

18. Aarg. Nr. 5.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Marts 1918.

Slidet paa Lokomotivernes Hjulflanger og disses Smøring.

Fra Engelsk ved Otto Bendixen.

Ved tidligere Beskrivelser her i Bladet af forskellige udenlandske Lokomotivtyper, har ved nogle af disse været nævnt, at de var forsynet med Indretning til Smøring af Hjulflangerne. Formindsnelsen af Stødet paa disse er af stor økonomisk Betydning alene af Hensyn til Hjulafdrejningen, ligesom det heller ikke er uden Værd til Formindskelse af Friktionsmodstanden særlig ved Passagen af Kurver, hvorved ogsaa Brændselsforbruget kommer i Betragtning.

American Railroad Master Mechanics Association har i sin Tid nedsat en Kommission til Undersøgelse af Spørgsmaalet: Hjulflange-Smøring. Herom beretter denne Kommission: Ved Hjulbandager maa skelnes mellem Slidet paa Løbfladen og Hjulflangen, der begge maa henføres til forskellige Aarsager. Slidet paa Hjulflangen er af langt alvorligere Betydning end Slidet paa Løbfladen, fordi ved en slidt Løbflade kun lidt Materiale skal bortfjernes ved Afdrejning. Ved slidt Hjulflange maa derimod, for at opnaa en ny Flangeblade med nøjagtig Konus, Hjulbandagens Diameter formindskes betydeligt mere end ved slidt Løbflade. Hvor stor en Formindskelse af Hjulbandagen Efterdrejningen af Flangen fordrer, ses tydeligt af

nogle Afbildninger, som G. Hughes offentliggjorde i Anledning af et Foredrag i Institution of Mechanical Engineers. Medens f. Eks. ved Løbfladens Slid kun en Afdrejning af 2,4 mm var nødvendig, maatte med Henblik paa Hjulflangens Efterdrejning foregaa en Afdrejning af Løbfladen paa 10,2 mm. Særlig stærk er Slidet paa den forreste Aksels Bandager. Disses Varighed bliver altsaa, bragt særlig stærkt ned gennem Flangens Slid, nemlig alt efter de særlige Forhold, gennemsnitlig fra ca. Halvdelen til Tredjedelen af den normale Varighed.

Arbejdet med Efterdrejningen af Hjulbandagen sker i England og Amerika paa forskellig Maade. I England plejer man at efterdreje Bandagerne til alle sammenkoblede Aksler til Diameteren af det mest slidte Hjul, medens i Amerika ofte stærkt slidte Bandager bliver erstattede med mindre slidte fra andre Hjul.

Ligeledes trækker man der undertiden Bandagerne af uden at tage Akslerne fra Maskinen. Særlig Opmærksomhed har man i Amerika i den nyere Tid skænket den allerede for flere Aar siden i Tyskland forsøgsvis indførte Smøring af Hjulflangen i den Hensigt at formindske Slidet. Som Smøremiddel tjener Olje, Fedt, Vand og Spilddamp. Angaaende Virkningerne af Vand og Spilddamp foreligger kun faa Erfaringer. Efter den ovennævnte Beretning hævder et Jernbaneselskab,

at Bandagernes Varighed ved Sprøjtningen af Vand paa Flangerne blev forøget til det tre—firedobbelte. Af 22 adspurgte Selskaber erklærede de fleste, at Hjulflangens Smøring med Fedt forøgede Bandagens Varighed med det tre—firedobbelte af de usmurte Flangers. Southern Pacific Railway Co. sparede i et af deres Bjergdistrikter i et Aar ca. 60,000 Kr. ved 96 Lokomotiver i Følge Indførelsen af Flangesmøring. Wabash Pittsburg Terminal Railway Co. berettede, at de siden Indførelsen af Flangesmøring kun maatte afdreje Bandagerne paa deres Lokomotiver paa Grund af Løbefladens Slid og ikke mere af Hensyn til Slid paa Flangen.

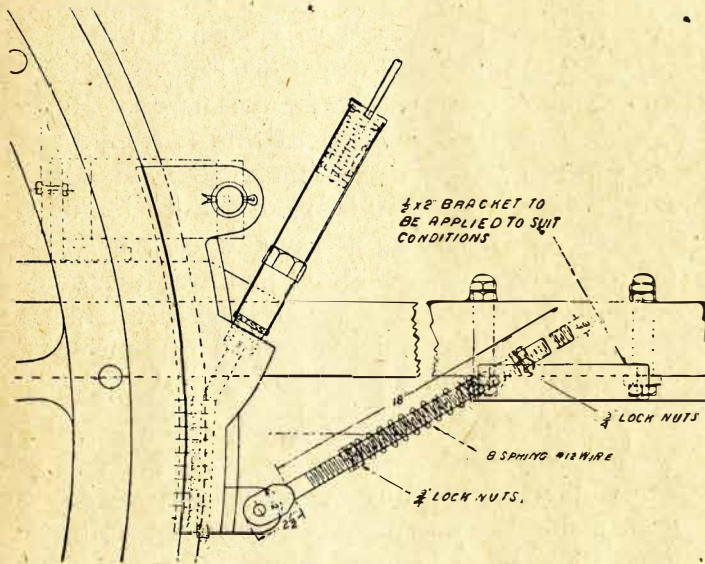


Fig. 1.

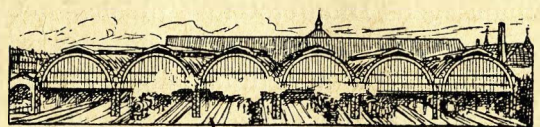
Hyppigt bliver benyttet Elliotts Flangesmører.

Et Flangesmøreapparat er nylig bleven konstrueret paa en fuldkommen Maade af Mr. W. F. Black og Mr. H. S. Ranch, Avis, Pa., og har allerede mødt den største Anerkendelse fra mange fremragende Maskinautoriteter. Apparatet er i Formen som en Bremsesko med Slidefladen fjernet, med en Smørelsebeholder og Munding, som tillader Udflydningen af Smørelsen paa selve Flangen. Det hele er anbragt paa en Konsol tæt op til og i Berøring med Hjulet. Denne Konsol er saaledes anbragt, at Skoen vil følge Ledebevægelsen af Hjulet, og denne er forsynet med Fjedre paa Konsolen for at holde Skoen i en bestemt

Berøring med Flangen. (Se Fig. 1.) I den Hensigt at holde Skoen konstant mod Hjulet er en Stang forbunden med den nederste Del af Skoen, og den anden Ende af denne Stang er forbunden med en eller anden fast Del af Lokomotivet, f. Eks. Rammen. Stangen er forsynet med en Fjeder og Kontramøtriker i den Hensigt at regulere Trykket mellem Hjulet og Foden af Skoen. Dette er af Hensyn til at foraarsage en tilstrækkelig stor Friktion, for at udvikle den nødvendige Varme til Blødgøring af Smørelsen i Skoen, saa at denne vil flyde gennem Mundingen, som er konstrueret for dette Øjemed.

Et betydningsfuldt Moment ved dette Smøreapparat er den Omstændighed, at fast Smøreolie eller forskellig fortørret Spildolie kan anvendes i den Hensigt at smøre Flangen, og saaledes nedbringe Omkostningerne ved denne Smøring.

Som vel bekendt, er der en udpræget Økonomi ved Brugen af Flangersmører, ikke alene paa Hjulflanger, men ogsaa paa Skinner, Hjertestykker og Sporskifter. I virkelige Mileantal, kørte mellem Afdrejningerne, er naaet Besparelser paa over 300 pCt., og Varigheden af Sporkurver er vokset fra 25—400 pCt. ved Indførelsen af Flangesmøring. Tabet af Metal fra Bandager, som skyldes for skarpe Flanger, hvilken Vægt vilde være mellem 500 og 1100 lbs. (226,7—498,8 kg.) pr. Hjulafdrejning, beroende paa Antallet af Hjulene paa Maskinen. Udtrykt i Pengeværdi vilde det for det firehjulede Rangerlokomotiv blive fra 50—55 Dollars, sekshjulet Rangerlokomotiv fra 55—65 Dollars, Consolidations Type (1-D [$\frac{4}{5}$ koblet]) fra 65—70 Dollars og en Mallet fra 95—110 Dollars. Disse Tal er selvfølgelig med Undtagelse af Omkostningerne ved at sætte Lokomotivet ud af Drift for Hjulafdrejning, naar det ellers kunde være i Tjeneste, hvilket efter Nutidens Forhold beløber sig til en meget betydelig Post.



