



16. AARGANG NR. 9

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. Maj 1916

FRIT ANVENDELIGE TENDERE.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

Om dette Tema skriver Regeringsbygmester *Rintelen*, Jernbanebygningsraad i Indenrigsministeriet, en Artikel i „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“. Da denne Artikel er meget interessant, idet den berører et Omraade, der hidtil har været ret upaaagtet, skal vi i Uddrag gengive den for vore Læsere.

For det første omtales den Kendsgerning, at Lokomotivet anskaffes med sin Tender, og i Driften betragtes de vedblivende som en Enhed. Hverken den Etat, hvortil de hører, eller nogen som helst Statistik kender til en Adskillelse. Begge erholder et fælles Driftsnummer, og en Driftsprotokol giver Underretning om begges Præstation. Lokomotiv- og Tenderkilometer følges statistisk kun som eet Begreb.

Hr. *Rintelen* anser dette for fuldkomment rigtigt, saalænge der udelukkende kun er Tale om Driften, da man ikke kan tænke sig Lokomotivet brugbart uden Tender eller Tenderen uden Lokomotiv. Man har ogsaa vænnet sig til at føre denne Sammenhængighed med ind i Værkstedet. Enhver Tender maa uvirksomt paa et Depot-

spor afvente dens Lokomotivs Istandsættelse, skønt Tenderens Reparation kun tager kort Tid.

De saaledes opstaaede Ventetider ere ikke ubetydelige, da hvert Lokomotiv hvert tredje Aar maa underkastes en udvendig — og hvert sjette Aar en indvendig Undersøgelse. Derimellem gaar alle Lokomotiver næsten hvert Aar ind i Værkstedet til en større Reparation. Efter Gennemsnitstal kan en indvendig Undersøgelse ansættes til 18 Uger, en udvendig til 12 og en Reparation til 7 Uger. I fem Aar vilde Lokomotivet saaledes tage 58 Ugers Ophold i Værkstedet. I det samme Tidsrum vilde den tilhørende Tender hvert Aar afvekslende kræve en Reparationstid paa 1 eller 2 Uger, altsaa i fem Aar kun behøve at unddrages Driften i 9 Uger. I de fem Aar staar Tenderen saaledes udelukkende for at vente paa Lokomotivets Reparation i 49 Uger paa Værkstedetspladsens Depotspor, hvor den staar i Vejen, taber Renter og kræver Plads.

For at afhjælpe disse Ulemper foreslaar Hr. *Rintelen*, at Tenderen bliver frit anvendelig, saa snart den kommer ind paa Værkstedetsomraadet. Enhver Tender, der enten sammen med sit Lokomotiv eller ogsaa til egen Reparation kommer til Værkstedet, skal kobles til det første færdige Lokomotiv, som kan benytte den.

Gennem Ophævelsen af den Tid, Tenderne staar hen, og gennem Indførelsen af deres fri Anvendelighed, skal en tilsvarende Del af det samlede Antal Tender kunde spares, nemlig paa det opstillede Regningsgrundlag 14,3 %. Er Antallet af de Lokomotiver, som tilstilles Værkstedet, stort, saa kan denne Reduktion foretages uden Frygt, medens der ved et mindre Lokomotivantal maa handles forsigtigere med at bringe Tenderens Antal ned. I den Overgangstid, hvor der blev givet Bestilling paa Lokomotiver uden Tender, kunde man først og fremmest gennem det endnu rigtige Overskud af Tender let og uforstyrret samle Erfaringer.

Ulemperne, som den frie Anvendelighed kunde have til Følge, ansætter Forfatteren meget ringe. Tenderne maatte føre egne Fabriks- og Driftsnumre, ligeledes en egen Journal til Kontrollering og Præstationer o. s. v.

Tungt vejende Betæneligheder kunde i Mobiliseringstilfælde optræde gennem manglende Tender. Men om man her maatte trække den sidste Hest ud af Stalden er et Spørgsmaal. Augustdagene 1914 maatte jo have besvaret dette Spørgsmaal. Men i hvert Fald er ingen Forskrift bekendt, som i Mobiliseringstilfælde bemyndiger til ikke at overholde Reparationstiden. Dette vil vel stemme, men vi vil dog samtidig bemærke, at selv om ogsaa Reparationstiderne opretholdes, maa i hvert Fald Lokomotivernes aarlige Reparationer udsættes til det mest mulige, naar Krigen varer længe, og mange Lokomotiver maa afgives til Jernbanedrift i okkuperede Lande, saaledes som det nu er Tilfældet. En nogenlunde Udligning vil jo fremkomme derved, at den almindelige Trafik i Hjemlandet vil blive indskrænket paa Grund af Krigen.

Men Hr. Ritelen tror ogsaa, at paa Grund af u hensigtsmæssig Behandling og Overanstrengelse af Lokomotiverne i Krigen vil mange flere Lokomotiver end Tender blive utjenstdygtige, og der vil saaledes fremkomme en Udligning ved mang-

lende Tender. Dette maa til en vis Grad være rigtig. Men i hvert Fald har Krigen lært, at ved Sammenstød og Afsporinger bliver et stort Antal Lokomotiver ubrugelige, og dette gælder her for det meste begge Dele, baade Lokomotiv og Tender. Kernepunktet i hele Spørgsmaalet om Tenderens frie Anvendelighed ligger nu paa Sparsommelighedens, paa det økonomiske Omraade, og her fremkommer Tal, som ere egnede til at skænke Hr. Regeringsbygmester Rintelens Førslag den største Opmærksomhed. For det preussiske Jernbanenets Vedkommende skal den økonomiske Fordel beregnes med følgende Tal:

Til Bestridelse af det ordinære Budget bliver hvert Aar anskaffet godt og vel 700 Lokomotiver med tilhørende Tender. Bli-
ver i Fremtiden deraf 12 % = 84 Stk. anskaffet uden Tender, saa fremkommer en Aarsbesparelse paa 1,176,000 Mark, naar Gennemsnitsprisen paa en Tender af nyere Type bliver ansat til 14,000 Mark. Ydermere er af de 15,000 tilstedeværende Tender 12 % = 1800 Stk. overtallige, og af disse vil med Henblik paa Typen ca. 1400 være egnede til nyanskaffede Lokomotiver. Dette repræsenterer en foreløbig Værdi af ca. $1400 \times 12,000 = 16,800,000$ Mark, der ligeledes kan spares. Den kapitaliserede samlede Besparelse beløber sig altsaa til $1,176,000 : 0,035 + 16,800,000 = 33,600,000 + 16,800,000 =$ rundt 50,000,000 Mark.

