



16. AARGANG NR. 6

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Marts 1916

HVILKEN VARME FINDES PAA FØRERPLADSEN ?

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

(Sluttet)

Da det engelske Maalsystem findes i Indien, maatte begge Lokomotivtyper udføres efter Tommemaal og ikke

efter Metermaal. I dette Øjemed blev Kontorer og Værksteder forsynet med Tommemaalstokke, da en Omregning i Millimetermaal og Arbejden herefter var utilstedeligt. Til nøjeste Kontrollering af Arbejdsstykkerne og i Særdeleshed de efter Whitworth udførte Gevind blev anskaffet original Whit-

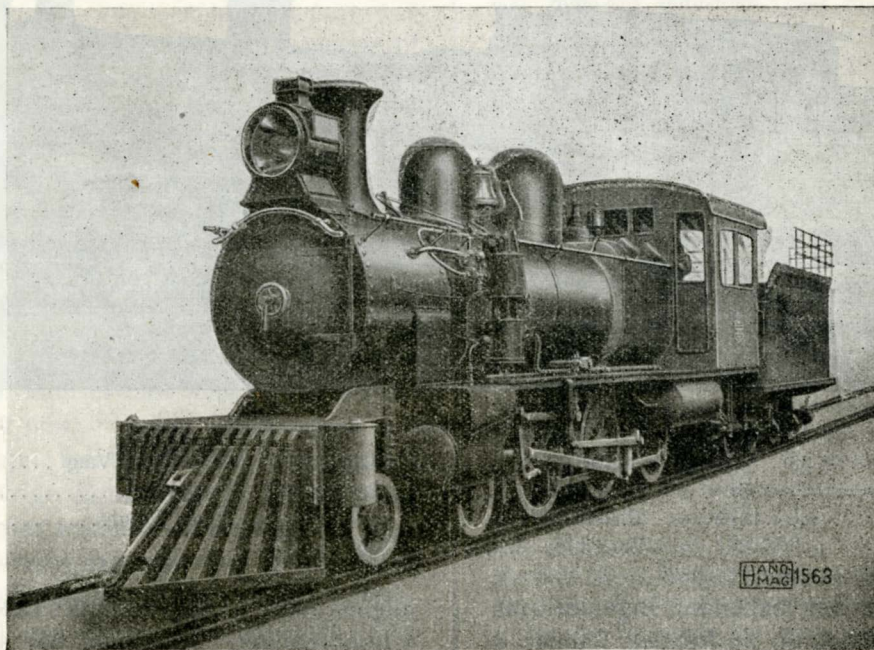


Fig. 3. 2_C Lokomotiv til Morvi Banen.

Cylinderdiameter	350 mm	Hjulstand	5850 mm	Adhæsions Vægt	26900 kg
Stempelslag	550 —	Kedeltryk	12 kg/cm ²	Tom Vægt	30300 -
Drivhjulsdiam.	1100 —	Risteflade	1,36 m ²	Tjenst Vægt	34400 -
		Sporvidde	1000 mm		

worth Kalibre. Næsten alle Dele blev fremstillet efter Skabeloner, saa at en virkelig Ombyttelighed blev opnaaet.

Disse Forholdsregler foraarsagede ingen Vanskeligheder, og blev siden overordentlig hyppigt anvendt. Arbejdet foregik un-

stærkt beskæftigede, fik Hanomag overdraget Leveringen af 12 Stkr. 2-C Persontogslokomotiver for 1 m. Spor til Jodhpur—Bikaner Banen (Fig. 4) og 6 Lokomotiver af omtrent samme Type til Assam—Bengal Banen (Fig. 5). Sidstnævnte Bestilling efter-

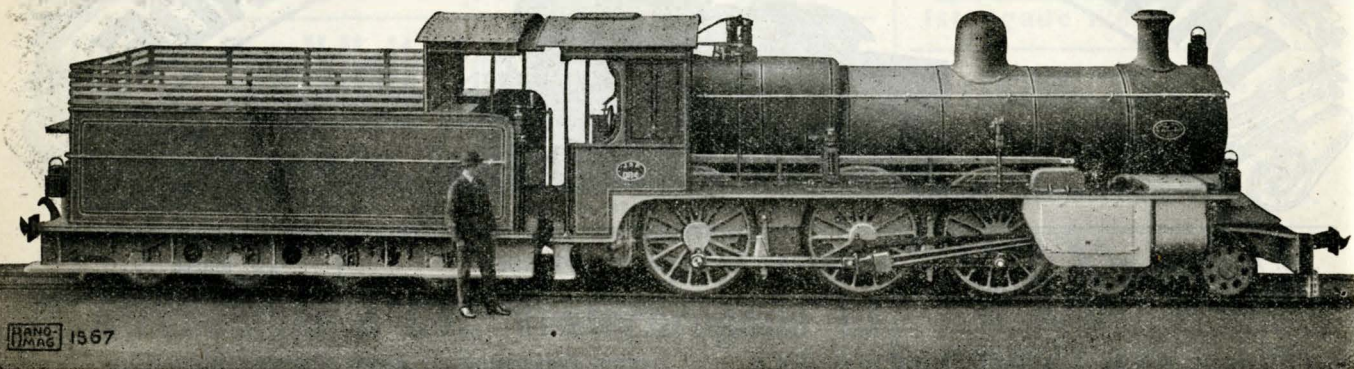


Fig. 4. 2-C Persontogslokomotiv til Jodhpur—Bikaner-Banen,

Cylinderdiameter	394 mm	Hjulstand	6438,7 mm	Adhæsiønsvægt	26500 kg.
Stempelslag	559 —	Kedeltryk	12,6 kg/cm ²	Tom Vægt	31300 -
Drivhjulsdiam.	1448 —	Risteflade	1,5 m ²	Tjenstvægt	35000 -
		Sporvidde	1000 mm		

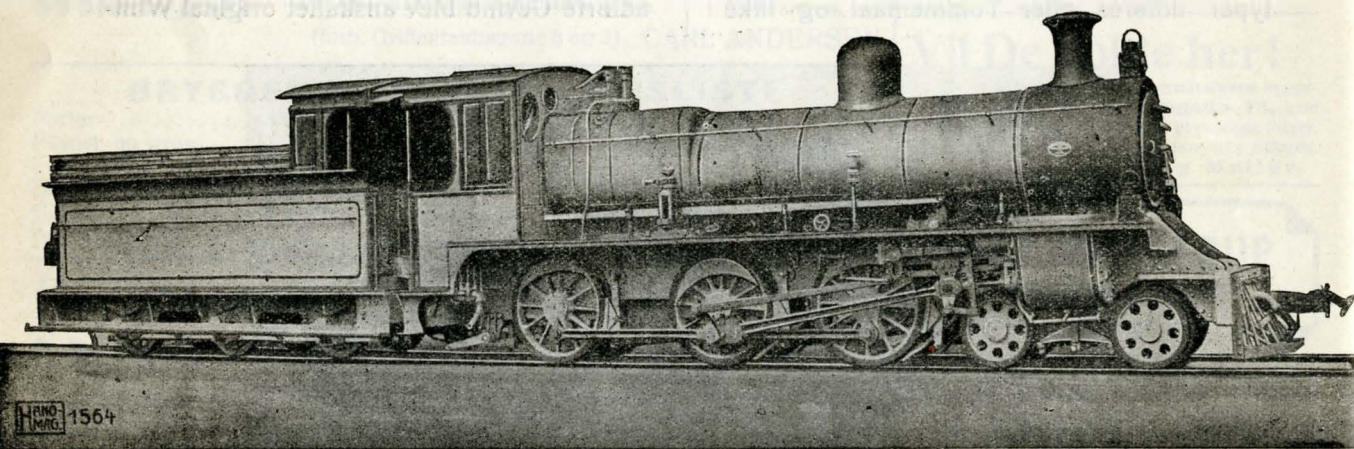


Fig. 5. 2 C Blandettogslokomotiv til Assam—Bengal Banen.

Cylinderdiameter	381 mm	Hjulstand	6426 mm	Adhæsiøns Vægt	27000 kg
Stempelslag	559 —	Kedeltryk	12,7 kg/cm ²	Tom Vægt	32200 -
Drivhjulsdiam.	1219 —	Risteflade	1,49 m ²	Tjenst Vægt	35000 -
		Sporvidde	1000 mm		

der Tilsyn af det bekendte Ingeniørfirma Rendel & Robertson, nu Rendel, Palmer & Tritton, London.

I Aaret 1911 leverede Hanomag 2 Stkr. 2-C Persontogslokomotiver for 1 m. Spor til Morvi Banen (Fig. 3). I Slutningen af 1913, da de engelske Fabriker atter var

fulgtes snart af en yderligere Bestilling paa 4 Lokomotiver. Hanomag har saaledes til Ostindien leveret 78 Lokomotiver.

Begge Lokomotivtyperne til Jodhpur—Bikaner og Assam—Bengal Banen er i Almindelighed af samme Konstruktion. Først og fremmest er Kedlerne næsten ens. Da

Rammerne kun har en indbyrdes Afstand af 844,5 mm., saa kunde Risten kun blive 619 mm. bred. Med en Længde af 2312 mm. gav dette en Ristflade paa 1,42 m². Assam Kedlen er forsynet med en Kedelrenser efter System H u l b u r d Engineering Co. Denne bestaar af 2 forskellige Indretninger. Den ene har en skraatliggende Skaal foran i Kedlen i Højde med Vandoverfladen, hvorfra der fører et Rør til Kedlens Bagvæg. Naar Føreren aabner den der anbragte Skumhane (seum cock), saa bliver det Vand, som skummer paa Overfladen ført bort fra Kedlen ud i det Fri. Aabningen sker ved Paabegyndelsen og Afslutningen af Kørslen, saavel som én eller to Gange undervejs, naar Lokomotivet arbejder haardt. Den anden Indretning er anbragt paa Bundrammen, og bestaar af enkelte smaa Tragter. Disse udmunder i Rør, som udvendig kan lukkes af Haner. Naar disse aabnes, saa bliver af det indvendige Kedeltryk det Smuds blæst ud, der har afsat sig paa Bundrammen. Dette skal kun finde Sted hver Gang efter tilendebragt Kørsel.