C. O.s Henvendelse i Lønkommissionen.

Den 21. d. M. mødte en Deputation fra C. O. hos Lønningskommissionen for at forebringe Organisationernes samlede og specielle Ønsker vedrørende den nye Lønningslov. Deputationen bestod af 2 Medlemmer fra hver af de 4 Etatsorganisationer plus Formanden, Hr. Toldkontrollør Halland. Som særlige Repræsentanter for de kvindelige Tjenestemænd var mødt Telegrafist Frk. Mathisen og Jernbaneassistent Frk. Westergaard. Som Repræsentant for Dansk Lokomotivmandsforening mødte Lokomotivfører M. Mortensen fra Esbjerg.

Formanden fremsatte C. O.s almindelige Ønsker og udtalte, at vi vilde tillade os at fremsende en Skrivelse til Kommissionen, hvor de enkelte Organisationers særlige Krav og Ønsker nærmere var fremstillede, dog vilde vi paa nærværende Tidspunkt ganske afholde os fra at tale om Lønningernes Størrelse, kun vilde vi nu udtale, at dersom de nuværende høje Priser holdt sig til Lønningsloven blev forelagt, saa maa vi stille Krav om en Forhøjelse af ca. 65 à 70 pCt., men gik iøvrigt ud fra, at Kommissionen ikke paa nærværende Tidspunkt var nået saa vidt i Arbejdet, at den kunde udtale sig nærmere om dette Emne. Formanden fremsatte derefter nogle Bemærkninger om, at Staten sikkert ikke kunde være tjent med, at Tjenestemændene ikke var uafhængige økonomisk og beviste dette med nogle Eksempler fra sin egen Etat. Hr. Halland sluttede med at paakalde Kommissionens udelte Interesse for en Forbedring af Tjenestemændenes Forhold.

Derefter talte Assistent Høgsgaard. Han fremdrog, hvorledes de nuværende Satser virkede uretfærdig, og krævede disse ophævede og erstattede af et Opholdstillæg.

Efter Høgsgaard havde Repræsentanterne for Post- og Telegrafforeningen Ordet, hvorefter Dansk Lokomotivmandsforenings Repræsentant havde Ordet.

Vi fremsætter Mortensens Tale efter hans Manuskript, da vi antager, at disse Udtalelser har størst Interesse for vore Læsere:

Jeg vil først tillade mig at understrege Hr.

Høgsgaards Udtalelser om Lønsatserne. Disse virker paa den nuværende Lov yderst uheldige og uretfærdigt. Jeg skal saaledes henpege paa, at to Mænd — Lokomotivfyrbødere — ansatte samme Sted, bliver forfremmede til Førere samme Dag — ældste forflyttes f. Eks. fra Kjøbenhavn til Glyngøre, medens den yngste bliver i Kjøbenhavn. De havde begge to samme Løn som Lokfyrbødere, nemlig 1770 Kr. Den ældste, der nu er kommen til Glyngøre, gaar ned i Løn fra 1770 til 1680 Kr., medens den yngste gaar op fra 1770 Kr. til 2010 Kr. aarlig. Dersom den ældste forflyttes tilbage til Kjøbenhavn, saa kommer han ikke paa 2010 Kr. som den yngste, men derimod paa 1770 Kr. eller akkurat den samme Løn, han havde før „Forfremmelsen“. Dette Forhold kan udvikle sig saaledes, at den yngste i 13 Aar tjener 2880 Kr. mere end den ældste. Ogsaa vi maa bede den højtærede Kommission have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold, at der kan indføres en mere retfærdig Ordning.

Jeg vil derefter tillade mig at omtale, hvorfra Lokomotivførerne rekruteres, hvorledes Forholdene er, der hvor han kommer fra.

Lokomotivførerne rekruteres af Lokomotivfyrbøderne. Disse igen fra Statsbanernes Smede- og Maskinværksteder. Disse faar sin Tilgang fra Smede- & Maskinværkstederne i den private Industri. Man vil heraf kunne se, at Lokfyrbøderne ikke er Folk fra Arbejdsmandenes Rækker, men Haandværkere, altsaa faguddannede Smede & Maskinarbejdere. Da nu Maskinarbejderne i den private Industri, i Henhold til Statistik for den københavnske Fabrikantforenings Vedkommende, er ca. 2400 Kr., og paa Statsbanernes Værksteder ca. 2300 Kr., saa vil man forstaa, at det bliver umuligt i Længden at faa den fornødne Tilgang af gode Arbejdere. Statsbanerne antager de fleste af sine Folk i de opadgaaende Perioder, da der er mest at bestille og altsaa størst Brug for Folk, men samtidig er der ogsaa Brug for Folk i den private Industri, Brug for alle dem, der kan skaffes. Naar nu den unge Maskinarbejder skal vælge mellem de to Alternativer, enten blive i det private Erhverv og tjene ca. 2400 Kr. eller gaa til Statsbanerne for en Løn af

1410 Kr., saa kan man ikke vente at det bliver de bedste Folk, der søger Statsbanerne. Der er altid, og under alle Forhold en Del udmærkede Folk, som gaar til Lokomotivtjenesten, fordi de altid har været opsatte paa at blive Lokomotivmænd, men det kan ikke undgaas, at der sammen med disse kommer en Del, som er skubbede ud af Værkstederne, fordi de er af for ringe Kvalitet.

Dette Forhold er Staten ikke tjent med, og vi andre heller ikke. Jeg beder Kommissionen erindre, at Lokfyrbøderne danner Grundstammen for Lokførerne. De to hører altsaa sammen. Er den ene mindre god, kan det heller ikke undgaas, at den anden efterhaanden vil tabe i Kvalitet. — Tåleren udviklede derefter, hvorledes Uddannelsen foregaar og tilføjede: Kommissionen vil altsaa se, at Lokomotivfyrbødere er ikke det samme som man ellers tænker sig ved „Fyrbøder“. Han er Lokomotivførerens Medhjælper, og egentlig burde han benævnes „Maskinist“; han skal naturligvis udføre Fyrbøderens Gerning; men samtidig deltager han paa Strækningskørselen i Sikkerhedstjenesten. Vi har Eksempler paa, at en Lokomotivfyrbøder er idømt en endogsaa høj Bøde, fordi han under Fremførelsen af et Tog ikke havde bistaaet Lokomotivføreren ved Udøvelsen af Sikkerhedstjenesten.

Lokomotivfyrbøderen overgaar efter en Tjenestetid, efter Omstændighederne af 6 à 8 Aar, til de Eenmandsbetjente Rangermaskiner som Fører af disse. Dette Forhold er specielt dansk, i andre Lande holder man paa disse Maskiner baade en Fører og en Fyrbøder. Her nøjes man med den ene, og han er Lokomotivfyrbøder, men har baade Førerens og Fyrbøderens Arbejde og Ansvar. Den ærede Kommission vil sikkert indrømme, at Stillingsbetegnelsen er misvisende. Det er ikke alene Fyrbøderens Arbejde, der kræves, men tillige Maskinistens. Vor Organisation vil derfor fremsætte Ønsket om, at han fremtidig benævnes Lokomotivmaskinist.

Jeg vil derefter fremsætte nogle Bemærkninger om Lokomotivføreren.

