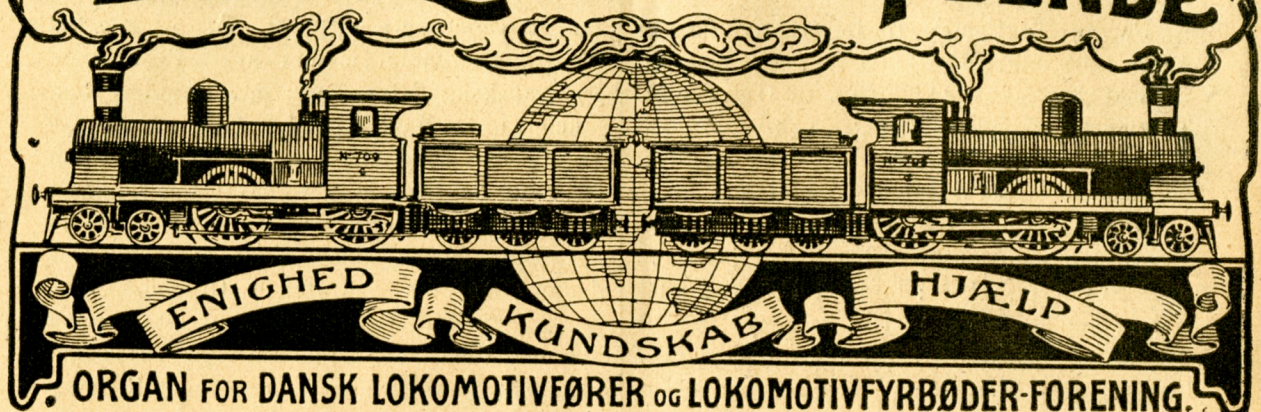


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 17.

I. September 1906.

6. Aarg.

Hvorfor —.

Hvorfor har Statsbanernes Personale ikke en ugentlig Fridag? Hvorfor skal Personalet ved Maskinafdelingen arbejde 46 Dage mere, end Værksteds- og Banepersonalet, og 58 Dage mere end Kontorpersonalet?

Ja, hvorfor —, formodentlig fordi man hidtil har anset det for umuligt eller dog ubilligt at forlange en ugentlig Fridag i saadanne Virksomheder, hvor der arbejdes hver Dag hele Aaret rundt.

Da Rigsdagen i sin Tid vedtog Loven om Søndagsfred, hvori det paabydes, at enhver Arbejder skal have fri hver Søndag, indsattes en Bestemmelse om, at i saadanne Virksomheder, hvor ikke hele Personalet kan have fri samtidig, skal alle Arbejdere dog have fri Halvdelen af Aarets Søndage, dog staar det Arbejdsgiverne og Arbejderne frit for at træffe Overenskomst om Afvigelse herfra, naar Reglens Overholdelse vil skade Driften.

Nu er der jo ingen Tvivl om, at det vil skade Driften, dersom samtlige Statsbanernes Personale skal have fri hver Søndag, og det er maaske ogsaa vanskeligt, at Halvdelen kan have Fridag samtidig, men det er ikke hverken vanskeligt eller umuligt at faa fri en Gang om Ugen, naar der ikke kræves nogen bestemt Dag. Saa har Spørgsmaalets Løsning kun finansielle Vanskeligheder, og med de

gode økonomiske Forhold, der for Tiden er raadende ved Statsbanerne, kan dette sikkert ikke være uovervindeligt.

Undersøger man, hvor mange Dage, de forskellige Kategorier arbejder aarlig, ser man, at Lokomotivpersonalet, hvis Tjenestefordeling almindeligvis er saaledes indrettet, at der arbejdes hver Dag hele Aaret rundt, altsaa 365 Dage ÷ Permissionsdagene, der ikke overstiger 21, altsaa maa arbejde 344 Dage, Trafikpersonalet 322, Værksteds- og Banepersonalet 298 og Kontorpersonalet 278 Dage.

Saafernt man nu gør den Betragtning gældende: samtlige Ansatte burde have samme Antal Arbejdsdage, at ikke den ene Kategori skal arbejde flere end den anden. En saadan Opfattelse har sikkert ogsaa Lovgivningsmagten haft, da den vedtog Lønnings- og Tantiemeloven, og saa faar Lokomotivpersonalet ikke en Gang saa meget i Tantieme, som nødvendigt til Betaling for det Antal Arbejdsdage, der arbejdes udover, hvad Kontor-, Værksteds- og Banepersonalet har. For at dette kan ske, skal Lokomotivførerne have 210 og Lokomotivfyrbøderne 132 Kr. mere i Løn, først da kan det egentlig siges, at Tantiemen for vort Vedkommende er Overskud.

For at bringe Lokomotivpersonalets Antal af Arbejdsdage ned til 298, skal der ansættes 60 Førere mere med en Gennemsnitsløn af 1800 Kr., altsaa en Merudgift for Statsbanerne af 180,000 Kr. aarlig, og 70 Lokfrh. med en

Gennemsnitsløn af 1100 Kr. aarlig eller 77,000 Kr.

Da nu Tantiemen til Lokomotivførerne i Aaret 1905 udgjorde 64,000 Kr., vil man se, at Lokf. har ofret 44,000 Kr. til Overskudet. Tantiemen udgjorde i 1905 til Lokfyrb. 76,000 Kr., eller 17,000 mindre, end der egentlig burde have været udbetalt i Lønninger.