Begge Lokomotivers Drivværk svarer til den nyere normale engelske Udførelse med udvendige Cylindre, Bøsninger i Stedet for stilbare Lagere, Heusinger Styling og af-lastede Fladglidere. Jodhpur Lokomotiverne ere bestemt for Persontogstjeneste, og har som Følge heraf 394 mm. Cylinderdiam. og 1448 mm Drivhjulsdiam., medens Assam—Bengal Lokomotiverne skal tjene til Befordring af blandede Tog, hvorfor Cylinderdiam. kun er 381 mm og Drivhjulsdiam. 1219 mm.

Da Jodhpur Lokomotiverne køre gennem meget støvrige Egne, saa er Paraleler og Krydshoveder beklædte udvendige, og ligeledes Drivstangslagerne har Støvkapsler. Begge Lokomotivtyper har A. B. C.-Kobling med Jones drejelige Patenthoved. Med Henblik paa Assam—Bengal Kullenes Svovlindhold er Dækket paa Vandkassen til disse Lokomotivers Tendere forzinket foroven. Begge Tendere fik endvidere det i Indien sædvanlige Tag til Beskyttelse for Perso-

nalet mod Solen. Paa Fig. 2, 3 og 4 ses et Gitterværk anbragt ovenpaa Tenderens Sider. Dette er af Hensyn til Brændslet, der her, saavel som i andre tropiske Egne, hyppigt er Træ. F. Eks. paa Tanganjikabanen i Tysk Østafrika er der paa visse Steder langs Jernbanelinien bygget høje Stilladser, paa hvilke Brændet, som anvendes til Brændsel for Lokomotiverne, bliver opstabet.

Kommer Ulykken over Dig, da er det forsent at tænke paa Indmeldelse i Hjælpefondene.

KOKSFYRING PAA LOKOMOTIVER.

Ved Otto Bendixen.

Krigen løser og kræver Problemer, vender op og ned paa mangfoldige Grundsætninger og skaber Muligheder og Situationer, som man under almindelige Forhold ikke vilde kunde tænke sig. Mod-sætninger af alle Arter opløses, og det ofte ønskede „Arbejden Haand i Haand“ paa mange Omraader, ikke mindst i Industrien, gaar hurtigere end det kunde haabes, i Opfyldelse. Selv med Vished for at lide Tab bliver mange Bedrifter opretholdt, som ellers vilde have staaet stille, blot til Formindskelse af Arbejdsløsheden. —

For saaledes efter Krigens Udbrud at forebygge, at en Del Grubekoksværker maatte nedlægge Driften paa Grund af bristede Afsætningsmuligheder, hvilket igen vilde have en betydelig Indskrænkning i Udvindingen af den for Hær og Flaade saa vigtige Benzin til Følge, havde *Das Reinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat* henstillet til det preussiske Ministerium for offentlige Arbejder, at der gennem Forsøg maatte undersøges, hvorvidt Koks i større Udstrækning lod sig anvende som Lokomotivbrændsel. Tidligere anvendtes Koks kun ved mindre Lokomotiver og isærlig Hensigt. Da man kunde indse, at det vilde være en nationaløkonomisk Gevinst i udstrakt Grad at anvende Koks til Lokomotivfyring, blev den førnævnte Henstilling taget til Følge og efterfulgt af en Række Forsøg, nærmest for at prøve sig frem. Vi skal siden komme tilbage hertil. —

Jeg saa for nogle Aar siden paa en lille Privatbane oppe i Sverige et Lokomotiv, som fyredes med Koks, og jeg gjorde mig mine Tanker derved. Det var ganske vist kun en Maskine nærmest i „Lommeformat“, hvilket til Dels kunde forklare Anvendelsen af dette Brændsel, men jeg tænkte mig ikke, at det i udstrakt Grad lod sig gøre at fyre med Koks paa

svære Il- og Godstogslokomotiver, saaledes som det nu finder Sted ikke alene paa de danske Statsbaner, men ogsaa i Tyskland og Sverig. Helt begejstret har man i Lokomotivførerrekrede paa disse Steder ikke været for Koksfyringen. Dog Nød bryder Love, og Vanskeligheder er jo kun til for at overvindes. Nægtes kan det ikke, at der klæber visse Ulemper ved Anvendelsen af Koks, selv om det med nogen Øvelse og Erfaring vel næppe er saa slemt som en tysk Lokomotivfører skriver i „Deutsche Eisenb. Zeit.“: „Man har ved Koksfyring sin store Nød med Dampudviklingen, og kun med alle Kneb hjælper man sig igennem, for ikke at blive siddende med sit Tog, for at hindre Driftsforstyrrelser og spare sig Ubehageligheder. Det løber en koldt ned ad Ryggen, og man faar Gaasehud, hver Gang man med Koksfyр bliver sat til at befordre et svært Il- eller Persontog . . . “ —

Som bekendt er de første Lokomotiver først blevet fyret med Træ, senere med Koks. Kulfyringen er først langt senere kommen til Anvendelse og efter Overvindelsen af mange Vanskeligheder. Endnu i Nutiden er Koksfyring foreskrevet ved mange Bybaner grundet paa den rogsvage Forbrænding.

Ved de danske Statsbaner begyndte man i Novb. eller Dec. Maaned 1914 Forsøg med et nyt Brændselsmateriale til Lokomotiver, idet man anvendte en Blanding af Kul og Koks. Disse Forsøg har forsaavidt givet et gunstigt Resultat, som de viste Anvendeligheden af Kul- og Koksblanding. For Tiden fyres der paa de fleste danske Statsbaners Strækninger med en Blanding, der bestaar af ca. 1 Del Kul og 1 a 2 Dele Koks. For Danmark var dette en Tvang, da Tyskland, der hidtil var Hovedleverandøren af Kul til de danske Statsbaner, under de nuværende Forhold kun udførte faa Kul, og paa Levering fra England kunde man ikke stole. Koks derimod har Tyskland for Øjeblikket i Overflod, idet Koksframbringelsen drives stærkt for at udvinde de Biprodukter, som man anvender i Krigsøjemed. For overhovedet at kunde faa Briketter fra Tyskland, er det en Betingelse, at Statsbanerne ogsaa bruger Koks. — Hvad Udgifterne til Kul- og Koksblendingen angaar i Forhold til Kulbrændsel, saa er Blandingen billigere for Tiden, hvor Kullene staa saa højt i Pris; men derigennem er det ikke givet, at det under almindelige Forhold vil betyde en Besparelse. Det har vist sig, at ved Fyring med Blandingen kan de samme Togstørrelser fremføres, og de sædvanlige Hastigheder holdes; men forskellige Ulemper er dog forbunden med dette Brændsel. Saaledes kræver den Omstændighed, at Koks er lettere end Kul, at de skal have mere Plads, og dette viser sig mindre fordelagtigt saavel i Kulgaarden, hvor de lagres, som paa Tenderen. Paa Fyrpladsen udvikler Koks en større Hede end Kul, og navnlig er det vanskeligt ved tilendebragt Rejse at faa et Koksfyр brændt helt ud; der vil som Regel blive et stort Kvantum ikke helt forbrændte Koks tilbage,

der, naar Fyret er rensset, maa pilles fra Slaggerne, hvis de ikke skal gaa til Spilde. Koks har nemlig en større Modstandsevne under Forbrændingsprocessen, hvilket er ganske naturligt, eftersom Koksene ved deres Fremstilling er bleven berøvet mange af de Bestanddele, der indeholdes i Kul. De har saaledes ingen uberørte Celler og næsten intet Brintindhold, som ellers vilde blive forbrændt i Fyrkassen, og der udøve den fulde Virkning, Fyring med Koks fordrer mere Træk og større Risteflade end Kul. Det sidste raades der ved Lokomotiver Bod paa ved at gøre Fyret tykkere, eventuelt ved Fjernelsen af en Rist. —

Ved Anvendelsen af Koks til Lokomotivbrændsel kræves omhyggelig Pasning af Fyret og fornøden Ertaring og Kendskab til deres særlige Egenskaber. Da byder dette Brændselsmateriale ogsaa visse Fordele, thi gennem dets langsommere Brændbarhed opnaar man en drøj, porøs og klar gennembrændt Ild. Slaggedannelsen er ikke større end ved ren Kulfyring; bortset fra Koks, der er fremstillet af Gruber, hvis Kul ikke kan anbefales til Lokomotivbrændsel. Det kan vel endog siges, at ved blandet Fyring med Kul og Koks dannes der mere løse Bestanddele i Fyrkassen end egentlige Slagger, hvilket er en Fordel fremfor de ofte vældige Slaggedannelser ved Kul- eller Briketbrændsel. Denne Fordel er saa meget større, som det letter Opnaelsen af det større Træk, der som ovenfor nævnt er nødvendig ved Koksens Forbrænding; thi dette Træk bør helst komme fra neden. Denne Dannelse af Askesmuld kan som sagt nødvendiggøre Fjernelsen af en Rist, thi derved falder Smuldet lettere ned i Askekassen, og det fornødne Undertræk opnaas bedre. Man har Erfaring for, at dette kan være af stor Betydning for at fremme Maskinens Dampudvikling. Derimod er Lufttilførslen gennem Fyrdøren af mindre Betydning, da Koks kun udvikler ringe Gas, der sammen med Luften kan forbrænde ind gennem Kedelrørene. Lufttilførsel foroven køler desuden Fyrkassen stærkt, da man ved Koksfyring ingen Flamme faar, idet Flammen fremkommer ved Forbrænding af de flygtige Bestanddele, der ved Koksframstillingen ere fjernede fra Kullene; det tilbageblevne brænder kun som Glød.

