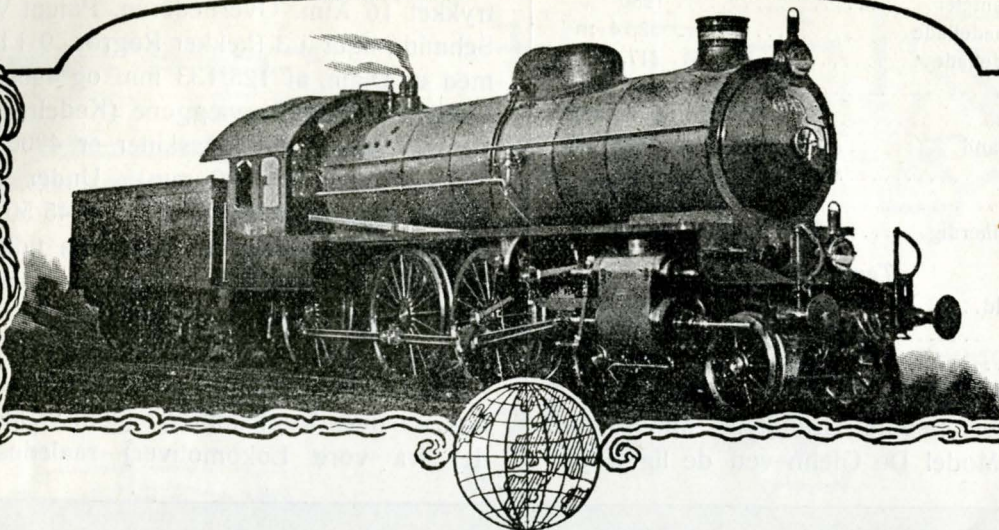


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

15. AARGANG NR. 7.

Redigeret af C. M. Christensen.

2. APRIL 1915.

## DE PREUSSISKE STATSBANERS 2-C, 4 CYLINDER COMPOUND ILTOGSLOKOMOTIV LITRA S<sub>10</sub>

Fra Tysk af OTTO BENDIXEN.

I alle Jernbaners Interesse har de preussiske Statsbaner erhvervet sig den største Fortjeneste ved Indførelsen og Forsøgene med Overhederlokomotiver. Med enkeltbyggede og lette Lokomotiver med Overheder er blevet opnaaet glimrende Resultater, og uden at gaa over til mere end 5-akslede Typer har man med overhedet Damp hidtil kunnet klare sig ogsaa med Tvillinglokomotiver. De fleste af disse er repræsenterede i Typerne 2-C Litra P<sub>8</sub> med 1750 mm Drivhjul (se Lok. Tid. Nr. 19, 1911, S. 298) og 2-B Litra S<sub>6</sub> med 2100 mm Drivhjul. Først i den senere Tid blev for meget svære Iltog anskaffet en 2-C Dobbelttvilling Type Litra S<sub>10</sub> i et Antal af 40 Stk., af hvilke et Eksemplar den Gang var udstillet i Brüssel 1910 og en Forbedring i Turin

1911. (Denne Type er udførligt beskrevet i Lok. Tid. Nr. 19, 1911). Bestræbelserne for at opnaa endnu større Præstationsevne med 5 Aksler og 17 t Akseltryk lod det synes mest formaalstjenligt at bygge 4 Cylinder Compound Lokomotiver med overhedet Damp, en Type, som ikke hidtil havde været benyttet i Preussen; men som flere Steder i Udlandet havde vist sig udmærket. Der bestiltes derfor 10 Stk. 2-C Lokomotiver af denne Model (Fig. 1) hos *Henschel & Søn* i Cassel, som ogsaa udførte Detailudkastene.

Vi har i en længere Artikel i Lok. Tid. Nr. 6, 7 og 8 1912, beskrevet denne Europas største Lokomotivfabrik og nogle af de Lokomotiver, der er udgaaede herfra. Hertil føjer vi i denne Artikel Beskrivelsen af den sidste nye preussiske Iltogslokomotivtype, der som sagt i alle Detailler er fremstillet hos Firmaet *Henschel & Søn* i Cassel. Herfra er ogsaa udgaaet de preussiske Statsbaners første Compound Lokomotiv og det første Lokomotiv for overhedet Damp.



**Maskinen:**

Diam. af Højtrykscylinder.....	400 mm
— - Lavtrykscylinder.....	610 ”
Stempelslag.....	660 ”
Drivhjulsdiameter.....	1980 ”
Overhederhedeflade.....	52,14 m <sup>2</sup>
Samlet Hedeflade.....	217,64 ”
Risteflade.....	2,95 ”
Damptryk.....	15 kg/cm <sup>2</sup>
Fast Hjulstand.....	4700 mm
Samlet —.....	9100 ”
Vægt tom.....	72660 kg
” tjenstfærdig.....	79620 ”

**Tenderen:**

Vandindhold.....	315 m <sup>3</sup>
Kul —.....	7000 kg
Vægt tom.....	25170 ”
” tjenstfærdig.....	63700 ”

Den ovennævnte Grundtype minder en Del om Model De Glehn ved de ligeledes

ikke tilbage for de bedste engelske og franske Typer. Kedlen bestaar af 2 Ringe med en indvendig Diam. af 1599 og 1634 mm. Tykkelsen er 17 1/2 mm, og Damptrykket 16 Atm. Overhederen, Patent Wilh. Schmidt, ligger i 3 Rækker Røgrør, 9 i hver, med en Diam. af 125/133 mm og 4900 mm Længde mellem Rørvæggene (Kedelrørens Længde paa vore P Maskiner er 4900 mm og hos Litra R 4500 mm). Under Røgrørene ligger 146 Kedelrør med 45/50 mm Diam. Røgkammeret er ikke som tidligere forbundet med Kedlen ved en paanittet Vinkelringsflange, men med en fastnitted 20 mm tyk Fladjernsring, der er 1710 mm i Diam. Kedelbeklædningen fortsætter sig lige ud over Røgkammeret (som vi kender det fra vore Lokomotiver) saaledes, at