Lokomotivførernes Arbejde er jo ikke blevet lettere med Aarene, den stærkt forøgede

Toggang, de større og mere komplicerede Maskiner kræver en stedse større Paapasselighed, om alt skal gaa godt, og om der skal opnaas den størst mulige Økonomi.

Hr. Høgsgaard berørte Ansvarsmomentet. Jeg kan ikke afholde mig fra ogsaa ganske kort at berøre, at Lokomotivførerne sikkert er den Tjenestemand, der oftest er udsat for at sætte sin Stilling overstør, for at afstedkomme Ulykker og Skade paa Menneskeliv, Gods og Materiel. Hver Gang — og det sker jo mange Gange daglig — han passerer en Banestrækning henimod et Signal, løber han denne Risiko, er han udsat for at kunne gribe Fejl, gøre forkert Beregning, og Ulykken er der, han sætter sin Stilling paa Spil. Dette hører jo med, og maa tages med; men netop derfor bør Staten drage Omsorg for gennem gode Lønninger at det bliver gode Folk, som knyttes til Banerne.

Høgsgaard omtalte Værkmestrene som Værkstedernes daarligst betalte Arbejdere. Han har vistnok Ret. Maa jeg da her gøre opmærksom paa, at Lokførerne staar langt under Værkmestrene. Altsaa Lokførerne lønnes lavere end Statsbaneværkstedernes daarligst betalte Haandværkere. Lokførerne kan i heldigste Tilfælde naa at faa som højeste Løn Gennemsnitslønnen for Smede og Maskinarbejdere i København.

Hvad de store og komplicerede Maskiner angaar, saa kræver de af sin Fører stedse større Indsigt og Forstaaelse, om der skal opnaas den ved Anskaffelsen tilsigtede Økonomi. Vi ved alle, at Brændselet er dyrt. Naar man tænker derpaa, saa indrømmer man ogsaa, at det spiller en stor Rolle, hvorledes det udnyttes, om der opnaas en Nyttetvirkning af 5 pCt. eller 15, 18 til 20 pCt. Dersom man vil henvende sig til private Virksomheder, hvor man skarpt kontrollerer Brugen af Materialier, vil man faa bekræftet, at der er en meget stor Forskel i Forbruget, efter som Maskinisten omgaas Maskinen med større eller mindre Forstaaelse og Omhu. Det samme kan tildels aflæses paa Statsbanernes Kulregnskaber, der kan man se, at der er meget stor Forskel fra den ene Fører til den anden.

Dersom man paa samme Maade kunde af-

læse Forskellen i Reparationsudgifterne paa Lokomotiverne, eftersom de brugtes af en dygtig og omhyggelig Fører eller af den mindre do., saa vilde man komme til det samme Resultat, nemlig: „Det maa være en god Økonomi for Staten at knytte dygtige Folk til sig, selv om man for at opnaa dette maa betale en noget højere Løn. Jeg vil derfor til Slut bede Kommissionen overveje dette, overvej, om det ikke netop er god Økonomi at indrette Lokomotivpersonalets Lønninger saaledes, at det bliver muligt, at knytte de bedste af den dygtige Stab af Smede og Maskinarbejdere til sig; thi jeg er stolt af som gammel Smed at kunne sige: der findes her i Landet en Stab af meget dygtige og intelligente Smede og Maskinarbejdere, og jeg gentager det: jeg tror, det er en god Økonomi for Staten med en god Løn at drage netop de bedste af disse til sig.

Rangeringsgodtgørelse.

Vi har i foregaaende Nummer af Bladet bragt en Forhandlingsprotokol fra et Møde i Generalsekretariatet den 19. December forrige Aar.

Til Behandling paa dette Møde forelaa en gammel Sag, som Aarhus Personalet er meget interesseret i, nemlig Godtgørelse for Tjenesten ved et Militærtog i Vejle i Eftersommeren 1914. Denne Sag fandt som bekendt sin foreløbige Afgørelse ved en ministeriel Resolution, som tillagde det Personale, der havde været udstationeret i Vejle en Godtgørelse, der mentes at svare til, hvad de paa-gældende sandsynligvis kunde have tjent hjemme i Aarhus. — Det vil af Forhandlingsprotokollen fremgaa at Administrationens Repræsentanter udtalte, at man mener ved de forskellige Arter af Godtgørelse, der er udbetalt til Personalet, ikke blot at have dækket deres retlige Krav, men givet dem betydelig mere.

Det vil af dette fremgaa, at Administrationen mener at have strakt sig saa vidt, som det kan forlanges, ja, har givet mere, end Personalet har Krav paa, medens Organisationens Repræsentanter hævder, at Persona-

let ikke har faaet, hvad der tilkommer dem. Disse Anskuelser blev det altsaa ikke muligt paa Mødet at forlige, saaledes at man, da man var færdig med denne Sag, egentlig talt var lige saa vidt, som da man kom.

Det fremhævedes paa Mødet af Organisationens Repræsentanter, at Personalet i Henholdt til Ordre G. 152 havde Krav paa Rangeringsgodtgørelse for hele den Tid, Maskinen havde holdt ude paa Pladsen, fordi denne Ordre siger, at Godtgørelse betales uden Hensyn til, om der har været udført egentlig Rangering eller ej. — Saadan staar der, og der findes ikke et Ord om, at dette ikke gælder for alle Tilfælde. Imidlertid hævdedes det af Administrationen, at Bestemmelserne slet ikke tog Sigte paa eller dækkede dette ganske særlige Tilfælde. — Det er dette, der for os Lægmand staar som ganske ufatteligt, at Bestemmelser som den i Ordre G. 152 omtalte, ikke skal forstaaes som dækkende for alle Tilfælde, men at Undtagelsestilfælde skal holdes udenfor, saa at de Regler, der bliver gældende for dem vil være at bestemme for hvert enkelt Tilfælde af Administrationen. — Dette er Meningen, anderledes formaar vi ikke at forstaa dette. Nu er det jo saaledes, at vi altid har haft den Opfattelse, at de Ordre og Bestemmelser, der uddeltes til Personalet, saavidt mulig affattedes paa en saa populær Maade, at Personalet, uden at være i Besiddelse af juridiske Forkundskaber, kunde begribe Meningen med disse, og saaledes, at de i Almindelighed forstod at rette sig efter dem. Det er imidlertid klart, saafremt Ordrene var tydelig affattede, lette at forstaa, vil det være nemt for alle Parter at arbejde med dem, saavel for Tjenestemændene, der skal handle efter dem, som for den Tjenestemand, der skal kontrollere, om de indsendte Rapporter og Regninger er i rigtig Overensstemmelse, er de udviklede, vanskelige at forstaa, bliver Forholdet straks ganske anderledes, idet der da meget nemt opstaar Misforstaaelser, der skaber Skriveri og derigennem unødvendig Tidsspilde. — Noget saadant kan imidlertid slet ikke siges om det foreliggende Tilfælde, her syntes vi at Sagen var saa ligetil, saa klar, men her kommer der noget andet i Vejen, den almindelige læge Op-