Da vi i Danmark er henvist til at faa vort Kulforbrug fra Udlandet, er det forstaaeligt, at vi maa rette os efter de daværende Forhold paa dette Omraade, og som Følge heraf var vi, som før nævnt, tvunget til, som Forholdene nu er, at anvende Koks til Lokomotivfyring, hvis vi overhovedet vilde have noget Brændsel til vore Lokomotiver. — Men hvorfor benytter netop nu de tyske Jernbanedirektioner Koks til Lokomotivbrændsel? Tyskland er jo rig paa Stenkul. Betydelige Geologer vil bestemt have udregnet Tysklands Kulforraad til flere Hundrede Aar. Af den Grund behøver altsaa Tyskerne ikke at omgaa saa sparsomt med Kullene, saa meget mere som Fremtiden sikkert vil bringe Opfindelser,

der endog vil tillade at undvære Kullene som hovedsageligt Varmemiddel. — I det følgende skal vi se nærmere paa dette Forhold, saaledes som det findes omtalt i „Zeitschrift für Lokomotivführer“.

Det ligger fjernt for Jernbanedirektionerne at anvende Koks til Lokomotivfyring af Sparsommelighedshensyn, men andre Omstændigheder, navnlig nationale Pligter, taler her et betydeligt Ord. Først og fremmest er det Samvirket mellem Kulgruberne og Koksindustrien, der for hele Tyskland, for Hær og Flaade, for den vidt forgrenede Jernindustri og Arbejdernes Millionhær er af allerstørste Vigtighed. Da Afsætningen til Udlandet er næsten fuldstændig ophørt under Krigen, vilde Højovnene og Jernværkerne ikke kunne arbejde med fuld Kraft, og Koksværkerne vilde snart bringes til at staa stille, og gøre Tusinder af Arbejdere brødløse, thi allerede nu har disse Værker hobet deres Frembringelser op til Millioners Værdi. Men endnu betydeligere Ulemper vilde indtræffe. Som bekendt fremstilles Koks af Smaakul, der under ringe Lufttilførsel til Dels forbrændes i særligt hertil byggede Ovne. Den herved udviklede Gas benyttes ved de moderne Gruber til Opvarmning af deres egne Kedler. Den tiloversblivende Del, der ellers gaar ubenyttet bort i det Fri, bliver ved hensigtsmæssige Indretninger bragt til Nytte. Gennem kemiske Opløsninger og Tilsætninger bliver samtlige Anitinfarver frembragt heraf. Selv den største Sødhed, Sacharin, fremstilles af Kulprodukter. Bortset fra Tjære og Tjæreolier er Hovedprodukterne imidlertid Benzol (Stenkulstjærebenzin), Svovlsyre og svovlsur Ammoniak. Hvor vigtige netop nu disse Produkter er for Tyskland vil vi se af følgende. —

Blandt de Stoffer, hvis Indførsel Tyskland er afskaaret fra Udlandet, hører Salpeter og Benzin til de vigtigste. Salpeter bliver anvendt saavel som Gødningsmiddel som til Krudtfabrikationen. I sidstnævnte Hensigt er det uerstatteligt og maa, saavidt de forhaandenværende Forraad ikke slaar til, kunstigt fremstilles af Ammoniak. Som Gødningsmiddel kan Salpeter erstattes af de ligeledes kvælstofholdige Ammoniaksalte. For Landbruget er dette af stor Vigtighed, da Mængden af Staldgødning er gaaet betydeligt ned paa Grund af de stærkt reducerede Kvægbestande. Tyskland bruger ca. 600,000 Tons Salpeter om Aaret, som altsaa skal erstattes af Ammoniak, og dette kan kun ske gennem Fremstilling af Koks i større Omfang. Ammoniak indeholder i Vægt 6 Gange saa meget Kvælstof som Salpeter. 600,000 Tons Salpeter kan som Følge heraf erstattes af 100,000 Tons Ammoniak, og denne Mængde faas gennem Fremstillingen af 10 Millioner Tons Kul til Koks. — Man vil alene heraf kunne forstaa, at der fremkommer flere Koks end Tyskland selv kan bruge. — Benzin, der fremstilles gennem Destillation af Petroleum, kan som Drivkraft for Motorer og Automobiles erstattes af Benzol. Sidstnævnte bliver endvidere brændt i Glødelamper i

Stedet for Petroleum. Det er derfor paatrængende nødvendigt, at Produktionen af Ammoniak og Benzol drives til det mest mulige. Begge Artikler er Biprodukter af Gasfabrikationen. Men et andet Biprodukt ved denne Fabrikation er som bekendt Koks. Gasværker kunne da kun fremstille de nødvendige Mængder Ammoniak og Benzol, naar de kan finde Afsætning for deres Koks. Derfor maa Anvendelsen af Koks i Stedet for Kul udvides det mest mulige, og kun derfor har Jernbanedirektionerne foreskrevet Koksfyringen ved Lokomotiverne, og det er Aarsagen til, at vi ogsaa herhjemme maa benytte Koks til vore Lokomotiver. Der opfyldes her igennem vigtige Pligter, selv om ogsaa Ulemper skulle opstaa, Industrien samvirker, saaledes som Krigen fordrer det, og tjener derved Fædrelandet paa en fremragende Maade. Derfor maa vi heller ikke knurre, skriver det tyske Lokomotivpersonale, selv ikke om Koksfyringen vilde berede os store Vanskeligheder, hvilket ved en fornuftig Anvendelse vel næppe vil indtræffe. Stedse har Lokomotivpersonalet vidst at indrette sig efter indtrædende Forandringer, og vil sikkert ved Koksfyringen sætte det nationale Vel over deres egen Arbejdsydelse og Besværigheder. —

(Fortsættes).

Den, der ønsker at styrke Sammenslutningen mellem Lokomotivmændene, er Medlem af
— Hjælpefonden. —

FORSLAG TIL LOV om Dyrtidstillæg for 1916.

§ 1. For Aaret 1916 tilstaaes der efter nedensaaende Regler et Dyrtidstillæg til de i Henhold til en Lønningslov af Staten lønnede Tjenestemænd og med disse ligestillede samt til pensionsberettigede Arbejdere i Statens Tjeneste, for saa vidt den paagældende siden 1. Januar 1916 uafbrudt har været og paa Udbetalingsdagen er i en til Tillæget berettiget Stilling.

Paa samme Maade tilstaaes Dyrtidstillæg til Lærere og Lærerinder i den offentlige Folkeskole udenfor København, for saa vidt de paa Landet er ansatte i et paa Kommunens Skoleplan optaget Lærerembede og i Købstæderne i et af Kommunens faste Lærerembeder eller i et normeret Timelærerembede. Vinterlærere og Vinterlærerinder kan faa Dyrtidstillæg efter denne Lov, hvis de har haft Ansættelse i Vinterhalvaaret 1915—16 og i mindst to tidligere Vinterhalvaar og endvidere paa ny har faaet Ansættelse

for Vinteren 1916—17. Dyrtidstillæg til Lærere og Lærerinder i Folkeskolen udreder Stat og Kommune hver med Halvdelen.

§ 2. Dyrtidstillægget udgør med de i § 4 nævnte Undtagelser for gifte, herunder Enkemænd, Enker, fraskilte og fraseparerede, der har Forsørgelsespligt overfor Børn under 15 Aar, 180 Kr. for Aaret og for ugifte 90 Kr., dog i intet Tilfælde udover 16 pCt. af den Lønning (jfr. § 3), som berettiger til Tillægget. Det udbetales med en Fjerdedel den 1. April, 1. Juni, 1. August og 1. Oktober 1916, dog for Vinterlærere og Vinterlærerinders Vedkommende med Halvdelen henholdsvis den 1. November 1916 og den 1. Febr. 1917.

§ 3. Tillægget tilkommer de i § 1 nævnte Personer, naar den Lønning, de med eller uden fast Ansættelse for en eller flere Tjenester har oppebaaret af Statskassen — for Lærerne tillige af Kommunekassen — i Finansaaret fra 1. April 1915 til 31. Marts 1916, ikke har oversteget 3000 Kr., og deres Lønning heller ikke paa Udbetalingstidspunktet overstiger nævnte Beløb. Ved Lønning forstås i denne Forbindelse Pengeløn — herunder ikke Dyrtidshjælp — samt Værdien af Fribolig, Brug af Jord og andre Naturalydelser, derimod ikke Kontorholds- eller Befordringsvederlag, Hesteholds-, Opholds- og Dagpenge, Kørepenge, Natpenge samt lignende Godtgørelser for særlige ved Tjenesten foranledigede Udgifter.

Naar samlevende Ægtefæller begge har oppebaaret Lønning af Statskassen — for Lærere tillige af Kommunekassen —, er Udbetaling af Dyrtidstillægget betinget af, at den samlede Sum af deres Lønninger ikke har oversteget og paa Udbetalingstidspunktet ikke overstiger 3000 Kr., og kun den ene af Ægtefællerne kan oppebære Tillægget.

§ 4. Personer, hvis Lønninger er forbedrede ved en Finanslovsbevilling fra 1. April 1915 eller senere, faar Dyrtidstillæg udbetalt i fuldt Omfang, naar Lønningsforbedringen kun har udgjort indtil 10 pCt. Hvis Forbedringen udgør mere end 10 pCt., men er mindre end Tillægget efter § 2, udgør Dyrtidstillægget det til Forskellen svarende Beløb. Denne Regel gælder dog ikke Statsbanernes timelønnede Haandværkere og Arbejdere, der uden nærmere Undersøgelse af Forbedringen af deres Lønforhold i alle Tilfælde faar udbetalt to Trediedele af det i § 2 nævnte Dyrtidstillæg. Reglen gælder heller ikke for Medhjælpere i Told- og Trafiketatene, der uden Hensyn til de fra 1. April 1915 tilstaaede midlertidige Lønnings- tillæg faar udbetalt det fulde Dyrtidstillæg efter § 2.

§ 5. Personer, der som en fast Del af deres Løn modtager Kosten af Staten, kan ikke faa Dyrtidstillæg.

