

17. Aarg. Nr. 10.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Maj 1917.

Staalfyrkasser.

Ved Otto Bendixen.

Paa mange Maader, og ikke mindst i Industrien har Verdenskrigen sat sine dybe Spor og foraarsaget store Omvæltninger. Den Afspærring for Tilførsel, som England strengt gennemfører overfor de europæiske Centralmagter, har ogsaa lammet Kobberindførslen til hvilken Tyskland og Østrig-Ungarn i første Linie er henvist. Selv om ogsaa, i hver Fald i den første Del af Krigen, tilstrækkelige Forraad af Kobber var til Stede i færdig fremstillede Varer, som kunde undværes, saa maatte der dog iværksættes den størst mulige Indskrænkning i Forbruget. Jernbanerne selv bruger næppe en Tiendedel af Kobbermængden, bortset fra, at deres gamle Kobber med ringe Tab altid igen gør et Kredsløb til nye Varer.

Men hvor uundværligt end Kobberet synes i Lokomotivdriften, saa maa Kravene dog her vige Pladsen for de militære Hensyn, for Ammunitionstilvirkningen osv. Ja, man er endog fra forskellig Side gaaet saa vidt, at det er blevet krævet, at Kobberfyrkasserne skulde lages ud af de forhaandenværende Lokomotiver og erstattes med Staalfyrkasser. Dette er naturligvis ikke muligt, thi hverken i Jernbaneværkstederne eller paa Lokomotivfabrikerne er der tilstrækkelig Arbejdskraft, ogsaa i kvalitativ Henseende, eller Arbejdsplads til

Stede for et saa omfangsrigt Arbejde, der til lige vilde tage lang Tid.

Vi skal blot minde om, som vi tidligere har meddelt, at paa Lokomotivfabrikken i Hannover var allerede i Forfjor 1600 Kvinder beskæftiget hovedsagelig med Ammunitionstilvirkning. Paa den anden Side kan de tilstedeværende Lokomotiver ikke undværes saa længe i Driften. Kobberfyrkasserne skal derfor kun udveksles med saadanne af Staal naar de simpelthen maa erstattes paa Grund af Beskadigelse. Denne Udveksling skal ogsaa finde Sted, naar kun den ene Væg, for det meste Rørvæggen, er beskadiget. Dog lader denne Regel sig heller ikke altid gennemføre paa Grund af Mangel paa Tid og Arbejdskraft. I saadanne Tilfælde er derfor hyppigt blevet bygget en Staalrørvæg ind i Kobberfyrkassen, uden Hensyn til begge de saaledes forbundne Metaller forskellige Varmeudvidelse. Denne Forskel maa hovedsagelig udlignes gennem Fjedring, særlig i Ombørlighederne, hvilket jo ogsaa gennem den nuværende Form af Lokomotivkedlen sker af andre Grunde.

Det turde vel være af Interesse at se, i hvor stor Udstrækning Tyskland er i Stand til selv at dække sit Kobberforbrug. Vi gengiver derfor nedenfor en Sammenstilling over Kobberfrembringelse og -forbrug i Aaret 1913, og som er taget af Meddelelser fra Metalselskabet Frankfurt a/M.

Kobberudvinding og Forbrug i Aaret 1913.

	Udvinding	Forbrug
Foren. Stater, Amerika	589,100 t.	348,100 t.
Tyskland	41,100 -	259,300
England	52,100 -	140,300
Frankrig	12,000 -	103,600
Rusland	34,300 -	40,200
Østrig-Ungarn	4,100 -	39,200
Italien	2,300 -	31,200
Belgien ca.	—	15,000
Holland	—	1,000
Spanien	36,600 ¹⁾ -	
Øvrige Lande: Serbien, Kanade, Mexiko, Ja- pan, Sydamerika, Af- rika og Australien.	247,300 -	66,000
Verdenstal	1,005,900 t.	1,044,500 t.