Naar der da spørges, hvorfor vi ikke overalt har en ugentlig Fridag, tror jeg nærmest Svaret maa lyde: fordi vi ikke har rejst Kravet om en saadan. Lad os gøre dette til det første Spørgsmaal, vor Organisation maa løse, og jeg tror ikke, det ligger saa meget langt ude i Fremtiden.

Da Ministeren for offentlige Arbejder i Vinter forelagde Forslag om at give de dag- og timelønnede Arbejdere en aarlig Ferie paa 6 Dage, har han sikkert ment, at disse Arbejdere var daarligere stillet med Hensyn til Frihed end vi. Jeg kan dog ikke tænke mig andet, end at naar vi gør Ministeren opmærksom paa, at Lokomotivpersonalet arbejder 46 Dage mere aarlig, end Værkstedspersonalet kommer til efter dette Forslag, da vil han drage Omsorg for, at Antallet af vore Arbejdsdage nedsættes til det samme.

I hvert Fald, Kravet om en ugentlig Fridag er berettiget, og Organisationen maa tage det op til Løsning. Saa naturligt synes Kravet om en ugentlig Fridag, at det snarere er unaturligt, at det ikke allerede er gennemført overalt.

Jeg kunde fristes til at drage en Sammenligning mellem os og Arbejderne paa Esbjerg Gasværk. Der arbejdes der 8 Timer daglig, og for hver 6×8 Timer, der arbejdes, gives der en Fridag paa 40 Timer. Naar jeg tilføjer, at Esbjerg er en af de fattigste Kommuner i Landet, tror jeg at kunne slutte med at sige, at hvad Esbjerg kan gøre for sine Arbejdere, kan vel ogsaa — — osv.

Esbjerg i August.

M. M o r t e n s e n.

Christian den IX.s Fond.

Med Beklagelse er det, at jeg endnu en Gang — i Anledning af Red.s Kommentar til min Protest i Nr. 15 af nærværende Blad —

skal være nødsaget til at beskæftige mig med denne Sag. Red. kan anse min Forbavelse for at være ægte eller ej, det er mig saa inderlig ligegyldig, men i hvert Fald kunde jeg vanskelig blive forbavset, forinden Red. officielt i vort Medlemsblad omtalte ovennævnte Fond i den Forbindelse, han selv har sat den (se Blad Nr. 13). Man vil vanskelig, selv med den allerbedste Villie, kunne forstaa dette paa anden Maade, end at Red. anser denne Sag for vedrørende Organisationens. At et Par af Organisationens Tillidsmænd indenfor Hovedbestyrelsen tiltræder en saadan Sag, maa virkelig staa for deres egen Regning og forbinder ikke nogen af de øvrige Hovedbestyrelsesmedlemmer til at tie stille, naar Sagen bliver saaledes behandlet, som af Red. Red.s Standpunkt er dette, at hvor Formanden gaar med til en eller anden Sags Fremme, er det det samme som, at Organisationens havde sagt Ja og Amen hertil (se Blad Nr. 15); her skriver Red. igen, at Sagen angaar Organisationens, og saa maa jeg paany udtrykke min Beklagelse og Forbavelse. Ja, i Sandhed er det beklageligt, at Red. — og Sekretæren for Hovedbestyrelsen — lader uvidende om, at en Sag, for at den kan vedrøre Organisationens, maa være behandlet enten i Hovedbestyrelsen eller paa en Generalforsamling.

Skal en saadan Behandling ikke ske? Maaske kan vi blive enige herom. Men noget saadant er ikke sket, og af den Grund protesterer jeg, thi Formandens Beslutning kan ikke under saadanne Forhold være bindende for Organisationens. Jeg tillader mig da ogsaa at tro, at Formanden ikke er tilfreds med Red.s Behandling af denne Sag.

Saa skriver Red., at jeg paa det forrige Hovedbestyrelsesmøde kunde have protesteret. Hvorledes — forstaaer jeg Red. rigtig? Hvad kom det mig ved, at et Par af mine Kolleger i Hovedbestyrelsen havde underskrevet et saadant Opraab? — den Fornøjelse kunde jeg da ikke misunde dem! Og hvornaar fandt saa dette Hovedbestyrelsesmøde Sted? — 21. April 1906! Vor ærede Red.s Udtalelser fremkom i Blad Nr. 13 af 1. Juli 1906, og indtil da var der ingen, som havde tvivlet om, at Organisationens stod uberørt af denne Sag, først da blev Fondssagen Red.s Kælebarn og taget

kærligt under Armen af ham og sat i Forbindelse med D. L. og L. F. Det protesterer jeg imod, og min Protest er fremkommen saa tidligt, det kunde lade sig gøre.

Maa jeg saa spørge, mod hvad jeg skulde protestere paa Hovedbestyrelsesmødet den 21. April 1906? — Der var intetsomhelst!

Men den 1. Juli forandrede Red. Scenen og konstaterede Organisationens Forbindelse med Fondssagen.

Kan der saa være noget til Hinder for, at min Forbavselse er ægte?

