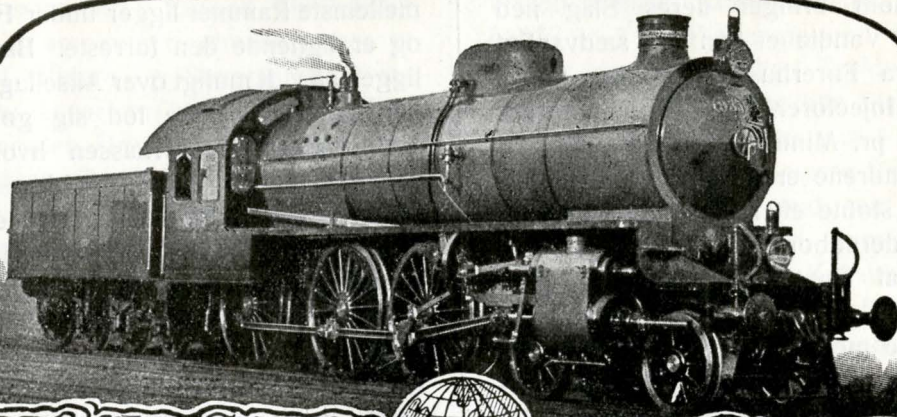


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

15. AARGANG NR. 16.

Redigeret af C. M. Christensen.

16. AUGUST 1915.

## ERIEBANENS 1D+D+D1 TRI- PLEX COMPOUND GODSTOGS- LOKOMOTIV MED DRIVTENDER OG OVERHEDET DAMP.

Fra Engelsk af Otto Bendixen.

(Sluttet)

Domen kunde, trods en størst tilladt Profilhøjde paa 4970 mm., kun fremstilles 330 mm. høj. Den er presset i et Stykke med en Diam. af 838 mm. Dampen strømmer fra Domen gennem en dobbeltsædet Regulator, hvortil yderligere kommer en Vandudskiller. Kedelventilerne til Injectorerne og Trykpumpen er anbragt øverst paa det forreste Kedelbælte. Betjeningen af den 8,37 m<sup>2</sup> store Rist sker ved „Street's mekaniske Fyreapparat“ gennem 2 Fyrdøre. (*Street Locomotive Stoker*. Baldwin har paa Udstillingen i San Francisco et 1-D-1 Godstogslokomotiv forsynet med dette Apparat, som vi senere skal beskrive.) — I Røgkammeret findes det sædvanlige Udgangsrør, hvis Aabning dog her er rektangulær, og

kan indstilles med et Skruehjul. Tværsnittet lader sig indstille fra 175 × 225 mm = 390 cm<sup>2</sup> til 175 × 75 mm = 132 cm<sup>2</sup>. Indstrømningsrørene gaar fra Røgkammeret bagud, og de har, ligesom ved Mallet Lokomotiverne, Kugleled og Glidestopbøsninger for Rørets Varmedvidelser, da Højtryksdrivværket ellers er fast forbunden med Kedlen. Med lignende Indretninger er de førnævnte Forbindelsesrør fra Højtrykscylindersadelen til Lavtrykscylindersadlerne paa begge Sider forsynede. Spilddampen fra de forreste Lavtrykscylindre gaar som sædvanligt gennem Skorstenen, medens den fra Tenderens Lavtrykscylindre gennem et Rør bag i denne gaar ud i det fri, efter at have passeret en Fødevandsforvarmer. Denne bestaar af et Rør, 508 mm i Diam., indeholdende 31 Rør, 57,2 mm i Diam. og 7300 mm lange, gennem hvilke Spilddampen stryger, medens Fødevandet, der skal forvarmes, omgiver Rørene. Forvarmeren ligger mellem de bageste Cylindre, og Vandet strømmer ved sit eget Fald gennem en



indadvent Klapventil ind i denne. De to Fødepumper ere enkeltvirkende, hver med et Stempel af 75 mm Diam., der drives af Højtrykskrydshovederne gennem en Reduktionsarm, som bringer deres Slag ned til 254 mm. Vandløbet kan som sædvanligt reguleres fra Førerhuset. Desuden findes 2 *Hancock* Injectorer, der hver kan levere 475 l. Vand pr. Minut. —

Dampcylindrene er adskilte fra Cylinder-sadelen og støbte efter een Model. Cylinder og Gliderudboringerne er forede med Bøsninger af Hunt Spiller Metal. Stempelgliderne er 407 mm. i Diam. og ens for alle Cylinder med indvendig Indstrømning. De bevæges af en *Baker* Styring, der meget minder om Heusingers Styring, idet den har den samme Bevægelse fra Krydshoved og Eksentrikkrumtap. Alle 3 Styringer manøvreres med samme Omskiftningsmekanisme, Model *Ragonnet*. Højtryksstreakslen ligger lige bagved Højtrykscylindrene, og Styreakslen til de bageste Lavtrykscylindre ligger ligeledes umiddelbart bag disse, medens de forreste Lavtrykscylindres Styreaksel er lagret foroven mellem det andet og tredje koblede Hjul. Omstyringstrækstangen er forbunden ved Ledestykker. De forreste gaa gennem Højtrykscylindersadelen, den bageste gennem Askekassen og bageste Cylindersadel. Dens Bevægelse sker ved et Krydshoved med Glidestyr.

Tenderrammen er omtrent den samme som den øvrige Maskinramme, og fremstillet af Vanadium Støbestaal. 6 Støbestaalsdragere støtter Vandkassen, og danner samtidig en hensigtsmæssig Rammeforbindelse. Den bageste Ramme (Tenderens) bestaar af 2 Dele, som er forbundne bagved Kobbelskelen. De forreste Rammer er fremstillet i eet Stykke af Vanadiums Støbestaal, der ved Dampcylindrene er lavet i Pladeform til Befæstigelse af Cylindrene udvendig og Sattelstykkerne indvendig. Den forreste Løbeaksel er efter sædvanlig amerikansk Model lagret i en Bissel Truck; ligeledes har den bageste Løbeaksel en Ledetruck, med de mest anvendte udvendige Lagere. Ledeforbindelsen mellem

begge de forreste Rammer tillader baade lodret og vandret Bevægelse. idet der findes Kugleforbindelse med vandret Drejetap. Forbindelsen mellem de bageste og de mellemste Rammer ligger under Førerhuset, og er lignende den forreste. Bærefjedrene ligge saa vidt muligt over Aksellagerne, hvilket naturligvis ikke lod sig gøre ved de 3 Aksler under Fyrkassen hvorfor Fjedrene her med Balancer blev anbragt i Rammeudskæringer mellem Hjulene.

Den forreste Hjulgruppe ibefattet Løberen er anordnet i et gennemgaaende Balancesystem. Det samme er Tilfældet ved den mellemste Hjulgruppe. I den bageste Gruppe (Tenderen) findes ingen Afbalancering mellem andet og tredje Hjulpar saa at de 2 forreste Hjulpar udgør et Balancesystem for sig, og begge bageste Hjulpar er afbalancerede sammen med Bagløberen. Drivhjulene er 1600 mm i Diam. Drivakslens Lagerhals er 280 mm i Diam. og 332 mm lang. De forreste Løbehjul er skiveformede og 851 mm. i Diam. Akslen er kun 152 mm. tyk, men har dog en Længde i Lagerhalsen af 305 mm. og en Belastning af 14,5 t. — De bageste Løbehjul har en Belastning paa 27 t. (Vor Hs. Maskine vejer tjenstfærdig 23,8 t.), de er derfor betydelig større med en Diam. af 1067 mm. Lagerhalsen er 229 mm. i Diam. og 356 mm. lang. —

Stemplerne er staaletøbte med Bæreringe af Støbejern, der har de sædvanlige 3 Stempelringe og er sikrede ved en elektrisk indsvejst Sprængning. Stempelstængerne er ikke gennemgaaende foran, og de svære Stempler belaster altsaa uden Støtte og under stærk Paavirkning baade Ringe og Styr paa den ene Side. Efter i Begyndelsen nøje at have fulgt Schmidt's Forskrift med en foran styret Stempelstang, er Amerikanerne for det meste igen vendte tilbage til den gamle enkelte Udførelse, men Erfaringerne hermed er dog ikke helt afsluttede. Anordningen af Fyrkassen over Kobbelhjulene gjorde det vanskeligt at anbringe en rummelig Askekasse, og saa meget mere som Forbindelsesrøret mellem Rammerne fører bagud. Man har derfor, som ved

Atlantic Typen (2-B-1) med den brede Fyrkasse, udenfor paa begge Sider af Rammen anbragt yderligere en Askekasse, saa stor som Kobbeltangens Bevægelse tillod det.