§ 6. Administrationen er bemyndiget til at forlange de til Dyrtidstillæggets Beregning nødvendige Oplysninger afgivne af de paagældende paa Tro og Love. I Vægningstilfælde fortabes Retten til Dyrtidstillægget.

§ 7. Dyrtidstillæg efter denne Lov medtages ikke ved Pensionsberegning.

§ 8. Finansministeren afgør efter Indstilling af den paagældende Administration alle i Anledning af denne Lovs Anvendelse opstaaende Spørgsmaal, uden at Fortolkningen kan gøres til Genstand for Rettergang.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Centralorganisationerne for Told- og Trafiketaternes Embeds- og Funktionærklasser har i Skrivelse til Regeringen af 4. Januar d. A. andraget om en midlertidig Lønningsforhøjelse for fastansatte Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet.

Under Hensyn til den stedfindende Dyrtid har man ment at burde stille sig imødekommende overfor de fremsatte Ønsker om Støtte fra Statens Side, idet man dog har været paa det rene med, at en saadan Støtte selvfølgelig bør ydes ikke blot Told- og Trafiketatene, men alle de Statstjenestemænd, som under den herskende Dyrtid maa antages at leve undër vanskelige Kaar. Nærværende Lovforslag tilsigter, i Tilslutning til Lov Nr. 229 af 30. August f. A. om Dyrtidskijælp, for Aaret 1916 at yde et Dyrtidstillæg til Personer i Stillinger som de i ovennævnte Lov omhandlede. Der er imidlertid den Forskel mellem Loven og det her foreliggende Forslag, at ved den førstnævnte var Aarsindtægten og Antallet af hjemmeværende Børn under 15 Aar det afgørende med Hensyn til Spørgsmaalet, om og i bekræftende Fald hvor meget den paagældende skulde have i Dyrtidshjælp, medens Forslaget gaar ud paa at yde alle de paagældende med en Lønning paa 3000 Kr. og derunder samme Beløb uden Hensyn til Børneantal og Aarsindtægt, dog saaledes, at de ugifte faar Halvdelen af det for de gifte bestemte, ligesom ingen kan oppebære mere end 16 pCt. af Lønningen. Man har derhos ment, at Dyrtidstillægget til Lærere og Lærerinder i den offentlige Folkeskole udenfor København bør udredes af Stat og Kommune hver med Halvdelen.

Idet man i øvrigt henviser til Lovforslagets enkelte Paragraffer skal yderligere bemærkes, at i Lovforslagets § 4 er optaget en Bestemmelse sigtende til at undtage Personer, hvis Lønningsforhold er forbedrede ved Finanslovsbevilling siden 1. April 1915, fra Lovens Omraade. Man har dog ment ikke at burde tage Hensyn til saadanne Forbedringer, der kun har udgjort indtil 10 pCt. og heller ikke til det Medhjælpere i Told- og Trafiketatene siden 1. April 1915 tilstaaede midlertidige Lønnings- tillæg. Den særlige Regel for Statsbanernes timelønnede Haandværkere og Arbejdere, skyldes de meget store Vanskeligheder, der vilde være forbundne med at bestemme Lønningsforbedringen for hver enkelt Haand-

værker eller Arbejder siden 1. April 1915. For disse Arbejders Vedkommende, hvis Lønningsforhold gennemgaaende er blevet noget forbedrede efter dette Tidspunkt, har man derfor søgt at træffe en praktisk og tilfredsstillende Ordning ved uden nærmere Undersøgelse af den enkelte Haandværkers eller Arbejders Forhold at tillægge ham to Trediede dele af det i § 2 nævnte Dyrtidstillæg.

Det ligger i Sagens Natur, at Udbetalingen ikke i alle Etater vil kunne ske den 1. April d. A., men Arbejdet i Anledning af Udbetalingen vil blive fremmet det mest mulige.

Udgifterne for Statskassen ved Lovforslaget er beregnet at ville beløbe sig til omtrent 5 Millioner Kroner.

Ved Forelæggelsen af foranstaaende Lovforslag den 15. ds., holdt Finansminister Brandes følgende Tale:

„Jeg har den Ære for det høje Ting af fremsætte Forslag til Lov om Dyrtidstillæg for Aaret 1916. Lovforslaget nævner i sin § 1 de samme Personer, som omhandlede i den i Fjor vedtagne Lov af 30. August 1915 om Dyrtidshjælp, det vil sige de af Staten i Henhold til en Lønningslov lønnede Tjenestemænd og ligestillede og desuden pensionsberettigede Arbejdere, for saa vidt den paagældende er i den til Dyrtidstillægget berettigede Stilling den 1ste Januar 1916 og senere paa Udbetalingsdagen, og endelig, ligesom i den i Fjor vedtagne Lov, Folkeskolens Lærere og Lærerinder udenfor København. Og jeg kan straks tilføje, at i § 1 bestemmes det desuden, at Udgiften til Dyrtidstillægget til Lærere og Lærerinder skal afholdes halvt af Staten og halvt af Kommunen. De paagældende Personer maa have indtil 3000 Kr. i Lønning, og der skal da udbetales dem et Dyrtidstillæg af 180 Kr. for gifte og det halve, 90 Kr. for ugifte, dog saaledes, at ingen kan faa mere end 16 pCt. af sin Lønning. Dette Dyrtidstillæg skulde udbetales 4 Gange i indeværende Aar, første Gang, saa vidt det bliver muligt, den 1. April 1916, dernæst den 1. Juni, saa den 1. August og endelig den 1. Oktober, saaledes at man med den sidste Udbetaling naaede derhen, at Beløbet udbetaltes forud for et Kvartal. Det vil jo ikke være muligt at fastsætte dette for alle Udbetalinger, da vi jo allerede er inde i Kalenderaaret, men selve Dyrtidstillægget skulde altsaa kun gælde for Kalenderaaret, og det vil da blive den Rigsdags Sag, som træder sammen til Oktober, at bestemme over, hvorvidt et saadant Dyrtidstillæg skulde kunne vedvare, hvorlænge det skulde vedvare, alt efter som Forholdene vil ligge til den Tid, efter som Dyrtiden vedvarer, Krigen vedvarer o. s. v. — Der findes nogle Bestem-

melser i Lovforslaget, som jeg mener, jeg ikke behøver at komme ind paa, som svarer til lignende Bestemmelser i Loven af 30. August 1915. Men jeg skal endnu nævne Bestemmelsen i § 4 om, at saadanne Personer, som har faaet Lønningsforbedring fra 1. April 1915 eller senere, faar Dyrtidstillæg, for saa vidt deres Lønforbedring ikke overstiger 10 pCt. af deres Lønning; i modsat Fald, hvis den overstiger dette Beløb, men er mindre end Tillægget efter § 2, udgør Dyrtidstillægget det til Forskellen svarende Beløb. Regelen skal ikke gælde for Medhjælpere i Told- og Trafiketatene, som har faaet Lønningsforbedring efter den Tid. Endvidere bestemmes det, at timelønnede Haandværkere og Arbejdere under Statsbanerne skal uden Hensyn til den Lønforbedring, de kan have opnaaet i den Tid, have $\frac{2}{3}$ af Dyrtidstillægget udbetalt. Man har her fundet en praktisk Løsning af et ellers meget indviklet Spørgsmaal, idet det vil være overmaade vanskeligt at fastslaa for den enkelte Haandværker og Arbejder, hvorledes hans Lønningsvilkaar har været. — Udgiften ved dette Dyrtidstillæg for indeværende Aar vil være 5 Mill. Kr., og Dyrtidstillægget vil omfatte omtrent 38,000 Personer, hvoraf 18,000 gifte, 12,000 ugifte og 8000 Lærere og Lærerinder. Ved den Forhandling, der har fundet Sted, forinden dette Lovforslag kunde forelægges, mener jeg, at to Ting af Betydning er fastslaaet. Den ene er den, at det her gælder et Dyrtidstillæg. De Andragender, som er kommet, og ganske særligt Andragendet fra de 4 store Etater — der er nemlig tillige kommet Andragender fra andre Tjenestemænd — er jo gaaet ud paa, at der skulde ske en midlertidig Lønændring for de paagældende Tjenestemænd, og at den skulde være bestaaende, indtil man kom til en omfattende Ændring — hvis man kom til en saadan — af Lønvilkaarene i det hele for Statens Tjenestemænd. En saadan midlertidig Lønændring vilde jo i Virkeligheden svare til det, vi ellers kalder en Lønrevision; ingen kan tvivle paa, at hvis man vedtog en saadan Lov, vilde man aldrig komme tilbage fra den, og det var heller ikke Meningen fra Andragernes Side, at man skulde kunne komme bort fra den. Jeg mener, at der ved Forhandlingerne er fastslaaet, at Rigsdagen kan ikke i dette Øjeblik tage Stilling til et saadant Spørgsmaal, men maa nøjes med at give et Dyrtidstillæg. For det første af den Grund, at Forhandlingerne om en almindelig Lønrevision, for at kalde det saaledes, vil være af meget omfattende og langvarig Natur, den vil, naar det skal gælde alle Tjenestemænd, kræve store Forhandlinger med disse, deres Organisationer o. s. v. og dernæst ogsaa mellem de enkelte Ministerier og Administrationen i det hele taget, inden den fremsættes for Rigsdagen, og enhver Rigsdagsmand vil indrømme, at naar den saa endelig blev fremsat for Rigsdagen, vilde den kræve meget omfattende Forhandlinger her. Man ser, hvorledes det gaar selv med et enkelt Lønningslovforslag, med Hensyn til hvilket man