Saa har jeg omtalt, at Indsamlingen eller Opfordringen om at paatagte Listerne foregik paa en ubehagelig Maade. Ja, det er sikkert og vist, men jeg har heller ikke omtalt, at det var Komiteens Mening eller tilsigtet af denne — tværtimod, Red. kan være forvisset om, at jeg ikke, fordi jeg personlig mener, at denne Sag ikke er meget værd, derfor tillægger anderledes tænkende alle slette Motiver. — Skulde det være nødvendigt at komme med Eksempler. Red. var jo til Stede paa det Møde, der afholdtes i København 21. April 1906, hvor adskillige Lokomotivførere beklagede sig over de Henvendelser, der var sket til dem om at tegne Bidrag. — Udtryk som »tvungen til at gaa frivillig med« og lignende faldt der adskillige af. Der har Red. et Bevis for min Paastands Rigtighed, og at Indsamlingen ikke har vundet Bifald hos alle, som har tegnet sig, ses ogsaa heraf.

Men hvad, vi diskuterer jo ikke Fonden, den vedrører jo aldeles ikke vort Mellemværende i den Forstand, men jeg vilde dog ikke undlade at henlede Red.s Opmærksomhed paa Ting, han selv havde overværet.

Jeg kunde ønske, at den ærede Red. vilde lade være med at tillæge sine Modstandere — i dette Tilfælde mig — alle daarlige Egen-skaber og »o n d e« Hensigter.

Bevis mig, at jeg har Uret i min Paastand om, at De har indblandet D. L. og L. F. i Fondssagen, men lad være med at tale om »o n d Villie« eller om »a t l æ g g e F o n d e n f o r H a d e«.

Men uheldigvis skulde det vel ikke være saaledes, at hvis man ikke aksepterer Red.s Standpunkter, saa har man læst eller forstaaet med »o n d Villie«, eller slige smagfulde Udtryk, som kun tilsigter at tillægge sin

Modstander lumske og svigefulde Hensigter, for om muligt derigennem at faa Læserne paa sin Side.

C. M. Christensen,
p. T. Hovedbestyrelsesmedlem.

* * *

Idet vi henleder den ærede Indsenders Opmærksomhed paa, at det var for vore Læsere, og ikke Red. personlig, vi kunde ønske nogle Eksempler fremdragne, slutter vi hermed Debatten om denne Sag med Tilfø-jende, at Organisationen, med Henblik paa den foreliggende Situation, er bedst tjent med, at vi lader indbyrdes Divergenser ligge til et senere, mere belejligt Tidspunkt.

R e d.

Leddelt Høj- og Lavtrykslokomotiv til den franske Nordbane.

Høj- og Lavtrykslokomotivet, der er vedføjet, er det nyeste i Lokomotiver, bygget efter det leddelte System, og var f. A. udstillet i Liege, hvor det paa Grund af sin nye Konstruktion tiltrak sig saavel den almindelige Besøgendes som Lokomotivmandens Opmærksomhed.

Det er bygget efter Tegningen af M. du Bousquet, Maskinchef ved den franske Nordbane, hvor der er betydelige Kultransporter.

Selv saa tidligt som i 1857 havde man særdeles kraftige Maskiner til Bestridelse af den særlige Trafik, selvfølgelig simple Maskiner med firekoblede Aksler, der befordrede en Togvægt paa 615 Tons paa horisontal Bane. I Forhold til de forskellige Stigninger skulde Maskinerne fremføre Tog fra 575 Tons til 345 Tons, den største Stigning er 1 i 83. I 1884 foreslog M. du Bousquet at anvende firecylindrede Høj- og Lavtrykslokomotiver af Tandemtypen for denne Trafik, og i 1890 byggedes 20 saadanne Maskiner. Disse kunde paa Maksimumsstigningen 1 i 83 fremføre 600 Tons. Otte Aar senere — i 1898 — benyttede Selskabet Høj- og Lavtryksmaskiner med trekoblede Aksler, hvilke var i Stand til at udføre Rejsen mellem Lens og La Chapelle, Paris, en Distance paa 230 Klm., paa 6½ Time, med 950 Tons Togvægt.

To betydelige Linier for Kultransporter har yderst svære Stigninger at overvinde fra Lens — den ene til Paris, den anden via Valenciennes-Busigny til Hirson. Høj- og Lavtrykmaskinen, just omtalt, havde ingen Vanskelighed ved at befordre 950 Tons Togvægt ad den førstnævnte Linie, som har mindre Stigninger og Kurver med stor Radius, men de kan ikke befordre denne Vægt længere end til Valenciennes eller Busigny paa den sidstnævnte Linie, fordi Stigningerne fra denne By til Hirson er 1 i 83. Det har derfor været nødvendigt at dele Togene ved disse Stationer og sende dem til Hirson i to Afdelinger.

For at forebygge dette, har Mr. du Bousquet derfor konstrueret et Lokomotiv, som vi vil forsøge at beskrive i nærværende Artikel, og som skal kunne befordre den samlede Togvægt fra Lens til Hirson. Paa den første Del af Linien fra Lens til Valenciennes eller Busigny er Gennemsnitshastigheden fra 50 til 60 Klm. pr. Time, og paa den anden Del fra 18 til 20 Klm. paa de svære Stigninger.

