kina og Japan.

En 3000 Tons Lægter uden Besætning

er bleven bygget i England, dog foreløbig kun paa Papiret. Dens Hovedegenskab skal ligge i, at den kan slæbes uden Vanskelighed, at den kan bygges overordentlig hurtig, at den praktisk talt er synkefri paa Grund af sine mange vandtætte Rum, at den har ringe Fribord, og derfor yder en meget lille Skive for Undervandsbaade.

For at forhindre Lægteren i at skære for meget ud under Slæbningen, er den forsynet med et Y-formet Fordæk og Stævn, hvor Krydset er anbragt, og den er ydermere forsynet med selvvirkende Ankergrejer, som lettes op i Klydset af Slæbedamperen. Om Lægterne kommer længere end paa Papiret maa Tiden vise.

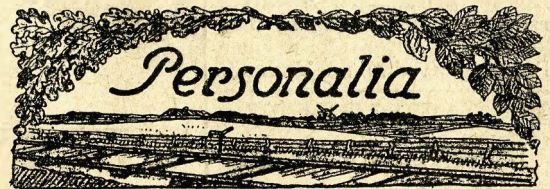
Tætning af Rørmuffer uden Bly.

Det kommunale Gasværk i Wien har under Krigen nedlagt flere Rørledninger paa 500—550 mm Lysning og 1000 Meters Længde, hvor Tætningen udførtes paa sædvanlig Maade, dog ikke med Bly, men med Jernspaaner, som stemmedes tæt i Muffen.

Man anvendte hertil god, udglødet Jerntraad fra 0,6 til 1,2 mm Tykkelse, der blev afskaaret i den ønskede Længde og flettet sammen til et snoet Jernbaand, der passede i den Fuge, der skulde tætnes — hvorefter det stemmedes fast.

En lige saa god Tætning opnaaede man med lange, udglødede og sammendrejede Jerndrejespaaner. Til Beskyttelse mod Rust, maledes Pakningen med en tjæreholdig Farve, som imidlertid ikke maa kunne blive haard og sprød, da den i saa Tilfælde vil falde af, hvorfor Asfalt og Beg ikke egner sig godt.

Pakningen viste sig yderst holdbar og en af Rørlængderne prøvedes med et Tryk paa 5000 mm Vand-søjle og var under denne ganske lufttæt.



Navneskifte:

Lokomotivfyrbøder L. C. Hansen, Kbhvns. Godsbg., hedder Peter Christian Hylver fra 12.—9.—18.

Dødsfald:

Lokomotivfører T. M. Schmidt, Slagelse, er afgaaet ved Døden den 16.—9.—1918.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—10.—1918:

Lokomotivførerne O. V. Thorkilsen, Korsør, til Slagelse, og B. G. Larsen, Struer, til Korsør.


Forfremmet til Lokomotivfører fra 1.—10.—1918:

Lokomotivfyrbøder H. P. Nissen, Vejle H., (Rangfører) i Brande.

Rettelse til Adressfortegnelsen.

Ny Afdelingsformand for Struer Lokomotivfyrboder-
afdeling: M. F. Appel, Kirkegade 19b.





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

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

Nørrebros Vinimport Nørrebrogade 178.
ROBERT BERTHELSEN Tlf. Taga 1300
Stort Lager af 1ste Klasses Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold). Telefoner 4518—

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hr. 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

Statsbanepersonalets

Brandforsikings- For- ening.

Ekspeditionskonror

Vesterbrogade 26.

Telefon Nr. 6626.

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

Lav Præmie. Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger:

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for

København er:

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

Skrædermester M. Ekstrand,

Strandboulevard 57.

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

Café „Laurits“,

Sdr. Boulevard 60,

anbefaler sig til det ærede Publikum
med gode Varer til billige Priser.

Telefon: Laurits Haagensen,
Vester 3250. fh. Tjener i Hotel »Isted«.

Ryg

CREMO

Tobak.

PELSVARER.

— Afbetaling. —

Frederiksborggade 10¹

Lageret.

O. GREGERSENS

Blomster-Forretning

BLAAGAARDSGADE 25.

Telefon Nora 1979.

Leverandør til Jernbanen i 25 Aar.

Vesterbros Skotejshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

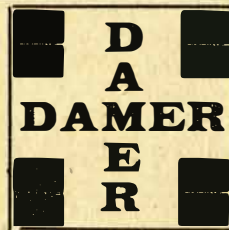
Bekendtgørelse

til Dansk Lokomotivforbunds Medlemmer.

Det meddeles de ærede Medlemmer, at der er
aaabnet 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.)



Lad Deres
gamle

Vinterhat om-
presse, den bli-
ver som ny.

Nye Velour-,

Filt- og

Fløjelshatte

til Fabrikspris.

NØRREBROG. 169

Sengeudstyrs- Lageret,

Nørrebrogade 158,

Hj af Thorsgade

5 Min. fra Slingerupbanen

5 Min. fra Nørrebros Station.

Dyner

Uldtæpper

Vattæpper

Pudevaar

Dyneveraar

samt **Gardiner**

(mindst 100 Mønstre).

Fjer renses — Vaar vaskes.

Vaar øyes og stoppes
gratis.

Filial: Ryesgade 75.

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

Announce-Ekspeditioner: { For København: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.