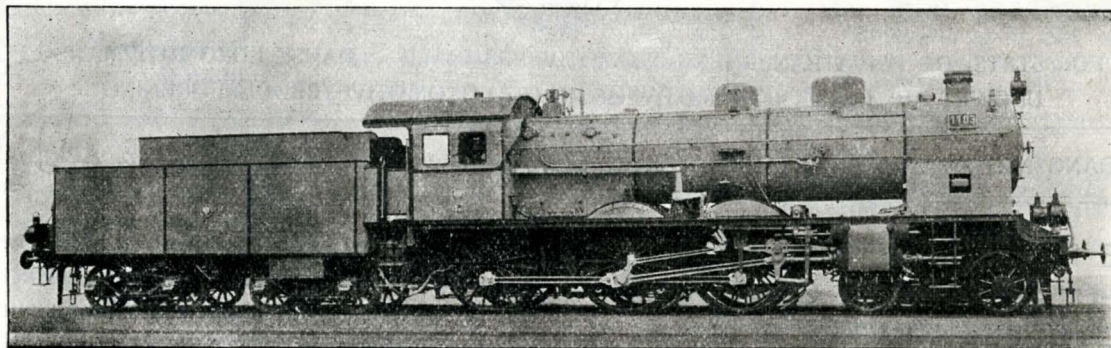


Fig. 1. 2-C 4 Cylinder Compound Iltogetslokomotiv med *Wilh. Schmidts* Røgrørsoverheder. De kgl. preussiske Statsbaners Type S<sub>10</sub>.

af Henschel & Søn byggede 2-C Lokomotiver med samme Huldiameter, 1980 mm. til Rigsjernbanerne i Elsass-Lothringen og Bagdadbanen.

Kedlen er den højstbeliggende ved de preussiske Statsbaner, idet Midten ligger 2900 mm over Skinnetop. (Paa vore R Maskiner er Højden 2850 mm). Dette er for at faa en saa dyb Fyrkasse som muligt over den bageste Kobbelaaksel, dels for at gøre det indvendig liggende Lavtryksdrivværk lettere tilgængeligt. For at bringe Tyngdepunktet fremefter, og derved ogsaa spare Vægt, blev Fyrkassens For- og Bagvæg fremstillet skraa. Fyrkassen har en største Dybde af 991 mm fra den underste Del af Kedlen, og med Hensyn til en gunstig Forbrænding af et tykt Fyr staar den

denne Maskine, i Modsætning til de preussiske Statsbaners tidligere Overhederlokomotiver, har et meget smukt og glat Udseende. Dampdomen er 722 mm i Diam., og som det sædvanligt bruges, kan den ved en Vinkelring skilles paa Midten. Den indeholder en Ventilregulator, som er efter Model Smith & Wagner (Lok. Tid. Nr. 19, S. 302, 1911). Overhederflangerne er lodrette, saaledes som det er almindeligt ved de preussiske Lokomotiver. Spildedamp-rørets Munding er lidt under Kedelmidten og omgivet af et kegleformet Gnistfanger-net, der udvider sig opefter.

Højtrykscylindrene, som ligge udvendig og noget tilbage for Lavtrykscylindrene, virke paa den anden koblede Aksel, og de er 400 mm i Diam. Lavtrykscylindrene ligge