endda kan siges til en vis Grad at være enig, hvorledes der opstaar en Mængde Spørgsmaal. medens et saadant Lovforslag gaar gennem Rigsdagen, og hvor lang Forhandlingen kan blive. Men bortset derfra maa jeg bestemt hævde, at det er ganske umuligt i Øjeblikket at fastslaa ved en saadan Lønningsændring eller Lønningslov en fast Udgift for Staten paa Millioner. — I dette Lovforslag er der, som sagt, Tale om 5 Millioner; hvis man havde fulgt det Andragende, som kom fra Trafiketatens, i hvilket der fremsattes Ønske om 240 Kr.s i Stedet for, som her er foreslaaet, 180 Kr.s Forhøjelse, vilde man komme til $1\frac{2}{3}$ Mill. Kr. mere i Udgift, og hvis man endvidere vilde have fulgt dette Andragende derhen, at man havde medtaget alle Tjenestemænd, medens der her er sat en Grænse ved en Løn paa 3000 Kr., vilde man yderligere være kommet til et Beløb af omtrent $1\frac{1}{4}$ Mill. Kr.s Merudgift, og man vilde da være naaet op til en samlet Merudgift af henved 8 Mill. Kr. Enhver Ændring i dette Lovforslag med Hensyn til Sæts og Grænser vil, hvor lille den end bliver, altid koste op imod Millioner, men det er, naar henses til vore finansielle Forhold og særlig til, hvorledes Budgetforholdene ligger i Øjeblikket, ganske umuligt nu at gaa til en Lov, ved hvilken der fastslaaes en bestemt og stadig Udgift paa Budgettet, uden at det Spørgsmaal rejser sig overfor Finansministeriet og Rigsdagen: Hvorfra kommer Dækningen? Saaledes som Budgettet i Øjeblikket er flydende — jeg forstaar derved, at overordentlige og ordentlige Udgifter maa blandes sammen, og at der arbejdes med et stort og stigende Underskud — er det umuligt for en Finansminister at svare paa, hvorvidt den ordentlige Indtægt kan bære en saadan Millionudgift, eller om der kan skaffes nye Indtægter til Veje til at bære den. Det kan heller ikke nogen Rigsdagsmand svare paa, og derfor kan Rigsdagen efter min Mening ikke i Øjeblikket paatage sig noget saadant. Jeg maa altsaa ogsaa mene, at man ved den Forhandling, som har fundet Sted mellem Partierne, er blevet enig om, at der skal ydes et Dyrtidstillæg, men at der ikke nu skal ydes et Løntillæg, som skal være vedvarende, indtil en almindelig Omændring af danske Tjenestemænds Lønninger kommer. For Resten ved man intet om, paa hvilke Principper en saadan almindelig Foranstaltning vil komme til at hvile, om ikke ganske andre Betragtninger end dem, vi indtil nu har gjort gældende overfor Lønningsvilkaar, da vil gøre sig gældende.

Den anden Ting, jeg vil nævne, er Sætsene, Grænsebestemmelserne. I den Henseende har Forhandlingerne været saaledes, mener jeg, at man med Sikkerhed kan sige, at under hvad der her foreslaas, vil Rigsdagen ikke komme. Det, der hændte i Fjor Sommer ved Forhandlingen om Dyrtidshjælpen, var jo dette, at det Forslag, som Regeringen fremsatte, blev indskrænket af Rigsdagen, ikke uden Strid mellem Partierne blev det ændret, og det blev gjort

ringere. Ved den Forhandling, der nu er ført, har man sikret sig mod, at noget saadant vil ske. Paa den anden Side kan jeg ikke nægte, at med Hensyn til saadanne Grænsebestemmelser som Lønningernes Højde og Dyrtidstillæggets Størrelse har ingen bundet sig paa en saadan Maade, at ikke Forhandling kan ske, og heller ikke kan jeg paa Ministeriets Vegne binde det. Andragendet fra Trafiketatens imødekommes derigennem, at der her er Tale om et fast Tillæg, som ydes alle uden Forskel, og at der ikke, saaledes som Tillæddet var forrige Gang, tages Hensyn til Aarsindtægten og Familieforholdene eller rettere sagt Børneforholdene. Trafiketatens har ønsket, og man har anset det for rigtigt at imødekomme dette Ønske, at den Hjælp, der her ydes, skulde ydes uden Hensyn dertil, den retter sig altsaa kun efter Lønnen, ikke efter den Aarsindtægt, som Tjenestemændene eller Arbejderne har skaffet sig. Der kan naturligvis derom siges dette, og det vil vel ogsaa blive sagt, at man kan komme til at yde dette Dyrtidstillæg til Personer, hvis Formuesforhold og Indtægtsforhold i Virkeligheden ikke berettiger dertil, men man kan være ret sikker paa, at det er i Forhold til de 38,000 Mennesker, det drejer sig om, saa faa Personer, der har op imod 3000 Kr. i Lønninger og samtidig betydelig Formue og Indtægt, at man kan se bort derfra. Hvis virkelig nogen Hundrede Personer her skulde faa et Dyrtidstillæg paa 180 Kr., som de ikke tiltrænger, er der derved ingen stor Ulykke sket. Det er altsaa disse Punkts, som man har imødekommet Etaterne paa. Der tages intet Hensyn til Aarsindtægten, kun til Lønningerne, og Tillægget bliver ensartet og lige stort for alle.

Hermed skal jeg anbefale dette Lovforslag til det høje Tings velvillige Behandling, og da man kunde ønske, at den Udbetaling, der maa finde Sted, hvis Lovforslaget vedtages, maa ske saa hurtigt som muligt, maa jeg ogsaa have Lov til at anbefale Lovforslaget til en forholdsvis saa hurtig Behandling, som den høje Rigsdag mener at kunne indskrænke sig til.

Støt Lokomotivpersonalets Hjælpefond!

M Ø D E

CENTRALORGANISATIONERNE.

Torsdag d. 16. Marts afholdtes der Møde i Anledning af det af Regeringen i Folketinget den 15. Marts fremsatte Lovforslag om „Dyrtidstillæg for Aaret 1916“.

Der viste sig at være Enighed om, at det forelagte Forslag ikke var tilfredsstillende, og Mødet vedtog en saalydende

Udtalelse:

Efter at Regeringen havde erklæret, at man ikke for Tiden var i Stand til at revidere Etaternes Lønningslov, der den 1. April d. A. bliver 8 Aar gammel, ansøgte Organisationerne om et midlertidigt Løntillæg, hvorved Prisstigningen *indtil* Krigens Udbrud i nogen Grad udlignedes, men uden Skadesløsholdelse for Krigsfordyrelsen.

Tjenestemændenes Krav, som har mødt megen Sympati overalt i Offentligheden og sikkert ogsaa blandt Lovgiverne, var med Hensigt givet dette beskedne Omfang, for at der ikke skulde opstaa Vanskeligheder for dets Gennemførelse. Organisationerne ventede derfor, at Regeringen havde imødekommet Andragendet i hele dets Udstrækning.

Regeringen har imidlertid til vor store Skuffelse fremsat et Lovforslag, der i meget stærk Grad afviger fra vort Andragende, idet Tillæget for de lavere Lønningsklasser nedbringes med ikke mindre end fra 60—150 Kr. og desuden udelukker Tjenestemænd med over 3000 Kr. fra enhver Andel i Tillæget, tiltrods for, at disses Lønninger faktisk ikke er bleven forbedret i en lang Aarrække. Det er derfor til at forudse, at Størsteparten af disse Tjenestemænd, der befinder sig i administrative Stillinger, vil komme til at gennemgaa en for deres Hjemms Opretholdelse meget kritisk Periode. At Loven først skal træde i Kraft 5 Maaneder senere end ansøgt, opfatter Organisationerne ogsaa som en umotiveret Tilsidesættelse, der staar i et paafaldende Misforhold til, at de fire E-tater i hele Krigstiden har maattet yde et overordentligt stort Ekstraarbejde i den almindelige Samfærdsels Tjeneste uden at have modtaget Vederlag.

Centralorganisationerne maa derfor udtale, at det forelagte Lovforslag maa undergaa væsentlige Forbedringer baade med Hensyn til Tillæggets Størrelse og saaledes, at

det kommer til at omfatte ogsaa de Tjenestemænd, der nu udelukkes fra at faa Andel i Tillæget, og det paalægger derfor sit Lønningsudvalg at fremholde saadanne Ændringer i Forslaget ved Forhandling med Regering og Rigsdag, at Tjenestemændenes Krav gennemføres.

I Anledning af talrige utaalmodige Henvendelser fra Grupper og Afdelinger af Medlemmer vedtoges det endvidere at paalægge Civiletaternes Tjenestemænd at afholde sig fra enhver som helst Demonstration, saalænge Forhandlingerne om denne Sag føres.



9ENDE KREDS.

Ved den blandt Jernbaneforeningens 9ende Kreds Medlemmer foretagne Afstemning er afgivet

162 Stemmer for Kredsens Nedlæggelse, 13 Stemmer imod. 113 Medlemmer har ønsket sig udmeldt af Jernbaneforeningen.

Som Følge heraf vil i en nær Fremtid Regnskabet blive afsluttet og offentliggjort og Suspensionsfondets Midler blive tilbagebetalt Medlemmerne, men da det ekstra Kontingent paa 1 Kr., som blev vedtaget paa Kredsens Delegeretmøde i 1914, endnu ikke er indgaaet fra alle Medlemmer, vil denne Krone blive indeholdt i de resterende Medlemmers Fondsandel, ligesom det maa-ske kan blive nødvendig yderligere at anvende et mindre Beløb af Fondets Penge, for at faa dækket det store Underskud fra forrige Aars Kredsregnskab, dette Beløb vil procentvis blive fradraget samtlige Medlemmer.

Herefter vil Bestyrelsen nedlægge sine Mandater, da vi i Følge Afstemningen maa betragte vort Hverv som Ledere af 9. Kreds som endt, og bringer vi herved Medlemmerne vor bedste Tak for den Tillid der i de forløbne Aar er blevet os vist, en Tillid som særlig i det sidste Aar har staaet sin

Prøve. Sluttelig udtaler vi Ønsket om Held og Lykke i Arbejdet i D. L. F., som nu i Fremtiden alene repræsenterer alle Lokomotivførere.

Bestyrelsen.

For 1 Krone aarlig sikrer Du Dig Støtte og Hjælp, om Uheld eller Ulykke rammer Dig!