Afvigende fra de i Europa almindeligt benyttede Smørepumper, anvendes her til Smøring af Glidere og Stempler 2 Oksehoved Smøreapparater hver med 4 Udløb, hvorved foruden Drivværkets Stempler og Glidere ogsaa Trykluftbrensens Cylinder og det automatiske Indfyriingsapparat smøres. Dette sker efter den Anordning, at et Rør fører til hvert af Højtryksgliderne og Højtrykscylindrene (Stemplerne), et Rør til hvert Dampforbindelsesrør, hvorved Glidere og Stempler samtidig bliver smurt, idet simpelthen den ved Højtrykscylindrene olieholdige Damp river Olien med, og endelig de to sidste Rør til begge Dobbeltcompound Luftpumperne og Indfyriingsapparatet med hver Ledning tredelt. Til Sikring er endnu 4 smaa Reserve Smørebeholdere til Lavtryksgliderrummene. Den i Amerika for kort Tid siden i Anvendelse bragte Sporkranssmøring er her anbragt ved 4 Hjulpar, nemlig ved de forreste Kobbelhjul i 1 Drivværk, de forreste og bageste Kobbelhjul i Højtryksdrivværket og ved de bageste Kobbelhjul i Tenderdrivværket. Olien tages fra 2 Beholdere med hver 4 Udløb. — Begge Sandkasserne sidde paa hver Side af Fyrkassen for ikke at overskride den frie Profil. En Hjælpesandkasse befinder sig ved den forreste Lavtryks Cylindersadel, og som sander de forreste Kobbelhjul. For Tenderdrivværket er anbragt en Sandkasse omkring det underste Udgangsrør, der sander de bageste Kobbelhjul ved Baglænskørsel. Alle Sandsprederne betjenes ved Trykluft. Igangsætningsventilen betjenes ved Haandkraft, idet der ganske simpelt ledes Friskdamp i begge Forbindelsesrørene og saaledes føres til Lavtrykscylindrene, hvorved Højtrykstempellerne faa Modtryk. Lokomotivet er forsynet med en Friktionskobling ved Trækkrogen, Vandudblæsningsventiler paa Dampledningerne saavel som Cylinderhaner med Trykluftbetjening, en Vandstandsviser, Mo-

del *Klinger* og en stor Frontlanterne, Model *Dressel* paa Midten af Røggamret. Til dette fører en Trappe med flere Trin og Gelænder. Lokomotivet er udrustet med Tryluftsbremse, som bremser hver Kobbelaksel; 2 Dobbeltcompound Luftpumper leverer den nødvendige Trykluft. Omstyringen sker gennem en lille Stempelglider.

Skønt Tenderen hviler paa 5 Aksler har den som Følge af det svære Drivværk dog ikke større Forraad end som sædvanlig ved 4 akslede Tendere, nemlig 37,85 t. Vand og 14.6 t. Kul. Kulrummet findes kun i den forreste Halvdel af Tenderen og falder stejlt af. Lokomotivets største Bredde er 3420 mm. og den største Højde ved Skorstenen 4960 mm. (Litra R. 3130 og 4300 mm.) Den største Rammelængde uden Banerømmere og Kobling beløber sig til 31320 mm. (Litra R's Længde over Bufferne 19160 mm.) — Lokomotivets største Akseltryk er 30,48 t. paa den bageste Kobbelaksel og 27 t. paa den bageste Løbeaksel. Trykket paa de koblede Aksler varierer fra 26,12 — 30,48 t. —

Det her beskrevne Lokomotiv udgør et interessant Trin i Udviklingen af stor Maskinkraft for Godstogstjeneste. Et Lokomotiv konstrueret for langsom og svær Togtjeneste bedømmes jo i Almindelighed med Henblik paa Trækkraften og efter Adhæsionsvægten. I denne Henseende staar dette Lokomotiv langt forud for alle hidtidige, idet, som tidligere nævnt, ca. 90% af Tjenstvægten hviler paa de koblede Hjul og altsaa udgør Adhæsionsvægten. Trækkraften opgøres da ogsaa til et Maksimal af 72575 kg., hvilket med fuldt Forraad hos Maskinen svarer til en Adhæsionsudnyttelse af 1:4,8. Med et Prøvetog, som denne „Mammuthtype“ befordrede ved Binghamton paa Eriebanen, trak den 250 Jern Kulvogne, hvis samlede Vægt udgjorde 19000 t. Med 24 km. Hastighed pr. Time var den indicerede Trækkraft i Tenderkrogen 2100 H. K. — Et saadant Tog, hvis samlede Længde udgjorde omtrent 2 km., kan naturligvis ikke fremføres i almindelig Drift, hvor det kun drejer sig om



at befordre de ordinære Tog fra den horisontale Bane over Stigning 1,06:100. Disse Tog bestaar i Almindelighed af ca. 50 Kulvogne med en samlet Vægt af 3200-5000 t.

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

## AUTOGEN SVEISNING OG SKÆRING.

Foredrag af Professor H. I. HANNOVER, Direkter for den polyt. Lærestalt.

Fortsat

### IV. Autogene Svejsningers Udførelse.

Der vil her kun kunne gives nogle ganske faa Oplysninger desangaaende.



Fig. 12. Blik af under 1 mm's Tykkelse med opbøjede Kanter.



Fig. 13. Blik af over 3 mm's Tykkelse med skærpede Kanter.

Fig. 12 viser, hvorledes man ved Blik af under 1 mm's Tykkelse bøjer Kanterne op og nedsmelter dem, samtidig med at man svejser dem sammen. Hvis man falsker Kanterne sammen før Svejsningen, har man let efter Svejsningen indesluttede Iler i Svejsningen.

Fig. 13 viser, hvorledes man ved tykkere Plader end 3 mm's Blik afskraar Kanterne, idet man da samtidig med at man varmer disse til Smeltning, nedsmelter Hjælpe metal imellem dem, som man tilfører i Form af en Traad eller Stang. Ved at have skraa Kanter, har man større Arealer, langs hvilke Hjælpe metal kan smelte fast, end om man anvendte stuk Svejsning. Ved Blik paa 1 à 3 mm's Tykkelse er den viste Skærping af Kanterne ikke praktisk, saa at man dér nøjes med Stuksvejsning. Ved Gods, der er over 20 mm tykt, skærper man Godset fra begge Kanter, og hvis Godset er meget tykt, smelter man da bedst Hjælpe metal paa i skraa Lag, hvilket er at foretrække for at smelte det paa i Lag parallelle med Pladerne — se Fig. 28 senere. Ved vigtige Svejsninger af tykke Plader bruger man med Fordel en Blæseflamme paa hver Side.

Efter Svejsningen bør Svejestedet være noget konvekst. Man kan da bagefter, om man vil, fjerne det fremstaaende ved Smedning, Mejsling eller Slibning.