Gælder denne Besparelse paa 50 Millioner Mark for det preussiske Jernbanenet, saa vil Besparelsen paa de tyske Jernbaners Omraade kunde anslaaes til 75 Millioner Mark. Yderligere bliver der paa Værkstedsomraaderne givet 16 km Depotspor og 8 Hektar værdifuldt Areal fri til nyttebringende Anvendelse.



Hver Dag kan have Bud efter Dig!

*HJÆLPEFONDEN
kun een Gang om Aaret.*

KOKSFYRING PAA LOKOMOTIVER.

Ved Otto Bendixen.

Da Koks anvendes til Lokomotivbrændsel i Forening med Kul, skal vi i det følgende nærmere se, hvorledes Kullenes og Koksens Forbrænding foregaar, og hvorledes man retter sig efter de sidstnævnte særlige Egenskaber. Dette er baseret paa praktiske Erfaringer ved de tyske Baner, og som er fremkommen i „Zeitschrift für Lokomotivführer“.

Frisk fremdragne Kul indeholder, alt efter deres Alder, fra 80—94 % Kulstof samt en vis Mængde Brint, Ilt og Vand, der dog veksler alt efter Gruben eller Kulaaren. Men legemligt er disse Elementer adskilte i Kullene. Brint og Ilt bestræber sig for at forbinde sig med hinanden til Vand; men Kulcellernes Sugekraft er ved almindelig Temperatur (gennemsnitlig 10 °C) betydelig stærkere end Forbindelsesbestræbelserne mellem Brint og Ilt. Følgelig bliver begge Stoffer adskilte i Kullene ved Skillevægge. Brinten søger derfor at forene sig med Ilden i den atmosfæriske Luft. Jo blødere (porøse) Kullene ere, desto lettere gaar dette for sig. Af denne Forbindelse opstaar Vand, og den herved fremkomne Varme gaar ved oplagrede Kul tabt uden Nytte, ja fører undertiden til Selvantændelse. Haarde Stenkul byder kun Luften meget ringe Angrebsflade, og Brinten i disse oxyderer (iltes) derfor meget langsommere. Endvidere indeholder disse, selv efter langvarig Lagring, i det Indre endnu fuldstændig uberørte Celler, som ved Kullenes Bristning paa Risten kommer til at ligge frit, og i Ilden virker heftigt sugende paa den gennem det glødende Kulfyrr strømmende Ilt. Dette er Aarsagen, hvorfor haarde Kul kan lagres meget længere uden stort Tab paa Brændelseskraft end bløde Kul.

Med Hensyn til Forbrændingen paa Risten af alle 3 Brændelsessorter, haarde og bløde Kul og Koks forholder det sig nu saaledes, at alle brændbare Stoffer fordrer til deres Selvantændelse en vis Minimumstemperatur (Antændelsestemperaturen). Ved gode Dampkul ligger denne Grænse ved ca. 350 °C. Med stærk Ilttilførsel noget lavere. Under Opvarmningen paa Risten frigiver Kullene den Brint, som indeholdes i dem. Denne forbinder sig i Flammerne fra Grundfyret under heftig Varmeudvikling til Vand med den gennem Fyret strømmende Ilt. Denne Forbindelse sker ganske naturligt for største Delen paa den udvendige Side af Kullene. Den herved frembragte Hede, 25—20,000 Kalorier pr. kg. Brint, bliver til Dels opslukt af Kullene, men for største Parten tjener denne til Ophedning af de samtidig ved Eksplosion indenfor den ydre Kulskorpe løssprængte Kuldele, saa at disse lettere forbrændes til Kulsyre. Eksplosionen opstaar ved, at det Vand, som ved Brintoxydation saavel som ved Opsugning af fugtig Luft har samlet sig i den ydre Skorpe, forvandles til Damp. Efterhaanden som Kullene er

tilstrækkelig ophedede brister de og lægger ved vedvarende Fordeling bestandig flere Sugeceller fri. Disse Cellers Sugekraft er saa stor, at der ved Lokomotiver med ringe Røggammervakuum opstaar en Understrømning i den tilstrømmende Forbrændingsluft, idet Cellerne afkræver Luftstrømmen mere Ilt end der normalt findes i Rumenheden af den atmosfæriske Luft, som er sammensat af 20 % Ilt og 80 % Kvælstof. Ilden opnaar herved en større Hastighed end det Kvælstof, der i Almindelighed ledsager den. Den forud borttagne Ilt bliver straks erstattet af Tilskud fra den atmosfæriske Luft. Denne Understrømning er Aarsag til, at halvt gennembrændt Kulfyrr brænder stærkt videre, naar Askekasseklapperne ikke slutter fuldkommen tætte, uden at Trækmaaleren viser Træk. En meget bemærkelsesværdig Naturlov af stor Betydning er den Kendsgerning, at under Forbrændingsprocessen staar Iltoptagelsen og Varmetilvæksten i ligefremt Forhold. Med stigende Optagelse af Ilt forøges nemlig Varmen, og stigende Varme begunstiger atter Iltoptagelsen.