FALDGRUBERNE.

Den 26. Febr. 1916 skete et større og mærkeligt Maskinuheld paa Godsbanegaardens Maskinspor, idet den udkørende Maskine til Nordvestbanens Tog 169 under Passagen af Kulsporet kørte ned i en Udgravning til en ny Fyrgrav, og fordi Skinnerne var fjernede ved Udgravningen, var der fri Kørsel ned i det udgravede Hul.

At Personalet ikke kom til Skade udover et Nervechok og for Lokomotivfyrbøderens Vedkommende det ene Laar forslaaet og Skinneben læderede i Tilgift, maa siges at være et stort Held, og nærmest skyldes at der kørtes med ringe Hastighed.

Denne ubegribelige Ligegyldighed overfor Medansattes Liv eller Førlighed giver Anledning til en alvorlig Protest, idet at det paagældende Spor ikke var aflyst ved nogen som helst Bekendtgørelse, eller Udgravningen sikret ved Udsættelse af Stop-signaler eller spærret ved „Stopper“ foran samme.

Det Rygte som har været udspreedt, at Sporskiftet har været spigret og Føreren selv skulde have brækket Spigrene op er saa taabeligt, at den kun kan være opfundet af Mennesker med ringe eller slet ingen Kendskab til Lokomotivpersonalet og praktisk Lokomotivtjeneste, og saadanne Rygtesmede maa jo aabenbart mene, at Personalet gaar rundt med Selvmordstanker eller forbryderiske Tilbøjeligheder. Nej, lad os være fri for saadanne taabelige Paastande,

som ingen Steder har hjemme — blandt *Jernbanemænd!*

Efter det forefaldne maa Tiden være inde til, at Lokomotivpersonalet stiller bestemt Krav om, at der i ethvert Tilfælde hvor Skinner fjernes fra et Spor og der laves Faldgruber som her anført, at de sikres ved at Sporskiftetungten holdes laaset samt udsættes Stopsignaler saaledes, at hvis det ene forsømmes, det andet da kan advare mod og forhindre saadanne ondartede Uheld.

Ligeledes bør Sporskifter ind til Drejerskiver, som er under Reparation, eller af andre Grunde satte ud af Brug holdes aflaaede med Bolt og Hængelaas og der skal hertil bemærkes, at det er ikke tilstrækkeligt betryggende f. Eks. paa Godsbanegaarden, at en Arbejdsmand kan aabne ind til et spærret Spor egenmægtigt og dernæst uden Kontrol atter lukke det. Man maa paa det bestemteste fastholde, at Nøglen til saadanne Sporlaase ufravigelig *til Stadighed* opbevares af den vagthavende Lokomotivmester eller -formand og at Sporenes Sikring overvaages af ham personlig.

Lokomotivpersonalets Hustruer og Børn er saavidt daarligt tjent med, at Forsørgeren lemlæstes eller i værste Fald dræbes, som en Følge af en utilgivelig stor Ligegyldighed for Medansattes Liv og Lemmer.

Naar det drejer sig om at have en Vogn anbragt ved Rensekasserne ved Mellemsporene, skal Baneafdelingen nok sørge for at der opstilles Standssignal „Stop“ til Trods for at det er den rene Ironi. Muligt kunde disse Tavler undværes de paagældende Steder, og anbringes paa saadanne Steder, hvor de er *nødvendige* for at undgaa Uheld af større eller mindre Omfang.

Zero.

Hver Dag kan have Bud efter Dig!

*HJÆLPEFONDEN
kun een Gang om Aaret.*



Delegeretmødet og Kredsgeneralforsamlingerne

afholdes i Dagene den 10. og 11. April
1916 i Aarhus.

Nærmere Meddelelse følger om Tid og
Sted.

FORELØBIG DAGSORDEN FOR DELEGERETMØDET I AARHUS

Mødet aabnes.

- Punkt 1. Prøvelse af Mandaterne.
- 2. Valg af Mødets Tillidsmænd. — Dirigenter, Sekretærer og Justeringsmænd.
 - 3. Beretning om Organisationens Virksomhed. Herunder Behandling af Forslag fra Es. Lokfyrb. Afd., Struer Lokf. Afd. og Ar. Lokfrb. Afd.
 - 4. Beretning om Bladets Virksomhed.
 - 5. Fremlæggelse af Organisationens Regnskab 1915.
 - 6. Fremlæggelse af Organisationens Budget 1916.
 - 7. Fremlæggelse af Dansk Lokomotiv Tidendes Regnskab 1915.
 - 8. Fremlæggelse af Dansk Lokomotiv Tidendes Budget 1916.
 - 9. a. H. B. fremsætter Forslag om, at de Delegerede til Nordisk Lokomotivmands Kongres vælges paa Delegeretmødet.
b. H. B. foreslaar, at Antallet fastsættes til 10.
 - 10. Forslag fra H. B. om at indskrænke de Delegeredes Antal.
 - 11. Forslag til Anciennitetsregler.
 - 12. Forslag om Æresmedlemmer.
 - 13. En Henstilling fra Hjælpefonden.
 - 14. Valg af Bestyrelse og Redaktør.

FORELØBIG DAGSORDEN FOR KREDSGENERALFORSAMLINGEN. LOKOMOTIVFØRERNE.

Mødet aabnes.

- Punkt 1. Valg af Mødets Tillidsmænd.
- a. Dirigenter. b. Sekretærer. c. Justeringsmænd. d. af Udvalg til Mandaternes Prøvelse.
 - 2. Beretning om Kredsens Virksomhed.
 - 3. Fremlæggelse af Kredsens Regnskab 1915.
 - 4. Forslag til Budget for Kredsen 1916.
 - 5. Forslag om Bevilling af 100 Kr. til Udsmykning af Opholdsværelserne.
 - 6. Forslag til Ændring af Kredslovene. (Ar. Afd.).
 - 7. Indkomne Forslag.
 - 8. Valg af Bestyrelse.
 - 9. Valg af Revisor og Revisorsuppleant.

FORELØBIG DAGSORDEN FOR KREDSGENERALFORSAMLINGEN. LOKOMOTIVFYRBØDERNE.

Mødet aabnes.

- Punkt 1. Valg af Mødets Tillidsmænd,
- a. Dirigenter. b. Sekretærer. c. Justeringsmænd. d. af Udvalg til Mandaternes Prøvelse.
 - 2. Beretning om Kredsens Virksomhed.
 - 3. Fremlæggelse af Kredsens Regnskab 1915.
 - 4. Forslag til Budget for Kredsen 1916.
 - 5. Forslag om Anvendelse af et Beløb til fortsat Udsmykning af Opholdsværelserne.
 - 6. Forslag om Forhøjelse af Kontingentet.
 - 7. — — Ændringer af Kredslovene.
 - 8. Valg af Bestyrelse. (Der vælges 1 Medlem).
 - 9. Valg af Revisor og Revisorsuppleant.



Tjenestetidsudvalget.

Det nedsatte Udvalg har med Udgangen af Februar Maaned tilendebragt sit Arbejde. I næste Nr. af nærværende Blad vil der fremkomme en Redegørelse for de Resultater der er naaede.

Lokomotivpersonalets Hjælpesfond

afholder Generalforsamling i Aarhus 11.
April Kl. 9 Fm.

Dagsordenen vil blive tilsendt Afdeling-
erne.

Kbhvn., den 10. Marts 1916.

P. R. V.

K. Johansen,
p. l. Formand.



MEDDELELSER FRA AFD.

Kjøbenhavn Gb.

Følgende Valg har fundet Sted:

Formand: Lokomotivfører Axel Madsen (Nyvalg),
Kasserer: Lokf. Anthon Christensen (Genvalg), Re-
præsentanter: Lokførerne Rugaard og Kann, Reviso-
rer: Lokførerne Kirkensgaard og Bjørnsten, Sup-
pleant: Lokf. A. C. Schulz. 6 Delegerede vælges ved
skriftlig Afstemning.

H. Kann.

Til Delegerede er valgt Lokomotivførerne A. Mad-
sen, A. C. Kirkensgaard, C. M. Højer, I. C. Hammers-
høj, G. O. F. Lund og P. J. Knudsen.

Axel Madsen,
p. l. Fmd.

Kjøbenhavn Ø.

Ved Lokomotivførerafdelingens Valg den 4. Febr.
blev valgt følgende Bestyrelse: Formand Johs. Chri-
stensen. Kasserer V. Hessner, Repræsentant Th. Flo-
rentz, Delegerede: Johs. Christensen og Th. Florentz.
Johs. Christensen.



Mønje kontra Tjære.

At finde en god Beskyttelsesfarve for Jærn er er
Problem, som interesserer Ingeniørerne hele Verden
over, og et Par amerikanske Erfaringer fra Malingen
af Rør og Stigbord i Minidoka Vandkraftanlægget
kan derfor maaske interessere en og anden.

Jerndelene blev fra Maskinværkstedet leverede
grundede med Mønje eller Jernoxyd udrørt i Olie
og fik efter Montringen endnu en Overstrygning
med Mønje. Efter to Driftsaar var denne Maling

praktisk talt forsvundet, og man udførte da en Del
Eksperimenter med forskellige Farvesammensætning-
er uden Resultat. Efter Anbefaling fra en af de
største amerikanske Farvemøller bestemte man sig
sluttelig for Mønje. Man grundede med ren Mønje
udrørt i Linolie ($\frac{1}{3}$ kogt, $\frac{2}{3}$ raa Olie), strøg anden
Gang med samme Blanding tilsat 50 g Kørnøg pr.
l og tredie Gang med samme Blanding tilsat $\frac{1}{2}$ kg
Kørnøg pr. l. Kørnøgen blev tilsat for at hærd-
e Malingens Overflade. Inden Arbejdet var gjort fær-
dig, bestemte man sig imidlertid for at behandle en
Del af Jernværket paa samme Maade som Rørene i
Los Angelos Aquedukten, nemlig med en Grunding
af Vandgastjære og derover et Lag af Kultjære.
Naar Paastrygningen foretoges i køligt Vejr, maatte
Tjæren fortyndes med Benzin inden Anvendelsen
Tjæren tørrede langsomt og vedblev længe at blive
blød, naar der indtraf varmere Vejr, men den syntes
ikke at tage Skade af at komme i Berøring med
Vand inden den var gennemhærdet.