fatteles af en Ordre, kontra den juridiske Opfattelse. Man siger nemlig, at Bestemmelserne er beregnet paa at dække, hvad der dagligdags sker, saasomt der foreligger et saadant isoleret Tilfælde som det omhandlede, maa det behandles ud fra ganske andre Synspunkter, det vil altsaa sige, hævder Administrationen, at det ikke er lovbestemt. Nu kan det ske, at der en anden Gang indtræffer noget lignende, hvor en Maskine af en eller anden Grund kommer til at holde paa en Stationsplads i et længere Tidsrum, og Personalet er nødt til at blive ved denne, fordi Maskinen ikke kan komme i Hus, saa har vi igen Spillet gaaende, Personalet kan formentlig sig berettiget til den her omstridte Godtgørelse, men Administrationen kan mene nej, og resolve, at Personalet faar saa og saa meget, og dermed Basta. Det vil af alle føles, som man er ude for Vilkaarligheder, og det er ingen af Parterne tjent med. — Hvis der i vore Ordre og Bestemmelser havde været noget, der sagde os, at enkeltstaaende Tilfælde fik en anden Behandling end almindelige Tilfælde, men vi har ingen saadan Bestemmelse, og vi har aldrig før truffet paa en saadan Fortolkning. Ganske vist har vi heller ikke oplevet en Verdenskrig før, og haaber heller ikke at komme til at opleve flere, men at dette Tilfælde som er en af Verdenskrigens smaa Følger, skulde bevirke, at Personalets Tro paa gældende Ordre skulde blive rystet saaledes, som Tilfældet er, havde vi ikke tænkt os. Man forlanger af dette Personale, at det, Dag efter Dag, i flere Døgn skal være i Klæderne, og de hele Tiden skal være parate til Udrykning, at de skal opholde sig paa Maskinen eller i dens umiddelbare Nærhed, og at de skal gøre dette for en mindre Betaling end den almindelige. — Vi formoder, at Afløsning af Personalet foregik saa ofte, som Tilfældet var, fordi det forlangtes af Personalet, at det Døgn efter Døgn skulde være klar, og fordi der er Grænser for hvorlænge Folk kan undvære at faa den tilstrækkelige Hvile. — Vilde man endelig paa dette enkeltstaaende Tilfælde have anlagt en anden Maalestok end den almindelige, vilde vi have fundet det naturligt, at man havde sagt, vi har forlangt det og det

af vore Lokomotivmænd ved den og den særlige Lejlighed af den Grund, ser vi bort fra Bestemmelsen i den og den Ordre, og giver dem et ekstra Gratiale. Verdenskrigen har kostet saa meget, og det er da en Konto, der kan bære noget. Man gik derimod den anden Vej, ikke fordi vi tror, det var Beløbet, man saa paa, men fordi at en eller anden Kontormand, der er besjælet af den Sparemani, som altfor ofte gaar ud over Personalet, har fundet, at det var urimeligt at give Lokomotivmændene disse Penge, fordi det var umuligt for dem 8 Dage i Træk at undvære Søvn, ergo kunde de ikke tilkomme Rangesgodtgørelse for hele Tiden, og saa gav man sig til at regne ud, hvad man kunde byde byde dem. — Resultatet blev altsaa det, at man fik en Sag ud af det, sparede nogle Penge — naa, det er nu ikke saa sikkert — vi tænker os Muligheden af, at Forhandlingerne plus det Arbejde, alle de Mennesker, der har været i Gang med den Sag, har præsteret, har vel kostet meget mere, og at Administrationen fik sin Villie ført igennem. — Et andet Resultat blev dette, at man rokkede ved Personalets Retsbevidsthed, og dette var vel det daarligste. Der var nemlig ikke noget, Personalet var mere sikker paa, end at det tilkom denne Godtgørelse. Efter denne Afgørelse kan man vel ikke forbavse sig over, at Personalet ikke med samme Tillid imødeser Afgørelserne fra Generaldirektoratet, fordi de ikke føler dem sikker paa, om deres Forstaaelse af Ordrene er rigtig. Paa den anden Side er det vanskeligt at se, hvortil vi skal bruge Ordrene, naar man skal have taget juridisk Embedseksamen for at forstaa dem, og skal det være nødvendig med en saa klar Bestemmelse, saa kender vi nogle, hvor man mindst maa være Professor i samme Videnskab for at kunne tygge dem. — Vi er enig med Generalsekretæren i, at trænger denne Bestemmelse til at være klarere, saa kan Grunden til, at vi ikke kan se det, kun være den, at vi ikke er Jurister.

Vi ved imidlertid, at saadan som en Forhandling af den Art forløber, er der ikke megen Mening i at forhandle. Det har altid staaet for os, at man, ved en saadan Lejlighed søgte at komme til Forstaaelse paa

enten den ene eller den anden Maade, søgte at forliges. — Men noget saadant er slet ikke Tilfældet. Det forstaar man da ikke ved „Forhandling“. — Nej, Administrationens Repræsentanter møder med et forud indtaget Standpunkt, dette bliver de staaende paa, saa kan det for Resten være ligemeget hvad Organisationens Repræsentanter siger eller mener. — Det bliver kun en Tilsigelse til et Møde i Generaldirektoratet, hvor man mundtlig faar at vide, at saadan er det, og saadan bliver det. — — Men Sagen er endnu ikke bragt til sin endelige Afslutning, der er endnu en Instans, hvor vi kan faa Lejlighed til at forhandle om dette, hvor vi endnu en Gang kan nedlægge Indsigelse, og hvor vi endnu en Gang kan faa Besked om Afgørelsen. — Naa, det kunde jo være, at Ministeren fik i Sinde at forhandle, at undersøge, hvorledes det hænger sammen, og dermed er der maaske Mulighed for et andet Resultat. — Vi fortsætter altsaa med „Forhandling“. —

Fremskudte Signaler.

Der har ofte her i Bladet været slaaet til Lyd for Gennemførelse af fremskudte Signaler foran alle Indkørselssignaler ligesom der af Foreningen ogsaa har været rettet Henvendelse derom uden at det er lykkedes at faa Sagen gennemført.

Skønt det saaledes ikke har været muligt at naa det ønskede Resultat, har man haft Indtrykket af, at Bekostningen af Signalernes Anbringelse har været den væsentligste Hindring. Som Sagerne nu staar, kan vi ikke se, at denne Hindring har noget som helst at sige mere, fordi at Staten og Kommunerne hele Landet over kappes om at bevilge Penge til Arbejders Gennemførelse, der ikke alle er af lige stor Betydning eller Nødvendighed, men som alle har haft det Formaal at skaffe Arbejde og Brød til saa mange Munde som muligt, og det er ganske selvfølgeligt, at disse Betragtninger, der er den egentlige Aarsag, billiges af alle rettænkende Borgere her i Landet. Vi synes derfor, at Tidspunktet for Fremme af vort gammelkendte Ønske er saa gunstigt, som overhovedet muligt, og vi vil

derfor benytte Anledningen til atter at fremhæve Betydningen af de fremskudte Signaler. — Dette Krav er ikke af den Beskaffenhed, at det uden videre kan afvises, det er ikke dikteret af Bekvemmelighedshensyn, men i første Række af Hensynet til Tjenestens Tarv.

Vi skal derfor først og fremmest fremhæve den Betydning det har for Gennemførelse af den planmæssige Toggang. Det er indlysende for enhver, der har praktisk Kendskab til Jernbanedrift, at det er en betydelig Hindring, at Signaler ikke rettidigt kan ses, saaledes at det bliver en bydende Nødvendighed for Lokomotivførerne at tage Farten af Togene, indtil de har observeret Signalets Stilling, ja, under ugunstige Vejrforhold som Snetykning, Taage o. lign. maa Togene ofte standses helt. Følgen heraf er den, at Togene forsinkes og at andre Togs Gang over Strækningen paavirkes heraf. Forholdet er da dette, at hele Toggangen forstyrres og en lille Forsinkelse paa Begyndelsen af en Rejse udvikler sig ofte til Timer, inden Rejsen sluttes. — Hvorledes gaar det saa med de mødende Tog? Ja, det gaar paa den kendte Maade, som nu en Gang er uadskillig forbunden med Trafiken, at disse faar en større eller mindre Forsinkelse, og dermed er der kommet Kludder i Maskineriet for den Dag. Forsinkelserne forplanter sig og Sikkerheden paavirkes da ogsaa heraf. Det er jo klart, at den ganske planmæssige Toggang altid er at foretrække. Stationer saavel som Togenes Personale føler sig bedst tilpas herved, alt er belavet herpaa, og saa snart der bliver Uorden i dette, begynder Telegrafene at arbejde med større Hast. Forespørgsler rettes om, hvor dette eller hint Tog er henne, der kommer Forslag om Krydsningsforlægninger, atter sættes Telegrafene i Virksomhed saavel til den ene som den anden Side, Krydsningen fastsættes, Meddelelse herom skal udfærdiges og afgives til Togene, Fribaneordre udstedes o. s. v. Dette bevirker, ganske naturligt forøvrigt en Smule Nervøsitet saavel hos den ene som den anden Tjenestemand og en ganske ringe Misforstaaelse kan have de uberegneligste Konsekvenser, det har man sørgelig Erfaring for baade her og i Udlandet. Vi er ikke bange for at paastaa, at Indførelsen