Haarde Stenkul indeholder i Almindelighed 3—5 % Brint, lidt Vand og mange uberørte Celler. Brintens Antændelsepunkt ligger temmelig lavt, en Tændstiks Flamme er tilstrækkelig til øjeblikkelig at tvinge den til en kraftig Iltoptagelse, d. v. s. Brinten forbrænder. Ved frisk paafyldte Kul bliver Brinten, i det mindste den der befinder sig i den yderste, Kulskorpe, bragt til at flamme i Løbet af 2 à 3 Sekunder. Det vil man let kunde se og tit have lagt Mærke til, naar der kastes en Skovfuld Kul paa Ilden. Undersiden af Kullene, der vender mod Risten, opsluger en stor Del af den opstaaende Hede, Frigørelsen af de flygtige Bestanddele (Luftarterne) kræver Varme. Den Brint, som endnu befinder sig i Kullene, bliver paa Grund af den af Varmen fremkaldte Udvidelse lidt efter lidt tvungen til at træde frem og forbrænder. Det Vand, som befinder sig i Kullene, sprænger Cellerne og saaledes Kullene i Stykker, som Følge af sin Udvidelse ved Forvandlingen til Damp. Herved bliver Sugeceller lagt fri. Ilden faar en større Angrebsflade, og Kullene bliver hurtigere gennemvarmet. Naar Kullene er tilstrækkelig opvarmede, saa begynder deres Oxydation, denne fremkalder Varme og begunstiger Opvarmningen, Kullenes Oxydation, endvidere deres Findeling og Frilægning af Cellerne. Disse 3 Faktorer begunstiger hinanden, og Maksimalgrænsen for Iltoptagelsen naas hurtig. (Oxyd betyder Iltning, Forbindelse af et eller andet Grundstof eller sammensat Stof med Ilt. Oxydation er egentlig en langsom Forbrændingsproces uden at der udvikles Ild, derimod ofte Varme).

Koks indeholder ingen Brint eller kun saa lidt, at det kan lades ude af Betragtning. Her bortfalder Opvarmningen gennem Brintoxydation, og Kulstoffet maa først gennem en fuldstændig fremmed Varmekilde opvarmes til en saadan Temperatur, at Kul-

stoffet kan oxydere. Det høje Vandindhold, indtil 16 %, beforder imidlertid ved Fordampningen Koksens Findeling, dog bliver denne Fordel begrænset noget, maaske endog fuldstændig ophævet gennem Varmeunddragelse, $\frac{1}{100}$ af Nyttewarmen, saavel som gennem Nedtrykning af Røggammervakuumet, 15 %. Er Koksene ophedet over Oxydationens Begyndelsesvarme, saa opstaar der ogsaa her gennem Iltoptagelse Varme, som ligeledes beforder Optagelsen af Ilt. Den tredje Vekselvirkningsfaktor, Iltens Indsugning gennem uberørte Celler, bortfalder her, fordi Koks, som før nævnt, ingen uberørte Celler besidder.

Denne Forsinkelse i Forbrændingsprocessen er ene 'og alene Aarsagen til den mangelfulde Dampudvikling, hvilket dog under normale Forhold almindeligvis kan undgaas. Vand og Slakkeindhold kommer kun lidt i Betragtning. De ovenfor angivne Tal angaaende Varmeforbruget ved Fordampningen af det Vand, som findes i Koksene, saavel som den deraf følgende Nedtrykning af Røggammervakuumet, er Resultatet af omhyggelige Beregninger, og disse Tal kunne gælde som Gennemsnitstal. (Ved 100 kg. Kul og 50 kg. Koks).

Som tidligere nævnt virker fire Faktorer gunstigt ved Forbrændingsprocessen og til Fremskyndelse af denne, nemlig: Brintoxydation, Kulstofoxydation, Begunstigelse af Kulstofoxydationen gennem derved fremkaldt Opvarmning og Cellernes Sugekraft. Ved Koks virker derimod egentlig kun den anden og tredje Faktor paa hinanden. Brintoxydationen falder ved disse bort, men kan erstattes ved Hjælp af glødende Kul. Cellernes Sugekraft kan dog ikke erstattes af noget. Bliver Koks altsaa tidligt nok ved Hjælp af et godt Kul-Grundfyr forvarmet til Begyndelsesvarmen for Oxydation, saa kan med Hensyn til Hurtigheden af den nu følgende Forbrændingsproces Opvarmningen gennem Brintoxydation gælde som fyldestgørende.

Koksens Mangel paa Sugeceller kan sammenlignes med Manglen af god Stempel- og Glidersmøring; førstnævnte virker hemmende paa Forbrændingsprocessens Hurtighed, sidstnævnte paa Stempel- og Gliderbevægelsen.

Bliver der paa et ikke for tyndt Kulgrundfyr, 30—45 Minuter før Afgang, kastet et tykt Lag Koks, ca. 5—7 Gange saa højt som Tykkelsen af Grundfyret, saa opvarmes Kokslaget for det meste til Afgang til Oxydationens Begyndelsesvarme og ud derover, og det deri indeholdte Kulstof brænder da ligesaa godt, som om der i Stedet for Koks var fyret med Kul, men med en tilsvarende ringere Udvikling af Varmeenheder paa 16—20 %. Kaster man imidlertid Koks paa Reservefyret, saa at Koksene kommer til at ligge direkte paa de kolde Riste-stænger, saa kræver Gennemvarmningen 2—3 Timer alt efter Tykkelsen af Kokslagene. Dette har sin Aarsag i Varmefledningen gennem det kolde Jern og Afkølingen af det altid tilstedeværende lette Skor-

stenstræk. Bliver der under Kørslen fyret Koks paa et tyndt Grundfyr, saa kommer Luftstrømmen utilstrækkeligt opvarmet gennem Kokslaget og forsinker herved Forbrændingen. Heraf følger, at man maa have et godt, ikke for tyndt Kulgrundfyr, som dækker hele Risten, og derpaa maa man betids lægge Kokslaget. For at undgaa Lukning af Askekasseklappen, lønner det sig forinden at holde Damptrykket saa lavt som muligt og med lav Vandstand, saaledes at man ved stigende Damptryk kan hjælpe sig ved at sætte Vand paa, og naar man benytter Blæseren, har man i en Haandevending Maksimaltrykket. Er Koksene mørktglødende, saa kan Askekasseklappen roligt lukkes, thi Koks bager ikke sammen som Kul. Utætte Kedelrør vil ikke opstaa derved, denne Ulempe har ganske andre Aarsager.

