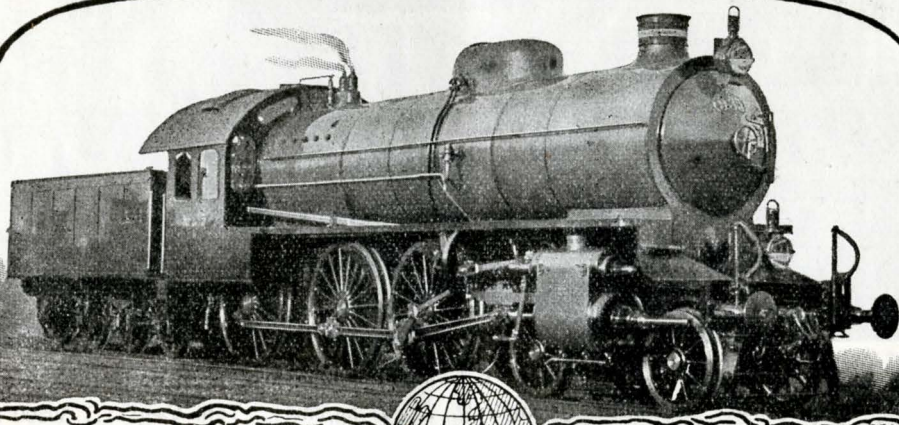


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE — DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND  
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDERFORENING“.

15. AARGANG NR. 10.

Redigeret af C. M. Christensen.

16. MAJ 1915.

## DE ØSTRIGSKE STATS BANERS 1 D 1 4-CYLINDER COMPOUND ILTOGSLOKOMOTIV

SERIE 470, MODEL GØLSDORF.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

Ovennævnte Lokomotiv, der betegner en helt ny Type, findes beskrevet i det østrigske Tidsskrift „Die Lokomotive“, og som vi i det følgende gengiver:

Gennem den stigende Indførelse af 3 koblede Il- og Persontogslokomotiver paa de østrigske Statsbaners Fladlandsstrækninger, var den næste Opgave for Lokomotivkonstruktørerne denne, ogsaa paa de tilgrænsende Højlandsstrækninger at kunne befordre den forøgede Togvægt uden Forspand. For Eks. har ved Aarhundredskiftet 2 B Iltogslokomotivet, Serie 6—206 (Fig. 1) befordret deres „Romer Tog“ over 1:100 Stigning fra Wien til Amstetten, hvor 2 C Lokomotiverne, Serie 9, og senere 1 C 1 Lokomotiverne, Serie 10, 110, 329 og 429 uden Forspand befordrede disse Tog over

1,8:100 Stigning paa Linien Amstetten-Pontafel. (Ang. Loko. Serie 110 og 429 se Fig. 2 & 3). Med Indførelsen af 1 C 2 Lokomotiver, Serie 310, saavel som de ovennævnte 1 C 1 Lokomotiver paa Hovedlinien Wien-Salzburg, blev befordret saa svære Tog, at Forspand blev til en Regel i Rejsetiden paa de Dele af Strækningen, hvor 1,4 og 1,8% Stigning forekommer. Den nævnte Strækning, som mest kommer i Betragtning, den gamle Kronprins Rudolf Bane, Amstetten-Pontafel, overskrider mange Vandløb, har dertil flere Stigninger af den førnævnte Art, og dog igen temmelig lange næsten horisontale Dalstrækninger, men hvor en højere Hastighed end 75 km. i Timen ikke er tilladt paa Grund af de mange Kurver. Jævnlig bliver der gennem den i Østrig nødvendige Hurtigkørsel paa Stigninger og paa forholdsvis lange Strækninger (102 km.), der skal køres uden Ophold, opnaaet en meget høj Kørehastighed paa indtil 54 km. i Timen.

Den nye Lokomotivtype 1 D 1, som



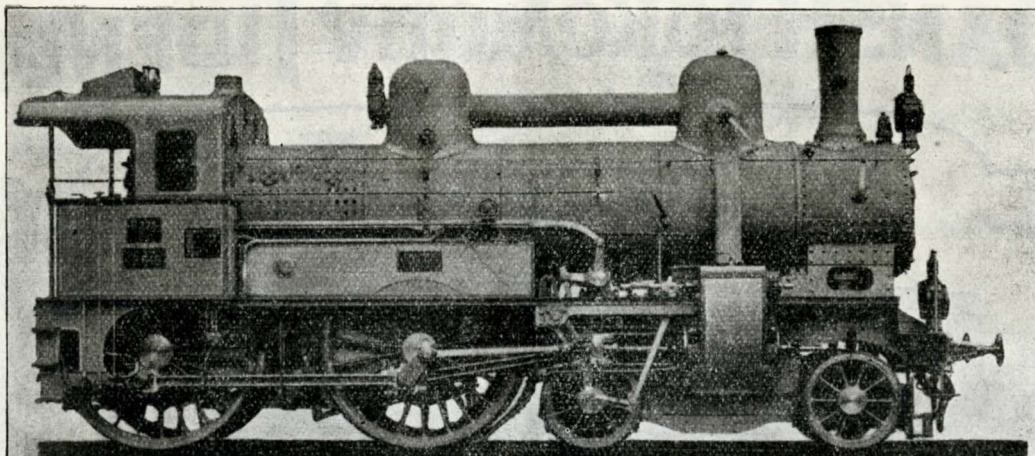


Fig. 1. De østrigske Statsbaners 2 B Compound Iltogslokomotiv, Serie 106.