af fremskudte Signaler vilde bidrage umaadelig meget til, at en Forandring til det bedre skete, alene fordi at Togene med Sikkerhed, selv under meget usigtbart Vejr, kunde føres planmæssig over Banen, i hvert Fald hvad Køretiden angaar; det vilde maaske endda være muligt, at der kunde indvindes Tid. — Vi har da den Opfattelse, at dette i trafikmæssig Henseende maa veje vægtig til i en Argumentation for Indførelsen af omtalte Signaler. — Hertil kommer den Betydning de har i økonomisk Henseende. Vi erindrer en Gang at have set en Beregning over, hvad det koster at standse et Tog, saa vidt vi husker, vi har ikke Tallene ved Haanden, ansloges Udgifterne til ca. 3 eller 5 Kr. efter som det var et hurtigt- eller langsomtgaende Tog. Vi vil slet ikke tale om, hvad det koster med de nuværende Priser, men Summen vokser vel nok til 25 a 40 Kr. pr. Gang. Dette undgaas, hvis vi faar de fremskudte Signaler op alle Vegne. Og det kommer sikkert en Gang. Og det kan da uden Overdrivelse siges, at nævnte Beløb spares mange Gange om Dagen, naar Vejret er usigtbart, rent bortset fra Slidet paa Materiel og Banelegeme; thi ogsaa dette koster Penge, fordi Banelegemet lider mere ved et bremsende Tog og fordi Bremsningen af Toget, vi vil ikke tale om Ubehageligheden herved, først og fremmest slider paa Bremsklodser, Bremsetøj og Bandager, men iøvrigt har Virkninger, der ikke alle er lige lette at paavise. Vi er derfor tilbøjelig til at mene, at det økonomisk set med Lethed vil kunne betale sig at gennemføre denne Foranstaltning, paa samme Maade som man efterhaanden nedlægger den ene Niveauoverskæring efter den anden og bygger kostbare Broer og Viadukter til Erstatning, Ting, som tager Sigte paa Fremtiden og som nok skal betale sig.

Der er endnu en Ting, som man heller ikke bør lade ude af Betragtning, og det er den større Følelse af Sikkerhed det vilde bibringe Lokførerne. Det er jo saaledes, at Togene saavidt gørligt skal søges bragt over Strækningen i rette Tid, uanset Taage o. lign., og Følgen heraf er den, at Lokføreren anspændes mere, fordi han vagtsomt skal følge Strækningen uafbrudt og ikke gerne maa tage

Farten for tidlig af Toget for at undgaa for stort Tidstab, paa den anden Side kan han løbe den Risiko at tage Farten for sent af. Det har altsaa en vis moralsk Indvirkning og Betydning for denne Tjenestemand, fordi han med forøget Følelse af Sikkerhed kan befordre sit Tog over Strækningen. Endvidere kan man, under Forudsætning af Dækning af Stationen af fremskudte Signaler, sandsynligvis godt afskaffe Knaldsignalerne, naar disse skal fortælle „Signal følger“. — Disse forskellige Synspunkter er det, som har bevæget Lokomotivmændene til i sin Tid at tage denne Sag op, og den Argumentation er ikke bleven af ringere Vægt siden.

Vi begyndte med at omtale, at for os staar det saaledes, at Tiden er belejlig til Gennemførelse af denne Foranstaltning. Det drejer sig om at skaffe Arbejde til saa mange som muligt, og det drejer sig vel ogsaa om at anbringe Pengene, der udgives til dette, paa en saa sund Maade som muligt, og vi mener som sagt, at de anbragt saaledes vil give gode Renter plus forøget Sikkerhed. Vi vil derfor paa det varmeste anbefale, at denne Sag tages op til fornyet Overvejelse; den bør ikke afvises af Hensyn til den øjeblikkelige Udgift, det mener vi den er af for stor Vigtighed til og spiller for saa vidt ikke heller nogen Rolle i denne Sammenhæng — forøvrigt findes der ja Masser af gamle kasserede Skinner og Plader, som maaske med Fordel kan anvendes hertil.

Fremskudte Signaler har man indset Nødvendigheden af at anbringe paa Steder, hvor Indkørselssignalerne enten ikke kan ses i tilbørlig Afstand eller er vanskelige at finde, det tyder da paa, at man har ment det fordelagtigt, og denne Betragtning har samme Gyldighed for alle Stationer i usigtbart Vejr, i Morgendæmring eller Aftenslumring, hvor Signalerne eller Signallysene falder sammen med Dagslyset.

De fremskudte Signaler betyder:

1. Planmæssig Toggang.
2. Større Sikkerhed.
3. Besparelse saavel paa Brændsel som Materiel.
4. Formindsket Nerveanspændelse for Lokførerne.

5. Knaldsignalernes delvise Afskaffelse.
6. Arbejde til en Del arbejdsløse Smede og andre Arbejdere.

Vi mener derfor, naar Hensyn tages hertil, at Tjenestens Tarv kræver Gennemførelse af denne udmærkede Foranstaltning.

En Udnævnelse.

Vor Artikel om dette Emne har vakt Opmærksomhed ogsaa udenfor Maskinpersonalets Kreds; man kan ikke forstaa, at der ansættes en Maskinarbejder, der ikke tillige er Lokomotivmand, som Lokomotivformand. Man spørger os: hvad er da Lokformandens Gerning, siden den Omstændighed, at en Maskinarbejder, som tillige i en Aarrække har været Lokfyrbøder og derefter Lokfører, kan diskvalificere ham til at være Leder af Lokomotivdepoterne. Man forstaaer det ikke. Og vi maa tilføje: vi er mindst lige saa uforstaaende.

Vi skal ganske kort minde om Lokformandens Funktioner og derefter bede vore Medlemmer samt andre, som interesserer sig for dette Spørgsmaal, være os behjælpelig med at finde Aarsagen til, at Lokførere er handicap'et ved Ansøgning om saadanne Pladser.

Lokformanden dirigerer Lokpersonalet til Tjeneste, det vil sige, sørger for, at der altid og til rette Tid findes en Lokfører og en Lokfyrbøder til hvert anmeldt Tog, for saa vidt dette ikke allerede er sket i den af Distriktet fastsatte Kørselsfordeling.

Han holder Kontrol med Lokomotivkedlernes rettidige Udvaskning og indvendige Eftersyn. Han er nærmest Foresatte for den stedlige Vognopsynsmand og Vognpasserne. Han har at føre Kontrol og vel ogsaa Regnskab med Udlevering af alle Materialier, saasom Pakning, Olje, Kul m. m. Han har, bistaaet af en Pudserformand, Ledelsen af alle Renholdelsesarbejder i Remisen og med Lokomotiverne.

Alle de her nævnte Arbejder er vi sikkert alle, ogsaa alle vore Foresatte, enige om, at den i praktisk Lokomotivtjeneste uddannede Maskinarbejder, altsaa Lokføreren, og navnlig den dygtige, har sikkert i højere Grad

end den med praktisk Lokomotivtjeneste ukendte Maskinarbejder, Øjet aabent for de økonomiske Fordele ved den rigtige Behandling af f. Eks. Opfyring, Fyrrensning, Fyrrens Behandling paa Reservemaskiner og i Maskiner, der henstaaer disponible o. s. v. Til Manøvrering med Personalet i travle Perioder, hvor det kan knibe med at faa det til at løbe rundt med det forhaandenværende Personale, er Lokføreren sikkert ogsaa den, som har den største Indsigt.