Højest ønskelig vilde en Regulering af Røggammervakuumet være ved en Koksfyling. *Er nemlig Koksene endnu ikke tilstrækkeligt gennemvarmede, saa er stærkt Lufttræk en Ulempe, da dette ved at bortlede Varmen hemmer Forbrændingsprocessen.* Ogsaa for gennembrændt Koksstyr er altfor kraftigt Lufttræk ikke fordelagtigt, hvilket Grubefagfolks mangeaarige Erfaring har vist. Paa den anden Side er det formaalstjenligt gennem midlertidigt stærkt Lufttræk at suge Askepartiklerne op og slynge dem ud gennem Skorstenen eller i det mindste suge dem ind i Røggammeret. Med fastsiddende Ribbe eller Ring er en saadan Lufttrækregulering umulig og Indbygningen af en stilbar Dampafspærrer vilde være vel anbragt, saameget mere som denne ikke foraarsager store Omkostninger, pr. Lokom. 15—20 Mark, og den vilde i Løbet af 2 á 3 Uger have betalt sig i Brændelsesstofbesparelse.

Endvidere er det anbefalelsesværdigt ved Koksfyling at benytte Lokomotivkedler, der har saa lidt Kedelsten som muligt. En fuldstændig stenfri Kedel kræver 14—18 % mindre Brændsel end Fler-tallet af de Kedler, som i længere Tid har været i Tjeneste. En Besparelse af Varmefrembringelse paa 14—18 % ophæver fuldstændig den skadelige Virkning af den langsomme Koksforbrænding. Ligeledes kan det anbefales at tilsætte Cylinderolien 8—10 % Talg. Herigennem opnaas en lettere Gang af Lokomotivet og Olie spares. En Formindskelse af Stemplers og Glideres Gnidningsmodstand betyder en Kraft- og Varmebesparelse, og virker som Følge heraf meget gunstigt paa Dampforbruget.

(Fortælltes).



LØNBEVÆGELSEN VED PRIVATBANERNE.

Det vil være vore Medlemmer bekendt, at der mellem Lokomotivpersonalet ved danske Privatbaner for Tiden er stærkt Røre,

fordi der eventuelt paatænkes en Masseopsigelse af Pladserne, for at gennemføre Kravet om en Forhøjelse af Lønningerne. Som det andetsteds i Bladet ses, har Sekretariatet for Nordisk Lokomotivmands Forbund taget Stilling til denne Sag. „Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner“ har i den sidste Tid været i travl Aktivitet for at forberede denne Løn-kampagne, blandt andet har denne Organisation henvendt sig til en Del Organisationer, hvis Stilling til Sagen det var nødvendigt at blive bekendt med. — I Dagene 15. og 16. April afholdtes Generalforsamling i Odense, hvor denne Sag tog al Interesse fangen.

Vi hidsætter efter „Dansk Privatbaneblad“ følgende 2 Resolutioner der behandledes og vedtoges:

Maskinafdelingen.

Paa Maskinafdelingens Generalforsamling førtes en meget lang Forhandling om Sagen. Sluttelig vedtoges enstemmigt en saalydende

Resolution:

„Generalforsamlingen takker Bestyrelsen og navnlig Formanden for det energiske Arbejde, der hidtil er udført i Lønsagen, og billiger fuldt ud den hidtil fulgte Taktik. Ligeledes takker Generalforsamlingen de Organisationer, der har givet saa værdifulde Løfter om Støtte under en Lønkampagne.

Da den Løn, Privatbanefunktionærerne oppebærer, er utilstrækkelig til at sikre Funktionærerne og deres Familier en blot nogenlunde taalelig Tilværelse,

da de hidtil ydede Dyrtdstillæg ikke har været rundelige nok til at ændre dette Forhold, og

da Banernes Ledelser hidtil har vist en afgjort Uvilje til ved Forhandling med deres Personale at tilvejebringe en tilfredsstillende Ordning,

paalægger Generalforsamlingen Bestyrelsen, eventuelt Hovedbestyrelsen, at foretage det videre fornødne overfor de Baner, hvis Personale har deponeret deres Opsigelse hos Bestyrelsen, og

bemyndiger Bestyrelsen til at paaligne Medlemmerne de fornødne Bidrag til den Understøttelse, der, eventuelt ved Hjælp fra Organisationens øvrige Afdelinger og fra Nordisk Lokomotivmands-Forbund, skal udredes til de Kolleger, hvis Opsigelse fremsendes af Bestyrelsen, eventuelt Hovedbestyrelsen.

Understøttelsen beregnes saaledes, at der udbetales fuld Erstatning for den faste Løn, der af

Banerne er udbetalt til de Førere og Fyrbødere, som paa den nævnte Maade opsiges deres Pladser“.

Paa Hovedgeneralforsamlingen, der afholdtes Dagen efter, nedsattes et 3 Mands Udvalg til at forme en Resolution, der forelagdes i et Eftermiddagsmøde.

Resolution:

„Paa Grund af den begrænsede Tid til Sagens Forberedelse inden Generalforsamlingen, og da man ikke gennem det af Hovedbestyrelsen nedsatte Udvalg har kunnet give en detailleret Fremstilling af Lønsagens Praktisering, bemyndiges Hovedbestyrelsen til at arbejde videre paa Sagens Fremme, der i Hovedtrækkene gaar ud paa følgende:

1) Lønkravet rejses kun ved de Baner, hvor Lokomotivafdelingens Grupper har deponeret eller vil deponere deres Opsigelse.

2) Kravet fremføres gennem Hovedbestyrelsen og gælder for samtlige Kategorier indenfor den Bane, ved hvilket Kravet rejses.