Fig. 14 viser i hvilken Stilling Brænderen skal holdes til Godset — her Overdelen af et liggende Rør — nemlig med sin Længde i Retning af Svejsesømmen, hvorved man lettere faar varmet de skær-

pede Kanter lige meget, end hvis man holder den lodret paa Sømmen. Man fører efterhaanden Brænderen, som man holder lidt skraat, bort fra sig. I Figuren ses ogsaa det tilførte Hjælpe metal. Hvis Flam-

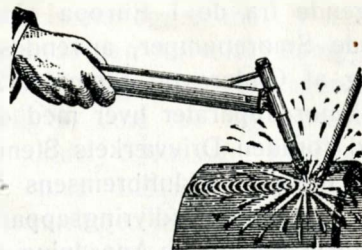


Fig. 14. Brænder og Hjælpe metals normale Stilling under Svejsningen.

men hældes for meget, jager den det smeltede Metal for stærkt hen til kolde Steder, men hvis man slet ikke hælder med den, faar man ikke udnyttet dens Kappes Varme til Forvarmning af de følgende Dele af Kanterne. Kun ved tyndt Blik kan man nøjes med at føre Brænderen lige ud, men ellers maa man samtidig bevæge den sidelænds frem og tilbage for at faa varmet begge de skærpede Kanter, og i Reglen bruges derfor at føre Brænderen, saa at den beskriver Cirkler, hvis Centrum langsomt flyttes — se Fig. 15.



Fig. 15. Brænderspidsens rotatoriske Bevægelse.

Fig. 16—17 viser eksempelvis en Del Maader, hvorpaa man kan svejse Bunde — for Figur 17's Vedkommende en Mellembund — i Beholdere. Nogle af dem er gode, andre daarlige. Det er f. Eks. bedre at have Samlingen paavirket af Træk end af Bøjning. Nr. 1 og 2 er i denne Henseende ret svage, da Bund og Cylinder jo i Reglen arbejder forskelligt, Nr. 4 tillige dyr, Nr. 5 og 6 daarlige. Ved Nr. 6 er Forholdet jo omtrent, som om der er en begyndende Revne nedefra, nemlig hvor Bundens Rand og Cylinderen løber parallelle. Nr. 3 vilde være bedre, hvis Bundens Rand var trukken stærkere op, idet Samlingen da helt var henlagt til den cylindriske Del, saa at der kun kunde komme Træk i den. Nr. 7 er ganske god for ikke for store Tryk, Nr. 8 er udmærket for smaa Beholdere til Gas og Vædsker under Tryk.

Det tilførte Hjælpe metal er forskelligt ved forskellige Metaller Svejsning. Ved Svejsning af blødt Staal bruges som Hjælpe metal mest svenskt, herdfriktet Jern for at være sikker paa at faa et meget sejt, rent Jern i Sømmene. Desuden lider det kulstoffrieste Jern mindst ved stærk Opvarmning. Ved Svejsning af Støbejern maa Hjælpe metal være Støbejern med 3 à 5% Si, thi Siliciumet virker til

Udskillelse af Grafit, altsaa til Dannelse af graat Støbejern, der som bekendt er sejgere og lettere at bearbejde end hvidt. Mangan vilde jo netop virke i modsat Retning. Ved Svejsning af Kobber bruges

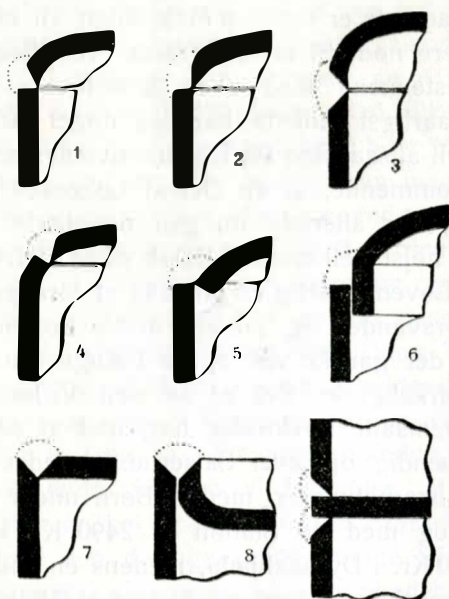


Fig. 15—17. Forskellige Bundsamlinger.

Fosforkobber med et Spor af Aluminium som Hjælpe-metal, for at dets Indhold af Fosfor og Aluminium kan virke rensende. Ved Svejsning af Messing for-damper der let Zink, hvilket modvirkes ved som Hjælpe-metal at bruge Messing med lidt Aluminium i. Ved Svejsning af Bronze bruges der lidt Fosfor og et Spor af Aluminium i Hjælpe-metallet. Fosforet virker da afltende, før Tinnets begynder at spille denne Rolle, hvorved Tinindholdet vilde formind-skes. Saaledes er der ved Valg af de forskellige Hjælpe-metaller forskellige Hensyn at tage.

Foruden Hjælpe-metal maa der i Reglen bruges et Hjælpe-middel, der som nævnt tidligere dels skal beskytte allerede smeltet Metal mod Iltning, dels virke som Flussmiddel til at løse dannede Ilter op. Skønt man inden en autogen Svejsning sørger for at have Kanterne rensede, idet man mejsler og filer dem rene, vil de jo dog forurenes, nemlig ved under Opvarmningen at iltes fra Luftens eller fra Flammens Ilte eller Vanddamp, og man bruger da ligesom ved Lodning et Hjælpe-middel, der virker som Flussmiddel til at løse det dannede Ilte op og undertiden tillige beskytter imod Iltning eller virker endnu paa andre Maader.

Et passende Flussmiddel kendes dog ikke ved Svejsning af smedeligt Jern, endskønt Iltningen dér kan afstedkomme forskellige Ubehageligheder. Da det dannede Ilte smelter ved Svejsning af smedeligt Jern, idet Jerniltet smel-ter ved ca. 1350°, men det smedelige Jern først ved 1500°, kunde man vente, at alt Jerniltet svøm-

mede ovenpaa og lod sig fjerne efter Svejsningens Udførelse, men uheldigvis løser en Del af Iltet, nemlig Jernforilte, sig op i det smeltede Jern og kan dels virke afkullende paa det under Kulilteudvikling, dels skille sig ud som et umetallisk Stof ved Størkningen. Det risikeres altsaa ved Svejsning af smede-ligt Jern, at der kommer Blærer og udskilte Ilter — s: Slagger — i Svejsningen, og at der sker en Af-kulning. Til disse sidste Forhold skulle vi komme tilbage.

Ligesom man forædler en støbt Staalblok ved mekanisk Bearbejdning, forædles undertiden Svejsesømmens Materiale ved smedeligt Jern ved en Overhamring. Ved sværere Svejsninger samarbejder da i Reglen to Mand, idet den anden af dem følger efter Svejsbrænderen med en særlig Brænder for at varme Sømmen og overhamrer den.

Ved Svejsning af Støbejern smelter dannet Jerniltet ikke, idet Støbejernet selv smelter ved ca. 1100°, og man nødes derfor til at bruge Hjælpe-middel, da ellers Jerniltet som Skæl vil virke imod en god Forbindelse og desuden virke afkullende, s: virke til, at der dannes hvidt Støbejern. Der bruges derfor som Hjælpe-middel et Pulver, fremstillet ved Blanding af lige Dele Soda og tvekul-surt Natron, hvortil man føjer 10 à 15 % Boraks og 5 % fældet Kiselsyre. Det virker som Flussmiddel og rensende for Ilte, og dets Kul kan erstatte bortbrændt Kul i Godset. Man tilføjer Hjælpe-midlet ved at dyppe Enden af Hjælpe-metallet deri.