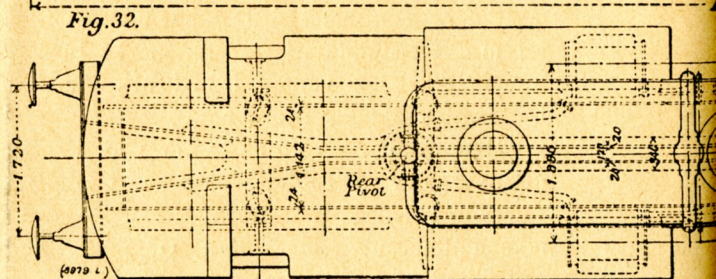
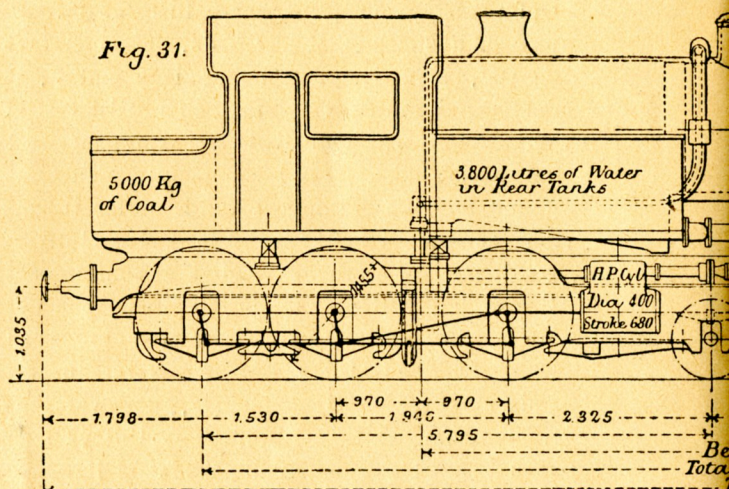
Vi har allerede antydnet, at Lokomotivet er af den »leddelte« eller bøjelige Type. Det hviler paa to særskilte og af hinanden uafhængige ottehjulede Boggier. Lavtrykscylindrene er befæstede til den forreste, Højtrykscylindrene til bageste Boggie. De seks koblede Hjul paa forreste og de andre koblede Hjul paa bageste Boggie danner to adskilte Grupper. Hver Gruppe bevæges af sine respektive Cylindre. Ved dette Arrangement bliver de sædvanlige, tunge Rammepåklædere unødvendige, men i deres Sted er under Kedlens Midtpunkt anbragt en kasseformet, stærk Sattel, som fuldstændig bærer Kedlen, Vandtanke og Tender.

Cylindrene er befæstede til Boggierammerens udvendige Side, Højtrykscylindrene paa bageste og Lavtrykscylindrene paa forreste Boggie. Da Cylindrene ligger i Nærheden af Kedlens Midtpunkt, er Dampprørene forholdsvis korte, og som Følge heraf er Varmetabet ved Udstråling under Dampens Passage ringe. Paa Boggiernes venstre Side er anbragt to Bourdons Teleskopsmøreapparater, som besørger Smøring af Glidere og Cylindre.

Glidene er af den almindelige Type og anbragt paa Toppen af Cylindrene samt bevæges af to Sæt Walschaert's Styringer. Med

Henblik paa Gliderbevægelsens Konstruktion, har denne, med Hensyn til Boggiernes fri og uafhængige Bevægelse i Forhold til Maskinen, forårsaget adskillig Vanskelighed og nødvendiggjort et indviklet System af Aksler, Forbindelsesled og Tandhjulsforbindelser. Ekspansionen i det ene Cylinderpar kan variere uafhængigt af det andet Cylinderpar. Styringen kan, om ønskes, bevæges enten med Haanden eller komprimeret Luft.

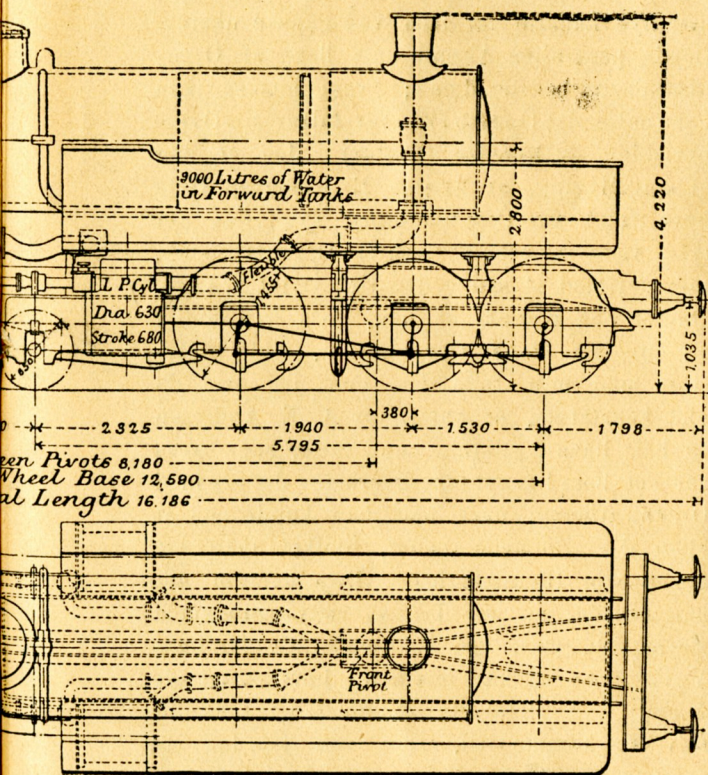
Kraftdampen føres til Højtrykscylindrene ved Hjælp af to Rør bag paa Døsen ned