Diam. af Højtrykscylinder	500 mm	Damptryk.....	13 kg/cm <sup>2</sup>	Tom Vægt....	50500 kg
- - Lavtryks	760	Risteflade.....	3,0 m <sup>2</sup>	Adhæsionsvægt	28700 -
Slaglængde.....	680	Fast Hjulstand	2800 mm	Tjenstvægt....	55700 -
Drivhjulsdiam.	2140	Samlet	7300	Maksimalhastighed	90 km/t
Løbehjuls	1034				

skulde anskaffes (Fig. 4 og 5) kunde derfor med Henblik paa den kun forbigaaende krævede højeste Hastighed af 80 km. i Timen, bygges med samme Hjulstørrelse som 1 C 1 Lokomotiverne, Serie 229—429, og som ved Prøvekørslerne havde opnaaet Hastighed af 110—120 km. i Timen. Ved denne Hjuldiameter af 1416 mm. var det ogsaa muligt at anbringe en Kedel med gunstige Dimensioner og Fyrkassen over

Hjulene. De fleste amerikanske 1 D 1 eller Mikado Lokomotiver, har en bred Fyrkasse bagved Kobbelhjulene over en Løbeaksel. Den deraf følgende Kedelbygning forarsager ikke alene en vældig, for det meste død Længde af Kedelrør og Røgekammer, men ogsaa en høj Belastning af den bageste Løbeaksel paa indtil 27 t. og mere. Sektionschef, Dr. ing. *Gölsdorf*, efter hvis Planer dette Lokomotiv er bleven bygget

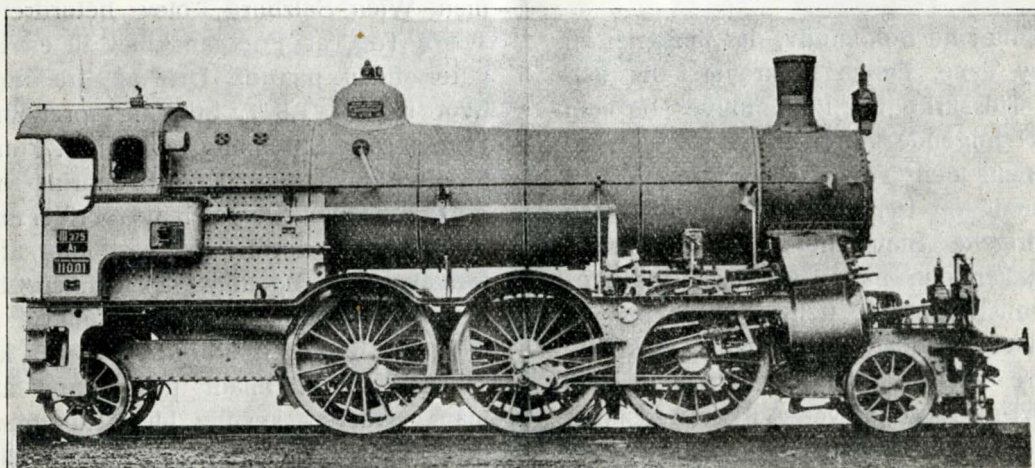


Fig. 2. De østrigske Statsbaners 1 C 1 4 Cyl. Compound Iltogslokomotiv, Serie 110.

Diam. af Højtrykscylinder	370 mm	Damptryk.....	15 kg/cm <sup>2</sup>	Tom Vægt....	61800 kg
- - Lavtryks	630	Risteflade.....	4,0 m <sup>2</sup>	Adhæsionsvægt	42900 -
Slaglængde.....	720	Fast Hjulstand	3900 mm	Tjenstvægt....	69100 -
Drivhjulsdiam.	1820	Samlet	9490	Maksimalhastighed	90 km/t
Løbehjuls	1034				



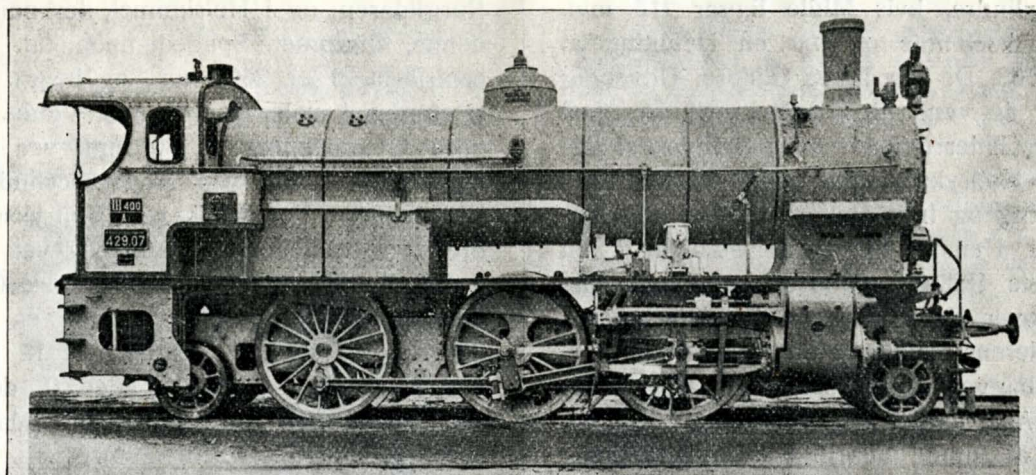


Fig. 3. De østrigske Statsbaners 1 C 1 Compound Persontrainslokomotiv, Serie 429.