Ved Svejsning af Kobber kan det ikke nytte som Hjælpe-middel at bruge et Flussmiddel, da eventuelt dannet Kobberforilte er opløseligt i smeltet Kobber. Et Hjælpe-middel kan helt undværes, naar Godsets skærpede Kanter er meget store, men man kan iøvrigt som Hjælpe-middel bruge et Pulver af Kogsalt, Boraks og Borsyre. Dette Hjælpe-middel er ganske nødvendigt ved Svejsning af Messing og ligesaa ved Svejsning af Bronze.

(fortsættes).

---

*Støt vor Organisation i Ord og Gerning.*

---

## DYRTIDSHJÆLPEN.

Den 3. August forelagde Finansminister Brandes i Folketinget det længe ventede Forslag om Dyrtidshjælp til Statstjenestemændene. — Vi formener ikke at der er nogen Grund til at optage Bladets Plads med et Optræk af Lovforslaget, idet vi gaar ud fra at Medlemmerne er bekendt med dette gennem Dagspressen.



Vi kan naturligvis som Forholdene er, kun udtrykke vor Glæde over at Ministeriet og Lovgivningsmagten nu erkender, at det var berettiget at Tjenestemændene fremsatte Ønsker og Krav om en Hjælp, for at kunne komme nogenlunde helskindet gennem den Krise Verdenskrigen har skabt.

Dermed maa vi ogsaa sige at Glæden hører op, thi det fremlagde Lovforslag, der er beregnet at ville medføre en Udgift paa 3.675.000 Kr., yder kun en delvis Hjælp til de allerdaarligst stillede af Tjenestemændene, medens den lader mange Tjenestemænd med en ringe Løn staa uden at faa en eneste Øre. Derfor er den Glæde der ytrer sig indenfor Lokomotivmændenes Rækker noget blandet. — —

Forslaget blev i Rigsdagen modtaget med Velvillie af alle Partier, om end at der ønskedes en ret indgaaende Udvalgsbehandling for at fjerne nogle af Lovforslagets Urimeligheder.

I Forslaget skelnes der mellem gifte og ugifte, ligesom at der tages Hensyn til Børneantallet, men derefter rammes de fremkomne Beløb af en Bestemmelse om at Hjælpen ikke maa overskride 10% af Lønnen og dernæst maa hele Summen ikke overstige 175 Kr. —

Det er iøvrigt ikke nemt at forstaa at en Lokomotivfyrbøder med 1410 Kr. i aarlig Løn med 4 Børn kun maa faa 140 Kr., medens en Lokomotivfører paa 2010 Kr. under samme Forhold faar 175 Kr. — Forsaavidt Lokomotivfyrbøderne har faaet 1 eller 2 Tillæg stiger Dyrtidstillæget med henholdsvis 12 a 24 Kr. — Dette er der jo ikke megen sund Mening i, thi da Hensigten er den at komme de mest betrængte til Hjælp, maa Tillæget være størst paa de mindste Lønninger. Ved dette Forhold sker der formentlig gennemgribende Forandringer i det nedsatte Udvalg.

Vi kan ikke undlade at pege paa, at Dyrtidshjælpen udbetales efter nogle ret vilkaarlig valgte Lønningstrin, der ikke tager nogetsomhelst Hensyn til de gældende Lønsatsers Beliggenhed.

Nu kan man sikkert gaa ud fra, at Be-

stemmelsen om de 10% gennem Udvalgsbehandlingen vil faa et helt andet Udseende og at der vil blive raadet Bod paa dette, men da den Sum Lovforslaget omfatter tilsyneladende er sat som Maksimum, vil man jo være nødt til at tage fra de „velstillede“ Tjenestemænd med over 2000 Kr. for at de daarligst stillede kan faa noget mere. Det vil altsaa sige for Lokomotivmændenes Vedkommende, at en Del af Lokomotivførerne, der allerede nu gaa og glæde sig til et højst velkommen Beløb vil se at dette, naar Loven endelig kommer til at foreligge, er forsvundet og puttet i andre Lommer, hvor der ganske vist ogsaa trænges mere.

Mærkeligt er det at se den Virkning, det fremsatte Lovforslag har, idet at dette fuldstændig ophæver Sætserne, saaledes at en Lokomotivfører med 3 Børn under 15 Aar og med en Slutløn af 2490 Kr. kan faa 10 Kr. i Dyrtidshjælp, medens en anden Lokomotivfører med en Slutløn af 2400 Kr. under ganske samme Forhold kan faa 100 Kr. i Dyrtidstillæg. — Dette er mildest talt ganske forbavsende at se en Lov forelagt, der saa fuldstændig ophæver Lønningsloven af 1908's Bestemmelser om a, b, c og d Sætserne, der jo netop var indført for at stille Tjenestemændene ens under Hensyn til Opholdsstedets Dyrhed.

Vi kan efter hele Forslaget gaa ud fra, at det er ganske smaa Beløb, der kommer Lokomotivførerne tilgode, medens paa den anden Side de fleste Lokomotivfyrbødere faar en haardt tiltrængt Hjælp.

Forsaavidt at Maksimumsbeløbet ikke bliver større end fastsat i Lovforslaget, er der altsaa kun Udsigt til at Rækken af skuffede Tjenestemænd bliver større, naar endelig en Gang Loven kommer til at foreligge; men vi vilde dog gerne sige, at paa en Tid, hvor alt er saa dyrt som nu, burde man være gaaet en Del videre og have taget alle Tjenestemændene med indtil ca. 3000 Kr. aarlig Løn. Vi ved meget vel at Landet har meget store Udgifter for Tiden, paa den anden Side ved vi ogsaa, at Børnene til Eks. ogsaa har tjent mange Penge. Den Betragtning maade vi hele Tiden ser

anvendt saavel fra Ministeriets Side som gennem Dagspressen, at der er mange ringere stillede Medborgere i Landet end Tjenestemændene, og at vi som en Følge heraf maa renoncere paa at faa Del i den Guldstrøm, der vælter ind over Landet — kan vi aldeles ikke erkende som rigtig, fordi vi maa holde paa, at vi ikke kan være tjent med efterhaanden at blive trykket længere og længere nedad, men maa fastholde Retten til at blive staaende paa det Niveau, hvor vi er sat i Kraft af den Vurdering af Stillingen, som Regering og Rigsdag i sin Tid er enedes om var passende. — Man sammenblander hele Tiden Tjenestemændenes Stilling som arbejdende for Staten og hans Stilling som Borger i Landet. Disse to Ting er forsaavidt hinanden uvedkommende, idet at vi formener, at naar Staten ønsker at optræde som Storarbejdsgiver, den da ogsaa paa samme Vis som det sker i alle private Virksomheder, maa lønne sine Folk antagelig og under vanskelige Forhold i Opgangsperioder er nødt til at træde hjælpende til, saaledes at Lønningerne komme til at staa i passende Forhold til hinanden og til den herskende Dyr-tid. Tjenestemændenes Stilling som Borger i Landet er aldeles den samme som alle andre Borge-res, her findes aldeles ingen Forskel, vi maa svare ganske de samme Skatter og Afgifter som andre Mennesker, men vi er ikke tjente med at faa blandet Landets Udgifter til Militærvæsen og lign. Foranstaltninger ind i vort Forhold som Tjenestemænd enten ved den ene Etat eller den anden.

Der nedsattes som bekendt et Udvalg paa 15 Medlemmer. Dette Udvalg har igen nedsat et Underudvalg bestaaende af 5 Medlemmer, d'Hrr. Markvordsen (Formand), S. Svendsen, L. Rasmussen (Fredericia), Kofoed og Abrahamsen, som arbejder ivrigt paa at tilendebringe Behandlingen af Forslaget, der sandsynligvis kommer til 2. Behandling en af de første Dage.

Vi vil da haabe, at dette Udvalgs Arbejde maa resultere i at nogle flere kan komme ind under Lovens Virkninger, hvad

der kun vil bidrage til at Tjenestemændenes Glæde over Forslaget kan blive noget mere ublandet. — — —

Efter „Jernbanetidende“ hidsætter vi en skematisk Fremstilling af Lovens Virkninger:

### Dyrtidshjælpen

i Tiden fra 1. August 1914 til 31. Juli 1915.