langs Kedlens Sider. Ved Undersiden af Rundkedlen er disse bøjet bagud og føres ind i et alm. T Rør, den anden Ende føres gennem Boggiecentret og ender i et andet T Rør, hvorfra to svære Staalrør leder Dampen til Højtrykscylindrene. Udstrømningsdampen fra Højtrykscylindrene overføres til Lavtrykscylindrene ved to Rør, som tildels danner Receiver (Mellemkammer), som er forsynet med to kugleformede Samlinger og derved tillader deres fri Bevægelse med Boggierne. Spildedampen fra Lavtrykscylindrene føres til et stort togrenet Rør, som har direkte Forbin-

delse med Blæserøret (blast pipe). Før at give forreste Boggie den nødvendige fri Bevægelse, har man paa Spildedamprørene fra Lavtrykscylindrene indskudt en Gummislange (betegnet ved flexible), som er overspundet med Staaltraad.

Gangskiftningsventilhane (intercepting valves), som skifter Maskinens Gang fra at arbejde som Højtryks til Høj- og Lavtryks eller omvendt, bevæges ved Hjælp af komprimeret Luft og er anbragt i Rørene, som forbinder Høj- og Lavtrykscylindrene. Naar Maskinen sættes i Gang,



strømmer der frisk Kedeldamp i Lavtrykscylindrene fra en særskilt Regulator i Domen gennem Rørforbindelser paa Forsiden af Domen. Paa disse Rør er ogsaa indskudt Gummislanger. Spildedampen fra Højtrykscylindrene føres da gennem særskilte Rør til Lavtrykscylindrenes Spildedamprør og videre til Blæserøret, idet nemlig at Gangskiftningsventilen under Maskinens Igangsætning afspærrer for Højtryksspildedampen til Recieveren.

Med den her beskrevne Maskintype er Indførelsen af passende bevægelige Samlinger

før Damp- og Spildedamprør en af de mest iøjnefaldende Bønderligheder og er utvivlsomt paa nærværende Tidspunkt en af de væsentligste Indvendinger mod denne Type.

Rundkedlens mindste indvendige Diameter er 1,456 Meter, og største Længde — Røgekammeret iberegnet — 6,42 M. og bestaar af 3 Ringe med 17 mm. Godstykkelse. Fyrkassen er af Kobber og Kedelrørene af Staal. I Domen er anbragt Hoved- og Hjælperegulatoren, ved Hjælp af hvilken frisk Damp føres til Lavtrykscylindrene under Igangsætning. Disse Regulatorer er af almindelig Glidertype og bevæges ved Haandsving fra Førerhusets Indre. Disse Sving er tydeligt mærkede »Hovedglider« og »Hjælpeglider«. Blæserørets Mundstykke er cirkelformet, og det koniske Metalhoved med Vinger i Skruebladsform kan af Føreren hæves eller sænkes for derved at regulere Trækken i Skorstenen.

Til Slutning vedføjes følgende Maal:

Spormaale	1,45 m.
Damptryk	16 Kg. pr. □ cm.
Kedlens totale Rumindhold	8,2 cubm.
Kedlens Vandrum	5,4 —
Kedlens Damprum	2,62 —
Ristareal	3 □ m.
Fyrkassens Hedeflade	11,99 □ m.
Rørenes Hedeflade	232,5 —
Total Hedeflade	244,5 —
Antal Rør	130
Udvendig Diameter	70 mm.
Afstand mellem Rørvæggene	4,75 m.
Mindste indvendige Kedeldiameter	1,456 m.
Diameter af Højtrykscyl.	0,400 m.
Diameter af Lavtrykscyl.	0,680 m.
Antal koblede Aksler	6 — 3 og 3
Antal Løbeaksler	2
Diameter af de koblede Hjul	1,455 m.
Diameter af Løbehjul	0,850 m.
Maskinens Vægt tom	78 Tons
Maskinens Vægt tjenstfærdig	102 Tons

Vægtfordeling:

Første og ottende Aksel	14 Tons
Anden og syvende —	14 —
Tredie og sjette —	15 —
Fjerde og femte —	8 —

(E).

Vor Organisation.

(Af G. O. F. Lund).

IV.

Under samme Periode opstod der stærk Stemning for en Rekonstruktion af Organisation, nemlig at inddеле denne i Afdelinger hele Landet over, samt vælge en Hovedbestyrelse. Der arbejdedes ogsaa paa at starte et eget Medlemsblad i Stedet for Lokomotivmanna- og Maskinist-Tidningen. I denne Anledning nedsattes et Udvalg, som skulde udarbejde Planen for Omordningen og fremkomme med Forslag desangaaende.