Diam. af Højtrykscylinder	475 mm	Damptryk.....	15 kg/cm <sup>2</sup>	Tom Vægt....	55100 kg
— - Lavtryk	690 —	Risteflade.....	3,0 m <sup>2</sup>	Adhæsionsvægt	43000 -
Slaglængde.....	720 —	Fast Hjulstand	4000 mm	Tjenstvægt....	61200 -
Drivhjulsdiam.....	1614 —	Samlet	8030 —	Maksimalhastighed	90 km/t
Løbehjuls	870 —				

paa Floridsdorf Lokomotivfabrik, Wien, har derfor med kun ringe Forskel anvendt Kedlen til 1 E Lokomotivet, Serie 380, der var bekendt som særdeles præstationsdygtig, og som med forholdsvis ringe Vægt og gunstig Længde har kunnet yde indtil 2000 H. K. Man kan derfor betragte den nye Lokomotivtype som opstaaet af 2 tidligere Modeller nemlig 1: af 1 E Lokomotivet gennem Forøgelse af Drivhjulene fra 1450 til 1614 mm. og en tilsvarende højere Anbringelse af Kedelmidten, der foran er 3060 bagved 3130 mm. over Skinnetop, (vor Litra R 2856 mm.) samt Erstatningen af den bageste sideforskydelige Kobbelsaksel af en Adams Løbeaksel, endvidere 2: af Serie 429 (Fig. 3) gennem Indførelsen af en Kobbelsaksel og en højere Anbringelse af den større Kedel samt i Stedet for 2 Cylindredrivværk Indførelsen af Drivværk for 4 Cylindre.

Grundet paa Kedlens højere Beliggenhed maatte Dampdomen konstrueres betydelig lavere for ikke at overskride Profilen. Dømen er saaledes fremstillet i *et* nedpresset Stykke. Den 3000 mm. lange Fyrkasse er 1430 mm. bred, har halvrundt Loft og skraa Bagvæg. Den cylindriske Del af Kedlen er 1800 mm. i udv. Diam. og har i Midten

en kegleformet Ring, der tillader Overgangen til den forreste mindre Ring, som er 1624 mm. i Diam. (se Figur 5). Røgrørshætten er efter Wilh. Schmidts System, og bestaar af 3 Rækker Røgrør med 8 i hver. Disse ere bølgeformede efter *Pogany-Lahmann's* System. Diam. er 125/133 mm. og Længden mellem Rørvæggene 4700 mm. Kedelrørene har den største Diam., der endnu er anvendt ved de østrigske Statsbaner, nemlig 48/53 mm. Askekassen har aftagelige Hjørner. Regulatoren er efter de østrigske Statsbaners specielle Udførelse støbt i *et* Stykke med Overheder Samlekassen. Staal-Regulatorglideren bevæges af Vinkelstænger og Tandsegment, og tillader ved Kørsel ned ad Bakke en Særstilling, hvorved en ringe Dampmængde strømmer ind saavel i Røgrørene som i Cylindrene. Røgekammeret er paa sædvanlig Maade fastskruet paa den indvendige Cylindersaddel og Kedlen hviler ved Leddragere paa en Glidesko, hvorfra den er fritliggende til Fyrkassen, der som sædvanlig med Støbestaalsstykker hviler paa Glidesko, og er afstivet ved Slingrestykker. Fyrkassens Bagvæg støtter sig ved Hjælp af et Fremspring paa en forlænget Ring ved Dørpladen. Drivværket bestaar af 2 indvendige Høj-

trykscylindre, hvis Midte ligger 715 mm. over Akselmidte og har en Heldning af 1 : 7,2403. De har ingen Glidere. Udvendig ligger de vandrette Lavtrykscylindre med fælles Gliderrum for de ved Siden af liggende Højtrykscylindre. Højtrykscylindrenes Heldning og høje Beliggenhed er nødvendig af Hensyn til, at Drivstangen i sin nederste Stilling uhindret skal kunde passere over de 2 forreste koblede Aksler. Cylinderens Heldningslinie træffer først 466 mm. bagved Drivakselmidten den vandrette Akselmidte, for over den 2. Kobbelsaksel at kunde anbringe en tilstrækkelig lang indvendig Drivstang af 1950 mm. Længde, svarende til 5,74 Gange Krumtaplængden. Krydshovederne ere forsynede med stilbare Broncesko, og løbe paa enkelt Parallel. Den udvendige Lavtryksdrivstang er 3140 mm. lang.

Medens ved de fleste Lokomotiver, som har 4 Cylindre, hvad enten det er Compoundsystem eller dobbelt Tvilling, hver Cylinder har sin Glider, og hvert Par med ind- eller udvendig Indstrømning, saa har, som før nævnt, det her beskrevne Lokomotiv kun een Glider for hver Høj- og Lavtrykscylinder. Dette er som bekendt ogsaa Tilfældet med vort Lokomotiv Litra P. (Maskinlæren II Udg. S. 159), hvor Højtryksglideren har indvendig og Lavtryksglideren udvendig Indstrømning. Den her omtalte Glider har imidlertid som vi skal se udvendig, Indstrømning til begge Glidere.

Begge Gliderne ere anbragte i et fælles cylindrisk Rum, hvis Diam. er 460 mm., altsaa større end Højtrykscylindrene (450 mm.) for at opnaa det gunstigst mulige Tværnsnit. Højtryksstempelgliderne ere delte, og saaledes anordnede i hver Ende. Derimellem er Lavtrykscylinderens Rørglider, begge med udvendig Indstrømning. For at opnaa det størst mulige Damprum bag ved Regulatoren i den Hensigt at forhindre et større Trykfald, er ikke blot Dampindstrømningsrørene meget store, idet Diam. er 140/152 mm., men ogsaa Gliderdækslerne ere hvælvede. Receiverrummet svinger mellem Stempelgliderkroppene ind gennem

Rørglideren, og i Hulrummet, der omgiver denne, strømmer Spildedampen ud. Ekscentrikslaget er 250 mm., og begge Indstrømningskanaler har 40 mm. Vidde. Den ydre Overdækning er 30 mm. ved Lavtryks- og 31 mm. ved Højtrykscylindrene. Det tineære Forspring ved Højtrykscylindrene er saaledes  $7\frac{1}{4}$  mm. og ved Lavtrykscylindrene  $8\frac{1}{4}$  mm. Den indre Overdækning ved Højtrykscylindrene er, som det bruges, udført negativ med 12 mm., ved Lavtrykscylindrene er den 0, det vil sige, Kanterne berøre hinanden. (Maskinlæren II Udg. S. 292 og 299).

fortsættes

---

*Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet.*

---

## AUTOGEN SVEISNING OG SKÆRING.

Foredrag af Professor H. I. HANNOVER, Direktør for den polyt. Læreanstalt.