Den saml. Aarsindt. fra Statsk. i Aaret 1. Aug. 1914 til 31. Juli 1915 (medr. Overarb., Fribolig m. m.)	I Følge Lovforslaget vil Dyrtidshjælpen til <i>gifte</i> Tjenestemænd m. fl. andrage nedenanførte Beløb, naar Aarsindtægten har været som angivet, og Antallet af hjemmевærende Børn under 15 Aar er følgende:						
	1	2	3	4	5	6	7
1000	100	100	100	100	125	150	175
1100	100	110	110	110	135	160	175
1200	100	120	120	120	145	170	175
1300	100	125	130	130	155	175	
1400	100	125	140	140	165	175	
1500	100	125	150	150	175		
1600	100	125	150	160	175		
1700	100	125	150	170	175		
1800	100	125	150	175			
1900	100	125	150	175			
2000	100	125	150	175			
2100	100	125	150	175			
2200	100	125	150	175			
2225	75	125	150	175			
2250	50	125	150	175			
2275	25	125	150	175			
2300		100	150	175			
2325		75	150	175			
2350		50	150	175			
2375		25	125	175			
2400			100	175			
2425			75	175			
2450			50	150	175		
2475			25	125	175		
2500				100	175		
2525				75	175		
2550				50	150		
2575				25	125		
2600					100		
2625					75		
2650					50		
2675					25		
2700							

Besøg altid Din Afdelings Møder  
naar Du har fri.



## ASPIRANTERNES FOR- FREMMEELSE.

I Begyndelsen af Maj Maaned henlede „Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund“ vor Opmærksomhed paa, at Ansættelsen af Aspiranter som fast timelønnede Haandværkere for de Aspiranters Vedkommende, der havde været indkaldt til Tjeneste ved Sikringsstyrken, først kunde ventes at ville ske saa mange Maaneder senere som Militærindkaldelsen havde foraarsaget.

Da Reglen for Forfremmelse af Aspiranter til Lokomotivfyrbødere altid var betinget af den faste Ansættelse som Haandværker, rettede man under et Besøg hos Direktøren Forespørgsel herom; idet man henlede Opmærksomheden paa den Uretfærdighed, der herved let kunne opstaa, derved at Aspiranter der senere var antaget; men til hvem Tjenesten ved Sikringsstyrken ingen Krav havde stillet, vilde, saafremt Direktionen fulgte de gamle Regler opnaa Forfremmelse til Lokfyrb. hurtigere end tidligere antagne, til hvem Sikringsstyrkens Opretholdelse havde haft Bud.

Direktøren kunde paa daværende Tidspunkt ikke udtale sig til Spørgsmaalet, men lovede at undersøge dette Forhold nærmere. —

Under Forretningsudvalgets Besøg hos Direktøren d. 1. Juli (se Refr. i Loktid. Nr. 14 Side 168, Stk. 10) blev der paany rettet Forespørgsel om Forholdet; men Direktionen kunde for Sagens Vedkommende kun oplyse, at Generaldirektionen beskæftigede sig dermed; men endnu ikke havde truffen nogen endelig Afgørelse.

Imidlertid skete det første Tilfælde, idet en Aspirant Dich ved Nyborg Værksteder blev forbigaaet af senere antagne Aspiranter til den faste Ansættelse som timelønnet Haandværker (Dich havde gjort Tjeneste ved Sikringsstyrken). Da bemeldte Aspirant var beskæftiget ved Værkstederne i Nyborg, blev det „Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund“, der under d. 19. Juli paa Aspirantens Vegne til Direktionen fremsendte en Beklagelse af Forholdet.

Under 29. Juli modtog Formanden for „D. S. & M. F.“ (D. S. B. Afdl.) Hr. Kirketerp et Svar, hvis Ordlyd blev tilstillet Lokfrb.-kredsen og som meddelte følgende:

„I Anledning af Deres Skrivelse af 19. ds. angaaende Ancienniteten for Fyrbøderaspiranter, der har været indkaldt til Sikringsstyrken, meddeles, at den omhandlede Haandværker Nr. 5145 M. Dich paa Grund af Indkaldelse til Sikringsstyrken ikke var kvalificeret til fast Ansættelse, førend der ved Generaldirektionens Beslutning af 13. d. M. blev tilladt Afbigelse fra Reglen om 1 Aars Tjeneste som Ekstraarbejder. — Dich er herefter fast ansat d. 25. d. M.

Da Fyrbøderaspiranter fremtidig vil blive forfremmede til Lokomotivfyrbødere efter deres Antagelsesdato, har den Omstændighed, at den faste Ansættelse er blevet forsinket paa Grund af Mititærtjeneste, altsaa *ikke* nogen Indflydelse paa de paagældendes Anciennitet, der for Dichs Vedkommende iøvrigt først vil blive beregnet fra den Dag han overgik til Stillingen som Fyrbøderaspirant, nemlig d. 14. Januar d. A.

sign. A. Floor.

*Sæbye.*

Det er med virkelig Glæde og Tilfredshed vor Organisation modtager Underretningen om Generaldirektionens Afgørelse i dette Spørgsmaal. Gang paa Gang har vi, navnlig det sidste Aarstid, hos Direktøren fremført dette om Aspiranternes Forfremmelse til Lokfyrb., idet de gamle Regler tit medførte, at senere antagne forfremmedes først, fordi Kredsen var forskellige i Behandling og Ekspedition af de paagældendes Papirer, og saaledes mer eller mindre forhalede Tiden for den faste Ansættelse som Haandværker, der som alt nævnt dannede Grundlaget for Forfremmelsen til Lokfrb. Nu er Antagelsesdatoen lagt til Grund for Forfremmelse, og samtidig tilkendegiver Direktøren, er det Antagelsesdatoen som Fyrbøderaspirant, der er det afgørende for Ancienniteten, hvilket har Bud til de Haandværkere, der paa Værkstederne pludselig faar Lyst til at komme ud og køre og som hidtil da har indbildt sig at have større Anciennitet end de Haandværkere, der blev antaget til Lokomotivtjenesten, hvad Forfremmelser til Lokfrb. angik.

Vi takker Direktøren for, at han har for-



maaet Generaldirektionen til at bifalde denne retfærdige Ordning, der i Fremtiden vil spare os for disse ikke altid lige behagelige Henvendelser.

Paa Kredsens Vegne  
*Rich. Lillie.*



## SVAR PAA ANDRAGENDE.

MINISTERIET  
FOR OFFENTLIGE ARBEJDER.

*Kjøbenhavn, d. 6. August 1915.*

Journal Nr. 3792 b.  
Brev Nr. E. 2411.

I et den 9. f. M. hertil indsendt Andragende har Hovedbestyrelsen anholdt om, at der maa blive tilvejebragt en Ordning, hvorved der gives det ved Statsbanerne ansatte Personale Lejlighed til i størst mulig Udstrækning til eget Forbrug at foretage Indkøb af Koks fra Statsbanernes Beholdninger til Statsbanernes Indkøbspris.

I denne Anledning skal man tjenstlig meddele, at Ministeriet under Hensyn til, hvad der findes anført i vedlagte Ekstrakt-Afskrift af en fra Generaldirektionen for Statsbanerne over Sagen indhentet Erklæring, ikke har set sig i Stand til at imødekomme Andragendet.

*Hassing-Jørgensen.*

Frederik V. Petersen.

Hovedbestyrelsen for Dansk Lokomotivmands-  
Forening.

### Ekstrakt-Afskrift.

DE DANSKE STATSBANER  
GENERALDIREKTIONEN.