Han er ogsaa bedst kendt med Maskinens Svagheder, hvor og véd hvilke Lejligheder, de viser sig. Han kan bedst dømme om den rigtige Anvendelse af Brugen af Materialier, om i hvor stor Udstrækning Rengøring skal finde Sted.

Lokformanden har tillige Tilsynet med Udførelsen af alle smaa Reparationer ved Maskinerne, som udføres i Remisen. Og dertil kommer enkelte Steder Ledelsen af Hjælpeværkstederne.

Her er det Tampen brænder.

Maa vi hertil sige, at der ikke blandt Lokpersonalet findes en eneste saa ussel Haandværker, at han ikke kan se, om en Bremseklo er vendt forkert eller ikke; og det er jo dog egentlig det væsentlige af, hvad der i den Henseende kræves.

Var det nu saaledes, at Lokformanden havde Ansvar for Maskinernes Vedligeholdelse, saa kunde der endda diskuteres om, hvorvidt den paagældende skulde være særlig dygtig Maskinarbejder; men saaledes er det jo ikke. Forholdet er jo netop det modsatte; det er Lokomotivføreren, som har Ansvar for, at Mangler bliver paaviste. Og saaledes maa det ogsaa være. Lokføreren maa hver Dag efter hver Tur indføre i en Journal, hvilke Fejl, der er ved Maskinen eller ved Kedlen. Lokformandens Sag er det, ved Hjælp af de ved Depotet ansatte Remisehaandværkere, at Arbejdet bliver udført; men Lokføreren selv tager Ansvar for at de paagældende Fejl nu ogsaa er rettede, inden han atter kører ud med Maskinen.

Dersom man nu alligevel vil paastaa, at det trods alt er nødvendigt, at der som Lokformand ansættes en Mand, som er en særlig

duelig Haandværker, saa vil vi i Modsætning hertil spørge, om det da er muligt, at vore Foresatte vil eller tør paastaa, at der mellem de 1700 Lokomotivmænd, som alle er uddannede Haandværkere, ikke skulde findes ca. 30, der baade som Haandværkere, Lokomotivmænd og som Mennesker, besidder de fornødne Egenskaber for at overtage en saadan Plads, til hvilken man anvender en Maskinarbejder uden nogen særlig Uddannelse.

Tør man virkelig paastaa dette, saa vil vi paastaa, der er noget alvorligt paa Færde med Metoden ved Lokomotivpersonalets Ansættelse, noget saa alvorligt, at ikke alene vi, men hele Befolkningen, maa kræve en snarlig Ændring.

Et Dementi.

I Anledning af vor Artikel i „Dansk Lokomotiv-Tidende“s Nr. 3 „En Udnævnelse“ har vi modtaget følgende:

Til

Redaktøren af Dansk Lokomotiv-Tidende,
Hr. Lokomotivfører C. M. Christensen.

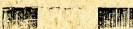
I Dansk Lokomotiv-Tidende Nr. 3 af 2. ds. er der under en Omtale af Haandværker Cohrs Udnævnelse til Lokomotivformand fremsat den Paastand, at jeg ved Tiltrædelsen af mit nuværende Embede har sagt til den daværende Redaktør af Tidenden, at jeg ved Besættelsen af Lokomotivformandspladser vilde holde mig til Lokomotivførerne.

Denne Paastand er ganske urigtig.

Da jeg i sin Tid tiltraadte Tjenesten i Generaldirektionen, henvendte Repræsentanter saavel for Lokomotivpersonalet som for Værkstedarbejderne sig til mig og krævede hver for sin Part Eneret for Lokomotivformandspladserne. Jeg ved aldeles bestemt, at jeg svarede begge Parter, at jeg ikke kunde være med til at anbefale Generaldirektionen at give en enkelt af de omhandlede Klasser og Tjenestemænd Monopol paa oftnævnte Stilling, men at Valget i hvert enkelt forefaldende Tilfælde maatte gøres til Genstand for Overvejelser under Hensyn til Tjenestens Tarv.

Da det baader alle Parter bedst at holde sig til Sandheden, beder jeg Dem om at optage nærværende Skrivelse i et følgende Nummer af Dansk Lokomotiv-Tidende.

Tidende.

A. Floor. 

Sæbye.

Maskinchefen paastaar, at han aldeles bestemt kan huske sit Svar til de Repræsentanter, der i 1910 henvendte sig til ham i den omhandlede Anledning, og at han svarede, at

hvert enkelt Tilfælde maatte gøres til Genstand for Overvejelse under Hensyn til Tjenestens Tarv.

Vi mener: Ja, selvfølgelig har Svaret lydt saaledes, og det samme er det vi med nogle andre Ord har skrevet.

Maskinchef Busse overvejede ikke saaledes, han sagde derimod: Jeg vil forbeholde disse Pladser for mine veltjente Maskinarbejdere. Maskindirektør Floor sagde: „Jeg vil overveje under Hensyn til Tjenestens Tarv“.

Vi har her i Bladet skrevet, at Maskinchefen har udtalt, at han vilde holde sig til Lokførerne, og vi tillader os fremdeles at fastslaa, at vi er i Overensstemmelse med Maskinchefen. Thi hvilken Forskel er der i det givne Tilfælde paa at overveje under Hensyn til Tjenestens Tarv og paa at holde sig til Lokførerne. Vi kan ikke se Forskellen. Lokførerne har saavel som Haandværkerne den til Udfyldelsen af Hvervet fornødne haandværksmæssige Uddannelse, dertil er han i Modsætning til Værkstedarbejderne uddannet i den praktiske Lokomotivtjeneste. Altsaa kan det ikke undgaas, at Overvejelserne under Hensyn til Tjenestens Tarv uvægerlig maa føre til, at der vælges en Lokomotivfører.

I vort Blad Nr. 18 1910 har vi forøvrigt refereret et Møde i Hovedbestyrelsen saaledes:

Punkt 2. Lokomotivformandsposternes Besættelse.

„Hovedbestyrelsen havde i den Anledning henvendt sig til den ny Direktør for at høre hans Stilling hertil, og han havde meddelt Hovedbestyrelsen, at han ikke delte den afgaaede Direktørs Opfattelse af Spørgsmaalet.“

Hertil føjede Redaktøren: „Maa vi i den Anledning opfordre Lokomotivpersonalet til paa det kraftigste at søge disse Pladser.“

Direktøren fandt den Gang ingen Anledning til at dementere, hvad der dog den Gang var samme Anledning til som nu; thi der skrev vi jo akkurat det samme. Maaske har Direktøren ikke, saaledes som Maskinarbejderne, opfattet dette; disse forstod Betydningen af Referatet og derefter henvendte de sig til Direktøren. Resultatet af denne Samtale kender vi ikke og har heller ikke omtalt.



Hovedbestyrelsesmødet

15. Februar 1918.

Mortensen fraværende paa Grund af „C. O.“s Møde.
Øvrige Hovedbestyrelsesmedlemmer til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.
Formanden bragte en Tak til H. B. Medlemmer i Anledning af, at det var sidste Møde, han fungerede som Formand. — Henstillede derefter, at man fastsatte Delegeretmødedagen.

Det vedtoges derefter, saa vidt muligt, at afholde Delegeretmøde og Generalforsamling i Dagene 24. og 25. April. Dette henvises til Forretningsudvalget til nærmere Undersøgelse.

Det besluttedes efter en indgaaende Diskussion at foreslaa Mortensen valgt som Foreningens Formand.

Næstformanden rettede derefter en Tak til Christensen for de mange Aar, han havde været Foreningen en god Formand.