¹⁾ Kun Udførsel angivet

Som man vil se af denne Sammenstilling forbrugte Tyskland i Aaret 1913 med 259,300 t. over en Fjerdedel af den samlede Verdensproduktion af Kobber, og i Modsætning hertil fremstillede det selv kun 41,100 t., ca. 4 % af det samlede Tal. Af denne sidstnævnte Mængde blev kun ca. 25,000 t. udvundet af indenlandsk Erts, og man vil heraf klart se, i hvor høj Grad Tyskland, med sin udstrakte elektriske Industri, er henvist til Udlandets, navnlig de forenede Staters, Kobberfrembringelse.

Nordamerikas forenede Stater har altsaa den største Andel i Kobberindustrien, men under alle Omstændigheder ogsaa det største Forbrug, og derfor synes det os ogsaa underligt den Kendsgerning, at i Amerika anvendes Kobber overhovedet ikke til Lokomotiv-Fyrkasser, medens det hos os altid anvendes hertil. Dette Forhold skal vi senere komme tilbage til. —

Ogsaa ved vore Statsbaner har vi paa Grund af de store Vanskeligheder ved overhovedet at skaffe Kobbermateriale og ikke mindst af Hensyn til dettes vældige Pris, maattet stifte Bekendtskab med Staal-fyrkasser, et Bekendtskab der ikke altid, hverken hos os eller andre Steder, hvor man er vant til Kobberfyrkassen, er ledsaget af ublandet Tilfredshed. — Her fremkommer nu det Spørgsmaal, om

Staal-fyrkassen er i Stand til at erstatte den af Kobber, og det vil vi først se paa, idet vi drager en Sammenligning mellem Kobber- og Staal-fyrkassens Egenskaber. Til den Hensigt er nogle Udtalelser af Interesse, som er fremkommen i et Foredrag, som er holdt af Regerings- og Bygningsraad H ö f i n g h o f f, Berlin, om Arten og Betydningen af Materialbesparelse og Erstatningsmaterialer i Lokomotivindustrien.

Alle tidligere Forsøg med Flussjernfyrkasser har ikke været fuldt tilfredsstillende, men disse har nu, tvunget af Nødvendigheden, maattet føres videre i det store, saa der ikke kunde ventes længere med en Afgørelse. (I Tyskland benævnes Materialet som anvendes til disse Fyrkasser for: Flussjern, det er nemlig flydende under Fremstillingen. Paa Dansk siger man rettest: blødt Staal, Engelsk: mild Steel, Svensk: götjärn.) Den ny Fyrkasses Konstruktion saavel som dens Forankring afviger kun saa meget fra den tidligere brugte, som at der mellem Kedelrør og Rørvæg er indlagt en tynd sømløs Kobberring. Trods denne Foranstaltning maa man regne med en større Ømfindtlighed ved Kedelrørene. At ogsaa den gamle Anordning af Støtteboltene blev bibeholdt syntes at være af mindre skadelig Indflydelse, da Ulempen ved den betydeligt forskellige Udvidelse mellem Kobber og Jern blev undgaaet. Hvilke Afvigelser der forekomme ved Støtteboltens normale Tilstand, og hvilke Kræfter der her medvirker skal kort nævnes.

Det lineære Udvidelsestal er Forøgelsen af et Legemes Længdeenhed ved en Temperaturvækst fra 0 til 1° C. (I Fysiken kaldes dette et Legemes Udvidelseskoefficient). Den er for 1 m. Jern 0,0000122 og for 1 m. Kobber 0,0000148. Ved den store Temperaturforskelle som bestaar mellem den indre og den ydre Fyrkasse udvider den første sig mere paa Grund læf den højere Opvarmning end den ydre. Antager vi, at den indre Fyrkasse bliver bragt op paa en Temperatur af 1000° C., og at den er 2,5 m. lang, saa vilde Længdeudvidelsen være:

Ved Kobber: $0,0000148 \times 1000 \times 2,5 = 0,0370$.

Ved Jern: $0,0000122 \times 1000 \times 2,5 = 0,0305$.