*Kjøbenhavn, B., den 14. Juli 1915.*

Til

*Ministeriet for offentlige Arbejder.*

Som Forholdene har udviklet sig, er Statsbanerne for Tiden ingenlunde rigeligt forsynet med Lokomo-

tivbrændsel, og Tilførslen af dette sker meget uregelmæssigt, ligesom man overhovedet ikke har nogen Sikkerhed for, at alle Bestillinger ville blive fuldt ydede.

Under Hensyn til de meget betydelige Krav, som Personalets Forsyning med Brændsel vil stille til Beholdningerne, maa man derfor nære afgjort Betænelighed ved at give Tilsagn om at overtage denne Forsyning, tilmed da det kan ventes, at den eftertragtede Ligestilling blandt Civiletaternes Personale vil medføre Krav ogsaa om Told- og Postpersonalets Brændselsforsyning paa samme Maade.

Da der imidlertid har dannet sig en Sammenlutning for Embeds- og Bestillingsmænd samt ligestillede til „Kul- og Koksimport“, maa det antages, at denne Sammenlutning kan virke til Fordel for billigt Indkøb af Brændsel ogsaa til Statsbanernes Tjenestemænd, og den kan da paa en langt simple Maade ordne de herhen hørende Forretninger, end det vil være muligt for Statsbanernes Administration i Forhold til det store Antal af ansatte.

*Helper,*  
cst.

Sæbye.

De Danske Statsbaner. Journ. Nr. M. 5288.  
Direktøren for Maskinafdl.

*Kjøb. B. d. 30. Juli 1915.*

Til

*Dansk Lokomotivmands Forening.*  
*Lokomotivfyrbøderkredsen*  
*Kjøbenhavn.*

I Anledning af Foreningens Skrivelse af 18. April d. A. (J. Nr. 18) meddeles, at man har imødekommet Deres Ønske om Udlevering af Værktøjskasser til de Lokomotivfyrbødere som til Stadighed forrette Tjeneste paa Rangermaskinerne, paa Betingelse af, at der ikke fra Personalets Side rejses Krav om særlig Plads, Reoler el. lign. til disse Kassers Opbevaring i Remiserne. —

A. Floor.

Sæbye.



## SAMMENSLUTNINGEN.

„Værkstedtidende“, Organ for fagorganiserede Arbejdere paa Statsbanernes Værksteder, Redaktør M. Kirketerp, omtaler i sidste Nr. af Bladet Sammenlutningen mellem Lokomotivpersonalet, som vi finder

Anledning til at gøre vore Læsere bekendt med, ved at citere noget af Artiklen. —

„Vi følger vor velmente Lykønskning til det nu opnaaede Resultat. For os Værkstedsarbejdere har den tidligere Situation været af en ret pinlig Art: vel har ikke alle Lokomotivmænd været Medlemmer af deres Fags Organisation, men den langt overvejende Del af disse har dog indenfor Smede- og Maskinarbejdernes Forbund hentet deres første Forstaaelse af den faglige Organisations Nødvendighed; det har derfor været pinligt at se, at et saadant Forhold skulde føres videre ud i Livet, uden at man heller her syntes at kunne finde hinanden i gensidig Forstaaelse.

Vi er ikke blind for, at den Adskillelse, der i sin Tid fandt Sted, udelukkende maa tilskrives en ganske fejlagtig Organisationsforstaaelse fra Jernbaneforeningens Side; thi at denne Forening aabnede sine Døre for en enkeltvis Indmeldelse af Medlemmer fra en gammel bestaaende Organisation, var selvfølgelig ganske forkastelig; havde man dengang optaget Forhandlinger med Organisationen om samlet Overgang, vilde Splittelsen aldrig være sket. Ingen anden Organisation vilde have handlet saaledes, og man saa da ogsaa her, at den Maade, hvorpaa Dansk Jernbaneforbund ordnede Sagen med Værksteds- og Remisearbejderne, mere havde Karakteren af en organisationsmæssig Behandling af en saa vigtig Sag.

I alle de Forsøg, der siden dengang har været foretaget for at opnaa Samling af Lokomotivpersonalet, har Jernbaneforeningen kun spillet den Rolle at forkaste alle fremsatte Forslag; man har derimod aldrig fremsat nye Forslag, og Bestræbelserne for at splitte Organisationen i to Foreninger, hvor Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne hver havde sin Forening, synes heldigvis nu at være mislykkede.“



## EN LILLE PRAKTISK REFORM.

Ved Lokomotivdepotet i Fredericia er der af const. Maskinbestyrer Capito udstedt den Ordre, at der kun maa findes 1 Slags Brændsel paa Rekvisitioner til Lokomotiver, skøndt man skulde antage, at naar der findes 3 Rubrikker, henholdsvis for Kul, Koks og Briketter, maatte de ogsaa kunne benyttes og endvidere, at hver Rangerfører skal udskrive 0,4 Tons Brændsel daglig uanset Forbruget, idet Brændslet hverken vejes eller maales.

Da der for Tiden fyres med en Blanding af Koks og Briketter efterkommes Ordren paa den Maade, at hver Rangerfører daglig afleverer 1 Rekvisition lydende paa 0,2 Tons Koks, og 1 Rekvisition paa 0,2 Tons Briketter, hvilket bliver 6 Rekvisitioner daglig pr. Maskine.

Da det saaledes paa Forhaand er givet, hvormeget

Brændsel der skal udskrives pr. Døgn til Rangeringen, vil jeg herved foreslaa, at Lokomotivmesteren bemyndiges til daglig at udskrive 6 Tons Brændsel til de herværende 5 Rangermaskiner; herved vilde baade Depotet, Maskinkredsen og Rangerførerne lettes for en Del Skriveri, der virker saa irriterende, fordi det er saa aldeles unødvendigt, og endelig vilde der spares 6 Rekvisitioner daglig pr. Maskine eller ialt 30 Rekvis. daglig, en Besparelse, der vel ikke vilde veje meget paa Statsbanernes store Budget, men Smuler er jo ogsaa Brød, og man har jo tidligere set, at Smaatingene er bleven regnet med.

Til Gengæld for den anviste Besparelse kunde der saa maaske blive Raad til at overlade Personalet et Ark Papir, naar det ønskede at søge om Forflyttelse eller til andre tjenstlige Skrivelser.

*En Rangerfører.*



## JERNBANERAADET.

I Lokomotivtidende Nr. 14 Side 171 omtalte vi de nyoprettede Jernbaneraad samt nævnede de af Folketing og Landsting valgte Medlemmer; paa daværende Tidspunkt havde Ministeriet endnu ikke besat de 3 Pladser. Imidlertid foreligger nu Ministeriets Udnævnelse; idet Valget faldt paa forh. Trafikminister Direktør Weimann, Landstingsmand Konsul Hey og Etatsraad, Direktør Kjær.

Til Raadets Formand valgtes Direktør Weimann.  
*Dick.*



## GENERALSEKRETÆREN.

I Følge Loven om Statsbanernes Styrelse skal der til Generaldirektørens umiddelbare Assistance ansættes en Generalsekretær. — Straks efter Udnævnelsen af Generaldirektøren skete Udnævnelsen af Generalsekretæren. Det blev Chefen for 1. Ekspeditions kontor i Ministeriet for off. Arbejder Frederik V. Pedersen. —

Kontorchef Fred. V. Pedersen har gennem flere Aar været beskæftiget med Jernbanesager og da Kontorchefen i sin Tid udnævntes til Sekretær for Statsbaneudvalget af 1911, fik han ved dette Arbejde den bedste og rigeste Lejlighed til, at kende alle



Enkeltheder i Statsbanernes Organisation, noget der nu i hans nye Stilling vil komme ham og ikke mindst den ny Generaldirektør tilgode under Arbejdet med Omorganiseringen af Statsbanerne. —

Overfor Personalets Organisationer har Generalsekretæren altid vist Forstaaelse og for de Sager, Lokomotivpersonalet har haft Anledning til at beskæftige 1. Ekspeditionskontors Chef med, har man altid følt og mærket en human og retfærdig tænkende Mand. —

Vi ønsker derfor Generalsekretæren til Lykke med sit ny og ansvarfulde Hverv.