3) Dersom der ved Forhandling med Banernes Ledelse opnaas et Resultat, betragtes Spørgsmaalet dog ikke for endelig løst, før samtlige Gruppeformænd ved vedkommende Bane har erklæret, at Tilfredshed er opnaaet indenfor Gruppernes Medlemmer.

4) Reservefonden stilles til Raadighed for Hovedbestyrelsen i Lønkampen.

5) Alle Medlemmer forpligtes til at betale det ekstra Kontingent, Hovedbestyrelsen finder det nødvendigt at paaligne i Anledning af Lønkampen“.

Denne Resolution vedtoges enstemmig.

Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariatmøde.

Paa Foranledning af de danske Medlemmer af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat afholdtes Mødet denne Gang i Danmark. Mødet fandt Sted d. 9. April i Aalborg. Aarsagen til dette fra dansk Side fremsatte Ønske var, at den danske Afdeling ønskede at vide, om man kunne paaregne Forbundets solidariske Støtte og Medvirkning til Gennemførelse af det af Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne fremsatte Lønkrav. Til dette Møde var, foruden Sekretariatets Medlemmer, Forretningsføreren for Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund, Hr. J. A. Hansen, til Stede.

Hr. J. A. Hansen udtalte, efter at Planen for omtalte Lønbevægelse var fremsat og drøftet, at ingen Medlemmer af Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund maatte optage de eventuelt ledig blevne Pladser, forsaavidt Lønbevægelsen skulde munde ud i aaben Konflikt.

Sekretariatet besluttede derefter enstemmig, i Henhold til Forbundslovens § 7 Stk. 4, at forsaavidt Lokomotivpersonalet skred til en Masseopsigelse af deres Pladser, og derefter blev nødsaget til at forlade disse, da skulde dette Personale, som tilhører Nordisk Lokomotivmands Forbund, erholde al den økonomiske og moralske Støtte, som Forbundet formaar at yde.



TOGHASTIGHED OG LANGE DISTANCER.

De største Afstande, der i forskellige Lande befares uden Ophold er nedenævnte:

Linjer	Afstand	Køretid		Middel hastighed
		tim.	min.	
<i>Italien:</i>	km.	tim.	min.	km.
Rom—Casino	138,0	2	10	63,7
<i>Nederlandene:</i>				
Vlissingen—Boxtel . . .	137,8	1	58	74,8
<i>Preussen:</i>				
Berlin—Hamburg	286,0	3	20	86,8
<i>Bayern:</i>				
München—Würzburg	277,0	3	25	81,8
<i>England:</i>				
London—Plymouth . .	363,2	4	7	88,8
London—Rhyl	336,7	3	57	85,2
London—Shiple	332,8	4	5	81,2
London—Wilneslow . .	284,8	3	13	88,5
London—Exeter	279,4	3	—	94,1
<i>Frankrig:</i>				
Paris—Calais	298,0	3	21	89,1
Paris—Busigny	180,0	1	54	95,2
Paris—Troyes	167,0	1	53	88,7
Paris—Saint Quentin .	154,0	1	34	97,3
<i>Forenede Stater:</i>				
Pittsburg—Jersey City	438,0	9	39	73,3
Englewood—Ft. Wayne	141,0	2	23	96,2

I England og Frankrig findes forskellige Anordninger for at forsyne Lokomotivet med Vand under Kørselen. I Tyskland og de forenede Stater sker dette under Ophold paa Stationerne. Der foretrækker man at gøre Vandbeholderne paa Maskinerne større, samtidig med at Indførelsen af Overhedere paa Maskinerne formindsker Vandforbruget. I Amerika gennemløber Togene i Henhold til Køreplanen meget lange Afstande uden Ophold, men i Virkeligheden standser de oftere end det opgives for at tage Vand eller skifte Maskine. England er det egentlige Land for lange Rejser uden Ophold. 29 Tog tilbagelægger Strækningen af over 160 km med en Hastighed af 80 à 90 km i Timen. Aarsagerne hertil er forskellige. Nødvendigheden af at forbinde vigtige Trafikcentre paa bedste Maade med hverandre, meget stærk Trafik, der kræver det mest mulige af Banners Præstationsevne, en meget livlig Konkurrence mellem de forskellige Jernbaneselskaber, er de vigtigste. Men dette System er i alle Tilfælde meget kostbart. Den i Tabellen for Frankrig angivne Nord ekspres, som paa Strækningen Paris—St. Quentin giver en Gennemsnitshastighed af 97,8 km, er alligevel ikke det hurtigste af de franske Tog. Paa samme Strækning løber et Tog (Nr. 197) over Strækningen paa kun 93 Minutter og giver en Middel hastighed af 99,8 km i Timen. Dette Tog er sikkert Europas hurtigste Tog. De hurtigste engelske Tog Darlington—York og Porth—Forfar opnaar kun en Middel hastighed af 99 resp. 98,1 km.



DE FRANSKE JERNBANERS VIRKSOMHED UNDER KRIGEN.

(Rygtet om Hvervning af Lokomotivfyrbødere i Sverrig for de franske Jernbaners Regning).

I „Revue politique et parlementaire“ offentliggør Generalsekretæren ved Orleans-

Jernbanen, Marcal Peschaud, en Del interessante Oplysninger, der viser Banernes umaadelig intensive Arbejde under Krigen.