Den indvendige Fyrkasses Side vilde altsaa

af Kobber være $2500 + 0,037 = 2537$ mm. og af Jern $2500 + 0,030 = 2530$ mm. lang. Antager vi derimod for den ydre Fyrkasse en Opvarmning til 70%, saa vilde denne faa en Længdeudvidelse af $0,0000122.70.2,5 = 0,002135$ = eller den vilde nu være 2502,1 mm. lang. Allsaa medens den ydre Fyrkasse kun vilde blive 2,1 mm. længere, vilde den indvendige blive forlængel med henholdsvis 37 og 30,5 mm. Paa Grund af denne uregelmæssige Paavirkning har man givet Støtteboltene den nu sædvanlige Form, thi foruden Trækpaavirkningen fra det mellem begge Væggene herskende Tryk, maa de ogsaa optage Bøjningspaavirkninger. Til begge disse Krav kommer ikke ubetydelige Drejningspaavirkninger hidrørende fra Indskruningen og Opdørningen af Støtteboltene. Det er nu ikke muligt at give Støtteboltene's Tværsnit en hensigtsmæssig Form efter alle tre Paavirkninger, der for Tiden, ved den nye Anordning af Staal-fyrkasser, endog ikke kan kontrolleres. Gennem de forskellige Konstruktioner søgte man at finde den ideelle Støttebolt. Man gav dem et tilstrækkeligt stort Tværsnit for at optage Trækpaavirkningerne, og som samtidig besidder den gunstigste Form for Drejningspaavirkningerne og giver efter for Bøjningerne.

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

Loven om 8 Timers Arbejdsdag ved de amerikanske Jernbaner vedtaget.

I Nr. 23, 1916 af nærværende Blad gengav vi en højst interessant Artikel af Hr. John Björkholm, Formand for Amerikas Lokomotivmands Forbund, i hvilken han paa en livlig og fængslende Maade skildrede det organiserede Jernbanepersonales Kamp for, trods Modstanden fra de mægtige Jernbaneselskaber, at gennemføre det mangeaarige Krav om en 8 Timers Normalarbejdsdag ved de amerikanske Jernbaner.

Den amerikanske Industri arbejdede netop da, paa Grund af Krigen i Europa under Høj-

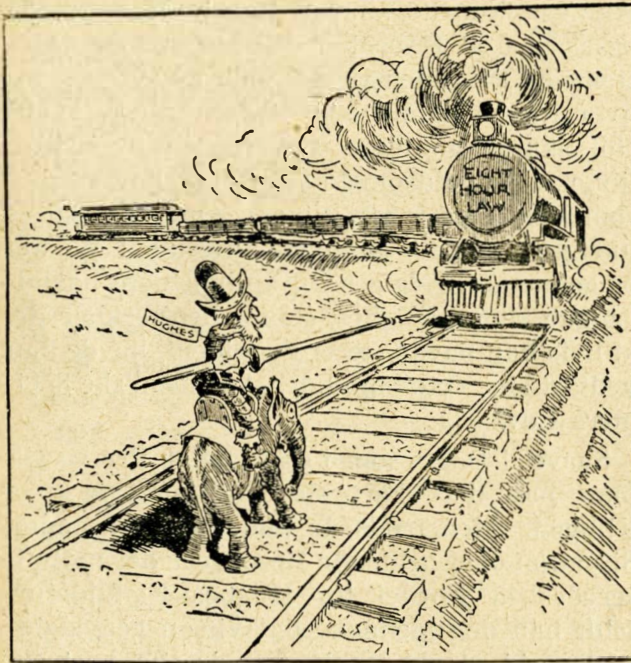
tryk, og de Summer, der daglig indtjentes, var fænomenale. Sandsynligvis paa Grund af Udsigten til de ødelæggende Virkninger af en Jernbanestrejke omfattende hele det nordamerikanske Jernbanenet (med Undtagelse af Kanada) greb Præsident Wilson personlig ind og gennemførte i Kongressen en Lov i Overensstemmelse med de af Personalet fremsatte Krav. Denne Lov skulde træde i Kraft den 1. Januar 1917, men maatte først tilstilles Landets højeste Domstol „The Supreme Court“ til Prøvelse og Stadfæstelse.