## 25 AARS JUBILÆUM



L. C. Karm.

Den 24. Juli fejrede Lokomotivfører L. C. Karm, i Aalborg, Femogtyveaarsdagen som Lokomotivmand ved Privatbanerne. Karm er født den 28. August 1863, og ansattes ved Frederikshavn—Skagensbanen den 24. Juli 1890, og forflyttedes den 1. December 1896 til Nr. Sundby—Fjerritslevbanen som Lokomotivfører. Jubilaren var paa Jubilæumsdagen Genstand for megen Opmærksomhed. Fra Lokomotivpersonalet ved Aalborg Privatbaner overrakte der ved

en Deputation Jubilaren en Merskumspibe med Sølvbeslag og Inskription, samt et Tobaksbord. Deputationen takkede for svundne Aars godt Samarbejde og Kammeratskabsfølelse og ikke mindst fordi Jubilaren altid havde været sin Organisation et tro Medlem, og særlig mindedes de første Aar da Jubilaren tog ivrig Del i Organisationsarbejdet. Ligeledes mødte en Deputation fra Togpersonalet ved Aalborg Privatbaner og overrakte Jubilaren et Sølvskrivetøj, samt en smuk Adresse. Efter et behageligt Samvær med Jubilaren skiltes man med Ønsket om, at det endnu i mange Aar maatte være Jubilaren forundt at føre Staalhesten.



## LOKOMOTIVFØRERKREDSSEN.

### De københavnske Afdelinger

afholder Møde Onsdag den 18de August Kl. 8 Em. paa Centralbanehotellet, Halm-torvet 14.

Kredsens Formand Hr. Lokomotivf. Mortensen, Esbjerg, samt Kredsbestyrelsen vil formentlig være til Stede paa Mødet.

P. A. V.  
H. Karm.

## LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSEN

### Lokomotivfyrbøderkredsens Afdelingsformænd.

Da der for Tiden fra Afdelingerne meldes om Optagelse af Aspiranter, skal man i den Anledning henlede Opmærksomheden paa den mellem „Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund“ og „Dansk Lokomotivmands Forening“ truffne Overenskomst til nøje Overholdelse; idet man beder Afdelingsformændene om altid i Tvivlsspørgsmaal, at søge Kredsbestyrelsen. —

Kbhvn. i August.

Rich. Lillie.

### Hjertelig Tak.

For al den elskværdige Opmærksomhed, der fra Kolleger, Venner og Medansatte vist os i Anledning af vor 25-aarige Ansættelsesdag, bringes hermed vor hjerteligste Tak.

A. R. M. Olsen.      Jul. Skjoldager.  
C. Schmidt.        Th. Nielsen.  
C. A. Vording.

---

*Betal Dit Kontingent punktlig,  
Restance gavner ingen.*

---

### NYT FRA ALLE LANDE.

#### Oliefyring i Smedeværkstedet.

Oliefyringen har i de sidste Aar holdt sit Indtog i forskellige Industrigrene, og de Værfter, som bygger Krigsskibe, har bidraget meget til dennes Udvikling; i Amerika finder man i alle disse Værfters Smedjer Oliefyring anvendt, men de dertil nødvendige Apparater er endnu meget forskellige. Mest kendt er følgende tre Metoder for Fyring med Olie (ved Hjælp af Lufttilgang):

1) en Kombination af en med ca. 1,4 kg. cm.<sup>2</sup> Tryk arbejdende Oliedusch og et med Lavtryk arbejdende Apparat for Tilførsel af Forbrændingsluft.

2) Anvendelse af lige stort Tryk for Duschens og Lufttilførselens Vedkommende, af et Middeltryk omkring 0,28 kg. m<sup>2</sup>.

3) Anvendelse af en Blæsemaskine alene.

Erfaringen med Hensyn til Anvendelse af begge Slags Fyringer, Kul og Olie, i Smedeværksteder, er sikkert i praktisk Henseende den, at Olie i høj Grad er at foretrække. Naar man i nævnte Øjemed ogsaa har foreslaaet Vandgas, Generatorgas og pulveriseret Kul, er dette ikke heldigt, da disse Fyringsmidler sammenlignet med Olie er betydelig dyrere og derfor uhensigtsmæssige. Prisen paa Olie er for Tiden lav og vil ogsaa i en overskuelig Fremtid holde sig saa lav, at man er berettiget til at anse Olien som et ideelt Brændstof i Smedjer. I Virkeligheden har Oliefyringen i Løbet af de sidste Ti-aar holdt sit Indtog i forskellige Industrier, da den ikke alene egner sig til Anvendelse i Smedjer, men ogsaa paa en Mængde andre Steder.

Det er fremfor alt U. S. A.s Orlogsværfter, som har gjort et stort Arbejde for at fuldkommengøre Oliefyringen og konsekvent har indført den i Smedeværkstederne. I Virkeligheden anvender alle ame-

rikanske Orlogsværfter Olie i Smedjerne, og mange af dem er fuldstændig ophørt med Kulfyring. Denne Oliefyring i aabne Smedeesser, bliver iøvrigt i visse Kredse af Privatindustrien og Forretningsverdenen foreløbig ikke tilstrækkelig vurderet.

#### Ildslukning med Blæsere.

Anvendelse af elektriske Vifter til Slukning af Flamme er sikkert ganske ny; i Boston brød der for ikke lang Tid siden, Ild ud forneden i en Bygning, som benyttedes til Farvelager og kemiske Artikler. Røgen og Dampen var saa tyk, at det var umuligt for Brandmændene at komme ind i Bygningen. Brandvæsenet rekvirerede nu resolut seks almindelige 16 Tommers elektriske Vifter, som opstilledes saaledes, at de blæste ned i Kælderen, og saasart de bageste Vinduer var slaaet ud, saaledes at Røgen og Emmen kunde undvige her, fik Vifterne efterhaanden blæst Kælderen ren, saaledes at Brandfolkene kunne komme til.



#### DYRTIDSHJÆLPEN.

Ved Redaktionen Slutning blev vi bekendt med den af det nedsatte Udvalg afgivne Betænkning, og vi kan deraf se, at den Opfattelse, vi havde, at det blev de „velstillede“ Tjenestemænd med 2000 Kr. og derover i aarlig Indtægt, der kom til at betale Gildet, var delvis rigtig, idet ogsaa Tjenestemændenes Lønninger under dette Beløb er blevne ramte og føleligt beskaarne.

Regeringens Dyrtidsforslag fik ikke nogen gunstig Modtagelse, fordi det var langt under Forventningerne, men Udvalgets Forslag er endnu daarligere, og vi kan forudsæ, at vore Medlemmer vil rejse sig i skarp Protest mod dette, en Protest, vi fuldt ud kan slutte os til.

Vi er overbeviste om, at Kravet om Revision af Lønningsloven af 1908 vil rejse sig med forøget Styrke, og at Tjenestemændene ikke vil helme, forinden dette sker.

Red.





## PERSONALIA.

1/8 15

Forfremmede til Lokomotivførere er  
Lokomotivfyrbøderne:

I. S. M. Pedersen, Fredericia, — — i Fredericia.  
I. Nielsen, Odense, — — i Roskilde.  
P. L. P. Møllerup, Aarhus H, — — i Struer.  
N. C. Johansen, Nyborg, — — i Struer.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er  
Haandværkerne:

M. M. Mikkelsen, 3. Kreds, Ar, — — i Fredericia.  
K. Kristensen, 3. — , Lg, — — i Vedde.  
H. M. Jeppesen, Vk. Ng, — — i Korsør.  
N. P. Stevn, Kh. G. I, — — i Aalborg.  
K. A. H. Sønderkøge, — — — i Kh. G. I.