Det blev imidlertid ikke saa let en Opgave at faa realiseret. Fra flere Sider blev der lagt store Hindringer i Vejen for Arbejdet, der rejste sig omkring i Landet en ikke ringe Modagitation for denne mere moderne Organisationsform. Hvem husker vel ikke, da Afstemningen over samme skulde finde Sted, hvor vanskeligt det var at faa samlet tilstrækkeligt Flertal for de nye Forhold; det saa i Virkeligheden ud til, at alt skulde strande og Udvalgets Arbejde dermed tilintetgjort, og der var da kun et at gøre under disse Forhold, nemlig at fremtvinge en Afgørelse, Organisationen kunde ikke ligge i denne halvt opløste Tilstand, som vilde bevirke dens fuldstændige Opløsning inden lang Tid.

Den nyvalgte Formand tog nu en fast Beslutning og lod indrykke i Bladet Meddelelse om, at Stemmesedlerne maatte være ham i Hænde senest den 8. November 1901. Samtidig meddeltes det, at de Medlemmer, som ikke fremsendte deres Stemmeseddel, vilde være at betragte som stemt for den nye Organisationsform. Det hjalp. Til den fastsatte Dato var fremkommen saa mange Stemmesedler, at de nye Forhold var vedtaget med en Majoritet af 361 Stemmer. Dette meddeltes i vort nye Blad Nr. 1 for 15. November 1901. Samtidig offentliggjordes en Vejledning til Afdelingerne om deres Omfang og hvor stor Bestyrelse, der skulde vælges i hver enkelt Afdeling.

Nu skulde vi altsaa efter almindelig parlamentarisk Skik og Brug tro, at vi kunde arbejde roligt igen for en sund og god Udvikling af vor Organisation, til Held og Lykke

for Medlemmerne, men her gjordes Regning uden Facit; der var nu en Gang nogle, som vilde vise, at om de end havde lidt et alvorligt Nederlag ved Afstemningen, saa vilde de nu søge at splitte Organisationen ad andre Veje. Jeg skal saaledes nævne et enkelt Tilfælde, hvor der arbejdedes med de mest smudsige Midler, der kunde findes. Det var Lokomotivfører A. E. Andersen, Aarhus. Der er sikkert mange af os, der endnu husker, hvorledes han med de allerusleste Midler søgte at ødelægge alt godt Samarbejde, og hvorledes han paa enhver tænkelig Maade søgte at lægge den nye Ledelse for Had ved ganske uberetigede personlige Angreb paa flere af Organisationens bedste Mænd; hvem husker ikke hans udsendte Opraab (Enhver følger sin Overbevisning og handler derefter). Jeg er dog af den Mening, at hvis A. E. Andersen vilde have fulgt sin Overbevisning, saa vilde det ikke være blevet at splitte Organisationen, men derimod at samle den til nyttigt Arbejde. Det er nok muligt, at han, hvis han endnu var Medlem af vor Organisation, vilde protestere mod min Opfattelse, men jeg skal da blot konstatere, at enten var A. E. Andersen og hele hans Agitation bund falsk, eller ogsaa var det ham ligegyldigt, hvorledes det gik med Organisationen, naar blot han kunde naa at blive dens lønnede Leder, hvilket ikke var nogen stor Hemmelighed. Dog hvorom alt, han naaede for en Tid at sætte Sindene i Bevægelse, men det var ogsaa alt for hans Vedkommende, han mærkede hurtigt, at de Mænd, han vilde saa skamløst til Livs for selv at komme til, ikke saa let lod sig skræmme af hans voldsomme og brutale Fremgangsmaade.

A. E. Andersens Muldvarpearbejde var dermed ude af Verden; det bevirkede dog, at Aarhus Afdeling behandlede et Forslag, stillet af Lokomotivfyrbøder Petersen, gaaende ud paa at undersøge Muligheden af og Betimegheden for en Adskillelse af Fører og Fyrb. i hver sin Forening, men lad mig med det samme sige, at Petersens Forslag kun fremkom for at søge Ro og med den faste Forudsætning, at Hovedbestyrelsen snarest vilde lade Sagen undersøge.

Før og nu.

(Af C. M. C.)

III.

Som omtalt i Slutningen af min sidste Artikel, afløstes Kul- og Oliopræmiesystemet med Mulktssystemet; imidlertid kunde jeg have Lyst til et Par Betragtninger over det første.

Hvad man nu end kunde mene om det daværende Sparepræmiesystem, et Gode havde det, og det er for mig det væsentligste, at det bidrog til at forøge Personalets Lønninger ret væsentligt (20 til 30 pCt.) og derved var medvirkende til, at vore daværende Kolleger var betydelig bedre økonomisk situeret end vi er nu. Men imidlertid, da man saa skulde have dette System ud af Verden, skulde det jo helst ske paa en for Banerne saa fordelagtig Maade som muligt, og saa anskaffede man disse personlige Tillæg. Det vilde, set med vore Øjne, have været naturligt, om man den Gang havde givet Personalet et almindeligt Løntillæg — svarende til en Gennemsnitspræmie — saa at alle, ogsaa senere ansatte, havde faaet godt af dette; nej, dette skete ikke, man holdt sig til de omtalte personlige Tillæg, men disse havde den Hage, at de svandt gradvis bort efterhaanden som Vedkommende rykkede op i en højere Lønklasse, og tilsidst, hvad der særlig gjorde sig gældende for Fyrbødernes Vedkommende, faldt væk. Endskøndt der endnu kører adskillige af de den Gang Ansatte, er der temmelig sikkert ikke nogen, som oppebærer personligt Tillæg, hidrørende fra det omtalte Kul- og Oliopræmiesystem.