Kongressens Vedtagelse og Præsidentens Arbejde herfor rejste den største Forbitrelse blandt Jernbane- og Industri Kapitalisterne, og man truede aabenlyst med ikke at ville rette sig efter Loven under Paaskud af, at den ikke var konstitutionel vedtaget. Man stode ogsaa paa, at Præsident Wilson ved det forestaaende Præsidentvalg skulde falde igennem, hvorefter man haabede, at den højeste Domstol skulde annullere Loven som ukonstitutionel. Den voldsomste Valgkampagne, saadan som den kan forekomme i Amerika, sattes hurtigt i Gang for at styrte Præsident Wilson og gennemføre Valget af Kapitalismens haandgangne Mand, Hughes, som aabent erklærede, at hvis han havde været Præsident, havde han nedlagt sit „Veto“ mod den Adamson'ske 8-Timers Lov.

Saavel i Dags- som i den faglige Presse gik man paa det skarpeste Modstanderne paa Klingen. Men trods de under enhver anden Situation overvældende Resourcer der mobiliseredes til Fordel for Hughes Kandidatur, faldt han dog igennem, og Wilson genvalgtes til Præsident. At Hughes, trods alle Anstregelser fra de mægtige Klassers Side, alligevel faldt igennem, beroede væsentlig paa 3 Aarsager, nemlig: 1) De store Jernbanemændsorganisationers almindelig og godt planlagte Aktion, saavel i Spørgsmaalet om Strejketruslen som den derpaa med samme Planmæssighed og Kraft førte politiske Valgkampagne; 2) det store og af Modpartiet uberegnede Stemmetal, som Wilson mest i de vestlige Stater fik af Jernbanetjenestemandenes kvindelige stemmeberettigede Paarørende og andre, samt 3) de graverende og uomstødelige Beviser paa Hughes arbejderfjendtlige Handlinger i tidli-

gere Aar (1907—1910) i Egenskab af New Yorks Guvernør og dels (1914) i Egenskab af Medlem af den højeste Domstol (The Supreme Court of the United States).

Disse Bevis, som med stor Skarpsindighed og Talent udnyttedes og yderligere understøttedes gennem drabelige Karikaturer, slog det afgørende Slag i Sagen. Blandt de forskellige Karikaturer, hvormed man illustrerede Hughes Kamp mod 8 Timers Loven (the Eight Hour Law) gengiver vi her, efter Novemberhæftet (1916) af Fagorganet for Lokf. og Lokfyrb. Forbundet (Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen) en Illustration, som Fagbladet har laant af „The Philadelphia Record“.



Loven om 8 Timers Arbejdsdagen er imidlertid nu en uomtvisteig Kendsgerning, som de paagældende Jernbanemyndigheder maa rette sig efter. Dermed er naturligvis Arbejdstiden ikke i Praxis begrænset til en daglig Maximumtjeneste paa 8 Timer, men Lovens Bestemmelser garanterer Personalet en vis og efter visse Regler beregnet Overtidsbetaling, som paa den ene Side giver Personalet en god Erstatning for denne Overlid, men paa den anden Side tvinger vedkommende Overordnede saa meget som muligt at undgaa at forlange Overarbejde af Personalet

paa Grund af de hermed forbundne og usædvanlig høje Lønningsomkostninger.

Loven kan derfor med fuld Ret betegnes som epokevækkende, ikke mindst fordi, at den fremskynder andre Landes Jernbanemænd til med større og større Energi at arbejde for samme Maal.

Ingen udenfor Lokomotivpersonalets
Hjælpefond

Dyrtiden.

Da Finansminister Brandes i November Maaned overfor Centralorganisationens Repræsentanter fremsatte det Forslag til Dyrtidstillæg, Regeringen agtede at fremsætte i Rigsdagen, blev visnok mange Tjenestemænd glædelig overraskede, fordi man syntes, at 400 Kr. var et nogenlunde rimeligt Tillæg i Forhold til den Stigning i Pris paa alle Livsfor nødenheder, der den Gang var gældende. Forholdet er jo desværre det, at de 100 Kr. hver 3die Maaned for de fleste Tjenestemænd er en stor Sum Penge, der gjorde, at mange saa lidt lysere paa Tilværelsen. Imidlertid stiler Sagen sig slet ikke mere paa den Maade, fordi at alle Livsfor nødenhedernes stadige Stigen i Pris har bevirket, at de 100 Kr. paa langt nær dækker Prissligningen, men kun en knap Trediedel af denne.