I Dagene 2.—5. August f. A. løb over 3000 Militærtog paa Orleansbanen og paa Linien Paris—Lyon—Middelhavet 1500. Østbanen befaredes i Opmarschens Dage af 4000 Tog, og lige saa mange løb paa Linien Paris—Middelhavet. Med 2000 Tog befordredes paa Orleansbanen 600,000 Officerer og Menige, 144,000 Heste og 40,000 Vogne med Ammunition og Kanoner. Desuden maatte Selskabet befordre et stort Antal Tog, som ikke var i den egentlige militære Trafikplan. — Saaledes maatte Middelhavsbanen i Løbet af 5 Uger sætte 1600 militære Ekstratog i Gang. Nord-, Orleans- og Statsbanerne maatte tillige besørge den engelske Armé frem til Fronten. Fra 12.—20. August afgik 420 Tog fra Boulogne, Nantes og St. Nazaire med 260,000 Mand engelske Tropper til Mons. Noget senere krævede Befordringen af Hinduetropperne yderligere 400 Tog, der afgik med 6 Minutters Mellemløb. Under Marneslaget løb der daglig 170 Tog bag om Fronten. Omkring Tiden for Slagene ved Yser stillede Jernbaneselskabets Kræfter paa en umaadelig svær Prøve. — Paa Distancer mellem 65—406 km maatte ikke alene 70 Divisioner befordres med 6000 Tog, men de franske Tog maatte køre om Kap med de tyske, der havde Fordelen af den kortere indre Linie.

Af de franske Baners hele Personale, ca. 200,000 Mand, er der udtaget 45,000, hvoraf 37,000 gør Tjeneste ved Fronten og 8000 er sysselsatte i militær Jernbanetjeneste.

I den senere Tid har der i Lokomotivmandskredse i Sverrige cirkuleret et Rygte om, at franske Agenter rejste rundt i Sverrige og hvervede Lokomotivfyrbødere. Trods det, at dette Rygte har bredt sig mere og mere og at man endog ved at berette om de tilbudte Lønforhold m. m., har det ved nærmere Undersøgelse vist sig, at de altid forekommer paa tredie og

fjerde Haand. Det har derfor været umuligt at faa sikre Oplysninger om Sagen, og Henvendelser paa den franske Legation og Konsulat har givet negativt Resultat. — Man ved ikke noget eller ogsaa vil man ikke vide noget.



STATISTISKE EFTERRETNINGER. Detailpriserne i April 1916.

Efter de Indberetninger, som Det statistiske Departement har modtaget fra de kommunale Prisreguleringskommissioner i Hovedstaden, Købstæderne og en Del Landkommuner med større bymæssige Bebyggelser angaaende Detailpriserne i første Uge af April, er beregnet følgende Gennemsnitspriser:

Priserne for Rugbrød og Sigtebrød er uforandrede fra Marts til April, men Franskrød er i Provinsbyerne 1 Øre dyrere pr. kg. Iøvrigt er der saavel i Hovedstaden som i Provinsbyerne bebudet en almindelig Prisforhøjelse for fint Brød, men denne var endnu ikke traadt i Kraft, da Indberetningerne blev afgivet. — Mel- og Grynpriserne er uforandrede for de danske Sorter, men Ris, Sago og Kartoffelmel viser stigende Priser. — Alle Priserne for Sukker er gaaet gennemsnitlig 5 Øre op pr. kg, en Forhøjelse, der — som omtalt i forrige Prisberetning — allerede fandt Sted omkring Midten af Marts. — Tørret Frugt (Æbler, Abrikoser, Svedsker og Rosiner) har stadig opadgaaende Priser.

Smør viser en Prisnedgang paa ca. 10 Øre pr. kg, Margarine har uforandret Pris, og Plantefedt er gaaet op med 3—6 Øre pr. kg. Ostepriserne er væsentligst uforandrede, men Æg er blevet ca. 30 Øre dyrere pr. Snes end i Marts.

Kødpriserne er steget yderligere, gennemsnitlig med op imod 50 Øre pr. kg; skært Oksekød f. Eks. koster nu i Hovedstaden over 4 Kr. pr. kg. Prisen paa ferske Sild er steget, medens de øvrige Fiskepriser nærmest er uforandrede.

Hvidkaal og Rosenkaal viser atter stærk Prisstigning, og Gulerødder er ogsaa blevet dyrere; Kartofler sælges til uforandret Pris.

Salt, Sæbe og Soda er steget i Pris; i Hovedstaden andrager Prisstigningen for Soda endogsaa ca. 50 pCt. Kul er ligeledes steget i Pris, 30—35 Øre pr. hl, og Koks er blevet 50 og 20 Øre dyrere pr. hl, henholdsvis i Hovedstaden og Provinsbyerne.

Sammenligner man Priserne for April i 1915 og 1916, vil det ses, at der er Prisstigning paa saa godt som alle Varer. Nedgang er der kun for ganske enkelte: Rugbrød, Sigtebrød, Byggryn, Kartofler og Maksimalpris-Varerne. Kødpriserne er gennemsnitlig

steget med 100 pCt., for Sjør er Stigningen omtrent 20 pCt., for Ost ca. 50 pCt., for Æg ca. 60 pCt. Fiskepriserne er steget med 30—100 pCt. og Prisen paa Kaal med ca. 30 pCt. For Kul og Koks er Prisstigningen i det sidste Aar henholdsvis 40 og 75 pCt.

Fra Prisreguleringskommissionerne meldes Knappehed paa følgende Varer: Boghvedegryn, Ærter, Bønner, Kartoffelmel, animalsk Margarine, Hestekød, Oksekød, Soda, Kul og Koks. Af Varer, der ikke er optaget i Fortegnelsen, anføres særlig Cikorie og Tændstikker som Genstand for betydelig Prisstigning.



GODTGØRELSE.

I Tilslutning til de paa Delegeretmødet afgivne Oplysninger angaaende Godtgørelse for Tab af Fridage, Permissioner og det deraf følgende Ekstraarbejde kan meddeles, at Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg stadig arbejder med denne Sag og som man haaber med et for alle Paagældende tilfredsstillende Resultat; idet Trafikministeren har stillet sig velvillig overfor Kravet. Man vil sandsynligvis derfor paa Tillægsbevillingsloven ved dennes 3. Behandling, der vil ske umiddelbart efter Rigsdagens Majferie, blive stillet overfor et Ændringsforslag, der giver Administrationen Hjemmel for Godtgørelse for dette under Krigssituationen udførte Merarbejde.

