



19. Aarg. Nr. 11.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Juni 1919.

Lønningsloven.

Der er nu sat Fart paa Arbejdet for at faa den nye Lønningslov ført igennem, og ført saa hurtig igennem, at nye Dyrtidsforanstaltninger ikke er paakrævede. Det forlyder, at det er Hensigten, at Loven endog skal færdigbehandles saa tidlig, at den nye Lov kan træde i Kraft den 1. Juli.

Vi kan ikke nægte, at vi forbavses over den Gang, der er kommen i Sagen, for ganske kort Tid siden havde de fleste Mennesker den Opfattelse, at kunde Loven naa at blive færdig til April 1920, maatte det anses for at være store Ting.

Imidlertid kan man kun glæde sig over den Vending, der er sket, og forhaabentlig bliver Resultatet, selv om Hastigheden nu er sat til 90 km, saaledes, at man kører baade fornuftigt og forsvarligt, saa at Tjenestemændene ikke bliver svimle af Farten og kommer til at sætte en Brems paa og prædike Fornuft for de raad- og lovgivende Myndigheder.

Thi det kan jo ikke nægtes, naar man nu hører, at det er Meningen, at alt skal være klappet og klart om en lille Maaned, at man forbløffes over Hastigheden og spørger: bare det gaar, og bare det gaar som alle Tjenestemænd i deres stille Sind oprigtig haaber og berettiget venter, det maa komme til at gaa.

Fra vor Side skal det ikke komme til at skorte paa Villighed og Forstaaelse, saaledes

at man kan komme over oventuelle døde Punkter, men vi kan ikke se, at der med den korte Tidsfrist, der nu er sat, kan blive Mulighed for at Organisationerne kan komme til at udtale sig om Forslaget forinden Behandlingen i Rigsdagen og forinden Forslaget ophøjes til Lov.

Men naturligvis kan Forslaget have et saadant Indhold, være formet og opstillet paa en saadan Maade, med saa gode Lønninger, at man med Berettigelse kan vente, at alle Tjenestemænd kan give dette sin Tilslutning.

Lad os haabe dette og tro paa, at alle fornuftige Hensyn er taget og at Forslaget, der kommer til at foreligge, er i Overensstemmelse med den Stigning Lønningerne i det private Erhverv har undergaaet og med den almindelige Velstandsstigning.

Af Dagspressen vil de allerfleste Medlemmer være bekendt med Lønsatserne, der er foreslaede for enkelte Tjenestemænd, bl. a. har Lokomotivførerne været nævnte i de allerfleste Blade, og i nogle af disse staar det anført, at en Lokomotivfører kan naa at faa en Løn af 5030 Kr., medens det i andre er anført, at det er Begyndelseslønnen. Vi kender ikke i dette Øjeblik dette skrives de virkelige Tal, men vi er tilbøjelig til at mene, at de Blade, der nævner dette Tal som Begyndelsesløn, er rigtig underrettede.

Naar vi antager dette, staar det i Forbindelse med, at man formentlig maa gaa ud fra, at Lønningerne for Lokomotivfyrbøderne, inklusive de forskellige Tillæg, der bliver Tale

om, vil komme til at ligge omkring 3600 Kr. som Begyndelsesløn og med en Slutløn omkring ca. 4400 Kr.

Det er Tal vi henter ud fra vor egen Beregning, men set i Sammenhæng med Oplysninger, der er fremkommen om Lønninger for andre Tjenestemænd, kan man uden at beskyldes for at stille for store Forventninger tillade sig at antage, at der omkring maa Tallene være.

Tagor man f. Eks., for at underbygge disse Tal, og udregner hvilke Indtægter Haandværkere i Almindelighed indtjener for Tiden, vil man se, at Gennemsnittet ligger højere end hvor vi har tænkt os, at Forslagets Begyndelseslønninger for Lokomotivfyrbødere kommer til at ligge.

I forrige Nummer nævnte vi, at en Lokomotivfyrbøder paa yngste Lønning i København hver Uge manglede 20 Kr. 04 Øre for at opnaa, at hans Lønning skulde være af samme Værdi som i 1918.

Lægger man dette Beløb til den Løn, Lokomotivfyrbøderen nu faar udbetalt, inkl. 25 pCt.s Tillæg og Dyrctidstillæg, vil man ogsaa træffe det Tal, vi ovenfor har nævnt som Begyndelsesløn. Antager man, at Lønningerne fastsattes paa nogenlunde forsvarlig Maade i 1918 og ingenlunde for højt, maa man som en Følge af de forskellige Stigninger ogsaa forvente, at det nævnte Beløb er det rigtige.

Slutlønnen for Lokomotivfyrbøderen, som vi ovenfor har nævnt, er fremkommen paa Grundlag af lignende Beregning og maa derfor ogsaa antages at have et saa fast Basis, at man tør gaa ud fra, at det ligger nær det rigtige Tal.

Det vil derefter ikke være urimeligt at antage, at Lokomotivførernes Begyndelsesløn ligger omkring 5000 Kr.

Det er paa dette Tidspunkt for tidligt at udtale sig om de i Pressen nævnte Tal, da man ikke ved, hvor meget eller hvor lidt de har paa sig, men de af os fremdragne Tal ligger det meget nær at regne med for Lokomotivmændene, thi de er i Overensstemmelse med de Krav Lokomotivmændene berettiget mener at kunne fremsætte.

Det af Lønningskommissionen affattede

Forslag har foreligget til Udtalelse for Partierne paa Rigsdagen og saavel Socialdemokraterne, det konservative Folkeparti som det radikale Venstre har tiltraadt Forslaget. Derimod har Venstre ikke ment at kunne gaa med til de „store“ Lønninger, medmindre en større Del af Lønnen blev gjort glidende.

Det var efter Forslaget kun tænkt, at Dyrctidstillæget, der var ansat til 540 Kr., skulde gøres glidende; dette mener Venstre altsaa ikke er nok.

Forsaa vidt dette Parti fastholder sine Betæneligheder kan man vist gaa ud fra som givet, at Lønningsloven ikke naar at blive færdig til den ovenfor nævnte Tid.

Saavidt vi kan skønne af det, der siver ud fra Forhandlingerne for at naa et Kompromis, er Stillingen den, at Venstre kræver Konjunkturtillæget gjort større end oprindeligt tænkt og har samtidig krævet, at dette skal bortfalde 1. April 1921. Af Dagspressen vil man have erfaret, at dette oprindeligt var tænkt liggende mellem ca. 200 Kr. og 800 Kr., nu er begge disse Beløb forhøjet med ca. 400 Kr. Det vil med andre Ord sige, at et tilsvarende Beløb er fratrukket de faste Lønninger. Hermed tænker vi paa selve Lønnen uden nogen Art af Tillæg. Allerede dette er betænkeligt, fordi man derved gør den pensionsgivende Indtægt mindre.

Dertil kommer den udmærkede Ide at fastslaa, at Konjunkturtillæget, uanset hvorledes Forholdene ellers arter sig, skal bortfalde i Løbet af et Par Aar. Man garderer sig fra den Kant paa alle tænkelige Maader, for at ikke den kære Statskasse skal komme til at betale, endda kun tilnærmelsesvis den samme Løn, som man med Lethed tjener i det private Erhverv.

Harde Forholdet endda nu været saaledes, at man i den forløbne Krigsperiode havde været rask i Vendingen og holdt vore Lønninger a jour med Prisstigningen saavel som med den almindelige Lønstigning, saa kunde man maaske have forstaaet en saadan Reservation — men hvad har man gjort? Ja, det er jo helt overflødigt at tale herom.

Imidlertid, vi maa foreløbig vente og se,

naar Forslaget bliver offentliggjort, hvilket Indhold det har, og om det er antageligt for Tjenestemændene.

Der er en Ting man ikke maa glemme, og vi mener ogsaa, at de ærede Rigsdagsmænd bør huske det, at Tjenestemændene har fat i den ene Ende og at de holder fast. Det kan ikke nytte at tro, at Tjenestemændene nok sal falde til Føje — der er nemlig farlige Rørelser fremme ogsaa blandt disse — den Mulighed kan virkelig komme til at foreligge, at de ikke vil og ikke kan tage mod det, der tilbydes.

Og disse Rørelser er skabt af de lovgivende Myndigheder, fordi Tjenestemændene er bleven elendigt behandlede, og kan komme til at vise sig paa en hvilken som helst Maade.