Paa det Tidspunkt, da Krigen udbrød, var Forholdet jo dette, at Tjenestemændene ventede, at der i den kommende Rigsdagssamling vilde blive forelagt et Forslag til Revision af Lønningsloven af 1908, idet at Lønningernes Værdi allerede den Gang var dalet med 15 %, saaledes at Tjenestemændene allerede da i mange Tilfælde var meget daarlig stillede. Det er da ganske naturligt, at den siden Krigen Begyndelse herskende Dyrtid i følelig Grad har ramt Tjenestemændene, som paa langt nær har faaet dækket Livsfor nødenhedernes Stigning. Statistisk Departement har opgjort, at Gennemsnitsprisstigningen for en Indtægt paa 2000 Kr. nu er naaet en Højde af 46 % siden Krigen. Det vil sige, at en Familie med en Aarsindtægt af 2000 Kr. for

at faa de samme Varer som i 1911 nu maa betale 2922 Kr. — Han mangler altsaa 922 Kr. Dette er endda ikke alt, men det stiller sig endnu meget værre. Forholdet var jo det, som ovenfor omtalt, at Lønningernes Værdi allerede forinden Krigens Udbrud var dalet med ca. 15 %, som selvfølgelig maa lægges til Prisstigningerne siden Krigens Udbrud. Man vil saaledes se, at Prisstigningen siden 1908 er ca. 61 %, og dette vil atter sige, at man for at kunne købe det samme Kvantum Varer som i 1908 nu maatte have haft 1220 Kr. mere eller i Stedet for 2000 Kr. 3220 Kr. i Løn. Dette vil atter sige, at 2000 Kr. i 1917 ikke er mere værd end 1242 Kr. i 1908.

Af denne Prisstigning dækker Dyrtidstillæget for 1917 knap nok en Fjerdedel. Man kan derfor meget let forstaa, at Tjenestemændene er i en meget vanskelig Situation og ikke kan se, hvorledes de vedblivende kan komme igennem.

Men de Tjenestemænd med 2000 Kr. i aarlig Indtægt er endda ikke dem, der er hærdet ramt. De Tjenestemænd med under 2000 Kr., og det er vel de fleste, er endnu værre stillede. —

Naar Forholdet da var dette, at der ingen Penge tjentes her i Landet, saa kunde man forstaa det, men siden Krigens Udbrud har Folk af alle Klasser tjent svimlende Summer. Der skal her i Danmark i de 2 første Krigsaar være tjent ca. 1000 Millioner Kr., og det er konstateret, at 25 % af Danmarks Skatteydere sidste Aar har haft en Merindtægt af over 100 Millioner Kroner. — Saa forskellige er Vilkaarene, at medens en Masse daarligt lønnede Tjenestemænd lider et Tab af 800 Kr. og derover om Aaret pr. Mand, eller ca. Halvdelen af Lønnen, forøger en Del Mennesker deres Indtægter med tusinder af Kroner.

Det er derfor ganske klart, at Centralorganisationen, tilskyndet af Medlemmerne, hvem Nød og Savn trykker, har taget Spørgsmaalet om en Forøgelse af Dyrtidstillæggets Størrelse for 1917 op til Behandling og paa et Møde den 5. Maj taget Stilling hertil. Sagen blev efter en grundig Diskussion henvist til det permanente Lønudvalg, der afholdt Møde i

førrige Uge og formulerede Kravet til Regering og Rigsdag.

• Vi formoder i næste Nummer at kunne redegøre for Henvendelsen til Regeringen.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning



Røgplagen i Remisserne.

Paa Delegeretmødet oplæstes følgende Skrivelse fra Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation:

„Fra Remisearbejderne har der gentagne Gange været rettet Klage til Administrationen over Røgplagen i Remisserne, og man har i nogen Grad søgt at raade Bod herpaa, dels ved Luger i Taget, og dels ved en Henstilling til Lokomotivpersonalet om i størst mulig Grad at undgaa Røg fra Maskinerne ved Ud- og Indkørsel.