Efternævnte forflyttes efter Ansøgning  
saaledes:

Lokfører I. G. Schneider, Fredericia til Aarhus H.

Lokfører N. Lassen, Struer til Slagelse.  
— N. C. N. Ahrensberg, — — —  
Lokfyrb. A. R. Laursen, Korsør - Odense.

31/7 15

Afskediget er:

Lokfrb. N. C. Jensen, Helsingør, og derefter over-  
gaaet til Stillingen som Haandværker



Godt økonomisk Nyt!

### Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og let-  
teste Maade at bruge Hushold-  
nings sæbe paa. Faas overalt!

Til gensidig Fordel og Støtte anbefales d'Herrer  
Medlemmer udelukkende at anvende  
**D. D. P. A.'s PETROLEUM**  
der ubestridt er den bedste der findes.

### OVE C. BJERREGAARD

Tlf. 10127 **Reventlowsgade 14,** Tlf. 10127  
v. Centralbanegaarden.

Spisestel — Kaffe — Servantestel.  
Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.  
==== Statsbanernes Personale 10% Rabat. ====

**Hvorfor kan De købe billigst hos mig?**

**Fordi** jeg fremstiller en stor Del af mine Varer selv!

Forlovelsesringe, 14 Karat (585) fra 6-10 Kr. Funktionærer Rabat.  
Guldsmed **Frode Micheelsen, Sdr. Boulevard 34.**

### Vin- og Cigarforretningen

Dannebrogsgade 42, Tlf. Vester 4248  
anbefales d'Hrr. Medlemmer.  
Ærb. CHR. SØRENSEN,  
Drager ved D. S. B.

**JOHS. JENSEN**  
Tapetserer og Dekorator.  
Dybbølgsgade 32. Tlf. Vester 2312 x.  
Udfører alt til Faget behørende.

Telf. 1899.



Telf. 1899.

Haslund & Larsen. Vinhandlere  
Nørrevoldgade 92. Arbejderforeningen.  
Prima vellagr. Vine og Spirituosa.

### En gratis Kop Kaffe

kan alle lave sig — for dobbelt Vægt  
faar Enhver, som køber i

Kaffeforretningen „Kronen“

saaledes at ved Køb af 1/8 kg faar De  
1/4 kg (lig 1/2 Pd.) af vore fine Quali-  
teter, som sælges til almindelig Bu-  
tikspris à 37 og 40 Øre pr. 1/8 kg, og  
saaledes dobbelt Kvantum til hver Vægt  
som købes.

**Husk!** **Husk!**

### Kaffeforretningen „Kronen“

50, Oehlenschlägersgade 50,  
Hj. af Istedgade.

**J. C. Andreasen & Søn's Skræderforretning, Frederiksborggade 29<sup>2</sup>.**  
Regnfrakker for Damer og Herrer. Telf. Byen 5010 y.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>. Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.  
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22<sup>2</sup>, Telefon Vester 4011.  
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

**ENHVER** som læser denne  
Annonce bør i  
egen Interesse  
gøre et Forsøg i

**Vesterbros Skotøjs-Hus**  
Absalonsgade 15.

Grundlagt 1879. Tlf. Vester 915 y.  
Forretningsprincip: Gode Varer. Billige Priser

**Blomster- og Kranse-**  
forretningen

**Dybbølsgade 43.**

Spec.: Smukke Foreningskranse.

**Pianoer,** nye som brugte,  
sælges billigt, saa-  
vel kontant som paa  
Afbetaling.

Nørrevoldgade 23. Kragelund

**Tandlæge Frk. Sørensen,**  
69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vester 905 x,

**Hele Tandsæt fra 20 Kr.**

Ældre Tænder omsættes billigt. Plom-  
bering og Tandudtrækning. Moderate  
Priser. Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparationer udføres paa faa Timer  
Jernbanefunktionærer indrømmes 5<sup>0</sup>/<sub>10</sub>

**Man bør**

lade sig livsforsikre i

**„Danmark“**

Køb hos de Averterende.

**Kallundborg.**

**Skotøj Julius Petersen**  
Skibbrogade 34  
Prima Varer til billigste Priser

**F. HANSEN** Kallundborg  
største Møbelforretning. Telf. 149  
Møbler leveres franco overalt i Danmark

**Skanderborg.**

Alt henhørende til

**Skræderi og Herreekviperings**  
køber De absolut bedst hos  
**JENS OVERGAARD.**

**Gjedser.**

**Ludvig Sønderup,**  
Slagter- og Paalægsforretning  
bringes i Lokomotivpersonalets Erindring  
Stort Udvalg i Konserver & Ost.  
Telefon 3.

**R. Christensens**  
Colonial-, Fedevare-  
& Brændselsforretning  
anbefales. — Telf. 15.

**R. TRANØ,** Skræder &  
Herreekviperings,  
anbefaler sig med L. Kl.s Arbejde til billige Priser.

**Brande.**

**Brande Materialhandel**

(CHRISTIAN JØRGENSEN)  
anbefaler prima

Kolonial og Materialvarer.  
Børne- og Sygeplejeartikler.

Rimelige Priser. Reel Behandling

**H. MADSEN,**

**Brande ny Blikkenslager-**  
telf. 70, Forretning. telf. 70

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende.

**Langaa.**

**Bagermester Chr. Mildahl**  
anbefaler sit 1ste Kl.s

**Bageri og Conditori**  
Telf. 7. — Langaa.

**Holstebro.**

Drik »HOLSTEBRO ØL«

Det bedste ØL

paa VESTKYSTEN

**N. Chr. Rasmussen**

Telf. 204 Skolegade 30. Telf. 204

Urtekram-, Vin- og Delikatessforr.

Specialitet: Kaffe, The, Chokolade,  
Kul, Koks, Brænde, Tørv og Briketter.

**Fredericia.**

**Carl W. Jensens**  
**Fodtøjsforretning.**  
Danmarksgade 29. Fredericia.  
Største Lager her paa Pladsen.

**Fredericia Dampvaskeri,**  
kem. Tøjrensingsanstalt.  
Telf. 149. VENDERSGADE 63 A. Telf. 149.  
Filial: DANMARKSGADE 21  
Tøjet hentes og bringes overalt.  
Ærbødigst M. BRODERSEN.

Installatør **H. P. Hansens Enke,**  
**Torvet 14,**  
Trikotage- og Lingeriforretning anbefales.

**Skotøj** NICOLAJ HANSEN  
Danmarksgade 10  
Prima Varer. -- Billigste Priser.

**KØB**

**Kjoler : Bluser : Lingeri**  
i „MAGASIN SPECIAL“  
Gothersgade.

**M. JENSEN**

1. Kl. Skræderforretning  
anbefales.

Gothersgade 27.

**MAGASIN DU NORD**

ans. i Manufaktur største Udvalg til billigste Pris.

Spec. i Sæde-, Brude- og Konfirmationsudstyr.

CARL J. CRISTENSEN. OTTO CHRISTENSEN.

**LA FRANCE**

Vendersgade 7. Telf. 459.

Kranse og Buketter,  
Frø og Udplantningsplanter.

A. BERTELSEN.

Malermester

**H. J. Jensens Enke**  
Tapeter — Rullegardiner  
Gulvfernis

**Magnus Sørensens**  
**Bogtrykkeri, Papir- og**  
**Galanteriforretning**  
Gothersgade 14, anbefales.

**Polstrede Møbler**  
og **Linoleum** anbefales.  
N. Chr. Christensen,  
— Prinsessegade 20. —

**J. J. Brunhøis**  
**Møbelfabrik**

Vendersgade 18, Fredericia.  
Møbler i moderne Stilarter anbefales.