Men jo længere Tid der gaar, des dyrere bliver det! Der er ikke meget, der tyder paa, at man slipper billigere — tværtimod!

Skulde det derfor vise sig, at man ikke kan gennemføre Lønningsloven, fordi der rejser sig Vanskeligheder paa Tinge, maa vi gentage, at Rigsdag og Regering maa træde hjælpende til for at holde Nødstilstanden ude fra Tjenestemændenes Hjem i saa høj Grad dette er gørligt.

Man maa derfor i paakommende Tilfælde gøre Udveje for, at det Dyrtidstillæg, der er forfalden til Udbetaling i Oktober, gøres betaltbart til Juli, og at der eventuelt, forsaavidt Lønningsloven stadig lader vente paa sig, i Maanederne August og September udbetales Tjenestemændene saa store Beløb, at den værste Nød kan holdes ude.

Vi maa da stadig kræve, at der gøres Udveje for at skaffe Tjenestemændene Penge. — Enten det gaar paa den ene eller den anden Maade, Penge maa der til, og de maa udbetales rationelt, saaledes at de gør den tilsigtede Virkning.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

Den gerrige Mand!

Vi har sikkert alle i Dagspressen læst om den afskyelige Knivstikker, Urtekræmmeren i Kjøbenhavn, der, af bare Gerrighed, til Trods for at han var velhavende, sultede sin Kone og sine Børn og klædte dem i Pjalter.

Vi har ogsaa alle af Hjertet vendt os i Afsky fra slig Opførsel og sammen med Dagspressen kaldt ham Usling og Pjalt.

Men vil vi vende Forholdet mod os selv, maa vi komme til samme Resultat og føle os som den stakkels Hustru og Moder.

Har ikke Staten, lig denne Urtekræmmer, gennem sin Gerrighed i Løbet af de sidste 5 Aar bragt os i samme Situation som denne stakkels Kvinde, nemlig at Kvalerne er blevet os for tunge, har vi Mænd ikke gennem Aar opholdt vore Hustruer og Børn med Haabet om, at Tiden snart vil komme, hvor den gerrige Mand (Staten) vilde give os ærlig og god Betaling for det Arbejde vi udførte, saaledes at vi kunne skaffe vore Hustruer, Børn og os selv Mad og Klæder.

Der findes sikkert ikke en Lokomotivmand, uden at han mange Gange har lovet sin Familie et nødvendigt Klædningsstykke, en lille bitte Fornøjelse; men lige saa mange Gange har han maattet bryde saadanne Løfter, fordi den gerrige Mand (Staten) endnu ikke har villet opfylde sin fulde Forpligtelse tiltrods for vor Arbejdsomhed og taalmodige Venten.

Vi er nu kommet dertil, at vi ikke ved vore levende Råad, hvorfra vi skal skaffe det nødtørftige til at klæde os i, da den Indkomst vi nu har, gaar med til Føde til dyre Priser, og Resten forslaar endda ikke til Afdrag paa Laan og til Renter. Den gerrige Mand (Staten) har i Løbet af Krigsaaret saa ganske afklædt os.

Tiden maa nu snart være inde til at søge Skilsmisse, lig den stakkels Kvinde, saafremt den gerrige Mand (Staten) vedblivende ønsker at mishandle os ved Sult og Nød. Vi stønner under Byrden, vi kan ikke give den gerrige Mand lang Betænkning, om ogsaa han skulde finde paa at blive lige saa desperat som Urtekræmmeren, lad os Lokomotivmænd vise, at vi besidder lige saa stort Mod som hin stakkels Kvinde til at rejse os mod vor Undertrykker, saaledes at vi igen kan føde og klæde os som anstændige Mennesker, der gennem deres Arbejde ogsaa kan fordre lidt Solskin efter 5 Aars Mørke.

Staten har bragt os paa Randen af økonomisk Ruin.

L. M. S.

Et Tilbageblik.

(Sluttet).

Denne Affære bidrog vel nok til, at man allerede i Januar Maaned n. A. dannede „Foreningen af Fabrikanter i Jernindustrien i København“.

Nu fortsætter de to Foreninger Arbejdet paa at organisere sig for at varetage sine Medlemmers Interesser, der opstod en Del Smaakonflikter, der førte til mere eller mindre gode Resultater, indtil Fabrikantforeningen i Kraft af sin Organisation og med den store Kapital i Ryggen i 1885 lavede den store Smedelockout, hvor der fra Arbejdernes Side blev kæmpet en Kamp, som den Dag i Dag staar ikke alene som en af de bitreste, men ogsaa som en af de haardeste Kampe Arbejderne nogensinde har ført, og selv om man kunde notere Sejr, var den dog af en saadan Art, at de opnaaede Resultater ikke nær stod i Forhold til hvad der ofredes.

Denne Kamp bevirkede, at Arbejderne Landet over hurtig fik Forstaaelsen af Fagforeningernes Betydning, og det gik derfor hurtigt med at oprette Afdelinger i saa godt som alle Landets Byer, og samtidig opnaaedes der mange gode Resultater ved smaa Strejker her og der. Men da Arbejdsgiverne søgte at standse Bevægelsen ved at lave Lockouter i enkelte Afdelinger, enedes man paa et stort Delegeretmøde d. 3. Januar 1898 i København om at oprette „De samvirkende Fagforbund“ for gennem gensidig Solidaritet at støtte hverandre i Kampen mod den fælles Fjende: Kapitalmagten.

Ved en saadan gensidig Solidaritet under Strejker og ved fælles Optræden mod de enkelte Mesterforeninger, lykkedes det igen for Arbejderne at faa Overtaget for en Tid, og den Tid som paafulgte viser ogsaa mange gode Resultater for Arbejderne.

Men ogsaa her lærte Arbejdsgiverne, at uden Sammenhold formaaede den enkelte Mester ikke at modstaa det Tryk, som en saa stor Organisation kunde udøve mod dem og man skred da til at oprette Arbejdsgiverforeningen som et Modtryk mod D. s. F.

I de paafølgende Aar prøvede man nu Kræfter dels ved Storstrejker og dels ved Stor-Lockouter; men det gik her, som det altid gaar, begge Parter maatte bringe Ofre ved saadanne Kampe, og man opdagede, at de opnaaede Resultater ikke altid var Ofrene værd. Arbejderne søgte saa ad Overenskomsternes Vej at sikre sig Forhøjelse af Lønnen og forkortede Arbejdstider, Arbejdsgiverne at faa Ro til at konsolidere Virksomhederne for paa den Maade bedre at kunne konkurrere

med Udlandet og dermed skabet forøget Velstand herhjemme. Arbejderne maatte nu gennem de forskellige Landes Organisationer til at arbejde sammen for at søge at faa Fordelen paa sin Side; men her meldte sig naturligtvis mange og store Vanskeligheder, især da den egentlige Modstander, Kapitalmagten, allerede arbejdede internationalt og de store Trustkonger (specielt Amerikas) allerede havde gjort sig til Verdensherrer.

Ved disse Overenskomster, som sluttedes over længere Aaremaal, kunde Fabrikanterne og Grossererne ved at forhøje Priserne paa de Varer, som den arbejdende Befolkning skulde bruge, igen faa sin Merprofit, og Resultatet af disse kontraktmæssige Overenskomster blev, at Kapitalen mere og mere centraliseredes og derved skabte større Uretfærdighed.

Nu begynder Urolighederne indenfor de forskellige Fagforeninger, flere og flere Medlemmer ivrer mod de lange Overenskomster, og en Opposition begynder at samles og organisere sig netop mod disse. Denne Sammenlutning af Opponenten, der kalder sig „Fagoppositionens Sammenlutning“, gaar senere over til at antage de Principper, som de franske Syndikalister forfægtede. Uden at opstille noget bestemt Program, mener de, at naar Resultatet af Overenskomster paa længere Aaremaal og den deraf følgende Arbejdsro skaber en Klasseforskel, der bliver større og større og skaber mere Udbytning, fordi Arbejdsgiveren gennem Arbejdsroen uhindret kan forhøje Varepriserne og derigennem faa den Merlønning tilbagebetalt, som Overenskomsten tvang dem til at gaa ind paa, saa maa Arbejderne gennem smaa raske Strejker, Sympatistrejker eller Generalstrejker samtidig med, at alle til Raadighed staaende Midler bragtes til Anvendelse, saasom Obstruktion, ja endog Sabotage, søge at skabe saa megen Uro paa Arbejdsmarkedet, at Arbejdsgiveren ikke saa sig i Stand til at følge med i Udbytningen.