I næste Nummer af Lokomotivtidende haaber man at kunne give en fyldestgørende Oversigt over dette Spørgsmaals hele og endelige Behandling.

Kjøbenhavn i April.

Rich. Lillie.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND.

Paa Generalforsamlingen i Aarhus den 11. April d. A. vedtoges følgende Ændringer og Tilføjelser til Hjælpefondens Vedtægter:

§ 3 ændredes saaledes, at fremtidig optages alle Medlemmer af D. L. F., Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, *uden Indskud.*

Der vedtoges følgende Tilføjelse til Vedtægterne:

„Lokomotivførere og Lokomotivfyrbøder-Afdelingerne vælger blandt Medlemmerne af Hjælpefondens

en Repræsentant, der besørger Kontingentet opkrævet samt iøvrigt alle Forretninger indenfor Afdelingerne Hjælpefondens vedrørende.“

„Alle Afdelingernes Portoudgifter ved Forsendelse af Mærker o. l. udredes af Hjælpefondens.“

Endvidere henledes Opmærksomheden paa, at Lokomotivfyrbøder-Kredsens Generalforsamling vedtog at indsætte i Kredsens Love en Bestemmelse om, at alle, der indtræde som Medlem af Kredsen, samtidig skal indtræde som Medlem af Hjælpefondens, og at Afdelingerne skal vælge de ovenfor omtalte Repræsentanter. Hjælpefondens Kasserer og Formands Adresse er indtil videre: Lokomotivfører *R. Hviid, Odensegade 45³, Aarhus,* og Lokomotivfyrbøder *K. Johansen, Sommerstedgade 22³, Kjøbh. B.*

Repræsentantskabet.



Jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Det aarlige Eftersyn af Bøgerne finder Sted i Maj—Juni Maaned. Sidste Udlaan foregaar Torsdag d. 4. Maj, og alle udlaante Bøger maa være tilbageleverede senest den 11. Maj. Biblioteket aabnes atter for Udlaan den 6. Juni.

Det sjæll.-falst. Statsbanepersonales Bibliotek

holdes lukket 5. Maj—5. Juni i Aar i Anledning af det aarlige Eftersyn af Bøgerne.

Sidste Udlaan af Bøger foregaar Torsdag den 4. Maj og alle udlaante Bøger bedes tilbageleverede senest Torsdag den 11. Maj.

Biblioteket aabner atter for Udlaan Tirsdag den 6. Juni.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Randers kunne ønske at bytte med en Kollega paa Sjælland, dog helst Kjøbenhavn. Billet mrkt. „A. S. Bytning“ modtager Bladets Redaktion.

Bedes bemærket.

Det hænder daglig, at vi fra Postvæsenet modtager Meddelelse om, at en Adressat er flyttet og at Paagældendes Adresse er ukendt. Dette gælder saavel lokale som Flytninger fra en By til en anden. I saadanne Tilfælde standser Forsendelsen af Bladet og er standset indtil den nye Adresse er meddelt os. Vi skal i den Anledning bede Modtagere af Bladet om ved *lokal* Flytning at meddele Posthuset den nye Adresse, og ved Flytning fra By til By snarest mulig meddele os deres nye Adresse. Vi skal tillade os at henlede d'Hrr. Afdelingsformænds og Kassereres Opmærksomhed paa dette Forhold og beder dem være os behjælpelige med at skaffe de nye Adresser. Vi kan ikke love at skaffe de eventuelt manglende Eksemplarer af Bladet.

Red.

Adressefortegnelse:

Hoved- og Kredsbestyrelse:

Formand: Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.
Hovedkasserer: Chr. Larsen, Vesterbrogade 128³, Kjøbenhavn V.
Sekretær: C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a². — B. Telf. Vester 2895 v.

Lok.fører Kredsens Formand: M. Mortensen, Rosenvænget, Esbjerg
Lok.fyrb. Kredsens Formand: Rich. Lillie, Classensgade 49³, Kjøbenhavn Ø. Telefon Øbro 3219 x.
Lok.fører Kredsens Kasserer: H. Kann, Dybbølsgade 26², — B.
Lok.fyrb. Kredsens Kasserer: Alf. Olsen, „Siesta“, Solvej, Helsingør.

Afdelingsformænd:

Nr.	Lokomotivførererkredsen:	Afdeling	Nr.	Lokomotivfyrbøderkredsen:
1	A. Madsen, Sophievej 13, V.	Kjøbenhavn G.	2	K. Johansen, Sommerstedgade 22 ³ , B.
3	C. Petersen, Helgolandsgade 21 ³ , B.	— H.	4	G. Nielsen, Godsbanegade 7, B.
5	Joh. Christensen, St. Jacobsgade 11 ⁴ , Ø.	— Ø,	6	M. Jensen, Ryesgade 65 ² , Ø.
7	C. A. Vording, „Dan“, N. Christensens Vej	Helsingør	8	Alf. Olsen, „Siesta“, Solvej
9	Alf. Petersen, Bruunsvej	Roskilde	10	F. Petersen, Skovbovængets Sideallé 9
11	V. P. Hansen	Gjedser	12	Th. Frandsen, Hovedgaden
13	G. Høegh, „Pax“, Strandvej	Kallundborg	14	M. Johansen, Nygade 16 ¹
15	N. Lassen, Absalonsgade 16 ¹	Slagelse	16	P. A. Jensen, Absalonsgade 6
17	V. Lund, Nyvej	Korsør	18	Vill. Petersen, Revvej 60
19	H. M. Petersen, „Ængsmo“, Birkhovedvej	Nyborg	20	A. P. Andersen, Sølystvej 14
21	L. Christiansen, Vejlevej 13 ¹	Fredericia	22	M. Rasmussen, Norgesgade 30 ¹
23	Tang Petersen, Frodesgade 9 ²	Esbjerg	24	H. C. Hansen, Finsensgade 44
25	N. F. Schilling, Toldbodgade 16	Thisted	26	E. Steen, Dragbæksvej
27	A. M. Jensen, Dusebergvej 33	Struer	28	O. G. Olsen, Dusebergvej 15
29	J. R. Larsen, Lille St. Hansgade 4	Viborg	30	V. Jensen, Lille St. Mikkelsgade 25 ¹
31	J. Bech, Søndergade 43 ¹	Frederikshavn	32	N. Voldby, Søndergade 56
33	P. N. Wendelboe, „Creighton“, Hobrovej	Aalborg	34	M. P. Røgilds, Valdemarsgade 35 ²
35	H. P. Hansen, Carl Metzgade 18 ³	Randers	36	S. A. Blach, Sennelsgade 6
37	Mich. Sørensen, Tietgensplads 5 ³	Aarhus	38	J. Hansen, Frederiksbjergtorv 2 ³
39	V. Møller, Emilievej 1	Skanderborg	40	M. Th. Christensen, Kirkevej
41	R. Larsen, Østergade 7 ²	Vamdrup	42	H. J. Fournaise, Danmarksgade 2
43	S. Larsen, Jernbanegade	Brande	44	Funder Larsen, Højbo
45	C. Ramkilde	Langaa	46	C. F. Berg-Petersen