### I. Historisk Indledning.

Lige fra Metallurgiens Oprindelse har Metalarbejdere til forskellige Genstande søgt at forbinde tynde Metalblade med hinanden for at tilvejebringe større Tykkelse, og den ældste Metode, som gaar tilbage til den forhistoriske Tid, har været at sy Bladene sammen med Metaltraad, hvis de var meget tynde, medens de nittedes sammen, hvis Tykkelsen var større. En anden ældgammel Metode bestod i at klæbe dem sammen f. Eks. med Harpiks. Et stort Fremskridt, var det naturligvis, da man lærte at lodde Metaller, og det ældste, der vides herom, er maaske, at der er anvendt Lodning ved et Guldarmaand fra det 1ste Dynasti i Ægypten ca. 4500 Aar f. Chr. Armaandet er fundet af *Flinders Petrie* i Abydos i Ægypten og befinder sig i Musæet i Kairo og er afbildet og beskrevet i *Petrie's Værk*.

Iblandt Dronning *Aah-Hoteps*<sup>1)</sup> Juveler, som er fra Begyndelsen af det XVIII. Dynasti og fandtes af *Mariette*, og som nu ogsaa er i Musæet i Kairo, er der flere loddede Guldsager, saaledes et smukt Skarabæ, hvis Ben er loddede til Kroppen, Bier med paaloddede Vinger og et Collier med nogle til Befæstelse tjenende smaa Guldringe, der er sammenloddede bagtil. Fra det XVIII. Dynasti har man nogle Aarhundreder senere en Stok fra *Totmes*<sup>2)</sup> den 3die

1) Dette Navn betyder: Maanen er glad.

2) Totmes betyder: Tot fødte ham.



der regerede i 53 Aar (omtrent Aar 1450 f. Chr.) med runde Skiver paaloddede med en Guldlegering. Den findes i Louvre.

Omtrent paa samme Tid (nemlig c. 1500 f. Chr.) har man i L'Art Égyptien af *Prisse d'Avannes* gengivet et Vægmaleri af en Arbejder; der lodder ved Blæserøret — se Fig. 1. Billedet skriver sig fra det



Fig. 1. Lodning for Blæserøret, c. 1500 f. Chr. Efter et Vægmaleri fra Kurnah ved Theben.

XVIII. Dynasti og er fundet i en underjordisk Hule i Kurnah nær Theben.

*Lodning af Jern* skal være opfundet af *Glaukos* fra Chios c. 600 f. Chr., men Svejsning af Jern har for saa vidt været kendt langt tidligere, som det ældste fremstillede Jern er fremstillet som Svejsjernslupper af Malme og formodentlig allerede over 4000 Aar f. Chr. i Æthiopien,

Naar man saaledes allerede længe før Christi Fødsel kendte Blæserørets Anvendelse til Lodning, er det ikke underligt, at man ogsaa paa et meget tidligt Tidspunkt fandt paa at sammensmelte Randene paa revnet Tinstøbegods ved at blæse en Olielampes Flamme imod Revnen med et Blæserør. Saadan *Sammensmeltnings* adskilte sig jo fra *Lodningen* derved, at der ikke behøves ekstra Metal, medens den adskilte sig fra *Svejsningen*, ved at der ved denne varmedes, til Jernet blev klæbrigt, og ikke som ved *Sammensmeltnings*, indtil Metallet ligefrem smeltede. Fra at sammenstøbe Revner i Tinstøbegods til at sammensmelte dem i Blygenstande, hvortil behøves en c. 100<sup>o</sup> højere Temperatur, er Vejen ikke lang, og Ægyptere, Grækere og Romere skal da ogsaa have kunnet sammensmelte saadanne Revner, men det var naturligvis kun Smaating, der behandlede i Forhold til saadanne Blylodninger, som nutildags udføres f. Eks. med Blyplader til Svovlsyre-kamrene. Til saa store Lodninger kræves jo en betydeligt Varmetilførsel, da der ledes saa megen Varme bort gennem de svære Plader.

Forsøget paa at udføre saadanne Lodninger ved *Sammensmeltnings* for en Blæseflamme lykkedes først

i 1838 for *Desbassayns de Richemont*, idet han benyttede *en Flamme af Brint og Blæseluft* ved i Udstømningsrøret for Brinten at blande denne med Luft fra en Blæsebælg. Det skaffede ham en Guldmedaille paa en Udstilling i Paris i 1839. Tidligere havde man enten loddet Blypladerne til Svovlsyre-kamrene ved først at forfinne dem paa Forbindelsesstederne og saa lodde den med en Legering af lige Dele Tin og Bly, som taalte Syrens Angreb, eller ogsaa havde man, hvad der var bedre, smeltet dem sammen i Kanterne ved at helde meget varmt Bly paa. Disse Metoder blev afløst af *Desbassayns*'. Han kaldte Metoden *autogen Lodning*,  $\text{c}$ : Lodning, der sker af sig selv, nemlig blot ved at Godsstykkernes Rande ved Smeltnings bringes til at flyde sammen. Strengt taget var herefter *autogen Lodning* allerede kendt i Oldtiden, naar man for Blæserøret sammensmeltede Revner i Tinstøbegods, men Benævnelsen fremkom først ved *Desbassayns* Opfindelse.

Til *Sammensmeltnings* af Blyplader langs Randene kan man ikke uden videre bruge en Knaldgasflamme, da den er altfor intensiv for saa let smelteligt et Metal som Bly, og hvis man tilføjer Luft til Brænderen for at svale Flammen, faas for stærk en *Iltnings* af Randene. Derimod kan man tilføje Brint til Svaling af Knaldgnassen, men almindeligvis bruges til *Sammensmeltnings* af Blyrande som nævnt en Brint-Blæreflamme, hvor en tilstrækkelig Brinttilførsel modvirker *Iltnings*.