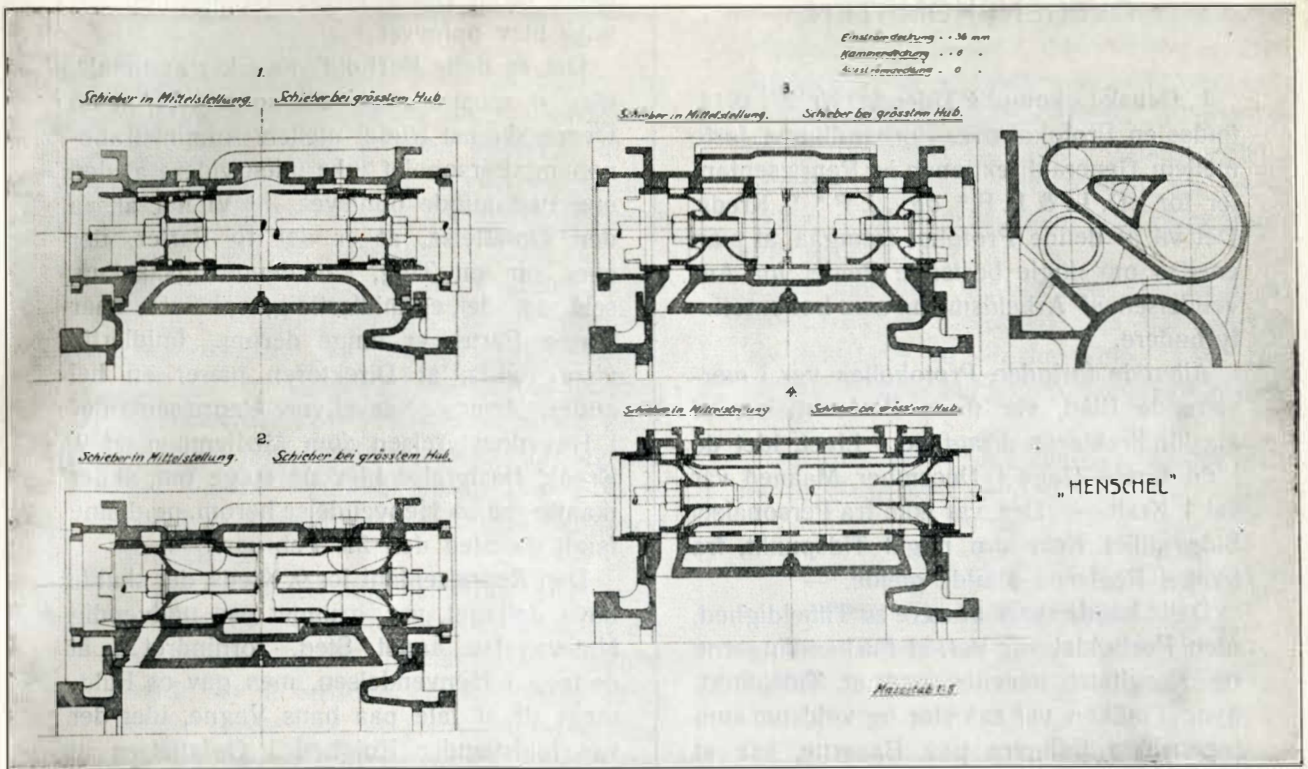


Fig. 2. Stempelglider, System Henschel.

indvendig under Røgekammeret. De virke paa den forreste Drivaksel og Diam. er 610 mm. Samtlige Krydshoveder føres paa enkelt Paralel. De indvendige Drivstænger har en Længde af 2400 og de udvendige 2800 mm. I første Tilfælde bliver Forholdet  $r : l$  (Krumtapradius : Slaglængde) =  $1 : 7,28$ , og i andet lig  $1 : 8,5$ , begge Værdier altsaa gunstige. Det er saaledes fuldstændig efter Model De Glehn, Heusinger, Styringen ligger udvendig og Stempelgliderne til Højtrykscylindrene har indvendig Indstrømning. Deres Diam. er 220 mm, og de ganske smalle fjedrende Ringe er kun 7 mm brede. 2 Overføringsaksler, der med Lasker er forbundne med Gliderstangen, bevæger Lavtrykscylindrenes Stempelglidere, som har udvendig Indstrømning og er 300 mm i Diam. Styringen er saaledes bestandig forbunden og indstilles samtidig.

Disse Stempelglidere til Høj- og Lavtrykscylindrene (Fig. 2) er en hel ny Type, System Henschel, idet den er konstrueret af Fabriken i Cassel. Denne Stempelglider

har den Fordel, at det skadelige Rum i Cylinderne (se Maskinlæren 2. Udg. S. 294) kan begrænses til det mindst mulige Maal, og at den nødvendige Rest kan henlægges til det dertil indrettede Gliderrum. Herved fremkommer en økonomisk Fordel, som består i en ringe Forøgelse af Diagramarealer og frem for alt ved, at det undgaas, at Gliderrummets Flader afkøles af den udstrømmende Damp. Sluttelig Formindskelse af det skadelige Rums afkølede Flader. Tillige besidder denne Glidermodel den Fordel at være meget let. Højtryksgliden vejer saaledes 30 kg og med Gliderstang 56,4 kg, Lavtryksgliden vejer henholdsvis 45 og 73 kg.

Glideren regulerer ikke alene den almindelige Arbejdsproces i Cylinderne, men den lader tillige ogsaa en bestemt Dampmængde i Gliderrummet deltage i den første Del af Ekspansionen og den sidste Del af Kompressionen.

(Fortsættes)





## OVERENSKOMSTEN.

I „Dansk Lokomotiv Tidende“ Nr. 24, 1914, findes en Protokol over Forhandlinger førte mellem Generaldirektionen og Repræsentanter for „D. L. & L. F.“ og „J. F.“ 9. Kreds. Det vil af denne Protokol fremgaa, at man enedes om nogle bestemte Regler for Anvendelsen af Arbejds mænd som Lokomotivfyrbødere.

Allerede forinden Protokollen var i nærværende Blad, var disse Bestemmelser af Maskindirektøren bragt ud i Livet, idet de i de første Dage i December Maaned var sat i Kraft. -- Der var ikke fra Personalets Side stillet Krav om noget Tidspunkt, fra hvilket Reglerne skulde gælde. —

Dette kunde synes at være en Tilfældighed, men Forholdet var det, at Forhandlingerne og Resultatet naaedes paa et Tidspunkt, hvor Trafiken var saa stor og voldsom som ingensinde tidligere paa Banerne, saa at alt Personalet blev benyttet i en større Udstrækning end sædvanlig, og at man af den Grund maatte anse det som rimeligt, at Administrationen under disse Omstændigheder anvendte Arbejds mænd til Hjælp til Bestridelse af den stærke Trafik for at undgaa Overanstrengelse af det faguddannede Lokomotivpersonale.

Vi var, da det blev os bekendt, at Administrationen trods disse Forhold havde sat Reglerne i Kraft, meget tilfredse hermed, idet vi maatte gaa ud fra, at man havde Mulighed og Vished for at skaffe faguddannet Personalé i tilstrækkelig Antal til Bestridelse af Trafiken. — Det blev os bekendt, at man alligevel enkelte Steder, trods Direktørens Skrivelse til Kredsene, anvendte Depotarbejdere, hvor saadanne slet ikke maatte anvendes. Dette blev paa Foranledning af en særlig Omstændighed omtalt ved en Henvendelse af anden Grund hos Direktøren, uden at man dog kom nærmere ind paa selve Sagen.