I særlig høj Grad hidrører Klagerne fra Remisen ved København G., og da der i den senere Tid har været særlig slem, har man henvendt sig til Hr. Maskiningeniør Schmidt, der imidlertid erklærede sig ude af Stand til at foretage yderligere Forholdsregler udover den Henstilling, han har rettet til Personalet.

Da vi nu antager, at en Del af Lokomotivpersonalet enten helt har glemt en saadan Henstilling, eller overhovedet ikke har kendt dens Eksistens, tillader vi os herved at anmode om, at der igennem Organisationens Organ, eller paa anden Maade, maa blive rettet en Opfordring til Personalet om i størst mulig Grad at undgaa Røg i Remisserne, under Henvisning til de mange Mennesker, der her maa opholde sig i deres hele Arbejdstid, det være sig Dag eller Nat.

I hvor høj Grad den enkelte Lokomotivmand er Herre over dette Forhold, kan vi ikke skønne, men vi forventer, at den ærede Organisation vil forstaa de uheldige Sundhedsforhold, der her skabes for de paagældende Arbejdere, og at man saavidt det staar i Deres Magt, ogsaa vil bidrage til at raade Bod paa den paaklagede Ulempe.“

Vi tillader os at anmode Medlemmerne om at følge ovennævnte Henstilling, og nøje paase, at Maskinen kun flyttes fra Skorstenen i Remisen naar Røg ikke udstødes.

Red.

Lokomotivførerprøve.

Til den i Tiden fra den 12. til den 30. April afholdte Lokomotivførerprøve indstillede sig i alt 65 Lokomotivfyrbødere, hvoraf følgende opnaede Karakteren „bestaaet“:

H. A. Greisen, Hg., P. M. Jensen, Fa., N. R. M. Nielsen, Ar. H., P. T. Boldrup, Kh. Gb., J. C. Jensen, Vg., O. E. Zorn, Brande, R. V. S. Jakobsen, Ti., J. K. J. Larsen, Ti., P. K. H. Østergaard, Str., T. V. Olsen, Fa., H. V. Madsen, Kh. Gb., F. A. Frederiksen, Fa., A. H. Hermansen, Ng., C. T. Andersen, Str., G. Laursen, Ar. H., T. Kristensen, Kh. Gb., V. Bottern, Es., V. M. Klejs, Fa., N. C. Nielsen, Str., N. Jensen, Ab., A. T. Andersen, Ar. H., S. L. H. Jacobsen, Kh. Gb., N. J. Nielsen, Assens, H. A. Hansen, Fa., L. P. Larsen, Vg., K. M. Petersen, Ng., A. C. Jørgensen, Fa., M. T. Appel, Str., C. V. Jensen, Str., H. J. F. Andersen, Es., J. L. O. Kjempff, Ng., S. P. C. Molbech-Petersen, Fa., P. K. Larsen, Vg., J. E. Pedersen, Kb., C. P. Simonsen, Fa., C. H. E. C. Kroner, Fa., C. V. B. Petersen, Hg., A. C. P. Sørensen, Fa., O. Sørensen, Fa., C. V. C. R. Laurson, Ar. Ø., S. Birkelund, Vg., V. Larsen, Fa., L. B. Rasmussen, Ti., E. J. Jensen, Es., B. Rejnhardt, Es., R. N. Rasmussen, Kh. Gb., K. G. Madsen, Ar. H., F. Mogensen, Fa., S. P. L. Jensen, Kk., T. C. Stefensen, Kk., C. Petersen, Ar. H., S. E. Boye, Kh. Gb., N. K. Hansen, Ar. H., K. P. Petersen, Str., H. Momme, Vg., H. T. O. Jensen, Vg., H. A. Henriksen, Vg., K. F. Honoré, Str., E. Christiansen, Str.

6 Lokomotivfyrbødere (eller 9,23 %) fik Karakteren „ikke bestaaet“.

Den, der ønsker at styrke Sammenslutningen mellem Lokomotivmændene, er Medlem af
HJÆLPEFONDEN

Tak.

Til Lokomotivførerne i 1. Distrikt!

Vor varmeste og bedste Tak for, at Lokf. Georg Jensen blev mindet paa den fælles Jubilæumsdag. København, 2. Maj 1917.