Naar *Desbassayns de Richemont* som nævnt havde kaldt den af ham opfundne Blylodning for *autogen Lodning*, laa det ret nær, da det i 1905 lykkedes den franske Ingeniør *Fouché* at anvende Metoden til Jerns og Staals Forbindelse ved Benyttelse af en Acetylen-*Iltnings*flamme<sup>3)</sup>, at kalde Processen for disse svejselige Metaller for *autogen Svejsning*, idet Forbindelsen jo kunde tilvejebringes *autogent*,  $\text{c}$ : af sig selv uden Brug af ekstra Metal m. m. eller mekanisk Bearbejdning, men blot ved at Randene smeltede sammen. Senere er Benævnelsen bibeholdt baade for de Tilfælde, hvor der bruges et Hjælpemetal,  $\text{c}$ : ekstra Metal, som tilføres paa Svejsstedet og nedsmeltes ved samme Flamme som den, der bringer Randene til at smelte, og for de Tilfælde, hvor der bruges et Hjælpemiddel, der skal beskytte allerede smeltet Metal mod *Iltnings* og som Flussmiddel løse dannede *Ilter* op, og endelig for de Tilfælde, hvor der bruges mekanisk Bearbejdning af Svejsstedet.

Betegnelsen *autogen Svejsning* kan da i ingen Henseende siges at være dadelfri, idet der i de her sidst nævnte 3 Tilfælde jo ikke sker nogen Svejsning „af sig selv“ altsaa *autogent*, og man i det Hele burde afløse Betegnelsen Svejsning med Betegnelsen *Sammensmeltnings* eller *Paasmeltnings*, da man

3) Allerede i Slutningen af det 19. Aarhundrede var det lykkedes at smelte Jern eller Staal sammen med en Brint-*Iltnings*flamme, men uden at dog Benævnelsen *autogen Svejsning* synes at være fremkommet.

indtil den autogen Svejsnings Opfindelse jo ved Svejsning nærmest tænkte paa en Forbindelse af to ved stærk Opvarmning klæbende Stoffer og ikke smeltende Stoffer.

Naar saaledes Betegnelsen autogen Svejsning i Forvejen er daarlig valgt og allerede brugt i for mange Tilfælde, finder jeg det uheldigt, at Indenrigsministeriet i sin Bekendtgørelse af 12 Maj 1914 om Regler for Anvendelsen af autogen Svejsning til Forfærdigelse eller Reparation af Dampkedler (eller Kogekedler) paa Landjorden begynder med at meddele, at der ved autogen Svejsning ogsaa kan forstaas Sammensmeltning ved en elektrisk Lysbue, — en Terminologi, som i Udlandet kun har vundet meget lidt Terræn.

Svejsning ved en Vandgas-Blæseflamme regnes i Reglen ikke med autogen Svejsning, idet Svejsningen ikke kan ske „af sig selv“, c: ved Sammensmeltning. Ved Vandgasflammen naas nemlig ikke, den dertil nødvendige Varme, men kun Klæbrighed, saa at Overhamring er nødvendig.

De Flammer, der bruges ved autogen Svejsning, er derfor Brint-Iltflammen og især Acetylen-Iltflammen, hvortil kommer Oxy-Blaugasflammen og ved den saakaldte Oxy-Benz Svejsnings forskellige Flammer af Ilt og Benzoldampe etc.

Af disse skal jeg her kun omtale de to første Flammer, da de sidste kun har ringe Betydning, skønt der er lavet en mægtig Reklame for Axy-Benz Svejsninger.

Fortættets.

---

*Besøg altid Din Afdelings Møder  
naar Du har fri.*

---

## D. L. & L. F.

### DYRTIDSTILLÆG.

I Nr. 4 af nærværende Blad har Hovedbestyrelsen fremsat en Udtalelse til Medlemmerne angaaende dette Spørgsmaal og deri hævdede, at paa det Tidspunkt kunde Hovedbestyrelsen ikke gaa med til at fremsætte Kravet om Dyrtidstillæg, fordi Regeringschefen til en Deputation fra Centralorganisationerne havde udtalt, at Regeringen ikke kunde gaa med til at fremsætte og foreslaa en Bevilling i dette Øjemed. Den Gang udtalte Konsejlspræsidenten, at han

derimod mente at kunne gaa med til, at foreslaa et Tillæg for ekstra Arbejde i den meget travle Periode siden Krigens Begyndelse. Som meddelt i vort forrige Nr. strandede dette Vederlag paa, at Regeringen, trods Tilsagn fra alle Partier paa Rigsdagen om Støtte, ikke vilde fremsætte Forslag derom. Formanden har i sin Beretning ogsaa omtalt dette Vederlag, og Medlemmerne ventede derfor med god Grund og med Føje, at der vilde komme noget derud af. Men som sagt vor Regering og Rigsdag har villet det anderledes.