Vi blev da meget forbavsøt ved at modtage en Skrivelse fra Direktøren under 19. Januar i Aar, i hvilken Direktøren med-

delte, at en Del af Overenskomsten midlertidig blev ophævet.

Det er dette Forhold vi ønsker at omtale, idet vi maatte anse det som givet, at en Overenskomst truffet mellem Administrationen og Personalet ikke uden videre af den ene Part kunde ophæves. — Vi har altsaa den Opfattelse, at er der to Parter, der enes om en Ting, kan denne ogsaa kun, selv om det er midlertidig, ophæves, naar begge Parter er enige derom. Imidlertid viser Fakta, at Direktøren nærer en hel anden Mening. Saavel vore Repræsentanter i Hovedbestyrelsen som Medlemmer af 9. Kreds' Bestyrelse blev da enige om, at der maatte ske en Henvendelse herom, og denne fandt da Sted den 23. Februar.

Den Repræsentant for 9. Kreds, der skulde have deltaget, var, grundet paa nødvendig Nærværelse andet Sted, forhindret i at deltage i Henvendelsen, men gav os Fuldmagt til at tale paa hans Vegne, idet der var fuldstændig Enighed i Opfattelsen af Sagen.

Formanden for H. B., Hovedafdelingsformanden for Lokomotivfyrbødere og Sekretæren forebragte da Sagen for Direktøren og nedlagde Indsigelse mod den omtalte Ophævelse af Bestemmelserne, idet man hævdede, at naar en Overenskomst var bragt i Stand, da maatte den respekteres af begge Parter.

Vi maa da sige, at vi blev i ikke ringe Grad forbavsøt over den Holdning Maskindirektøren indtog til Spørgsmaalet, idet Direktøren ansaa sig berettiget til, naar Forholdene gjorde det nødvendigt, da at ophæve Overenskomsten. — Dette Standpunkt stillede Direktøren sig paa, og derved var intet at gøre. —

Man maa saaledes spørge: Hvad Nytte var Forhandlingerne til, af hvilken Grund sætte et saa stort Apparat paa Benene, naar Administrationen med et Pennestrøg bagefter kan gøre som den vil? — Er det os, som har taget Fejl, eller er det vor øverste Leder? saadan maa vi nok spørge, og vil man tænke sig om, er det dog aabenbart, hvem det er, der mangler Forstaaelse

af de Forpligtelser en saadan Overenskomst paatvinger Parterne.

Ser man hen paa Overenskomster, der sluttes i det private Liv mellem Arbejdere og Arbejdsgivere, vil man bemærke, at der altid vanker til den der bryder en saadan, og der følger i mange Tilfælde store Bøder til den eller de Skyldige.

Det synes altsaa, at den Praksis, der anvendes i det private Liv, ikke uden videre kan overføres paa Statens Virksomheder, men det er vanskeligt at forstaa hvorfor. En Overenskomst er en Overenskomst, hvordan man end vender og drejer sig, og den maa holdes. Vi kan altsaa ikke — lader det til — fremtvinge vor Ret og faa denne respekteret.

Lad os i Parantes bemærke, at vi overfor Direktøren udtalte, at vi forstod, at det var nødvendigt at foretage det omtalte Skridt, for at bestride Trafiken; men at vi maatte holde paa, at Henvendelse maatte ske om Sagen inden man fra Administrationens Side foretog noget.

Paa Kongressen i Stockholm 1913 omtalte Lokomotivfører Mortensen, Lokomotivførerhovedafdelingens Formand. Forhandlingsretsspørgsmaalet.

Efter indgaaende at have omtalt Forhandlingsrettens Tilblivelse slutter han med følgende Udtalelse:

„Vor Ret til at organisere os var fastslaaet, vor Ret til at antage privat Forretningsfører er herefter ogsaa fastslaaet. Det er ogsaa bestemt, at Administrationen har Pligt til at forhandle med os, men der mangler to Ting. Der mangler for det første dette at faa gennemført Aftaler, som ved Forhandling er truffen mellem Administrationen og Organisationerne, der mangler med andre Ord Aftaleretten. Det nytter ikke, at vi er enige med Administrationen om Lønninger, naar Rigsdagen ikke vil godkende Aftalen, og det kan meget vel forekomme. Sidst og ikke mindst mangler vi Ret til at paatale begaaede Overgreb overfor den enkelte. Det er dog til syvende og sidst noget af det vigtigste, thi først da har vi fast Grund under Fødderne. Den Institution, der i Danmark gaar under Navnet Forhandlingsretten, omfatter altsaa ikke paa langt nær det, man forstaaer derved, men er egentlig kun Regler for Forhandling om visse nærmere betegnede Smaating. Den egentlige Ret til Forhandling tager vi os selv ifølge vor grundlovsmæssige Ret; der mangler os kun Magt til at faa denne Ret respekteret.“

Nu viser det sig, at Hr. Mortensen har Ret, vi mangler en *Aftaleret*, og vi savner maaske Midler til at faa Administrationen til at respektere de Aftaler den selv træffer. Vi har før set, at Rigsdagen ikke følger Aftaler mellem Administrationen og Personalet, nu ser vi ogsaa, at Administrationen ikke respekterer sine egne Aftaler.

Der kan dog tænkes den Mulighed, at Ministeriet til Eksempel, der har henvist Spørgsmaalet til Forhandling, ikke har samme Mening om Sagen som Administrationen.

Det man sætter sit Navn paa, hæfter man nu en Gang for.