Dette kunde ved et flygtigt Blik herpaa se ud som at Syndikalisterne havde Ret, men de begaar derved en for Organisationsledere stor Fejl, nemlig ikke at regne med Mennesker som de nu en Gang er. Det vil altid blive vanskeligt at faa f. Eks. Bagerne til at forstaa, at de maa strejke, hvis f. Eks. Murerne ikke kan gennemføre deres Krav, ligesaavel som man naturligtvis omvendt vil faa endt ved ved at faa Murerne til at forstaa, at de maa gaa i Sympatistrejke for paa den Maade at skaffe Bagerens Krav gennemførte.

Teorien er for saa vidt god nok, men indtil den Dag, da Arbejderne er saa forstaaende, at dette kan gennemføres, maa Arbejderne paa

anden Maade søge at erobre Trusterne, Kapitalen og Jorden.

Den i Rusland rejste nye Bevægelse — Bolschevismen — prøver at anvise Vejen ved at indføre Proletariatets Diktatur.

Vi skal ikke her komme ind paa en Omtale af denne Bevægelse, men paa Grundlag af de Erfaringer, som Historien opviser, søge at finde den bedst mulige Stilling for Lokomotivmændenes fremtidige Taktik.

Lad os først slaa fast, at vor Stilling maa være ens, hvad enten vor Modpart er Staten eller private Arbejdsgivere, thi Staten repræsenterer Kapitalen saa længe vi lever i et kapitalistisk Samfund.

Historien lærer os, at da Arbejderne var organiseret bedre end Kapitalen, saa længe havde de Overtaget, men at dette Overtag forsvandt, da Kapitalen blev jævnbyrdig med Arbejderne i organisationsmæssig Henseende.

Lokomotivmændene har set, at man ved Forhandlinger har kunnet faa gennemført nogle Forbedringer, naar lige undtages forbedrede Lønninger, her begynder man at tvivle paa, at vi ad Forhandlingens Vej kan faa gennemført en Lønningslov, som Lokomotivmanden kan være tjent med.

Til det i denne Fremstilling omtalte kommer ogsaa en anden Ting, nemlig den økonomiske Side, og her viser Historien os, at skal en Organisation betyde noget ved Fremsettelsen af sine Krav, maa Foreningen være saaledes konsolideret, at den kan sikre sine Medlemmer økonomisk under en eventuel Kamp, i modsat Fald vilde vore Krav virke som Bulder fra en tom Tønde, der nok kan lave meget Spektakel men ingen Indhold har. Organisationens Medlemmer er alle enige om, at uden de fornødne Midler og uden absolut ubrødelig Sammenhold vil vi i Fremtiden — som i Fortiden — staa stille og dermed stagnere, og da vi er enige om dette, bliver Spørgsmaalet:

Hvorledes skal vi konsolidere os, for at vi kan gaa den kommende Tid dristigt i Møde og uden Blinken tage en eventuel Kamp?

Lokomotivfører Mortensen, Esbjerg, udtalte paa Mødet i „City“: „Det er farligt at lave Forberedelser til et stort Spring, naar man ikke samtidig sikrer sig Nedspringet, for saa staa man i Fare for at komme galt afsted og det maa man søge at hindre.“

Hermed er ment, at man ikke alene skal se paa den øjeblikkelige Situation, men se frem i Tiden og indrette og styrke Organisation paa den mest betryggende Maade. Dette ved og skal vi og vi maa enes om at samle os i et skandinavisk Samarbejde saaledes, at naar et af Landenes Medlemmer har Brug for Penge, at alle de øvrige Lokomotiv-

mænd i Skandinavien, som er i Arbejde, ved Bidrag sikrer Kollegerne den økonomiske Støtte, foruden at den Kassebeholdning, der forefindes i de tre Lande, stilles til Raadighed. Paa den Maade er det mulig at sikre den fornødne Kapital.

Den moralske Støtte og den offentlige Sympati sikrer man sig kun ved at stille vore Krav bestemt og ved at vise, at der bag Kravene staa Mænd, som er parate til at sætte noget ind paa Gennemførelsen af disse. Kravene maa naturligvis tillige være af en saadan Karakter, at man kan forsvare dem overfor Offentligheden. Andre Hensyn findes ikke, hverken hvad en Trafikassistent, en Togfører eller hvad andre Tjenestemænd kræver, men vore Krav maa udelukkende være dikteret af, hvad vi mener at være berettiget til i den Stilling vi beklæder og i Betragtning af vor Foruddannelse som Maskinarbejdere.

Hvad er Meningen?

I Anledning af den fra Aalborg Afdeling udsendte Rundskrivelse til Afdelingerne Landet over om at tage Stilling til den Resolution, som Aalborg Afd. har vedtaget, maa det maa ske være undertegnede tilladt at gøre et Par Spørgsmaal. Som bekendt vedtoges det paa Delegeretmødet at lade Hovedbestyrelsen fortsætte sit Arbejde med Hensyn til den Sammenslutning, som Aalborg Afdeling nu slaar saa stærkt til Lyd for. Hvorfor afventer man ikke Forslag fra H. B. i den Retning? Hvorfor kommer H. B. ikke i Bladet med nogen som helst Kommentar til Aalborg Afd.s Forslag? Er det en Prøveballon, som skal opsendes, for at H. B. først kan se fra hvilken Kant Vinden blæser? Eller hvad er Meningen?

Kjøbenhavn Gb. d. 21. Maj 1919.

I. Milne.

Det er formodentlig nu den ærede Indsender bekendt, at der af Kredsformanden er udsendt Cirkulærer til samtlige Afdelinger om at standse Behandlingen af omtalte Rundskrivelse. Delegeretmødet har talt og Hovedbestyrelsen følger den anviste Vej. Den Prøveballon Aalborg-Afdelinger opsendte er forhaabentlig ved Kredsformændenes velrettede Skud faldet til Jorden.

Nødstilstanden.

Hr. Redaktør!

Undertegnede anmoder om Plads for følgende:

I „Aftenposten“ for 13. ds. findes følgende Annonce:

Bøn om Hjælp.

En gift Bestillingsmand, 50 Aar, der paa Grund af Dyrliden har maattet søge Laan mod høj Rente, beder velstillede Mennesker hjælpe sig, da der er indgivet Fallitbegæring imod ham, der kun ejer sit Hjem. Bill. mrkt. 9780 modt. D. N.-Centralen, Kbhvn. B.

Denne stammer uden al Tvivl fra en Stats-tjenestemand, da Kommunens Folk næsten har været paa Højde med Dyrtiden under Krigen eller i hvert Fald har faaet deres Tillæg længe før der var tænkt paa, at vi skulde have noget.

Det er sørgeligt, at en Mand, som har en Gerning at passe, skal være nødt til at gaa Tiggervejen; men der findes mange Statstjenestemænd, som ikke har det bedre.

Statsbanerne har atter i Aar inddraget Skovbilletterne — det kan de ogsaa roligt gøre: Man har ikke Tøj, saa man kan være bekendt at vise sig nogen Steder paa sin Fridag. — Nu kan man se, hvor uundværlige Havnearbejderne er. Alt i Havnen er stille. Ingen tænker paa at gaa i de Strejkendes Sted, uagtet der fra flere Sider raabes paa at Strejken er ulovlig. — — —

Er vi ikke lige saa uundværlige? — — —

København, d. 14. Maj 1919.

Med Højagtelse

Johs. Nielsen.

Lidt om Smøringen af Lokomotivets Cylinder.

Ved Otto Bendixen.

En Ting af stor Betydning i Lokomotivernes Drift er Smøringen af Glidere og Cylinder. i Tidsskriftet „Hanomag Nachrichten“, som udgives af Lokomotivfabriken i Hannover, findes en interessant Artikel om dette Emne, som vi i det følgende skal gengive, idet Fabriken venligst har givet os Tilladelse dertil og tilsendt os Clicheerne til de vedføjede Afbildninger.