Punkt 2. Lillie refererede Henvendelser, der var foretaget i det nye Aar. Havde sammen med Sekretæren overbragt Generaldirektøren Foreningens Ønsker for det nye Aar. Generaldirektøren bad os derefter om at bringe Foreningens Medlemmer hans Tak for godt Arbejde og de bedste Ønsker for den kommende Tid. — Vi rettede derefter Forespørgsel ang. Depotforstanderpladsernes Besættelse, som resulterede i, at disse Pladser nu er opslaaede vakante. Vi opfordrede dernæst Generaldirektøren til at besætte de bevilgede ledige Lokomotivførerpladser. Hertil bemærkede Generaldirektøren, at det vistnok var Organisationen klart, at der paa nuværende Tidspunkt ikke var Brug for disse Nybevillinger, idet en Del Lokomotivførere var inddraget fra Liniekørsel til Rangering, men han vilde desuagtet søge at imødekomme Foreningen og bemærkede, at saa længe Rangermaskinespørgsmaalet ikke var løst, var Sagen ang. Lokomotivførere paa disse Maskiner ikke løst. — Omtalte derefter forskellige andre Sager, bl. a. Tjenestetidsreglernes Gennemførelse, og det var mulig, at Foreningen selv kom til at udarbejde Normalplaner, meddelte, at Foreningen havde indsendt Skrivelse ang. Forberedelses- og Afslutningstjenesten paa Gb. — Omtalte endvidere de førte Forhandlinger i Generaldirektoratet den 19. December 1917.

Redegjorde derefter for en Henvendelse ang. Lokomotivfyrbødere, der forfremmes, gaar ned i Løn. Man har beklaget ikke at kunne fremme Sagen, fordi Lønningsskommissionen nu arbejder, og ved en Henvendelse til Ministeren, meddelte han, at han ikke kunne fremme Sagen.

Meddelelsen toges til Efterretning efter at forskellige Talere havde haft Ordet.

Bladudvalget. Redaktøren redegjorde for Bladets Udgifter og Indtægter i det forløbne Aar. Bladets Udgifter til Trykning og Papir var stadig stigende. Siden 1914 var Udgiften pr. Tekstside steget med 116 pCt. og pr. Annonceside med bestemt 100 pCt. — Bladantallet er nu steget med fra 1600 i 1914 til 2300 Eksemplarer nu. Dette forklarer, selv om Annonceintægten har været stigende, at den budgetterede Tilskudssum fra Foreningen til Bladet ikke har kunnet strække til, men at der er et Underskud af ca. 250 Kr. efter det foreløbige Regnskab. Den Udgift, der har bevirket dette, er Trykningskontoen, som er steget med ca. 800 Kr.; men herover er vi desværre ikke Herrer, saa ingen Udvej til at formindske denne Udgift uden ved at indskrænke Tekstmængden.

Efter en Diskussion vedtoges det at overføre Underskudet til næste Aar

Bladudvalgets Beretning godkendtes derefter.

Lønudvalget. Lillelund afgav Beretning om Lønudvalgets Stilling til forskellige Sager. Omtalte derefter den Vanskelighed, der var forbundet med at fremme Sagerne, fordi man hos Administrationen savnede den nødvendige Forstaaelse af Personalets Ret og Krav.

Efter forskellige Bemærkninger toges Udvalgets Meddelelser til Efterretning.

Velfærdsudvalget. K. Johansen omtalte Udvalgets Arbejde for Læseværelser o. lign. Foranstaltninger, gjorde Rede for Antallet af Bøger og Billeder.

Beretningen godkendtes.

Laaneforeningen. Lillelund meddelte, at D. L. F.s Medlemmer i høj Grad benyttede Laanadgangen. Omtalte derefter Laanenes Kntal og Størrelse og den samlede Laanesum. Vilde henstille, at man søgte at holde igen ved Bevilling af Laan, hvor dette kunde lade sig gøre.

Toges til Efterretning.

Fællesudvalget. Lillie: Man havde i Udvalget særlig beskæftiget sig med Kørepengenes Forhøjelse. I Forhandling med Generaldirektoratet var Resultatet blevet, at man vilde foreslaa 0,2 Øre pr. km. Ministeren har meddelt os, at der vilde blive stillet Forslag om en Forhøjelse. Vi gjorde opmærksom paa, at dette var i Strid med Forhandlingerne, som forudsatte, at vi vilde blive underrettet inden Forslag fremsattes. Endnu forefaa der ikke noget definitivt ang. denne Sag. Vi har henvendt os ang. Gratialet og herpaa er endnu intet Svar indløbet.

Beretningen godkendtes.

L. Rasmussen afgav Beretning ang. Fællesrepræsentationen, der toges til Efterretning.

Punkt 3. Hovedkassereren gav en Oversigt over Regnskabet i det forløbne Aar og redegjorde for forskellige Poster.

Efter forskellige Bemærkninger toges Regnskabet til Efterretning.

Punkt 4. Forslag til Budget. C. Larsen fremlagde Budgetforslag for 1918 og oplyste, at de forskellige Poster var sat saa lavt som muligt.

Budgetforslaget vedtoges.

Budgetforslag for Bladet. Redaktøren redegjorde for det forelagte Budget og gennemik de enkelte Poster og omtalte, at Organisationens Tilskud var sat noget op, men dette var bleven en nødvendig Følge af de stadig stigende Priser paa alt og Bladantallets Stigning.

Efter en kort Diskussion vedtoges Budgetforslaget.

Punkt 5. Kontingentforhøjelse.

Efter at flere Medlemmer havde haft Ordet til det fremsatte Forslag vedtoges det at fremsætte Forslag om Kontingentforhøjelse.

K. Johansen fremsatte derefter paa Lokfyrbøderkredsens Vegne Forslag til Ændringer i forskellige af Lovenes Paragrafer, der gik ud paa, t Hovedbestyrelsesmedlemmernes Antal forøgedes til 12 og saaledes at Hovedkasserer og Sekretær valgtes af Delegeretmødet.

Efter nogen Diskussion vedtoges Forslaget med 4 Stemmer mod 3, 1 stemte ikke.

Form. forbeholdt sig sin Stilling til Forslaget og fik i den Anledning tilført Protokollen Bemærkning herom.

Punkt 6. En Anciennitetssag. Formanden oplæste en Skrivelse fra en Lokomotivfører ang. det af Foreningen i sin Tid fremsendte Forslag til Generaldirektoratet om Ændring i Anciennitetsreglere.

Det vedtoges at fremme Sagen.

Punkt 7. Lønsagen. Efter en den foregaaende Aften stedfunden Debat om Lønspørgsmaalet, i hvilken der var taget Stilling til de for Øjeblikket foreliggende Spørgsmaal, vedtoges det at lade Punktet udgaa. (Se under Henvendelse til Lønkommissionen.)

Punkt 2. Regnskabsoversigt. Kassereren H. Kann gennemgik Regnskabet og de enkelte Poster og omtalte det udskrevne Ekstrakontingent, hvoraf endnu et ringe Beløb ikke var indgaaet.

Det vedtoges at rette Henvendelse til de Medlemmer, som endnu ikke har indbetalt dette.

Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 3. Budget for 1918. Kassereren forelagde Budgettet. Efter nogen Diskussion vedtoges Budgettet med en Ændring.

Punkt 4. Forslag til Generalforsamlingen.

Det vedtoges at fremsætte Forslag til Kontingentforhøjelse i Overensstemmelse med det publicerede Forslag.

Forslag til Lovændring udarbejdes af Forretningsudvalget eller efter derom af H. B. truffen Beslutning.

Punkt 5. Lønspørgsmaalet. Formanden gjorde udførlig Rede for de førte Forhandlinger i Centralorganisationen. Man vedtog at henstille at Sætserne udgaa af Loven og ligeledes Kørepengene, at der aarlig paa Finansloven bevilges et Beløb til Kørepenge efter Administrationens Forslag, saaledes at der aabnes Mulighed for gennem Forhandling at faa denne Godtgørelse forandret. — Lønkravet diskuteredes derefter.

Punkt 6. Eventuelt. Lillelund omtalte herunder Tilkaldelsen af Lokførere til Signalkommissionen, fordi man i første Sektion havde brudt med Forudsætningerne herfor. Der vil nu ske Henvendelse til Distriktet.