Vi vil gerne minde om, at saa godt som alle Landets Privatbaner har givet deres Personale Tillæg paa Grund af Dyrtiden, en Masse Privatinstitutioner ligeledes, idet man erkender, at Folk med en fast Indtægt under disse dyre Tider har vanskeligt ved at kunne komme igennem uden at gøre Gæld. Forleden saa man i Dagspressen, at Havnebestyrelsen for Københavns Havn, ogsaa havde dette Spørgsmaal fremme til Behandling, og at man der vedtog at give et ret klækkeligt Tillæg paa Grund af den stærke Trafik paa Havnen, men Direktør Heilbuth sagde under Behandlingen de sande Ord, at han ikke var bange for at give Tillæget sit rette Navn, nemlig et Krigsdyrtidstillæg. Og det er jo saa sandt, at naar der forlanges et Tillæg, saa er det fordi, at det er Dyrtid og paatrængende nødvendigt. Naar vi ser os tilbage, er det klart for alle Tjenestemænd, at den Lønreform vi ventede gennemført 1914--15, var meget nødvendig, fordi Lønningsloven af 1908 kun hjalp en kort Tid, og vi som sædvanlig, som det er Tjenestemændenes Lod, var det sidste Led i Kæden i den Ring, der hedder Lønforhøjelse. Vi kommer alletider til Slut og vi kommer da kun med, fordi at man ikke kan lade os vente længere. Lønningsloven af 1908 mærkedes et Par Aar som et Gode, men da var Herligheden forbi, idet Livsfornødenhedernes Pris allerede den Gang var steget saa meget, at vort Løntillæg var slugt deraf. De følgende Aars Stigning paa Nødvendighedsartiklerne forringede yderligere Stillingen, saa at man (Tjenestemæn-



dene) faktisk stod daarligt rustet end tidligere, og slet ikke kunne bære de Byrder Verdenskrigen har bragt ind over vort Land i Form af Dyrtid. Hvis Forholdet nu var det, at Landet som Helhed ikke tjente Penge i denne Tid, saa fik det endda være, men Sagen er jo den, at der i Virkeligheden tjenes store Penge, og at Nationalformuen forøges paa Grund af forøget Omsætning af vore Produkter til meget bedre Priser end man hidtil har kendt.

Noget af det første vi lærte af Krigen var det, at vi maatte give Afkald paa en Reform af vor Lønningslov, en Reform Konsejlspræsidenten udtalte, var paa Regeringens Program, og vilde være kommen for, om Krigen ikke var kommen. Det vil med andre Ord sige, at hvis Stigningen af Livsfornødenhedernes Pris skulde have været udlignet i Penge, vilde det have svaret til et Løntillæg af 10—20%. Dette maatte vi renoncere paa; hertil kommer en Dyrtidsstigning paa de samme Artikler, der absolut skal bruges i enhver Husholdning, af ca. 15—20%. Vi kan da uden at overdrive sige, at i Øjeblikket er vor Løn forringet med ca.  $\frac{1}{3}$  af den Værdi, den havde i 1910—11. Vi maatte altsaa først disse to Ting: give Afkald paa Løntillæg, dernæst betale højere Priser paa alt hvad vi skal bruge, fordi Gullaschfabrikanterne og andre paa Grund af Krigen kan og skal tage en saa meget større Fortjeneste hjem. Nu skulde man mene og tro, at det ogsaa blev disse, der kom til at bære Landets forøgede Udgifter til Militærvæsen o. lign. Foranstaltninger, fordi netop de har tjent Penge paa den foreliggende Situation, men vi faar nok andet at vide, naar en Gang alt det skal klares, naar Kommunerne og Staten skal have Dækning for sine Udgifter, da gaar man sikkert ikke uden om Tjenestemanden, men tager sikkert ogsaa den Part han kan tilkomme at betale.

Den Institution vi tjener, tager jo ogsaa Penge hjem paa den Situation, og al den Merfortjeneste, der er en Følge af den stærke Trafik, gaar ganske glat i Statskassen nu, efter at Vederlagsforslaget er strandet.

Som vi sagde i et foregaaende Nr., opstod Kravet om et Vederlag for ekstra Tjeneste, da Regeringen viste afgjort Uvilje mod at fremme et Krav om Dyrtidstillæg. Dette Vederlagskrav var jo i sig selv et maskeret Dyrtidstillægskrav, thi Aarsagen til at det fremsattes, var ganske vist begrundet i al den Ekstratjeneste, der var ydet, men Dyrtiden var dog det bærende i dette Krav, thi det er jo saaledes, at Tjenestemændene trænger til at faa et Tillæg for at kunne komme igennem denne for Personalet trange Periode.

Vi nævnede før, at saagodtsom alle Landets Privatbaner og en Masse private Institutioner har givet deres Personale Dyrtidstillæg; vi har her i Bladet nævnet en Del af dem, der er kommen til vor Kundskab, men der er jo mange vi ikke hører noget til og ikke kender, nu hører vi, at den engelske Regering paa Grund af Dyrtiden har tilstaaet Tjenestemændene paa de engelske Jernbaner et Krigsdyrtidstillæg paa ca. 150 Kr. aarlig. Naar vi nu ser dette, og samtidig tænker paa, at Landet er indviklet i en vældig Krig, der koster det umaadelige Summer og Strømme af Blod, kan man da forstaa, at danske Tjenestemænd skal renoncere, skal være de eneste i Landet, der skal mærke Følgerne af Krigen paa *flere forskellige Maader*. Det kan vi ikke forstaa, og vi kan heller ikke tro, at man vil fastholde den Mening. Vi saa fornylig i Bladene, blandt andet i Regeringens Organ, et Opraab fra Kontor- og Handelsmedhjælpernes Fagforening, der var udsendt til en Masse Principaler; dette Opraab fandt da ogsaa Støtte saavel i det førnævnte Organ som i alle de andre Blade, og vi skulde da mene og maa fastholde som vor uforgribelige Mening, at Dyrtid er det for os alle i tjenende Stillinger, og at vore Penge ikke slaa en Smule bedre til, fordi vi henter vore Penge ved en Statsinstitution.

Vi vil derfor ogsaa tro, at Dagspressen vil stille sig lige saa forstaaende overfor Tjenestemændene, naar de rejser det samme Krav.

Vi mindes da ogsaa, at det fra indflydelsesrig Side blev betonet under Lønningslovbehandlingen i 1908 „at selvfølgelig skal Staten som Arbejdsgiver lønne godt og være human og velvillig overfor dem, der tjener den“. — — Naar vi husker paa dette, maa man antage, naar Kravet om et Dyrtidstillæg rejses — og at dette sker er vist sikkert nok — at Rigsdagen vil erindre disse Ord af den daværende Finansminister og vil forstaa, at der nu er en Situation, hvor der er vægtig Grund og Anledning til at føre disse Ord ud i Praksis, selv om det kommer til at koste noget.