Hans Hustru og Datter.

Alle, som ved Lykønsninger og Gaver har bidraget til at gøre min 25 Aars Jubilæumsdag til en Festdag for mig, beder jeg herigennem modtage min bedste Tak for udvist Opmærksomhed.

Lokf. R. Larsen, Ar.

Hjertelig Tak for den store Opmærksomhed, der blev mig vist paa min Jubilæumsdag.

J. A. Jensen, Fredericia.

Herved min hjerteligste Tak til alle samt Hovedbestyrelsen for udvist Opmærksomhed ved mit 25-Aars Jubilæum den 1. Maj.

En særlig Tak til Kolleger i Struer og Holstebro samt de herværende Lokomotivfyrbødere og Depotarbejdere for de smukke Gaver, der blev mig overrakt ved en Deputation.

Holstebro i Maj 1917.

Carl Olsen.

For udvist Opmærksomhed ved vort Jubilæum den 1. Maj takkes hjerteilgst.

Erik Pedersen, A. Carstensen,
C. L. Bruun.

Modtag min bedste Tak for udvist Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum.

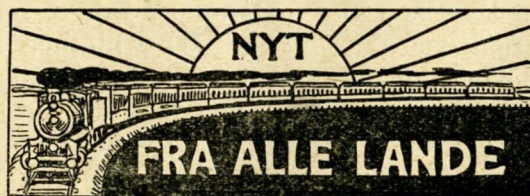
Fredericia i Maj 1917.

J. Sørensen, Overportør.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min Mand, Lokomotivfyrbøder Chr. Christensens Død og Begravelse.

Fredericia, den 7. Maj 1917.

Dorthea Christensen.



Traadsaks paa Geværet.

I Rusland er der i den sidste Tid opstaaet nye Konstruktioner med Hensyn til de i Krigen ganske uundværlige Pigtraadssakse, der er anbragt paa Geværet. Professor Wandolleek har i „Schuss und Waffe“ beskrevet to russiske Modeller. Princippet i disse i Udførelsen noget forskellige Konstruktioner er den samme som for en tidligere i „Teknisk Tidsskrift“ beskrevet Gevær-Traadsaks, nemlig forsaavidt som Konstruktionen forudsætter, at den Pigtraad, der skal overlippes, er stram. Traadens Stramning sætter Klippemaskinen i Virksomhed, og naar Traaden er afklippet, hvorved Stramningen ophører, gaar Saksen tilbage til sin Udgangsstilling og er færdig til at bringes paa ny. Ved den tidligere beskrevne Konstruktion var Saksen vendt fremad, og Geværet maatte

trykkes frem for at faa Klippemekanismen i Gang. De ny Konstruktioner er begge baseret paa, at Geværet lægges over Traaden, saaledes at denne, idet Geværet trækkes tilbage, glider ind i en aaben Udskæring i Sakseapparatet. Konstruktionerne skal være mere praktiske og virksomme end de tidligere anvendte.

En Skibsbremse.

Efter en Meddelelse i Prometheus agter man i de forenede Stater at forsyne større, hurtige Dampere muligvis ogsaa Krigsskibe med en Bremseindretning. I Marineforsøgsanstalten i Washington er der i Fjor udført en Del Forsøg i denne Retning paa en Model

af den 163 m lange Postdamper St. Louis. I denne Forsøgsanstalt er der i det hele taget i de senere Aar gjort Forsøg med en Del forskellige Bremseindretninger for Skibe. Bedst Resultat har man haft ved paa hver Side af Skibet at anbringe en drejelig Plade, som for det ovennævnte Skib, St. Louis, maatte være $3\frac{1}{2}$ m bred og $4\frac{1}{2}$ m lang. Begge Pladerne kan løses ved en Vægtstang, som betjenes fra Kommandobroen, og klapper saa paa Grund af Vandets Tryk ud til Siderne og stiller sig paa tværs af Skibet. Med disse forholdsvis smaa Plader, blev Damprens Fart paa en Strækning af 600 m fra 18 Knob bragt ned paa 7,15 Knob uden Skruens Medvirkning. Bremsepladerne lader sig let klappe tilbage langs Skibsskroget, saasnart Skibet ligger stille eller bakker.