---



---

*Betal Dit Kontingent punktlig,  
Restance gavner ingen.*

---



---

## KONDUITELISTERNE.

Enhver Kamp mod disse Lister vil altid kunde paaregne Tjenestemændenes Interesse, enten de saa er ansatte ved den ene Etat eller den anden, thi er der noget Personalet hader, da er det disse hemmelige Meddelelser, som ingen kender, ingen kan værges sig for.

Der har derfor ogsaa flere Gange været gjort Forsøg paa, at faa disse hemmelige Indberetninger ud af Verden, men stadig uden Held, thi altid møder Fordringen herom, meget afgjort Modstand hos Administrationen.

Ingen kan fortænke Tjenestemændene i Kampen mod denne Rest fra Middelalderen, hvor den Underordnede er magtesløs overfor en maaske stærkt farvet Bedømmelse af ham der mulig paa en eller Maade har været saa uheldig at mishage sin Chef.

„Dansk Telegrafafforbund“ har i den sidste Tid forsøgt at faa indført en Bestemmelse om, at en Tjenestemand altid — i Fortrolighed — skal gøres bekendt med Indholdet af Konduitelisten, der føres om ham.

Telegrafdirektøren, Generaldirektionen for



Statsbanerne, Generaldirektoratet for Postvæsenet og Generaltolddirektoratet har stillet sig saa afvisende overfor dette Krav, at Trafikministeren, der stillede sig velvillig overfor dette, har set sig nødsaget til at afslaa Foreningens Ansøgning.

Dansk Telegraftidende skriver i den Anledning følgende:

„Hvor stor vor Skuffelse end er, kan vi imidlertid ikke betragte denne Afgørelse som endelig. I et Tilfælde som dette, hvor det for os drejer sig om at sikre den enkelte Tjenestemands Retsstilling, kan vi ingensinde give op. At en enkelt Tjenestemands hele Ve og Vel maaske skal være afhængig af en Foresats ukontrollerede Dom over ham, er saa absolut i Modstrid med Nutidens frisindede Anskuelse, at ingen Tjenestemandsorganisation kan undlade at gøre alt for at faa et saadant Forhold ændret. —

Det er en Kendsgerning, at man indenfor Told- og Trafiketaterne bestandig har set med Glæde og Tillid op til Trafikminister *Hassing-Jørgensen*, og Bladet udtaler da ogsaa sit Haab om, at det vil lykkes den frisindede Trafikminister før eller senere, trods Generaldirektøernes Modstand, at faa *de sorte Lister* bragt ud af Verden.

Til dette Haab slutter vi os af ganske Hjerte.

---



---

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

---



---

## D. L. & L. F.

DET AARLIGE DELEGERETMØDE  
afholdes **Lørdag den 24. April Kl. 10 Fm.**  
i „**Harmonien**“, **Nørrevold 23** (mellem  
Frederiksborggade og Gothersgade) Kjøbenhavn.

Hovedafdelingsgeneralforsamling for Lokomotivførere afholdes **Fredag d. 23. April Kl. 10 Form.** — Samme Sted.

Hovedafdelingsgeneralforsamling for Lokomotivfyrbødere afholdes **Fredag den 23. April Kl. 10 Form.** — Samme Sted.

## EN SKRIVELSE.

Til

*Formanden for Sikkerhedskommissionen,  
Hr. Fabrikejer, Direktør, Geheimekonferensraad  
G. A. Hagemann.*

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening, der som Medlemmer har 87 0/10 af Statens Lokomotivmænd, tillader sig herved, efter forudgaaende Konference med Jernbaneforeningens 9de Kreds, at rette en Henvendelse til den højtærede Kommission om, at der maa blive taget Hensyn til den af Lokomotivførerkredsen ved Lokomotivfører C. A. Lillelund rettede Henstilling om forskellige Foranstaltningers Gennemførelse ved De danske Statsbaner, hvilken Henstilling vi kan give vor bedste Anbefaling.

Vi skal samtidig tillade os at henlede den ærede Kommissions Opmærksomhed paa, at Rangermaskinerne overalt, saavel paa de store som paa de mindre Stationer samt ved Overfartsstederne, kun betjenes af én Mand. Navnlig ved Overfartsstederne maa én Mands Betjening anses for utilfredsstillende, vi skal saaledes henpege paa Rangeringen til og fra Færgerne med Sovevognene. Føreren af Maskinen — i Reglen en Lokomotivfyrbøder — er ved denne som ved anden Rangering alene om sit Arbejde, han skal holde Udkig til begge Sider og er saaledes stærkt udsat for at overhøre eller overse et givet Signal. Vi formener at Sikkerheden for de i Sovevognen værende Passagerer under saadanne Omstændigheder er for ringe.

Vi finder Anledning til i denne Forbindelse, at fremhæve den Betydning det har for al Sikkerhedstjeneste, at der paa Lokomotiverne altid findes et vel- og faguddannet Lokomotivpersonale — ligesom det er af afgørende Betydning for alle Sikkerhedsforanstaltninger, at Lokomotivpersonalet ikke sløves ved for lang og streng Tjeneste, idet der derved opstaar Fare for Togenes Sikkerhed.

Paa Hovedbestyrelsens Vegne

*Chr. Christensen,*

p. t. Formand.

C. M. Christensen



## LØN- OG EMOLUMENT- UDBETALINGEN PAA GB.

*Hr. Redaktør!*

De skrev som Kommentar til min lille Artikel i „Dansk Lokomotiv Tidende“ Nr. 5, at De var enig med mig i mine Betragtninger angaaende dette Spørgsmaal, og det glæder mig meget, men saa skrev De videre, at der vistnok var indløbet nogle Misforstaaelser i den ominøse Skrivelse, som jeg omtalte.

Maa jeg saa spørge, hvis dette er Tilfældet, hvorfor fjernes disse Misforstaaelser ikke, og hvorfor kommer der ikke en klar og bestemt Tilkendegivelse af Forholdet.