Et Olieforbrug paa mere end 3 kg pr. 1000 Lokomotivkilometer for de Dele, som bevæ-

ger sig i Berøring med Damp, er ikke alene i økonomisk Henseende et Spild, men fører under visse Omstændigheder til store Ulemper. Lokomotivet kan ikke forbruge en for rigelig tildelt Smørelse, den overflødige Olie bliver ubenyttet revet bort med Spilledampen og bidrager i Forbindelse med Kedelurenheder til Forsnevring af Udgangsrøret, idet de bliver siddende paa Rørets indvendige Overflade, forbinder sig med det fra Røggammeret opsugede Sod og Aske og danner en fast Skorpe. Udgangsrøret bliver ved denne Skorpe saaledes forsnævret, at Spilledampen hæmmes i sin Udstrømning, og derved bliver Modtrykket paa Stemplerne forhøjet. Følgen er sværere Gang og formindsket Ydeevne af Maskinen, i videre Følge et større Kul- og Vandforbrug. Jo videre Olie-spildet ved Smøringen drives, desto hurtigere og skarpere optræder de anførte Ulemper. Den førstnævnte Skorpedannelse bliver hyp-pigt, men ganske fejlagtigt, ført tilbage til en mindre værdifuld Lokomotiv-Cylinderolie, medens Olien ofte i Virkeligheden er meget god, men kun tilføres for rigeligt. En mindre værdifuld Cylinderolie kendetegner sig simpelthen, naar der i det Limonske Smøreapparat dannes en slimet Masse. Med god Cylinderolie forbliver Apparatets Olierum saarent, at man kan erkende Metallet. Ligeledes bliver ofte fejlet deri, at Lavtryksiden bliver lige saa rigelig smurt som Højtrykssiden. Forholdet skulde ved aaben Regulator være omtrent som 1:4. Men løber Maskinen uden Damp, altsaa med lukket Relutator, saa maa Lystrykssiden have mindst lige saa meget Olie som Højtrykssiden. Upaaagtning af denne Henvi-sning betyder Oliespild og fører til fejl Bedømmelse af Olien.

Ogsaa Anbringelsen og Tilstanden af Olie-tilførselsrøret bliver ikke altid skænket tilstrækkelig Opmærksomhed. Det er nødvendigt, at det ene Rør forsyner begge Cylinder og det andet begge Glidere. Ved Compound-Lokomotiver maa hver Rørledning forsyne Cylinder og Glider paa een Side. Rørets Munding, som fører til Stemplet, maa kun have 0,5 mm Lysvidde, da Stemplerne ellers suger for meget Olie. Olie-tilførselsrørene maa have et stedse Fald fra Smøreapparat til Cy-

lindre og Glidere. Skarpe Knæk i Rørene er skadelige; disse Knæk finder man der, hvor Rørene forgrener sig fra Langkedlen til Gliderne og Cylindrene er uden Holdpunkt.

Danner der sig ved en Forbindelsesflange paa Olietilførselsrøret udvendig en klæbrig, tør Oliemasse, saa lader sig deraf slutte, at Olierøret er forstoppet. Man gør vel i, naar man Tid efter anden fylder Smøreapparatet med Petroleum, at lade dette staa nogen Tid og da lade den løbe gennem de snevre Olierør, hvorved Ledningen bliver rensat.

Før Lokomotivet bliver stillet til Ro i Remisen, maa det være tilført saa meget Olie,

Da bliver Styringen heller ikke urolig. Her maa dog bemærkes, at det her anførte ikke altid stemmer. Bliver f. Eks. Dampen smurt, saa afsætter de fine Oliedele sig paa Kanterne af Glideren og Gliderspejlet og smører derfor ogsaa ved ringe Vandring af Glideren. Anderledes kan det imidlertid være, naar Olien ikke tilføres Dampen men Gliderspejlets Flader. Lokomotivføreren gør i Styringens og Glidernes Interesse vel i, naar han ikke kører lette Tog med altfor kort Styring.

Som allerede nævnt spiller Forbruget ved Lokomotiv-Cylindersmøring en væsentlig Rolle. Med en hensigtssvarende Olie vil under

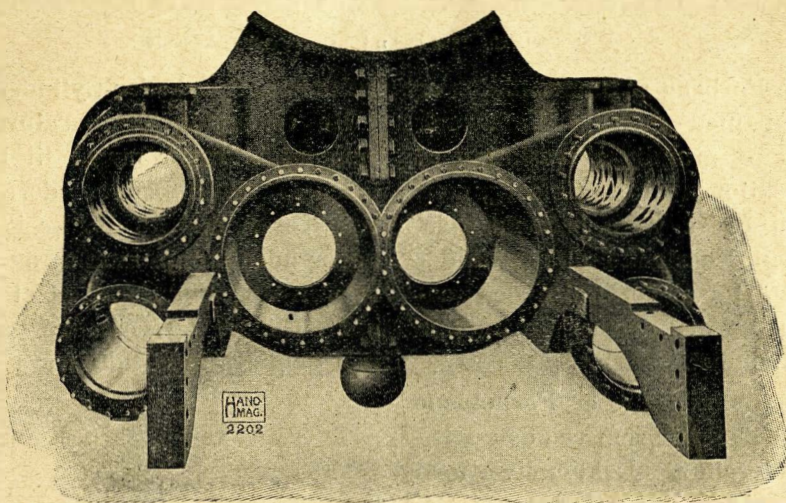


Fig. 1. Færdigt forarbejdet 4 Cylinder Støbegodsstykke til et moderne Overheder-Iltogslokomotiv med Stempelheder. Afbildningen viser, hvilke store Flader, der behøve en god Smøring.

at Glidere og Stempler befinder sig i fedtet Tilstand. Sker dette ikke, saa danner der sig ved Kondensationsvandet Rust, som forårsager den ubehagelige Knurren af Stemplerne ved Udkørslen af Remisen.

Under Kørslen forekommer det, at Styringen begynder at blive urolig, hvilket da fejlagtig føres tilbage til tørre Glidere og daarlig Olie. I Virkeligheden er Aarsagen den, at Føreren vedvarende kører med for høj Ekspansion, hvorved Gliderne gør en meget kort Bevægelse og kun lidt berører Glidervæggene. Naar Fyldningen ogsaa maa tilpasses efter Belastningen, saa lader dette sig ogsaa opnaa derigennem, at Regulatoren aabnes mindre og Styringen lægges længere ud, hvorved Gliderens Vandring bliver større og det paa Gliderfladerne siddende Olie bliver fordelt.

normale Forhold Forbruget holde sig omkring 3 kg paa 1000 Lokomotivkilometer. Der kan ikke skarpt nok gøres Front mod de markskrigerske Anbefalinger, som „garanterer“ 2 kg og endnu mindre. Et saa ringe Forbrug kan vel forbigaaende være mulig ved enkelte Lokomotiver under særlig gunstige Forhold og ved de saakaldte Paradedforsøg, men i almindelig Drift og navnlig i Længden kan saadanne lave Forbrugstal umuligt opretholdes. Det er jo ogsaa klart, at de Forhold, som er bestemmende ved Forbrugsundersøgelsen, er for forskelligartede. Paa flade Strækninger bruges mindre end ved stigningsrige Linier, da paa de sidste ved Kørslen ned ad Bakke Toget for det meste kører uden Damp og Glidere og Stempler altsaa maa smøres rigeligt.

Daarligt Fødevand spiller en stor Rolle, thi urent Kedelvand bringer store Ulemper med sig for Glidere og Stempler, idet det med Dampen medrevne Slam forøger Friktionen og Slidet paa de glidende Flader saaledes, at selv den bedste Olie næppe er i Stand til at bevare Fladerne glatte og po-

pelgliderne maa da tages ud, grundigt renses med Petroleum og Ringene gøres bevægelige eller ogsaa er en fuldstændig Udveksling af disse nødvendig. Ved Genindsætningen af Stempelglideren skal denne saavel som Gnidningsfladerne aldrig smøres med Talg eller anden Slags Fedt, men altid med den paa-

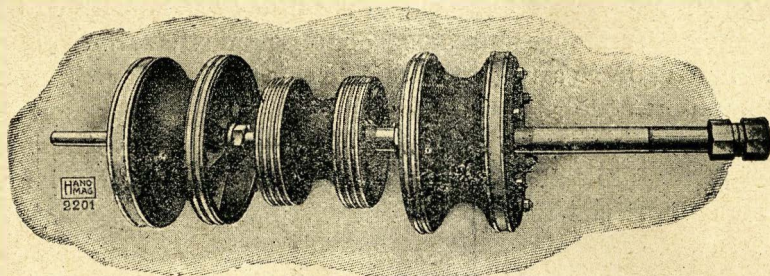


Fig. 2. Stempelglider til 4 Cylinder Compound Lokomotiv.

lerede. Et større Forbrug af Smøremidler er stedse forbunden med daarligt Fødevand. For regelmæssig og grundig Udvasning af Kedlen maa Direktionen drage Omsorg, men Føreren maa nu ogsaa være betænkt paa, at han med urent Kedelvand aldrig holder for høj Vandstand for at forhindre den saakaldte „Spytning“ og den dermed forbundne Medrivning af Slammet.