Da man saa skulde have en anden Metode at regulere Forbruget paa, indførtes Mulkt-systemet.

Oliemulktssystemet kender vi jo alle, men vel ikke alle nu Ansatte kender det Straffesystem, som har været gældende, naar en Lokomotivfører brugte for mange Kul.

Særlig i Jylland og paa Fyn har dette været i Virksomhed, paa Sjælland har det vist saa godt som ikke været brugt.

Naar til Eksempel en Fører i en eller anden Tur i længere Tid — f. Eks. et Aar — havde brændt for mange Kul, kunde han vente

at blive sat ud af Tur og komme i en daarligere Tur eller i Reserven, og i hans Sted kom saa en yngre Fører, f. Eks. fra Reserven, der havde udmærket sig ved at spare Kul. At denne Maade at straffe Personalet paa var ret følelig, det kunde jo dreje sig om hundreder af Kr. for de Paagældende — men ikke altid retfærdig, har man altsaa indset, det er jo lidt efter lidt faldet væk — ja, paa det maanedlige Kul- og Olieregnskab udfyldes Rubrikkerne »sparet Kul« og »brugt for mange Kul« ikke mere — heldigvis!

Det kunde da være ønskeligt, om Oliemulktssystemet gik samme Vej, thi det kan vistnok fastslaaes, at naar der bruges for megen Olie, har det sine Grunde — Grunde, der imidlertid ikke altid betragtes som fyldestgørende; et burde dog være sikkert: at Personalet behandler Materialerne med Økonomi. — Begge Systemer havde altsaa det tilfælles, at de bragte Personalet til at spare. I det første Tilfælde bragte Sparsommelighed Personalet Indtægt, i det andet bragte og bringer for stort Forbrug Personalet Udgift.

Det vil saaledes let forstaaes, at Personalet ikke tjente ved denne Omforandring.

Med Personalets Opholdsrum eller Værelser er der mange Steder, og navnlig hvor ældre Remiser erstattes med nye, vist Tilbøjelighed fra Administrationens Side til at gøre disse mere taalelige og udstyre Værelserne paa en mere hensigtsmæssig Maade end tidligere.

Endnu findes der dog adskillige Steder, hvor Værelserne er i en mildest talt sørgelig Forfatning (se a + b + c's Artikel i Nr. 13 — »Fra 2den Kreds«) — ja som Karlekamre af daarligste Type, — Lamper, hvorfra Petroleum drypper ned paa det umalede Fyrretræsborde, saa man maa passe paa ikke at sætte sin Mad under Lampen saadanne Steder, hvis man da ikke vil have den krydret med Petroleum, et tykt Lag Sand paa Gulvet, Væggene af en snavset, graa Farve og Loftet af en ubestemmelig, sortsmudset Farve, som det i Tidens Løb har faaet af Os fra Lampen og Røg fra Kakkellovnen. Som man kan forstaa, er Værelser af en saadan Karakter langtfra indbydende — tværtimod!

Disse Tilstande kan have en demoraliserende Virkning paa det Personale, som skal opholde sig i saadanne Værelser; det er jo ret natur-

ligt, at man undgaar Værelserne saa meget som muligt, og søger andre Steder hen, hvor det er mere tiltalende at være. Værelserne burde jo alle indrettes saaledes, at de saa meget som muligt erstatter den Ansatte Hjemmet, som han ifølge Tjenestens Beskaffenhed ofte kun har ringere Tid at opholde sig i end i Statsbanernes Værelser.

Imidlertid kunde Værelserne uden nogen synderlig stor Udgift sættes i en saadan Stand, at der blev tiltalende at være, og det vilde nok vise sig, at Personalet vilde være medvirkende til, at alt blev behandlet saa godt som muligt.

Som omtalt viser der sig nu Bedring i dette Forhold, Værelserne bliver indrettet store og lyse, paa Væggene ophænges Tegninger af de forskellige Lokomotivtyper, der gør, at Værelserne faar et mere hyggeligt Præg, Forbedring i den Retning, man kunde ønske.

Men overalt savnes der Lektüre Var det et urimeligt Ønske, om der fra Statsbanernes Side gjordes noget i den Retning.

I de nyere Remiser er Kvistværelserne indrettede til Soveværelser, og dette er absolut en Fejl. Disse Værelser har skraa Vægge, og af den Grund har de et utiltalende Udseende, men hvad der er meget værre er, at disse om Dagen i Sommerens varme Tid er omtrent umulige at sove i, Solen brænder lige ned paa Taget og opheder Værelserne, og det maa jo ikke glemmes, at Personale, som skal køre om Natten, nødvendigvis maa sove om Dagen. Adskillige har beklaget sig over dette, saa en Forandring var i høj Grad ønskelig; men da vore Foresatte er godt paa Vej med Indretning af tidssvarende Værelser, maa man vente, at disse paapegede Forhold rettes. (Fortsættes).

Over hele Landet er der fornylig til de forskellige Afdelinger sendt Forespørgsel om, hvilken Udgift det vil medføre at give alle Ansatte en fast Fridag hver 7. Dag.

PERSONALIA.