Jeg tænker mig, at det maa være Sætningen: „saavidt Omstændighederne tillader det“, og at Udbetalingen som Regel finder Sted o. s. v. det er galt med.

Hvis saa er, synes jeg ikke det kan være nødvendigt, at der skal hengaa Maaneder forinden vi faar bestemt Besked.

Vil De ikke, Hr. Redaktør, godhedsfuldt meddele mig, hvad det er, der er galt ved den Skrivelse og naar den kan ventes ændret.

*Caspar Røgbrænder.*

Det er maaske Hr. Røgbrænder bekendt, at der skete en Henvendelse til Maskindirektøren i sidste Halvdel af Februar Maaned og blandt andre Sager omtaltes ogsaa den af Dem her i Bladet fremdragne Sag. Direktøren blev da noget forbausset, da vi meddelte ham, at de fremhævede Vendinger fandtes i Skrivelsen, idet at disse var undgaaet hans Opmærksomhed, og at de selvfølgelig ikke skulde have været der. Vi havde da den sikre Formening, at der ikke vilde hengaa ret lang Tid inden en Meddelelse af en anden Form blev tilstillet Personalet, men det ser jo ud til, trods det, at det nu er over en Maaned siden at det blev paatalt, at det er gaaet i Glemmebogen. — Endvidere fik vi den Opfattelse af Direktørens Udtalelser, at han egentlig ikke kunde se af hvad Grund Emolumentudbetalingen ikke skulde kunne finde Sted om Lørdagen, naar den 17. faldt paa en Søndag.

Vi tror derfor ogsaa, at der inden lang Tid vil komme en anden Meddelelse om dette Forhold, i Henhold til de af Direktøren fremsatte Udtalelser.

*Red.*



## STATISTIK.

Ordet alene virker ved sin overalt kendte Autoritet. Mon ikke Lokomotivpersonalet skulde lægge sig efter Statistik over forskellige Forhold Tjenesten vedrørende, for at have det derved fremkomne Materiale til Argumentation ved forskellige Lejligheder.

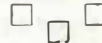
For at nævne et Punkt: „Den, paa Grund af Togforsinkelsen, forlængede Tjenestetid“.

Det er jo en Kendsgerning, at siden August 1914 er Togforsinkelserne tiltagne i en uhyggelig Grad. Der kan for enkelte Togs Vedkommende fremvises Forsinkelser paa 4, 5 til 6 Timer.

Det er jo givet, at det Billede, som de trykte Kørselsfordelinger skulde give over Personalets Tjeneste, Hvile og Fritid, bliver af disse Forsinkelser helt forvrænget

Derfor bedes d'Hrr. Lokomotivførere opbevare deres Lommebøger, for at Materiale kan fremskaffes, om det bliver sat i System.

Det vil blive et ganske kønt Tal af Timer, Personalet paa denne Maade faar lagt til sin Tjeneste pr. Maaned, Og det vil være: „Tal som tale“.



## DYRTIDSTILLÆGET.

Hr. Redaktør, tillad mig at rette en Forespørgelse til Dem: Kommer vor Tid ikke snart, da vi skal have et Dyrtidstillæg, thi her i Jylland begynder vi snart at blive trykket lidt vel haardt af de dyre Tider, og alle Vegne ser man de private Virksomheder give deres Personale Tillæg, og selv Plejehjemmene har Staten givet et Tillæg af 3 Kr. pr. Barn, men vi ved D. S. B., som alle har faaet en lang Overarbejdstid, som varierer mellem 2 à 3 Timer daglig, har intet faaet, og dog er Fødemidlerne steget ganske betydeligt. Flormel er steget 16 Øre pr. Kilo, Kaffe med 8 Øre, Kød med 25 à 30 Øre pr. Kilo, og saaledes er alt steget, og dog er Højden ikke naaet endnu, derfor er det jeg spørger, om De, Hr. Redaktør, kan give mig Oplysning om der ikke er nogen Udsigt til Dyrtidstillæg, for saa synes jeg snart det var paa Tiden, vi fik lidt at vide om det.

*L.*

Vi skal henvise den ærede Indsender til Hovedbestyrelsens Udtalelse i „Dansk Lokomotivtidende“ Nr. 4, hvor netop Spørgsmaalet om Dyrtidstillæg behandles, og vi kan til denne Udtalelse føje, at endnu foreligger der intetsomhelst om, at Staten agter at give sine Tjenestemænd et Dyrtidstillæg. Vi skal henpege paa at *alle* Tjenestemændsorganisationer har — om end nødig — opgivet dette Krav. — Derimod venter man, at der vil blive givet et Honorar paa Grund af forøget Tjeneste siden Krigens Udbrud.

*Red.*



## Gb. Afdeling for Lokf.

Ved foretagen skriftlig Afstemning er følgende valgt til Delegerede:

C. Kirkensgaard, H. Hammershøj, P. J. Knudsen, E. Mathiesen.

## Aarhus Lokf. Afdl.

Til Delegerede er valgt:

R. Grosen, J. J. Petersen samt Mich. Sørensen, Suppleanter: R. Larsen og R. Frederiksen.

**Fredericia Lokf. Afdeling.**

Bestyrelsen kom ifølge den foretagne skriftlige Afstemning til at bestaa af følgende:

L. Christiansen, Formand, C. Hoppe, Kasserer, Juul Christensen, Repræsentant, Keller, Suppleant, J. Olsen og P. Christensen, Revisorer.

Det vedtoges at yde et Beløb til „Fattige Børns Bespising“.