Ved Overheder-Cylinderolie er Forholdene i det store og hele lignende som ved den ovenfor omtalte Cylinderolie for Lokomotiver med mættet Damp. Imidlertid er dog nogle Bemærkninger paa sin Plads.

Det ligger i Sagens Natur, at med de nyeste Overheder-Lokomotivtypers overordentlig høje tekniske Krav, fortjener Spørgsmaalet om Cylindersmøring ganske særlig Opmærksomhed. Som Følge af Overheder-Cylinderoliens særlige Godhed, er Forbruget i Almindelighed ikke større end ved Lokomotiver med mættet Damp, altsaa ogsaa som dér ca. 3 kg. pr. 1000 Lokomotivkilometer. Ved en for rigelig Smøring er de ubehagelige Følger endnu mere skæbnsvangre forsaavidt, som den for rigeligt givne Olie kun delvis bliver forarbejdet, og Resten samler sig i Fordybningerne til de smalle Stempelringe. Der fortætter den sig efterhaanden og holder de smalle Stempelringe fast, hvorved disses Fjederkraft aftager og sluttelig ganske ophører. Jo stærkere Smøringen er, desto hurtigere og kraftigere optræder dette Symptom. Stem-

gældende Overheder-Cylinderolie.

De vekslende Temperaturforskelle i Gliderummet bidrager meget til Fortykkelsen af Olien. Det anbefales derfor, at Føreren ved Kørsel ned ad Bakke ikke altfor længe kører uden Damp, men af og til aabner Regulatoren noget, saaledes at et Damppust naaer ind i Glidere og Cylindre. Afkølingen naaer paa denne Maade ikke for vidt. Med lukket

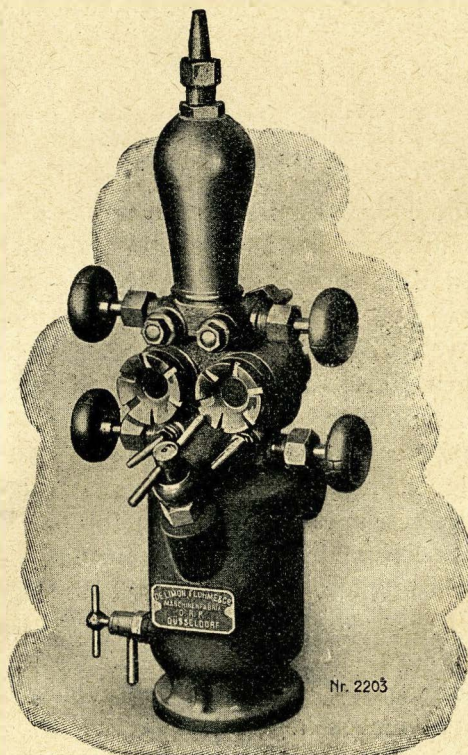


Fig. 3. Dampsmøreapparat
Model de Limon, Fiume & Co.

Regulator er det ogsaa uundgaaeligt, at Snøventilerne suger Støv og Smuds udefra, navnlig ved det bagerste Lokomotiv, naar der køres med Forspand. At Olien herved bliver forurenset ligger lige for. Ogsaa det Smuds, der med lukket Regulator suges umiddelbart fra Røgkammeret, er af den samme skadelige Virkning. Særlig gælder dette naturligvis for Overheder-Lokomotiver af ældre Typer. De nyeste Lokomotiver er forsynet med Indretning, som væsentlig forringer Opsugningen af Smuds fra Røgkammeret. Ligeledes kan disse Lokomotiver af længere Varighed køre pæd ad Bakke uden Damp.

Til sikker Bedømmelse af Overheder-Cylinderoilen og til Undgaaelse af Beskadigelser er det nødvendigt, at Lokomotivføreren

Lokomotiverne hyppigere ud af Drift og bruger ogsaa større Opbud af Arbejds løn, Materiale (smalle Stempelringe) o. s. v. Anbefalelsesværdigt er det ogsaa ikke efter Tid men efter Ydelse at foretage Bedømmelsen af de forskellige Sorter Overhederolie. Med ringere Præstation end 12—15,000 Lokomotivkilometer, alt efter Lokomotivtypen, er en Bedømmelse højst upaalidelig. Foruden den passende Anvendelse af Overhederolien maa Lokomotivføreren ogsaa holde strengt paa, at Styringen bliver rigtig haandteret, og at Smøreapparatet ofte renses og dets Virkning prøves før Udkørslen af Remisen. Sker dette ikke, saa kan det Tilfælde indtræffe, at Maskinen løber nogle Kilometer uden at faa en Draabe Olie, idet noget ansamlet Luft og

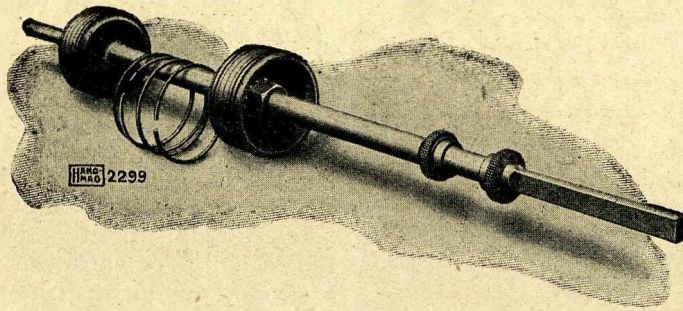


Fig. 4. Stempelglider af almindelig Model til de preussiske Statsbaners Overheder-Lokomotiver.

ikke sætter sin Maskine i Bevægelse før han har opvarmet Cylinderne til mindst 250° C. Derved finder en regelmæssig Udvidelse af Gliderrum og Gliderringe Sted, og saaledes kan Maskinen ved Igangsætningen og med Tilførsel af frisk Olie arbejde uden Vanskelighed. Ved Igangsætning uden tilstrækkelig Forvarmning udvider Gliderrum og Ringe sig uregelmæssigt, hvorved der forekommer heftige Ryk i Stempelgliderne og Beskadigelser af disse. Ogsaa ved Overskridelse af den tilladte Overhedning paa 350° C. optræder disse Ulemper, men Aarsagen bliver desværre for ofte tilskrevet Overhederolien.

Ved Iagttagelsen af ovenstaaende Vink vil Forureninger i Gliderne og de fleste Forstyrrelser kunne undgaas. Med en hensigtssvarende Overhederolie og sagkyndig Anvendelse behøver Stempelgliderne kun at udtages højst hver 4. Uge, undertiden i et endnu kortere Tidsrum. I sidste Tilfælde kommer

Smuds i Ledningen hindrer Oliens Adgang. Prøvehanerne maa derfor blive saa længe aabnede til der virkelig kommer Olie. Tidspunktet for Undersøgelsen af Stempelgliderne er ikke blot afhængig af Olien, men ogsaa af Lokomotivføreren's Duelighed og Samvittighedsfuldhed.

Lokomotivførerprøve.