Lad os da haabe, at Rigsdagen vil være baade *forstaaende* og *human* og ikke gør Regeringen Følgeskab, forsaavidt dennes Program endnu ikke er kommen til at omfatte et Dyrtidstillæg til Statens Tjenestemænd, men derimod gør denne begribelig, at der er Grænser for de Byrder, der kan paalægges os.

Naar Hovedbestyrelsen i sin ovenfor omtalte Henvendelse udtaler, at den giver Medlemmernes Krav om Dyrtidstillæg sin fulde Tilslutning, tror vi da ogsaa, efter at Vederlagsforslaget er strandet, at den vil af al Magt være med til at underbygge og støtte et Krav om Dyrtidstillæg.

Vi tror, at Hovedbestyrelsen paa sit kommende Møde vil faa Anledning til at beskæftige sig med denne Sag, thi Tjenestemændene kan ikke vedblivende finde sig i at se alle deres Krav skubbet til Side, alene af Hensyn til Verdenskrigen.

---

*Støt vor Organisation i Ord og Gerning.*

---

## WAR BONUS

til de engelske Jernbanemænd.

Til Trods for den Jættekamp, hvori det engelske Folk er indviklet, og de med denne forbundne uhyre Udgifter, har den engelske Regering, som jo for Tiden har overtaget Driften af samtlige engelske Baner, dog fundet Tid og Lejlighed til at beskæftige sig med Foranstaltninger sigtende til at sætte vore

engelske Kolleger i Stand til at modstaa det økonomiske Tryk, som Dyrtiden lægger paa os alle.

Paa Grund af den gennem Krigen skabte Forhøjelse af Priserne paa Levnedsmidler, har Regeringen og Direktionerne ført Forhandlinger med Personalets Organisationer om, paa hvilken Maade disse Personalets Merudgifter læmpeligst kunde dækkes. Allerede midt i Februar fandt de afsluttende Forhandlinger Sted. 31 Selskaber var repræsenterede, og man enedes om, at der saalænge de nuværende Forhold vedvarer skal ydes et *Krigstillæg* „War Bonus“, hvis Størrelse foreløbig sættes til mindst 90 Kr., højst 140 Kr. pr. Aar. Angaaende Beløbets Størrelse skal Overenskomsten revideres efter 3 Måneders Forløb, saaledes at der stadig bliver Lejlighed til at følge med Priserne.

Saafernt Statens Overtagelse af Banerne skulde ophøre, og Overenskomsten derved bortfalde, skal Selskaberne give Organisationerne mindst 14 Dages Varsel derom.

Vore engelske Kolleger, der forøvrigt har faaet Lønningerne regulerede langt senere end os, har modtaget det gode Resultat med megen Tilfredshed. Forvaltningerne har under Forhandlingerne vist sig usædvanlig imødekommende, og Organisationerne har været fuldstændige enige.

De Selskaber (væsentligst de skotske og irske) der ikke deltog i de ovennævnte Forhandlinger, har senere tiltraadt Overenskomsten, og Løntillægget udbetales nu til henvend 90 pCt. af Driftspersonalet.

Saaledes i England. I Danmark, *som Krigen har tilført mange Penge*, bærer Regeringen og Administrationen sig ganske anderledes ad. Her presses Arbejdsydelsen mange Procent i Vejret, samtidig med at man kun har beklagende Skuldertræk og tomme Undskyldninger tilovers for den økonomiske Nødstilstand, som man selv indrømmer Personalet er stedt i; her trækker Regering, Rigsdag og Administration *mange og store* Veksler ikke alene paa Personalets Pligtfølelse, men ogsaa paa dets kendte danske Langmodighed. Her synes man ikke at kunne tænke sig, at selv den største Taalmodighed dog kan bryde, men fortsætter i Personalets Lønsag ubekymret en Politik, der, hvis den eller de økonomiske Forhold ikke snart ændres, uvægerlig maa føre til — *Katastrofen*.

(„Jernbane-Tidende“)



NYT FRA ALLE LANDE.

Det 7500. Lokomotiv fra  
Lokomotivfabriken i Hannover.

Den 30. April 1915 forlod Lokomotiv Fabriks Nr. 7500 Hanomag Værket. Dette var et D Godstogs-



lokomotiv for overhedet Damp til de preussiske Statsbaner, Litra G 8<sup>t</sup>, med 3 akslet Tender til 16,5 m<sup>3</sup> Vandindhold. Lokomotivet er udrustet med Røgrørs Overheder, Fødevandforvarmer, (Se Lok. Tid. Nr. 5 & 6, 1915), Lufftrykbremse og Presluftsandspreder, Ventilregulator, Røgformindskelsesindretning og Hastighedsmaaler. Med Drifts Nr. 5239 er det blevet overgivet til Jernbanedirektionen i Münster. Vi skal senere bringe Afbildning og Beskrivelse af dette Lokomotiv. Trods den under Krigen væsentlig formindskede Arbejdskraft, er dog Værkets Præstations-evne forøget, hvilket sig af efterfølgende Oversigt:

Det første Hanomag Lokomotiv blev overgivet til Driften den 15. Juni 1846. Lokomotivfabriks Nr. 500

i November 1870, Fabriks Nr. 1000 fulgte i Aaret 1873. Det 5000. Hanomag Lokomotiv blev leveret den 15. Juni 1907, det 6000. den 28. Septbr. 1910. Fabriks Nr. 7000 forlod Værket den 30. Januar 1914.  
O. B.



### Bytning.

Lokomotivfyrbøder i 5. Kreds ønsker at bytte med en Kollega i *Jylland*.

Billet mrk. 567 modtages af Redaktionen.