C. M. C.

Lokomotivfyrbødernes Kredsbestyrelsesmøde

Torsdag den 14. Februar 1918.

Lokomotivførerkredsens Møde

14. Februar 1918.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden. M. Mortensen omtalte først en Anciennitetssag fra Gb. i hvilken Kredsen havde truffet Afgørelse. Der er paa denne Skrivelse fra Distriktet kommet et Svar, der gaar mod Kredsens Opfattelse. Svaret henvistes til Forretningsudvalget. Omtalte derefter en Anciennitetssag fra Skanderborg og videre en Sag fra en Lokfører i Aarhus. Havde endvidere behandlet en Sag fra Viborg, i hvilken Anledning, der var sendt en Skrivelse til Distriktet. Gennemgik derefter et Par Anciennitetssager fra Aarhus og Brande. En Sag fra Brande ang. Kørsel med Nedbrudsmaskiner, hensistes til Forretningsudvalget, omtalte endvidere en Sag ang. de fra Vejle—Give-Banen overgaaede Lokførere.

Efter nogen Diskussion toges Meddelelserne til Efterretning.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden. Formanden refererede forskellige Forespørgsler og Skrivelser fra Afdelingerne, der tildels var besvarede. Formanden redegjorde for Forhandlingerne med Generaldir. om Vejlesagen og forud planlagte Ture. Ang. Rangerdepoternes Besættelse af Lokomotivførere som Depotforstandere, saa er dette Spørgsmaal, som vi har arbejdet for i mange Aar, nu endelig løst. Anmodninger om Dispensation fra Anciennitetsreglerne behandledes.

Fra Lokfyrb. Knudsen, Glyngøre, forelaa en Skrivelse ang. de uheldige Boligforhold i Glyngøre; der var kun seks Tjenesteboliger, men otte gifte Lokomotivmænd. Det vedtoges at optage dette og andre lignende Spørgsmaal og til sin Tid at henstille til Generaldirektoratet at bygge flere Tjenesteboliger.

Punkt 2. Kredskassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1917, der balancerede med 21,448,38 Kr.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Kredskassereren forelagde Budgetforslag for 1918.

Punkt 4. Da Posten for Tillægsbilletter paa Grund af Takstforhøjelsen er steget ganske betydelig, stiller Kredsbestyrelsen paa Generalforsamlingen Forslag om, at Afdelingerne efter Medlemsantallet udreder Halvdelen af Beløbet for Tillægsbilletter til Delegeretmødet.

Punkt 5. Kredsbestyrelsen enedes om at støtte Lokfører Mortensens Forslag, som denne nærmere har skitseret i D. L. Tidende Nr. 3.

Punkt 6. Med Henblik paa Lønrevisionen betonedes Formanden, at der maa arbejdes med al Kraft paa, at Satserne om Løn udtages af Løven, saaledes at hver Lønklasse bliver normeret samme Løn over hele Landet. Oplyste endvidere at have modtaget en Statistik over D. S. og M. F.s Medlemmers Løn indenfor Statsbanerne. Paa Grundlag heraf kom man ind paa en Sammenligning med Lokfyrbødernes nuværende Lønninger og om, hvad vi bør kræve ved Lønrevisionen.

Punkt 7. Intet.

P. A. Jensen.

Hjælpefonden.

Forslag, der ønskes behandlet paa Lokomotivpersonalets Hjælpefonds Generalforsamling bedes tilstillet Undertegnede senest 15. Marts d. A.

Kjøbenhavn, d. 2. Marts 1918.

P. R. V.

K. Johansen.

Foredrag.

Dansk Lokomotivmands Forening
afholder

Torsdag den 7. Marts Kl. 7. Em. pr.

en Sammenkomst med Foredrag.

Hr. Assistent A. L. Ohmeyer holder Foredrag ledsaget af Lysbilleder over:

»Vore ældste Lokomotiver og deres Tilblivelseshistorie.«

Derefter bliver der Lejlighed til en lille Svingom til Kl. 11. Adgangen er gratis og kun for Medlemmer med Damer. Adgangskort faas hos Afdelingsformændene og Sekretæren.

Forretningsudvalget.

Til Medlemmerne.

Artikler, der ønskes optaget i førstudkommende Nummer af „Dansk Lokomotiv Tidende“ maa være Redaktionen i Hænde senest den 10., henholdsvis den 25de i Maaneden.

Opmærksomheden henledes paa, at Redaktionen ikke paatager sig noget Ansvar for Artikler, som ikke benyttes.

Paa givne Foranledning meddeles, at anonymt Manuskript gaar i Papirkurven.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. & M. F.

C. Hansen, Gb. — G. Godtfredsen, Frederikshavn. —
J. C. Jensen, Struer. — A. L. Gregersen, Brande.



HAFNIA

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

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

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let teste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. **Faas overalt.**

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring afholder ordinær Generalforsamling i »National«, Jernbanegade 11, Kjøbenhavn, den 20. Marts 1918, Kl. 7 1/2 Em. med Dagsorden:

- 1) Beretning for 1916/17.
- 2) Forelæggelse af Regnskab for 1916/17
- 3) Valg af 5 Medlemmer til Bestyrelsen og 2 Suppleanter.
- 4) Eventuelt.

Bestyrelsen.

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.

Erbødigt

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

Damer!

Hattene pyntes gratis.

Vi har nu fremlagt vore Straahatte til Damer og Børn. Billigste Priser paa Pladsen. Kun i Partivarehandelen. Frederiksborggade 1 (lige overfor Rosenborggade.)

Ryg

CREMO

Tobak.

Udgaar 2 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 2288.

Sengeudstyrs- Lageret,

Nørrebrogade 158,

Hj af Thorsgade

5 Min. fra Slangerupbanen
5 Min. fra Nørrebro Station.

Dyner
Uldtæpper
Vattæpper
Pudevaar
Dyneaar

samt **Gardiner**

(mindst 100 Mønstre).

Fjer reases — Vaar vaskes.
Vaar syes og stoppes
gratis.

Filial: Ryesgade 75.

N. K. Sennevald

Antiautomat og Vinstue.

11, Istedgade 11.

Cykleforretningen,

38, Hillerødgade 38

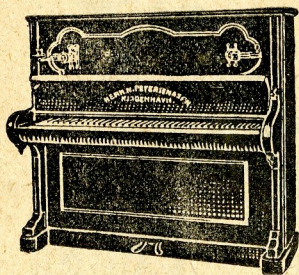
anbefaler sig med alle Reparationer
af Cykler og Barnevogne etc. samt
Salg af samme.

Aabent hele Søndagen.

A/S LOUIS LILLIEQUIST
GARVERI & LÆDER-UDSALG
187, NØRREBROGADE 187.

KØBENHAVN L.

TELF. TAGA 444.



Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

Lev. til det spanske Hof.

Pianoer fra 1200 Kr. — Flygler fra 2500 Kr.

Kontant Salg og billigste Afbetaling.

Bredgade 23 - København

Filialer i alle større
- - Provinsbyer - -

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.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St Pederstræde 31 og 36 (ved Vestervold).

Telefon 4518-2697

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke
blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette
anføres, at vi siden Etableringsaaet 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning.

Nørrebro's Vinimport

ROBERT BERTHELSEN

Stort Lager af Iste, Klasses Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

Café „Yrsa“

Ingerslevsgade 104. Tlf. 10172.

à la Carte Retter. - - - - -

- - - - - Udm. Smørrebrød

Krarpup Østergaard, forh. Café „Dronninggaard“, St. Kongensg.

Kafe og Restaurant „Høg“,

Syndergaardsgade 5,

overfor Flæskhallen

anbefales med varme Frokostretter.

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

Amager Torv 16.

Husk at modtage Rabat-Kuponen.

Vesterbro's Skotejshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Blomsterforretningen „Clara“

(Carl Jørgensen)

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

Kranse leveres til alle Priser

med friske Blomster.