Til den i Foraaret 1919 afholdte Lokomotivførerprøve indstillede sig ialt 129 Lokomotivfyrbødere, hvoraf følgende opnaaede Karakteren „Bestaaet“:

A. C. Jensen, Kbhvns. Godsbgd. L. P. Christiansen Kbhvns. Godsbgd. I. Poulsen, Kbhvns. Godsbgd. V. A. Hansen, Korsør. P. A. Malmros, Korsør. I. Hechmann, E. V. Hovgaard, Kbhvns. Godsbgd. C. Larsen, Kbhvns. Godsbgd. F. P. K. Jensen, Kbhvns. Hovedbgd. C. A. Rasmussen, Korsør. O. Jensen, Slagelse. A. J. F. Sandberg, Slagelse. H. A. H. Malling, Kbhvns. Godsbgd. C. J. Christiansen, Kbhvns. Godsbgd. B. A. Hansen, Østerbro, V. Nielsen, Helsingør. A. E. Martinsen, Korsør. A. J. Borg, Kbhvns. Hovedbgd. E. Christensen, Kbhvns. Godsbgd. F. A. Jønsen, Kbhvns. Kbhvns. Godsbgd. M. Rasmussen, Gjedser. H. C. Petersen, Helsingør. A. Møllebro, Kbhvns

Hovedbgd. H. K. Jensen, Kbhvns. Godsbgd. H. Israelsen, Korsør, P. V. Jensen, Kbhvns. Godsbgd. C. Jensen, Kbhvns. Godsbgd. K. G. Madsen, Kbhvns. Godsbgd. A. L. C. Larsen, Skjelskør. K. R. Jensen, Korsør, A. C. Hansen, Korsør. A. Johansen, Kbhvns. Hovedbgd. C. L. Preisler, Roskilde. N. E. Richter, Kalundborg. H. Laugesen, Korsør, J. S. L. Aarslev, Kbhvns. Godsbgd. S. J. Petersen, Kbhvns. Godsbgd. N. V. E. Jensen, Helsingør. J. A. Jensen, Roskilde. B. Fischer, Kalundborg. R. P. Andersen, Kbhvns. Godsbgd. J. P. Nielsen, Kbhvns. Godsbgd. J. P. L. Lar-larsen, Korsør. O. Olsen, Korsør. F. E. Engberg, Roskilde. P. Petersen, Kbhvns. Godsbgd, E. V. Petersen, Helsingør. A. H. Alborg, Helsingør. C. A. G. Jensen, Korsør. P. K. Larsen, Korsør. A. Quist, Randers. H. W. Glerup, Aarhus H. F. G. Jensen, Aarhus H. V. J. J. Frederiksen, Aarhus H. S. P. Sørensen, Aarhus [H. J. E. P. Gelsing, Aarhus H. E. K. Henriksen, Randers. H. A. Andersen, Randers. O. R. A. Nielsen, Aarhus H. A. P. R. Nielsen, Aarhus H. K. Pedersen, Aarhus H. N. S. C. E. Rohde, Aarhus H. K. V. Sørensen, Aalborg, J. K. C. Jensen, Aalborg. H. Beng, Frederikshavn. V. V. Eriksen, Frederikshavn. W. N. Vibe, Aalborg. E. L. Christensen, Aalborg. E. A. Möbius, Aalborg. C. Rasmussen, Frederikshavn. E. N. R. R. Johansen, Frederikshavn. H. C. Hansen, Aalborg. A. M. Tønning, Aalborg. F. A. Jensen, Aalborg. N. J. Andersen, Ribe. E. H. Sørensen, Esbjerg. T. P. Andersen, Esbjerg. H. J. A. Jensen, Esbjerg. V. G. Schlosser, Esbjerg. H. V. Dassing, Esbjerg. H. J. Poulsen, Esbjerg. C. A. M. S. Bjarnsted, Esbjerg. E. B. Thomsen, Esbjerg. J. T. Poulsen, Esbjerg. N. P. V. Madsen, Fredericia. C. F. Therkildsen, Fredericia. S. J. E. Sørensen, Fredericia. V. C. F. Andersen, Fredericia. C. O. Hansen, Fredericia. J. M. Kleis, Fredericia. S. A. Linder., Fredericia. M. H. Sørensen, Fredericia. H. G. Larsen, Fredericia. L. G. Jensen, Nyborg. E. J. H. Olsen, Nyborg. P. A. Rasmussen, Nyborg. A. V. G. Ley, N. P. G. Olsen, Nyborg. J. B. Thomsen, Nyborg. C. R. Jørgensen, Nyborg. C. Jacobsen, Nyborg. J. P. O. Jørgensen, Nyborg. J. J. Birkbo, Nyborg. S. Hvass, Glyngøre. H. N. Carlsen, Langaa. A. K. Nørvig, Glyngøre. J. M. Andersen, Ringkjøbing. L. H. Dybdahl, Struer. K. Rasmussen, Struer. C. Leegaard, Thisted. J. Knudsen, Glyngøre. V. Hansen, Skanderborg. K. P. Sønderborg, Langaa. A. P. Andersen, Struer. H. R. Petersen, Skanderborg. N. P. Jensen, Struer.

13 Lokomotivfyrbødere (eller 10,08 pCt.) fik Karakteren „Ikke bestaet“.

anmode alle de ærede Afdelingsbestyrelser og omg. at tilstille Sekretæren Navn og Adr. paa Formand og Kasserer.

Til Medlemmerne.

Paa Grund af min Deltagelse i Kongressen i Bergen udbedes Stof, der ønskes optaget i Nr. 12 af nærværende Blad tilsendt mig saa betids, at det kan være mig i Hænde senest 7 Juni.

Red.

Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør!

Kan der afses en lille Plads til mig i Bladet, som i den senere Tid har været stærkt optaget af Indlæg vedrørende Lønsagen, Indlæg som i Almindelighed har været af Interesse.

Det glæder mig i foregaaende Nummer at se, at nu vilde Generaldirektoratet til at strenge sig an, saa at Udleveringen af Kitlerne til Lokomotivførerne, hvilken Udlevering paabegyndtes forrige Aar omkring April Maaned, endelig kunde blive tilendebragt. — Det glæder mig i høj Grad, at det kan lykkes, ca. 1 $\frac{1}{4}$ Aar efter at Udleveringen skulde have fundet Sted, at faa tilendebragt denne — men burde der ikke være lidt System i Tingene? Sagen er nemlig den, at man allerede nu — forinden Udleveringen af Kitlerne for forrige Aar er sket — udleverer Kitler til de den 1. April ny udnævnte Førere, og at man gennem Opslag bekendtgør, at d'Hrr. — altsaa fortrinsvis — kan afhente Kitler, hvor Udleveringsterminen er 1. April. — Kan De, Hr. Redaktør, fortælle mig, hvorfor Lokomotivførere, der var Lokomotivførere før 1. April, ikke ogsaa nu kan afhente Kitler. Jeg kan ikke nægte, at jeg ikke begriber dette og at jeg syntes, at Udleveringen pr. 1918 burde være tilendebragt forinden Udleveringen 1919 begynder og at den saa begyndte for alle. Der er da Kitler nok at faa nu, de hænger snart sagt i enhver Forretning, der handler med Arbejdstøj, og i Massevis. Men det kniber vel stadig for vore kære Statsbaner — med at komme i rette Tid. — Har De, Hr. Redaktør, lagt Mærke til, at de store Ejectorer paa Dobbeltjectoren paa Lokomotiverne bliver daarligere og daarligere, specielt paa Overhederlokomotiverne, og at der saagar er nogle, der bringer Vacuum'en nedad i Stedet for opad? Maa jeg spørge: „Hvad er det for noget? Kan man ikke undgaa dette? Kan man ikke indrette Dobbeltjectoren paa en saadan Maade, at den, naar den store Ejector sættes til med saa stor Damptilførsel, den kan faa.



Til Afdelingerne.

De af Foreningen til Læseværelserne og Bogreolerne anskaffede Bøger kan fremtidig byttes, naar de indsendes til Foreningens Kontor, Vodroffvej 3 b, Kjøbenhavn V.

Man bedes tage Omsorg for, at Bøgerne er saaledes indpakkede, at de ikke beskadiges ved Forsendelsen.

Af Hensyn til Udarbejdelsen af en ny Adressfortegnelse, skal man, for at undgaa Fejl,

ogsaa suger bedst? Naar man erindrer sig, at Sikkerhedskommissionen i sin Betænkning udtaler Ønskeligheden af, at kraftigere Ejectorer anbringes paa Maskinerne, ser det mærkeligt ud, at man ret ofte faar Ejectoren — naar man suger — til at virke modsat Hensigten — nemlig at Vacuum'en gaar ned i Stedet for op. Det var rart, om man vilde rette denne ubehagelige Fejl — rette Udblæsningsrøret, saa vore iøvrigt gode Dobbeltjectorer kommer til at fungere paa den rigtige Maade.