1.—9. 06.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er:
Haandværkerne:

- Nr. 146 J. C. A. Malling, København, med Tj. Nr. 529 i København H.
Nr. 824 F. F. Sandberg, København, med Tj. Nr. 530 i København H.
Nr. 146 M. Jensen, Aarhus, med Tj. Nr. 531 i København H.
Nr. 188 H. P. Nissen, Aarhus, med Tj. Nr. 532 i København H.
Nr. 117 L. C. D. R. Sørensen, Aarhus, med Tj. Nr. 533 i København H.
Nr. 826 R. Lillie, København, med Tj. Nr. 534 i København H.
Nr. 190 F. A. Nielsen, Aarhus, med Tj. Nr. 535 i København G.

Forflyttede er:

1.—9. 06.

- Lokomotivfyrbøder Nr. 79 J. Nielsen, Odde-sund N., til Skive.
Lokomotivfyrbøder Nr. 38 I. K. Wagner, Struer, til Odesund N.

1.—10. 06.

- Lokomotivfører Nr. 212 C. Malling,
— — 319 F. P. Børgesen,
— — 360 C. S. Christensen,
— — 382 I. M. Nissen,
Lokomotivfyrb. Nr. 255 I. F. K. Søndergaard,
alle fra København H. til København G.
Lokomotivfører Nr. 111 E. E. Sørensen,
— — 249 L. N. P. Nielsen,
— — 260 F. T. Krüger,
— — 263 K. F. Schmidt,
alle fra København G. til København H.
Lokomotivfører Nr. 198 R. V. H. Andersen,
Lokomotivfyrbøder Nr. 109 C. F. C. Olsen,
begge fra København Ø. til København H.
Lokomotivfyrb. Nr. 499 I. N. C. Børgesen,
— — 512 I. C. Tegner,
— — 517 S. M. R. Poulsen,
— — 520 H. M. Pedersen,
alle fra København Ø. til København G.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvårlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvårlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar. I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36¹, Fredericia.

forsøge at rette lidt paa Virkningen af Tantiemefordelingens Brøst, saaledes at denne ikke mærkes ved Salget af D. J. F.s Hjælpefonds-mærke.

Obs! Mærket vil ikke blive tilbudt os, derfor maa vi selv henvende os til D.J.F.s Tillidsmænd.

Generalforsamling.

Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening afholder Generalforsamling i Aarhus paa Hotel »Danmark«, Ryesgade, den 3. September 1905, Kl. 2 Em.

Dagsorden:

1. Beretning om Foreningens Virksomhed.
2. Regnskabet fremlægges i revideret Stand.
3. Hvad agter, og hvad kan Lokomotivpersonalet gøre for en tidssvarende begrændset Arbejdstid?
4. Uniformsspørgsmaalet.
5. Det nordiske Forbund.
6. Valg af Bestyrelse.
7. Valg af Formand.
8. Valg af Revisorer.
9. Sammenslutningen.
10. Eventuelt.

Aarhus, den 10. August 1905.

H. Christiansen,
Formand.

Kørselsfordelingerne.

Snart kommer den Tid, da Kørselsfordelingen paa de forskellige Strækninger skal underkastes Revision til Trafikkens Besørgelse i Vinterhalvaaret. Man mærker det paa de stadige smaa Tilløb til, at »der maa gøres noget for at faa en bedre Tur.« Det er den samme Klage atter og atter og alle Vegne, og man tør vel sige, at der er adskillig

Grund til denne Klage de allerfleste Steder. Vi saa paa vor Finlandsrejse en Ordning, der i høj Grad tiltalte os. Det var ved et Lokomotivdepot i Byen Tøijala — her fik Organisationens Tillidsmand, Lokf. Nikander, Anmodning fra Depotforstanderen om at foreslaa en Fordeling af Tjenesten, som Flertallet af Personalet sympatiserede med. Der blev givet ham en Oversigt over Togenes Antal og Plan samt hvormange Maskiner, Depotet kunde disponere over. Paa dette Grundlag fremsattes saa Forslag til Kørselsfordelingen, sanktioneret af Personalet og endelig antaget af Maskinkontoret.

Vilde det ikke være praktisk i hvert Fald forsøgsvis at indføre en saadan Ordning herhjemme, thi vi tør vel forudsætte, at de Mænd, der i vore Dage betros Førelsen af Lokomotivet, ogsaa bedre end Teoretikeren kan lægge Tjenesten saaledes, at den gør mindst mulig ondt.

Det ny Signalreglement.

Som det vil erindres, paatalte vi her i Bladet to Afvigelser, der havde fundet Sted i det ny Signalreglement, nemlig Mangel af en Gennemkørselsarm paa Lunderskov Station og Tænding af det fremskudte Signal ved Fredericia. Begge disse Sager er nu gaaet i Orden, saaledes at de er i Overensstemmelse med det ny Signalreglement, for hvilke Foranstaltninger vi bringer Administrationen vor bedste Tak.

Jernbanemændenes Tantieme.

Af de 996,000 Kr., der i Aar bliver udbetalt Statsbanernes Personale i Tantieme, faar bl. a. Lokomotivformænd, Værkmestre og Lokomotivmestre 421 Kr., Lokomotivførere og Skibsmaskinassistenter hver 158 Kr., Lokomotivfyrbødere og Vognopsynsmænd 121 Kr.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst $\frac{1}{2}$ Aar. I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.