*L. Christiansen.*

**Roskilde Lokfb. Afd.**

afholdt sin aarlige Generalforsamling den 5. Marts Til Bestyrelse er ved skriftlig Afstemning valgt:

J. F. Madsen, Formand, Th. Holst, Kasserer, C. Jensen, Repræsentant, Fr. Petersen, Sekretær, V. Jørgensen og K. J. Kristensen, Revisorer, Repræsentant for Ms. Treu.

Til Delegeret valgtes J. F. Madsen.

*J. F. Madsen.*

**Delegerede valgte af Afdelingerne 1915.**

Afdelingerne i	Nr.	Lokomotivførerne	Lokomotivfyrbøderne
Kjøbenhavn G.	1 og 2	C. Kirkensgaard. P. J. Knudsen. H. Hammershøj. E. Mathiesen.	K. Johansen.* J. Nielsen. C. Christensen. J. Bredahl.
Kjøbenhavn H.	3 „ 4	Erik Petersen.*	G. Nielsen.*
Kjøbenhavn Ø.	5 „ 6	W. Hessner.	M. Jensen.*
Helsingør	7 „ 8	L. Nielsen.	L. Eriksen.
Roskilde	9 „ 10	Alf. Petersen.*	J. F. Madsen.*
Falster	11 „ 12	V. P. Hansen.*	H. Endersen.
Kallundborg	13 „ 14		M. Johansen.*
Slagelse	15 „ 16	N. P. Petersen.*	P. A. Jensen.*
Korsør	17 „ 18		Vill. Petersen.* M. Hansen.
Nyborg	19 „ 20	H. M. Petersen.* Chr. Voigt.	A. P. Andersen.* P. Hansen.
Fredericia	21 „ 22		M. Rasmussen.* J. Gronemann.
Esbjerg	23 „ 24	Tang Petersen.* Harder Petersen.	H. C. Hansen.* Ch. Christensen.
Thisted	25 „ 26	N. F. Schilling.*	R. Jensen.
Struer	27 „ 28	A. M. Jensen.* C. Nielsen.	P. B. Birk.* C. J. Nielsen.
Viborg	29 „ 30	J. R. Larsen.* P. M. Jørgensen.	L. Conrad. M. Jacobsen.
Frederikshavn	31 „ 32	J. A. Bech.	N. Voldby.*
Aalborg	33 „ 34	P. M. Wendelboe.*	M. P. Røgild.*
Randers	35 „ 36	H. P. Hansen.*	S. A. Blach.*
Aarhus	37 „ 38	Mich. Sørensen.* R. Grosen. J. Petersen.	J. Hansen.* J. Olsen. A. Jensen.
Skanderborg	39 „ 40	V. Møller.*	Evald Nielsen.*
Vamdrup	41 „ 42	J. Jensen,	H. J. Fournaise.*
Brande	43 „ 44	S. Larsen.*	Funder Larsen.*
Langaa	45 „ 46	C. Ramkilde.*	C. F. Berg-Petersen.*

De med \* betegnede er Afdelingsformænd.



### Skanderborg Lokfb. Afd.

Bestyrelsen bestaar af følgende Medlemmer:  
Evald Nielsen, Formand, J. S. Christensen, Kasserer, C. Laursen, Repræsentant.  
Delegeret til Hovedgeneralforsamlingen Formanden.

### Aarhus Lokfb. Afd.

Bestyrelsen bestaar af følgende:  
J. Hansen, Formand, J. Olsen, Kasserer, M. Rasmussen, Repræsentant for Aarhus H., E. Olsen, Repræsentant for Aarhus Ø., Soph. Jensen, Sekretær,  
Som Delegerede er valgt:  
J. Hansen, J. Olsen, A. Jensen.

De københavnske Afdelinger har, i Anledning af Hovedafdelingsgeneralforsamlingernes og Delegeretmødets Afholdelse i København, arrangeret et Festmaaltid den 23. April i Lokalerne hvor Møderne afholdes, med et derpaa følgende lille Assemble. Til dette indbydes de Delegerede og Medlemmerne med Damer og man forventer meget stor Tilslutning.

### Bemærk.

Afdelingerne anmodes om naar der ikke er tilstrækkelig Blade i de tilsendte Pakker, altid, pr. omg. at meddele Red. dette, for at Fejlen kan blive berigtiget.

Ligeledes anmodes om Meddelelse til Sekretæren om, saavel Tilgang til som Afgang fra Afdelingerne *ledsaget af de paa-gældendes Navne og Tj. No.* Dette ønskes saavel af Hensyn til Medlemslisten som af Hensyn til, at Bladantallet stadig holdes i det rette Forhold.

Sekretæren savner endnu Underretning fra nogle Afdelinger om Bestyrelsesvalg og om Valget af Delegeret.

**Obs.** Efter Bladets paabegyndte Trykning erfarer vi, at der ved Opslag af 29. Marts d. A. meddeles, at Lønudbetaling paa Gb. finder Sted d. 1. April — *Skærtorsdag* — en *Helligdag*. — Vi tror, at Hr. Røgbrænders Artikler har sin Andel i denne Foranstaltning, hvilket vi ønsker ham til Lykke med. Vi føler os overbevist om, at Regnskabsføreren har været meget *ivrig* for at *imødekomme* Personalet.

Red.