Det er da godt, at man nu har faaet sat en Mand til at kontrollere Reparationerne i Gb.s Remise eller til at sørge for, at disse bliver udført, for det har jo i høj Grad skortet paa Udførelsen, enten det nu har været Mangel paa Mandskab — eller man egenmægtig har skønnet, at den eller den Reparation var unødvendig. Der er jo næppe Tvivl om, at det sidste meget ofte har været Tilfældet, og der er som Følge heraf heller ingen Tvivl om, at Maskinernes elendige Forfatning er bleven et Resultat af dette. — Men, som sagt, jeg er meget taknemlig og glad for denne Reforms Indførelse og haaber stadig paa, at den skal bære Frugt — men endnu er det lige sløjt med det hele. — Paa den anden Side er vi Lokomotivmænd jo ikke forvante, vi har paa alle Omraader væbnet os med Taalmodighed, og jeg venter stadig paa at se Lokomotiver i den Orden, de bør være. — Det kommer? —

Ja, man har meget at glæde sig til og over, bl. a. ogsaa Tjenestenumrenes Afskaffelse. — Det var da endelig godt, at vi blev af med dem og fik Løbenumre indført. Men — er det ikke den gamle Historie med Pølse for, Pølse bag, Pølsen beholder dog sin Smag. Jeg har da efterhaanden opnaaet at faa samme Smag i Munden, thi kommer man nu paa Lønningskontoret og skal hente sine Penge, hedder det: „Deres Løbenummer?“, og før hed det: „Deres Tjenestenummer?“. Det er vist Hip som Hap. — Men alligevel: Det var en stor Reform! Men det er saa svært, saa vanskeligt at se Forskellen — det er kun en Nuance. — Jeg synes, Hr. Redaktør, man maatte kunne lave Listerne i alfabetisk Orden og alligevel finde ud af Sagerne, og saa kunde man maaske blive fri for at høre: „Deres Tjeneste-, nej, om Forladelse, Deres Løbenummer!“. Bevares, jeg sigter slet ikke paa det Personale, som har med Pengeudbetalingen at gøre, det er saamænd flinke Folk, der kun handler efter Instruktion.

Det er altsaa Instruktionen og Systemet, der maa forandres.

Saa er der endnu en Ting, jeg har vanskeligt ved at fatte, og det er, at man nu vil til at lave Turene om, fordi der er Mangel paa

Personale. Hvem kan forstaa det? Saavidt jeg husker fra Foreningens udsendte Beretning, har Generaldirektoratet forespurgt om Foreningens Stilling til en supplerende Værksteduddannelse for de Lokomotivfyrbødere, der ikke har 300 Værkstedsløse. Det brænder mig paa Tungen, Hr. Redaktør, og jeg kan ikke lade være med at udbrøde: „Hvad er Meningen? Sagen er, saavidt jeg kan se, saaledes, at man vil lave Turene om paa Kjøbenhavn Gb., fordi man har for lidt Personale, og samtidig vil man have en hel Del Lokomotivfyrbødere i Værkstedet, fordi man har for meget Personale — medens Aspiranterne uddannes. Ja, det gamle Ordssprog passer saamænd ogsaa her, „at for lidt og for meget fordærver alt“ — navnlig naar man, som Tilfældet er her, har begge Dele, saa skal det saamænd nok blive galt.

Nu er jeg mest tilbøjelig til at tro, at man paa Gb. har for lidt Personale og maaske ogsaa mange andre Steder er dette Tilfældet; men hvis det er rigtigt, saa er den Diskussion, Foreningen fører gennem Skrivelser til Generaldirektoratet kun af teoretisk Interesse og har ikke Spor af Rod i Praksis.

Naa, jeg har vel snart lagt temmelig megen Beslag paa Bladets Plads; men maa jeg lige sige, at det glæder mig at se de Lønninger, man tænker sig at give Lokomotivmændene, og af „København“ ser jeg, at dette Blad meget vel kan tænke sig, at Lokomotivførerne faar 7000 Kr. i aarlig Løn.

Maa jeg lige faa Lov til at sende en venlig Hilsen til Lønningskommissionen.

Med Tak for Optagelsen.

Deres ærbødige
Caspar Røgbrænder.

Er det lovligt?

Hr. Auditør Aage Andersen bemærker i sit Svar til mig i „Dansk Lokomotivtidende“ Nr. 8, næst efter at udtale, med Forbigaaelse af forskellige Urigtigheder følgende: „Hvis vedkommende „Part“ har skaffet sig Tjenestefrihed. . . burde han være mødt eller dog have underrettet Auditøren om, at han var rede til at møde“.

Hertil skal jeg bemærke, at vedkommende „Part“ erklærer, at Auditøren har spurgt ham om han var tjenestefri, hvilket blev besvaret bekræftende af „Parten“. — Auditøren burde formentlig have tilsagt paagældende til Forhøret, da han blev vidende om at ogsaa denne „Part“ var rede til at møde. Dette viser tilstrækkelig tydelig at Skylden for at denne „Part“ ikke kom tilstede hviler paa Auditøren. — Man plejer vist at faa Tilsigelse til Møder hos Auditøren og ikke at melde sig uopfordret. —

Ogsaa jeg tænker mig at Bladets Læsekreds kan forstaa og vurdere hvorfor jeg har omtalt den anden

„Parts“ Pralen af sit Bekendtskab med Auditøren og forskellige gyldige Aarsager har bevirket at dette blev draget frem.

Til Hr. Auditøren, der stadig betvivler mine Oplysningers Rigtighed i denne Sag, skal jeg bemærke, at mine Bemærkninger er rigtige og i Overensstemmelse med Sandheden.

At Fremgangsmaaden ved dette Forhør baade teknisk og juridisk set er lovligt, skal jeg ikke opkaste mig til Dommer om; men jeg kan ikke følge Auditørens Bemærknings om at det der foregik var forsvarlig og i sin Orden.

Med Tak for Optagelsen.

En Tilskuer.

Hermed betragter vi denne Sag som uddebatteret her i Bladet.

Red.

Nye Lokomotiver.

For nogle Dage siden afrejste med en af vore Amerikadampere d'Hrr. Ingeniør B. Suaning og Værkmesteraspirant Scherning til Amerika for paa Statsbanernes Vegne at købe eller bestille nogle svære Godstogslokomotiver. Der er af Finansudvalget stillet de fornødne Penge til Disposition til Indkøb af 16 saadanne Lokomotiver! Rejsen gaar først til Philadelphia til Baldwins store Lokomotivfabriker.

Saasnart Bestilling har fundet Sted og Kontrakt er afsluttet vender Ingeniør Suaning tilbage, medens Værkmesteraspirant Scherning forbliver i Amerika for at kontrollere Bygningen af Lokomotiverne.

Generaldirektøren.

Hr. Andersen-Alstrup er for Tiden syg og sengeliggende af en Tarinsygdom.

Vi vil gerne udtale Haabet om, at vor øverste Chef snart maa blive helbredet for sine Lidelser, saa at han atter kan overtage sit ansvarsfulde Embede. Dette ønsker vi saa meget mere, som den kommende nærmeste Tid maaske kan komme til at medføre alvorlige Situationer for Lokomotivmændene, hvorfor vi meget gerne ser, at vor velmenende Generaldirektør er i Spidsen for sin Etat.

Spørgsmaal og Svar.

Hr. Redaktør!

Dø bedes gennem „Dansk Lokomotiv Tidende“ oplyse mig om, hvad der siden August 1914 og indtil Dato er udbetalt til gifte saavel som til ugifte Tjenestemænd.

Jeg vil meget gerne vide Differencen!

En Ugift.

I 1915 udbetaltes der kun Dyrtidstillæg til gifte, der varierede fra 75 Kr. til 25 Kr. efter Lønningernes Størrelse indtil 1750 Kr. i Byerne og indtil 1600 Kr. paa Landet og 25 Kr. til hvert Barn. Til Lønninger mellem 1750 Kr. og 2150 Kr. i Byerne og mellem 1600 Kr. og 2000 Kr. paa Landet ydedes der alene en Hjælp 25 Kr. til hvert Barn. Der blev senere samme Aar yderligere bevilget et Dyrtidstillæg af 75 Kr. til Lønninger, der dog ikke derved maatte bringes op over 3180 Kroner.