## Regnskab

for

### Kong Christian d. IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner.

Fra 1. April 1914 til 31. Marts 1915.

INDTÆGT		Kr. Ø.	UDGIFT		Kr. Ø.
Indbetalte Bidrag for 1914 .....		511.00	Udbetalte Understøttelser, 8 Portioner à 100 Kr. ....		800.00
Gave fra en Rejsende for en tilvejebragt Taske .....		5.00	Understøttelserne blev udbetalt til:		
Indvundne Renter .....		805.44	Enken efter en Stationsforstander,		
			"    "    "    Assistent,		
			"    "    "    Portør,		
			"    "    "    et fhv. Stationsbud,		
			2 Enker efter Banearbejdere,		
			2 "    "    "    Depotarbejdere,		
			Omkostninger ved Indkøb af Obligation (herunder Renter) .....		14.01
			Til Formuen henlægges .....		507.43
		<u>1321.44</u>			<u>1321.44</u>

### Status den 31. Marts 1915.

BEHOLDNINGER		Kr. Ø.	GÆLD		Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank .....		332.52	Fondets Formue .....		18365.02
Obligationer til paalydende Værdi, 18100 Kr., bogført for .....		18032.50			
		<u>18365.02</u>			<u>18365.02</u>

Fondets Formue var den <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 14: 17857 Kr. 60 Ø.

Kjøbenhavn, d. 31. Marts 1915.

Ambt.

Regnskabet revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningerne var til Stede.

Kjøbenhavn, d. 14. April 1915.

V. Tietze.

Stoumann.

# Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening.

## Regnskab for Aaret 1914—15.

### Oversigt over Forsikringerne.

#### A. Brandforsikringer.

	Antal Policer.	Forsikringssum.	Police-Afgift.	Præmie.	Fortjeneste.
Forsikringer udenfor København...	5,490	17,585,193 Kr.	549. <sup>00</sup> Kr.	14,452. <sup>14</sup> Kr. à 28 <sup>0</sup> / <sub>10</sub>	4,046. <sup>06</sup> Kr.
Forsikringer i København.....	1,510	5,874,679 -	151. <sup>00</sup> -	4,435. <sup>25</sup> - à 20 <sup>0</sup> / <sub>10</sub>	887. <sup>05</sup> -
Ialt...	7,000	23,459,872 -	700. <sup>00</sup> Kr	18,887. <sup>59</sup> Kr.	4,933. <sup>71</sup> Kr.

#### B. Indbrudstveriforsikringer.

	Antal Policer.	Forsikringssum.	Præmie.	Fortjeneste.
Forsikringer udenfor København...	683	668,117 Kr.	709. <sup>88</sup> Kr.	0. <sup>00</sup> Kr.
Forsikringer i København.....	1,045	1,087,189 -	1,108. <sup>32</sup> -	0. <sup>00</sup> -
Ialt...	1,728	1,755,306 Kr.	1,818. <sup>20</sup> Kr.	0. <sup>00</sup> Kr.

### Balance.

Indtægt.	Kr.	Øre	Udgift.	Kr.	Øre
Foreningen ejede den <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1914 .....	37,426	26	Købt 2-4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/10-Øst. Kreditf. Obligationer til Paalydende 3000 Kr. ....	2,975	76
2-4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/10-Øst. Kreditf. Obligationer, 3000 Kr. købt for.....	2,975	76	Vederlag for Udførelsen af de daglige Forretninger .....	600	00
Indvundne Renter i 1914—15 .....	1,620	89	Porto, Konvolutter, Tryksager m. m.....	156	12
Fortjeneste for 1914—15 .....	4,933	71	Budløn.....	31	00
			Understøttelser i 1914—15 .....	2,900	00
			Foreningen ejer den <sup>31</sup> / <sub>3</sub> 1915.....	40,293	74
Ialt...	46,956	62	Ialt...	46,956	62

Foreningen ejer nu..... 40,293.<sup>74</sup> Kr.

medens den siden Oprettelsen i 1891 har uddelt 1633 Understøttelser til samlet Beløb 39,040 Kr.

heraf alene i sidste Aar 122 Understøttelser til Beløb ..... 2,900 Kr.

Allerede næste Aar skal der uddeles mere og henlægges mindre end hidtil (jvfr. den nye Vedtægt).

Foreningen tæller nu..... 7,000 Medlemmer

med en samlet Forsikringssum af..... 23,459,872 Kr.

Kjøbenhavn, den 10. Maj 1915.

Sæbye.

Otto Dahl.

Gøtzsche.

Lautrup.

Luxhøj.

Kontorchef, Maskinafd., Kjbh., Formd. Assist., Gdr. Sekret., Kjbh.

Banebestyrer, Struer. Togfører, Korsør. Stationsforst., Odense

S. Petersen.

Schou.

Smed, Centralværkstedet, Aarhus.

Pakhusmester, Godsbaneg., Kjbh., Næstformand.

### PERSONALIA.

<sup>1</sup>/<sub>7</sub> 15.

#### Forflyttede er:

Lokf. J. A. Mortensen, Kbh. GI til Nyborg  
— V. L. J. Thomsen, Nyborg - Kbh. GI

#### Afskediget er:

Lokfb. S. H. C. Steensted, Kalundborg, p. G. af Svagelighed og derefter overgaaet til Stillingen som Haandværker i Nyborg Værksted.

#### Navneforandring:

Lokfb. C. K. Christensen, Odense, hedder fremtidig C. Koue.

### TIL MEDLEMSLISTEN.

Overgaaet fra D. S. & M. F. er: <sup>15</sup>/<sub>5</sub> Aspirant V. F. Knoop til Slagelse Lokfyrb. Afd. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> — N. P. Nielsen og <sup>17</sup>/<sub>4</sub> Aspirant R. Jensen til Korsør Lokfyrb. Afd.