## NYT FRA ALLE LANDE.

### Gummi fremstillet som Handelsvare

og som holdes i fuldstændig tør Luft, er uimodtagelig for Paavirkning af Mikrober, da der ikke findes Ernæringsbetingelser for disse. Er der imidlertid tilstrækkelig Fugtighed tilstede, angribes Gummi af visse Bakterier, som snylter paa Albumin, Harpikx og Sukker. Nogle Mikrober danner røde, gule, brune eller sorte Pletter paa Gummi, uden dog i væsentlig Grad at forandre dettes Egenskaber. Men der er to Arter (*Astinomyces elastica* og *fuscus*), som er i Stand til at forbinde sig med Gummis Kulbrinter, og derigennem er i Stand til at forandre dettes Egenskaber, saaledes at Værdien i særlig Grad formindskes.

### En ny Aluminiumslegering.

Et nyt Metal, som efter Opfinderen kaldes Ornistonmetal, tillægger man alle Slags udmærkede Egenskaber. Det drejer sig, efter hvad Deutsche Handelsrundschau meddeler, om en Aluminiumslegering. Ornistonmetallet skal besidde Aluminiumets Lethed og Staalets Haardhed, det skal kunne bronceres, loddes og svejses. Til Anvendelse i Husholdningen er den ny Opfindelse forsaavidt af Interesse, som Metallet skal egne sig udmærket til Fremstilling af Konservesdaaser.

### Fra Gøteborg

meddeles om nogle interessante Prøver med et nyt System af Dampurbiner med to Udvekslinger, en elektrisk og en mekanisk, hvorved Omdrejningshastigheden nedsættes fra ca. 2700 paa Turbinen til 750 i Omsætningstøjet og 90 paa Skruetakslen. Turbinernes Diameter er 15 Tommer. Der garanteres en Kulbesparelse paa 30 pCt., og der er bygget to ens Skibe, det ene med almindelig Dampmaskine og det andet med det ny Maskineri, og man haaber paa denne Maade at faa en tilfredsstillende Sammenligning.

## FORSKELLIGT.

### STATSBANEPERSONALETS BRANDFORSIKRINGS-FORENING.

Fra Bestyrelsen er der fremkommet et Forslag om Anvendelsen af den opsparede Fond, der gaar ud paa følgende:

- 1) efterhaanden at uddele mere og mere af Foreningens Indtægter til Understøttelser, idet Opsparingens gøres jævnt aftagende, dog saaledes

at Fonden, hvis Foreningen engang ophører, har en saadan Størrølse, at der af dens Renter kan ydes Understøttelse til trængende blandt Foreningens tidligere Medlemmer og deres efterladte (Enker og uforsørgede Børn), eventuelt til andre trængende ansatte indenfor Jernbaneetaten eller deres Enker, omtrent i samme Omfang, som det for Tiden sker,

- 2) at fastsætte Regler for Uddelingen af Understøttelser, og
- 3) at fastsætte Regler for Fondens Styrelse m. v., hvis Foreningen skulde ophøre at bestaa som Brandforsikringsforening.

Desuden indeholder Forslaget Bestemmelser om en ændret Valgmaade af Bestyrelsesraadet, sigtende til, at Medlemmerne under samtlige Afdelinger m. v. saavidt muligt kan blive ligeligt repræsenterede i Bestyrelsen, samt om en ændret Valgperiode.

Foreningens Overenskomst med „Nye Danske“, er blevet fornyet for 10 Aar fra 1ste April at regne, og Foreningens Formue efter en foretagen Beregning, der efter Sagens Natur kun kan være skønsmæssig, med de foreslaaede Regler for Fondets Forøgelse antages at ville udgøre

pr.  $\frac{1}{4}$  1915 ca. 40000 Kr.,  
 „  $\frac{1}{4}$  1925 ca. 52000 „ og  
 „  $\frac{1}{4}$  1950 ca. 60000 „ (hvis Overenskomsten løber paa de nu gældende Vilkaar).

Fyens Stifttidende meddeler følgende:

**Dyrtidstillæg ved fynske Privatbaner.**

Der foreligger nu ministeriel Samtykke til Uddeling af Dyrtidstillæg til de lavest lønnede Overassistenter, til Assistenten, Portører, Overportører, Konduktører, Banearbejdere, Baneformænd, Værkstedsarbejdere, Værkstedsførere, Pudsere, Vognsmørere og Fyrbødere ved Sydfyenske Jernbaner og ved Nordvestbanen.

Tillæget beløber sig til 100 Kr. for Familiefædre og 50 Kr. for ugifte. Halvdele udbetales straks og den anden Halvdel til Sommer ved Regnskabs Afslutning.

— Vi kan glæde Kertemindesbanens Personale med, at der kun ventes paa ministeriel Samtykke for at ogsaa de kan faa Dyrtidstillæg.

## Adressefortegnelse:

*Formand:*

Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg

*Hovedkasserer:*

Chr. Larsen, Vesterbrogade 128<sup>3</sup>, Kjøbenhavn V.

*Sekretær:*

C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>  
 Kjøbenhavn B. Telf. Vester 2895 v.

*Lokf. Hoved-Afd. Formand:*

M. Mortensen, Rosenvænget, Esbjerg

*Lokfrb. Hoved-Afd. Formand:*

Rich. Lillie, Middelfartsgade 4<sup>1</sup>, Kjøbenhavn Ø.  
 Telefon Øbro 3221 y.



### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ved et af Jyllands nordligste Depoter ønsker Bytning.  
 Bladets Redaktion anviser.

### Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i København (Godsbanegaarden) eller eventuelt en sjællandsk Provins. Billet mrk. „Bytning Nyborg“, modtages af Redaktionen.



**Godt økonomisk Nyt!**

**Klingry Sæbespaaner.**

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt!

**Fabriksudsalget**

af CIGARER og TOBAKKER  
 Istedgade 48, anbefales.  
 Ved Køb af for mindst 5 Kr. 5 pCt. Rabat.

# Carlsberg Pilsner

Verdens fineste!

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.

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