I 1916 udbetaltes der til ugifte 112½ Kr., til gifte 225 Kr. indtil 3180 Kr. som Maksimumsløn, i 1917 henholdsvis 320 og 500 indtil 6000 Kr., i 1918 480 og 720 indtil 6000 Kr., i 1919 480 og 720 à 750 Kr. indtil 6000 Kr. som Maksimumsløn.

Red.

Jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Lørdag d. 26. Juni Kl. 8 Aften afholdes ordinær Generalforsamling i Biblioteklokalet med følgende Dagsorden: 1) Fremlæggelse af Regnskab, 2) Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Maskiningeniør Duseberg og Overassistent Groth, der begge afgaar efter Tur, 3) Valg af en Revisor og en Revisorsuppleant i Stedet for de efter Tur afgaaende Assistent Davidsen og Assistent Amorsen, 4) Eventuelt, derunder nødvendig Forhøjelse af Kontingentet.

Regnskabet fra 1. April 1918 til 31. Marts 1919 ser saaledes ud:

Indtægt: Kassebeh. f. f. Aar 1213 Kr. 90 Ø., Ord. Bidrag fra Interes. 7321 Kr. 10 Ø., Godtg. for bortk. Bøger 8 Kr. 60 Ø., Indvundne Renter 68 Kr. 31 Ø., Restgæld til Bogtrykkeren 1414 Kr., ialt 10,025 Kr. 91 Øre.

Udgift: Indkøbte nye Bøger 2511 Kr. 25 Ø., Indb. af nye Bøger 759 Kr. 90 Ø., Indkøbte Bøger til Erstatn. for udrang. 193 Kr. 92 Ø., Indb. af Erstatn. for udrang. Bøger samt Vedligeholdelse af Bøger 312 Kr. 30 Ø., Nyt Katalog og Udfærdigelse deraf 2914 Kr., Tryksager 53 Kr. 75 Ø., Inventar 77 Kr. 97 Ø., Porto, Kontorhold 26 Kr. 35 Ø., Ulykkesforsikring 20 Kr., Brandforsikring 84 Kr. 58 Ø., Bekendt. i Jernbanbladene 8 Kr., Lønninger til Bibliotekar med 3 Medhjælpere, Bud, Regnskabsfører og for Rengøring 2921 Kr. 23 Ø., Kassebeholdning 142 Kr. 66 Ø., ialt 10,025 Kr. 91 Øre.

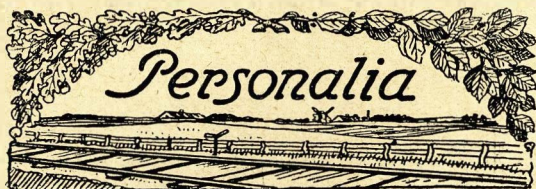
Antallet af Interessenter udgør 1762.

Biblioteket indeholder nu ca. 14,000 Bind.

Til Medlemslisten.

Overførte fra D. S. & M. F. til D. L. F.:

E. V. Agger, Skanderborg. I. C. Tøttrup, Thisted. Anker Petersen, Masnedsund. H. P. Ortmann, Gb. C. C. Larsen, Brande. Alf. Holmtoft, Struer. Heimann, E. Petersen, Struer. J. Sørensen, Thisted. A. K. A. Berg, Fredericia. K. J. Rost og J. Herbat, Struer.



Navneskifte:

Lokomotivfyrbøder O. R. Petersen, Langaa, hedder Otto Reinhold Vedam fra 12—4—1919.

Genindtraadt i Nr. fra 1—5—1919.

Lokfyrb. uden for Nr. I. C. Astrup, (Thisted) i Thisted og Lokfyrb. uden for Nr. H. V. Petersen, (Slagelse), i Slagelse.

Genansat som Lokomotivfyrbøder fra 1—5—1919.

Fhv. Lokfyrb. J. Melchior, (Kbhvns. Godsbgd.) i Kbhvns. Godsbgd.

Forfremmet til Lokomotivfører fra 1—5—1919 Lokomotivfyrbøder H. A. Loft, Aarhus H., i Struer. Forfremmet til Lokomotivfyrbøder fra 1—5—1919. Haandværker H. J. Jensen, Viborg, i Viborg.

Forflyttelse under 3—5—1919 efter Ordre.

Lokfører L. O. A. H. Petersen, Kbhvns. Hovedbgd. til Østerbro.

Ændret Stationering.

Efternævnte nyudnævnte Lokførere: J. G. E. Poulsen, R. C. G. Schultz og K. R. J. Olsen er stationerede ved Kbhvns. Godsbgd. fra den 1. April d. A. i Stedet for — som først bestemt i Helsingør.

Navnerettelse:

Lokfyrb. H. C. M. Bøjsen, Kolding, hedder rettelig H. C. M. Bojsen.

Død den 14—5—1919.

Lokf. P. C. Snoer, Aarhus H.

Tilladelse til at bytte Opholdsted under 21—5—1919.

Lokf. H. V. J. Helmert, Fredericia. og Lokf. H. A. Loft, Struer.




HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1919
ca. 95 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1919
ca. 350 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 anbeføres, vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning

**SPIRITUOSA
OG VINE ---**

købes billigst i

Cigarforretningen, Istedgade 18.

**SKRAA, CIGARER
OG TOBAK ---**

Fiskehuset Kingo.

Vesterbrogade 107.

Anbefaler sig med alle

Aarstiders Fiskesorter.

E. Hansen

Bøger ◉ Papir ◉ Musik

◉ Galanteri ◉

Blaagaardsgade 27.

Damehatte

Altid Nyheder

Altid billigst - -

A/S Zillmer,
Istedgade 126.

Bemærk! Gamle Hatte ompresses billigt

Annønce-Ekspeditioner:

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22³,
Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.
Telefon 2288.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a³, Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 2895 v.

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

English House
NØRREPORT



En Klædning fremstillet af dansk Buckskin i moderne Enradet facon. Tillægget er det bedste der kan fremkaffes i Øjeblikket og forarbejdningen vor sædvanlige durable.

Kr. 78

Ryg

CREMO
Tobak.



Leo 33

mod

Hoste og Hæshed.

Faas overalt.



SKOTØJSBØRSENS FODTØJ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
giver altid Tilfredshed.
NØRREBROGADE 183.

Telefon 3356

Broberg, 16 Amagervej 16

Telefon 3356

Dowlas 1,85—2,35, Medium 2,50—3,00, svære Haandklæder, 2 Kr. pr. Stk. prima Viskestykker 1,25—1,50—2,00 pr. Stk.

En Del ekstra gode Overdyner, Underdyner lidt beskadigede paa Vaarene af Vand bortsælges med 20 pCt. Rabat.

Vattæpper, alle Farver 22,25, 26,50, 31,75, svære uldne Tæpper 12—16—18 20—28 Kr. Et Parti svære Sokker 4,50 pr. Par.

Lokomotiv Tidendes **Husk Rabateuponen** for De har ikke Raad til at lade være.

Rabateupon 6 pCt.

Største Udval i Gulvtæpper Gardiner, Sengeudstyr.

Leverandør til Varelotteriet.

Spar 10 pCt. paa Glarmesterarbejde.

Køb deres Billeder og Fotografirammer i Glarmesterforretningen Nørrebrogade 61, JOHS. HANSEN.

Stort Udvalg — Billige Priser. —

Alt Glarmesterarbejde udføres — Alle Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Personbanegaardens Marketenderi.
F. L. Vilttoft

anbefaler sig til det ærede Lokomotivpersonale.

Musikhuset Allegro

Nørrebrogade 163 — København L.
Gramofoner og alle Musikinstrumenter.
Jernbanefunktionærer 10 pCt.

GODTFRED MENTZEL

MØBELMAGASIN

NØRREBROGADE 200. - - Telefon Taga 270.

Stilfulde, solide MØBLER.

Moderate Priser.

Lempelige Vilkaar.

Største Udvalg paa Nørrebro!

E. L. WEIMANN & Co.

St. Strandstræde 9—11, 4. Tlf. 5871 - 10871.

Guld- og Sølvvarer en gros.

Intet Salg til Private.

Blomster- og Kranse-Forretningen,
Tlf. V. 7586. **Falkonér Alle 26 E. Dahlqvist**
5 pCt. for Jernbanefunktionærer.

Ernst Nielsens Conditori

21, Jagtvej 21 - - Telefon Taga 1581 x.

Anbefaler sig til de ærede Medlemmer.