Efter et Aars Forløb viste Mønjemalingen tyde-
lige Tegn paa Ødelæggelse, hvor den havde været i
Berøring med Vand, medens Tjæren kun viste en-
kelte Rustpletter ved nogle Nittehoveder, der ikke
var blevet rensede tilstrækkelig omhyggeligt. Efter
to Aars Forløb var Mønjemalingen fuldstændig for-
svundet, hvor den havde været i Berøring med
Vandet, medens den havde holdt sig udmærket i
Luft alene. Tjæren havde holdt sig godt. Man be-
stemte sig for at afskrabe Mønjefarven paa de Dele,
der havde været udsat for Vand, og det underlig-
gende Jern fandtes dækket med Rust og Rustskaller.
Arbejdet voldte en Del Vanskelighed, da Folkene
angrebes af Blyforgiftning ved at indaande det bly-
holdige Farvestøv. Til Sammenligning afskrabedes
tillige det tjærede Areal, hvorunder Jernet fandtes
fuldstændigt blankt, ligesom Tjæren bandt stærkt
paa Jernet. Som Hovedresultat maatte det her siges
at Anvendelsen af Tjære som Rustbeskyttelsesmiddel
havde været ganske overordentlig tilfredsstillende.

Svære Jernbaneskinner.

Det amerikanske Jernbaneselskab Pennsylvania
Rail Road har i Fjor paa sine stærkt trafikerede
Hovedlinier indført et Skinneprofil, som vejer 125
eng. Pund pr. løb. yard. Der lagdes i Fjor 75 eng.
Mil Spor eller omtrent 15,000 tons af dette Skinne-
profil, i Aar er der indkøbt 37,500 tons deraf. Skin-
nen er en Vignoleskinne $6\frac{1}{2}$ inches høj med en $5\frac{1}{2}$
in bred Fod og et 3 in bredt Hoved. New York
R.R. anvender en Skinne, der vejer 105 lbs pr. yard
og Central R. R. of New Jersey har i nogle Aar til
enkelte Strækninger anvendt en Skinne, som vejer
135 lbs pr. yard. Dette er det sværeste Skinneprofil,
der hidtil er bragt til Anvendelse i Amerika, og der
er kun lagt ca. 40 eng. Mil Spor dermed.

Drivremme af Staal.

Anvendelsen af Staalbaand som Erstatning for Læderremme til Kraftoverførelse har været kendt i en lang Række Aar uden dog at have fundet nogen videre Indgang i Industrien.

Det var navnlig Manglen paa en let, sikker og holdbar Forbindelsesmaade for Staalbaandets to Enders, der voldte Sagen Vanskeligheder. Samling ved Lodning, som det f. Eks. anvendes ved Baandsave, viste sig ikke heldig, dels krævedes der særlig øvet Arbejdskraft dertil, dels maatte et Leje i Forlaget eller Akslen fjernes for at lægge det endeløse Baand paa, og dels sprang Staalbaandene let i Nærheden af Lodstedet.

Tyskerne har nu taget denne Sag op og fremstiller Drivremmene gennemhullede i hele Længden med flere Rækker regelmæssigt ordnede Huller. Ved Samlingen afskæres da Baandenderne skraat og overdækkes med en Laskeplade af samme Tykkelse som selve Staalbaandet og forsynet med Huller i forskellig indbyrdes Afstand, saa Baandlængden let kan reguleres. Denne Samlingsmaade skal være meget tilfredsstillende. Hullernes regelmæssige Ordning, gør det let at faa Baandet i rigtig Længde, at faa det til at sidde rigtigt paa Skiverne og til at løbe lige. Det, at Staalbaandet er gennemhullet, giver det en større Elasticitet og gør, at der kan anvendes Remskiver med Oprunding, hvad der selvfølgelig er en betydelig Fordel. I Sammenligning med Læderremme har Staalremmene en længere Varighed og en større Driftssikkerhed, paa den anden Side er Vedhængskraften mellem Rem og Skive mindre end for Læderremme, men mere konstant, og Staalremme er derfor maaske heller ikke i denne Henseende ringere end Læderremme. De er tillige en hel Del billigere. Staalremmene fremstilles i Tykkelse paa 0,3 til 0,6 mm, de kan anvendes selv for Overførelsen af meget store Kræfter og egner sig særlig for store Hastigheder. De paavirkes ikke af Fugtighed som Læderremmene og lader sig ved passende Præparativer beskytte mod Rust.

Jernbanevognenes Alder.

Nogle ganske interessante Oplysninger om de preussisk-hessiske Statsbaners rullende Materiel og dets Alder meddeles i Archiv f. Eisenbahnwesen. Der fandtes herefter paa de preussisk-hessiske Statsbaner den 1. April 1913 20,680 Damplokomotiver, 42,083 Personvogne og 475,029 Godsvogne. Om trent Halvdelen af dette Materiel var under 10 Aar gammelt, nemlig 11,335 Lokomotiver (54,8 pCt.), 22,734 Personvogne (54,0 pCt.) og 226,579 Godsvogne (47,7 pCt.). Mellem 11 og 20 Aar gamle var 29,6 pCt. af Lokomotiverne, 24,1 pCt. af Personvognene og 27,8 pCt. af Godsvognene. Mellem 21 og 30 Aar gamle var 15,1 pCt. af Lokomotiverne,

15,3 pCt. af Personvognene og 14,5 pCt. af Godsvognene. I Aldersklassen op til 40 Aar fandtes 108 Lokomotiver (0,5 pCt.), 2398 Personvogne (5,7 pCt.) og 33,050 Godsvogne (7,4 pCt.). Lokomotiver ældre end 40 Aar fandtes ikke, derimod var der endnu 376 Personvogne (0,9 pCt.) og 14,032 Godsvogne (3 pCt.), som havde været med i Drift i mere end 40 Aar. Gennemsnitslevetiden var for Lokomotiver 18 Aar, for Person- og Godsvogne 24 Aar.

En stor Dieselmotor.

Sulzer Brothers i Winterthur har ifølge „Times“ bygget en meget stor Dieselmotor af Totaktstypen med 6 Cylindre, som skal kunne udvikle 3760 H. K. ved 142 Omdr. pr. M.; den har imidlertid paa Værkstedsprøverne udviklet 750 B. H. K. pr. Cylinder. Maskinen er bygget til Harland & Wolf i Belfast og skal anvendes til Fremstilling af elektrisk Lys og Kraft i Værftets Værksteder. Cylindrenes Diameter er 750 mm med 1000 mm. Slag, og den er i Hovedtrækkene bygget som Skibsmaskine. Den har to Spulepumper, som bevæges direkte fra Krumtaksakslen, og Skylleluften indføres i Arbejds cylindrene gennem 2 Sæt Porte ved Bunden. Hovedportene er anbragt modsat Udstrømningsportene og dække Halvdelen af Periferien, medens de sekundære Udskylningsporte er anbragt foroven, saaledes at Luften føres til dem, efter at Stemplet under sit opadgaende Slag har dækket Portene i Bunden. Cylinderdækslerne bæres af Staa lsøjler, som tage de store Paavirkninger, der skyldes det høje Tryk, og Cylindrene hænge ned fra Dækslerne, saaledes at de frit kan udvide sig efter Længderetningen.

Turbinedamperen „Transsylvania“.

Cunard Liniens Damper „Transsylvania“, som er sat i Fart under Krigen, er den første store Ocean-damper med Turbineanlæg med Tandhjulsoverføring. Skibet er bygget af Scott's Shipbuilding and Engineering Co. i Greenock; det er en blandet Fragt- og Passagerdamper med følgende Hovedmaal: Længde mellem Perpendikulærerne 167,03 m, største Bredde 20,19 m, Sidehøjde 13,72 m, Dybgang 8,38 m, Displacementet er 19 500 t; Skibet kan befordre 2500 Passagerer og har en Hastighed af 15 Knob.

Det var oprindelig Bestemmelsen at forsyne Damperen med 2 Firtrins-Dampmaskiner; men den hurtigt voksende Tillid til Tandhjulsoverføringen bevirkede, at man bestemte sig til at anvende Turbiner med Tandhjulsudveksling til Skrueakslerne; dette bød tillige ikke blot et mindre Dampforbrug, men ogsaa nogen Besparelse i Plads og Vægt. Den oprindelige Længde af Maskinrummet, som var 18,3 m, lod sig nu bringe ned til 14,5 m, hvorved opnåedes en Rumbesparelse af ca. 10 pCt. Besparelsen i Vægt udgjorde ca. 15 pCt., men kunde have været forøget

betydeligt, hvis ikke det oprindelige Kedelanlæg paa 6 Dobbeltkedler med 73,6 m² Ristareal og 2858 m² Varmeflade var bibeholdt. Med disse Kedler kan Turbinerne bringes op paa 11 000 H. K. Maskin-anlægget bestaar af to Turbiner, hver delt i en Højtryks- og en Lavtryksturbine; hver af disse er forsynet med et lille Tandhjul, og disse to Hjul indgriber paa hver sin Side af det store Hjul, paa hvis Aksel Skruendsidder. Udvekslingsforholdet er 1 : 12,5. Det store Hjul har en Diameter paa omtrent 3 m; det bæres af to Lejer, medens de smaa Hjul hvert har tre Lejer. Med Omdrejningstallet 120 paa Skruerakselen bliver Hjulenes Periferihastighed ca. 19 m pr. Sekund. Tænderne er skraa med et Spring paa 44° og en Indgribningsdybde af 9,5 mm. Turbinerne er Parsons Turbiner. Højtrykstromlen har 9 Trin og to forskellige Diametre paa henholdsvis 457 og 610 mm. Lavtrykstromlen har 6 Trin og Diameteren 813 mm. Baade Høj- og Lavtryk er rene Reaktionsturbiner, medens den i Lavtryksturbins Hus indbyggede Bakturbine er blandet, idet den bestaar af et Aktionshjul og 3 Reaktionstrin.