Statsbanepersonalets Brandforsikrings- Forening

havde den 1. April d. A. bestaaet i 25 Aar.

Efter at der den 17. Maj 1890 af en stor Kreds af Jernbanemænd var afholdt et Møde i „National“s Lokaler i Kjøbenhavn for at drøfte Muligheden af at *tilvejebringe en Fond til privat Understøttelse af trængende Jernbanefunktionærer eller disses Familier* ved Oprettelsen af en Brandforsikringsforening, nedsattes der et Udvalg til Sagens Gennemførelse. Resultatet blev Dannelsen af „Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening“, og den 3. Marts 1891 afsluttedes Overenskomst med A/S „Nye danske

Brandforsikrings-Selskab (af 1864)“. Præmierne maatte ikke være højere end der sædvanligt beregnes i Selskaber uden solidarisk Ansvar; af de i Aarets Løb betalte Brandforsikringspræmier skulde Selskabet betale Foreningen 20 pCt. foruden en Godtgørelse for Inkassationen af Præmier for Forsikringer udenfor Kjøbenhavn.

I Marts 1891 udsendtes en Opfordring til samtlige Ansatte ved Statsbanerne om at indtræde i Foreningen, hvis Hovedformaal var

at sikre Medlemmerne Brandforsikring paa liberale Vilkaar til faste Præmier uden solidarisk Ansvarlighed eller Gensidighed, og

at tilvejebringe en Fond til Understøttelse af Foreningens Medlemmer og deres Efterladte.

Foreningen begyndte derefter sin Virksomhed den 1. April 1891.

Foreningen ledes af et Bestyrelsesraad paa 7 Medlemmer, og dens Interesser varetages af 56 Tillidsmænd i 61 Kredse. Overenskomsten med „Nye Danske“ er fornyet ialt 3 Gange fra 1901 kan der ogsaa tegnes Forsikring mod Indbrudstyveri, og de derved skete Ændringer maa siges at have været til Fordel for Foreningen. „Nye Danske“ har da ogsaa i enhver Henseende næret stor Interesse for Foreningen samt støttet dens Bestræbelser for gennem billige Præmier og en kulant Behandling af Brandskadeserstatninger m. v. at virke hen til en forøget Tilgang af Medlemmer. Men først og fremmest skyldes det *Tillidsmændenes ulønnede og gode Arbejde for Foreningen, at denne i Aarenes Løb har kunnet udrette saa meget godt* og paa samme Tid har kunnet vokse sig stærk ved at samle en saa betydelig Formue, som Tilfældet er. Det skal da ogsaa ved denne Lejlighed fremhæves, at Foreningen har den Glæde, at der stadig findes Ansatte, som med Henblik paa det gode Formaal paatager sig det undertiden noget besværlige Arbejde som Tillidsmand.

Som Resultatet af de 25 Aars Virksomhed skal blot nævnes følgende Tal:

	1. April 1892	1. April 1916
Antal Medlemmer..	1480	7100
Brandforsikringssum ca.	4,2 Mill. Kr.	ca. 24,5 Mill. Kr.
Indbrudstyveriforsikringssum.....	—	2,0 —
Uddelte Understøttelser	—	43,000 Kr.
Formue.....	ca. 1000 Kr.	42,000 Kr.

der viser, at Foreningen kan se tilbage paa et smukt Velgørehedsværk.

Samtidig med Foreningens 25-aarige Bestaaen skete der en betydningsfuld *Udvidelse af dens Virksomhed*, idet der efter Bestyrelsesraadets Forslag og med Medlemmernes Billigelse for Fremtiden vil blive anvendt en større Del af Indtægterne end hidtil til Understøttelser, medens Henlæggelserne til Fonden indskrænkes.

Men Trangen til Understøttelser stiger med hvert Aar og kan kun tilfredsstilles ved en forøget Tilgang af Medlemmer. Foreningen tillader sig derfor ved denne Lejlighed *indtrængende at lægge de Ansatte, der endnu ikke er Medlemmer, paa Sinde, at de kan medvirke til det gode Formaal ved at indmelde sig i Foreningen*; det koster intet og sker ved Henvendelse enten til en af d'Hrr. Tillidsmænd eller til Bestyrelsen.





Carlsberg Skattefri





Lys og mørk. Sundeste Alkoholsøl.



EMANUEL MØLLER & Co. Vinhandlere.
 St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold) Telefoner 4519—2897
 Kvaliteten gør Udslaget.
Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anføres, at vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet meget betydelig Omsætning

STØT de Averterende !!!



HAFNIA

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



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

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

Telf. 1899.



Telf. 1899.

Haslund & Larsen. Vinhandlere
Nørrevoldgade 27.

Prima vellagr. Vine og Spirituosa

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 Provinzen: L. Rasmussen, Islands Brygge 1¹, København B. Telefon 12.061