Ved Skibets Prøvetur blev Hjælpemaskineriets Spildedamp anvendt dels til Fødevandsforvarmning og dels i Lavtryksturbinen. Dampforbruget maales til 5,53 kg pr. H. K. pr. Time. Ved 16½ Knobs Hastighed var Omdrejningstallet 128,50 og den effektive Hestekraft 9480, ved 13 Knob fandtes 98,75 Omdrejninger pr. Minut og 4055 H. K. Videre Data er ikke bekendte. For Søsterskibet „Tuscania“, som i

enhver Henseende lignede „Transsylvania“, fandtes de i efterfølgende Tabel angivne Værdier.

Omdr. pr. Minut		Damptryk kg/cm ²	Vacuum m Hg	Skibets Hastig- hed i Knob	Slip %	HKe	Dampforbrug kg/HKe-Time
Turbine	Skruer						
1387	111	14,1	729	14,6	10,8	5780	
1582	126,5	14,1	721	16,5	12,0	8720	
1707	136,5	14,1	719	17,65	12,6	11050	5,03



Det sjælland-falst. Statsbanepersonales Bibliotek

afholder Generalforsamling Lørdag den 25. Marts Kl. 8 Aften i Lokalerne Istedgade 3¹. Dagsordenen er: 1. Aflæggelse af Beretning. 2. Fremlæggelse af Regnskab. 3. Valg af Stemmetællere. 4. Eventuelt. Til de forestaaende Valg er opstillet: Bestyrelsen: Fuldmægtig Schwanenflügel og Ass. J. A. Møller. Revisor: Ass. Heurlin. Suppleanter for Bestyrelsen: Assistenterne C. P. Petersen og C. Dænckermortensen. Revisorsuppleant: Ass. C. Møller-Holst. Stemmesedler modtages til 2. April d. A.

REGNSKAB

for

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring

1. December 1914—30. November 1915.

Indtægt.

Saldo fra forrige Aar	386.52
1. Præmie, indbetalt af Medlemmer	4965.14
2. Royal Exchange Assurance, Rabat i H. t. Kontrakt	500.—
3. Royal Exchange Assurance, Vederlag f. Præmieafkortning	206.27
4. Royal Exchange Assurance, Erhvervsprovision	25.50
5. Royal Exchange Assurance, Erstatning, Lægehonorar m. v.	2316.63
6. Indvundne Renter	14.05

Ialt..... 8414.11

Kjøbenhavn, den 17. Februar 1916.

Ulsøe-Bruhn.

Udgift.

1. Præmie til Royal Exchange Assurance	4960.46
2. Vederlag for Præmieafkortning	199.99
3. Erhvervsprovision	15.50
4. Erstatninger, Lægehonorar m. v.	2386.63
5. Bestyrelsesmøder, Generalforsamling ..	39.—
6. Kontormedhjælp	45.85
7. Kontorartikler	41.33
8. Stempelmærker	3.—
9. Porto m. v.	51.15
10. Forskellige Udgifter	26.25
11. Telefon	35.—
Saldo at overføre til næste Aar	609.95

Ialt..... 8414.11

A. Ohmeyer.

Ovenstaaende Regnskab er revideret og befundet i Orden efter de forelagte Bilag.

Hedehusene og Herning i Februar 1916.

N. C. Grunnet.

Schack.

Jydsk-iyenske Statsbanepersonales Bibliothek.

Nye Bøger.

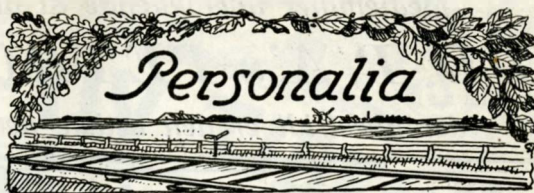
- 7155 K. G. Ossian-Nielsen: En ung Mands Eventyr Roman.
7156 Frederik Reinau, Jydsk Landsbydegn: Det radikale Fænomen og Dagen derpaa! Et Ord til den danske Landbostand.
7157 Chr. Reventlow: Krigsaarsager og Kampmaal.
7158 Fr. Schepelern, Præst i Aarhus: Den ældste kristne Mission.
7159 Arnold J. Toynbee: Rædslerne i Armenien. En Nation myrdet.
7160 H. Weitemeyer: Kulturskildringer fra København i det 18. Aarhundrede.
7161 K. Wenle: De Kulturløses Kultur.
7162 Nini Roll Anker: Det svake Kjøen. Roman.
7163 Olaf Hansen: Tornerose, Æventyrspil i tre Akter med et Forspil og et Efterspil.

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring afholder ordinær Generalforsamling i „National“, Jernbanegade 11, København, den 24. Marts 1916 Kl. 8 Em. med

Dagsorden:

- 1) Beretning for 1914—15.
- 2) Forelæggelse af Regnskab for 1914—15.
- 3) Valg af 5 Medlemmer til Bestyrelsen og 2 Suppleanter.
- 4) Eventuelt.

Bestyrelsen.



Navneforandring.

- Lokfyrb. J. Jørgensen, Vejle H., hedder fremtidig J. Jørgensen Faldborg.
Lokfyrb. E. P. Rasmussen, Esbjerg, hedder fremtidig E. P. Eshøj.
Lokfyrb. P. S. Pedersen, Slagelse, hedder fremtidig P. Sessing.

Død.

Lokfører H. L. Møller, Aarhus H., d. 29/2 16.



Bladet afleveret til Postvæsenet den 21. Marts.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaner.

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



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
ca. 257 Mill. Kr.
Samlede Garantimidler
ca. 72 Mill. Kr.

T1



er Urte- og Blomsterfrø,
Løg og Knoldvækster, Havebrugsredskaber,
Planteskoleartikler fra

M. JØRGENSEN'S Frøhandel & Planteskole,
Grejsdalen, Vejle, Telf. 731-822-887,
anerkendt som en altid Ima Kvalitet.

Ordresamlere antages mod stor Provision.

Store illustrerede Kataloger gratis og franko. - 1) Frø-, Løg- og Knoldvækster.
2) Hollandske Blomsterløg. 3) Planteskoleartikler. 4) Havebrugsredskaber.



Telf. 1899.

Telf. 1899.

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

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,
bør være Deres FODTØJ
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a². 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 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

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.

P. Broberg jun.s Eftf.

Andreas Broberg. Amagertory 16.

Et Parti Gulvtæpper meget smukke Mønstre, købt til meget smaa Priser, sælges ca. 40% under almindelig Pris.

5000 Forliggere meget smukke Mønstre, sælges for Kr. 4,50

Husk at vi er de eneste i København, der sælger en flot Kurvestol for Kr. 6.50.
Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet. T

* Sygepleje Gummivarer *

Medlemmer af Foreningen **10% Rb.** **Vesterbrogade 67.** T
Material- og Sygeplejeforr.

Billigste Tandklinik for kunstige Tænder

Helgolandsgade 2¹. (Hj. af Vesterbrogade v. Hovedbanegaarden. Telefon Vester 5720 x.)

leverer fineste Tænder, elegant og naturlig Udførelse, med 5—10 Aars skriftlig Garanti fra 14 Helsæt.

Frk. A. ERIKSENS KLINIK.

P. Albrechtsen & Co., Vesterbrogade 10

(ved Hovedbanegaarden) Telefon 7292.

1. Kl. Skrædderi til moderate Priser.

Stort Lager af færdige Habitter og Paletot.

Møbler

med enhver Garanti leveres i By og paa Land.
Billig Kontant eller Kredit.

Sortedamsgade 1, ved Dr. Louises Bro i København.

(forh. Griffenfeldtsgade 8 og 3) CARL ANDERSEN

CARL FRISENETTE.

Frøhandel.

Forlang Katalog
Telef. Vester 32.

Værnedamsvej 11.

Alle Sorter Urte- og Blomsterfrø.

J. C. Andreasen & Søns Skræderforretning, Frederiksborggade 29².
Regnfrakker for Damer og Herrer. Telf. Byen 5010 y.

Café YRSA

Ingerslevsgade 104. — Telf. Central 10.172

A la carte hele Dagen. :: Billige Priser. :: 1. Kl. Varer.

Specialitet: Bixemad. - - Musik hver Aften.

Laurits Olsen

Køkkenudstyr.

Glødenæt. Wotanlamper.
Besparende Gasapparater.
Haveredskaber. Gryder.
Sonder Boulevard 53.

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 Kvaliteter, scm sælges til almindelig Butikspris 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.

Godsbanekvarterets ældste

Skotøjsforretning,

Dybbølgade 39.

Reparationer hurtigt solidt og billigt
Telefon Vester 694 x.

HØJESTE LAAN

paa Klasse- og Koloniallodder.
Gevinster udbetales billigst.

R. Jensen, Nansengade 32.
Telefon 3279.

FROKOSTPAKKER

Kbhvns Smørrebrødsfabrik,
Vesterbrog. 8, [skraas for Frihedsstøtten]

8 Stk. smukt belagt Mad 30 Ø.

Ekstra belagt 4 Stk. 30 Ø.

Sendes overalt for 5 Ø. pr. Ordre.
Forretningen aaben Kl. 5. Tif. B. 863 y.

Elektrisk
Skotøjs-Reparation,
30, Absalonsgade 30.

1. Kl. Materiale. — Rimelige Priser.
X MARIUS ANDERSEN.

Vil De holde her!

for vi skal op i Café **Københavns** hyggelige Lokaler **Vesterbrogade 13**, hvor man spiser og drikker godt til rimelige Priser.
Stort Bladhold. - - 2 nye 1ste Kl.s Billards.

X **Kolling Møller.**