Regnskab for Kong Christian den IX.s Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner fra 1. April 1916 til 31. Marts 1917.

Indtægt:	
Indbetalt Bidrag for 1916	458,00
Indvundne Renter.....	853,72
Gave gennem Nyborg Station fra „S“.....	10,00
	1321,72

Udgift:	
Udbetalte Understøttelser:	
8 Portioner à 100 Kr. *).....	800,00
Omkostninger ved Indkøb af Obligationer (herunder Renter)	14,65
Tryksager	19,68
Til Formuen henlægges	487,39
	1321,72

*) Understøttelserne blev udbetalt til:
 Enken efter en Assistent.
 2 Enker efter Ledvogtere.
 Enken efter en Skibsfyrbøder.
 2 Enker efter Haandværkere.
 Enken efter en Banearbejder og
 en fhv. Depotarbejder.

Status den 31. Marts 1917.

Beholdninger.	
Beholdning i den danske Landmandsbank.....	400,26
Obligationer til paalydende Værdi 19100 Kr., bøgført for	18952,50
	19352,76

Gæld.	
Fondets Formue *).....	19352,76
	19352,76

*) Fondets Formue var den $\frac{31}{3}$ 1916 18865 Kr. 37 Øre.

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1917.

Andersen Alstrup.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningerne er tilstede.

Kjøbenhavn, den 5. Maj 1917.

V. Tietze.

J. P. Mogensen.

Lidt om Massebespisningen i Berlin.

Efterat Berlins Kommunes Gasværker med godt Resultat har drevet et stort Fælleskøkken for Fangelejren ved Tegel med Gas som eneste Brændsel, er det i Flg. Journ. f. Gasbel. u. Wasservers. ogsaa tilfaldet Berlins Gasværker at indrette Køkkenanlægene for den offentlige Massebespisning i Berlin. Da disse Køkkener leverer Mad til henved en Fjerdedel af Berlins Befolkning eller til henved en halv Million Mennesker, og da der til hver af disse skal præsteres henved 1 l. Mad daglig, staar man her vel sagtens overfor den største Fælleshusholdning, Verden endnu har set. Det er derfor ganske interessant, at man efter Overvejelse har valgt Gas som Brændstof til denne uhyre Bedrift.

Der er anskaffet over 300 Kogekedler, hver rummende 600 l., og det samlede daglige Gasforbrug til Madtilberedningen anslaaes til ca. 10,000 m³. Det antages, at Halvdelen af dette Gasforbrug maa regnes at være Merforbrug, medens den anden Halvdel dækkes af Mindreforbruget i de private Husholdninger, som foretrækker at købe Middagsmaden i Bykøkkenet for omkring 40 Pf. Der skal indrettes omtrent 10 Køkkener i de offentlige Torvehaller, og hvert Køkken faar henved 40 Kogekedler. Hver Kogekedels Gasbrænder bruger for fuldt Blus 9 m³ Gas i Timen, men kan indstilles til kun 1/4 af dette Forbrug, naar Maden først er i Kog. Paa hvert Køkken falder der saaledes et Gasforbrug paa 3—400 m³ i Timen, som skal tilføres gennem en 250 eller 300 mm Ledning med en 2000 Lys Gasmaaler.

At det vil blive behageligere at arbejde i et saadant Køkken end i et tilsvarende, hvor der var opstillet 40 kulopvarmede store Kogekedler er vist utvivlsomt, og naar man efter de nu i Tyskland indhøstede Erfaringer med Køkkener for Massebespisning, hvor Kul og Gas er anvendt Side om Side, er blevet staaende ved Gasopvarmningen, skønt denne dér stiller sig dyrere end Anvendelse af Kul, ligger der deri en stor Anerkendelse af Gassens andre Fordele som Brændstof.

Beslutningen om Indretningen af disse store Gas-køkkener er da ogsaa indenfor de tyske Gasteknikeres Kreds blevet hilst med levende Tilfredshed.

Kommer Ulykken over Dig, da er det for sent at tænke paa Indmeldelse i Hjælpefonden

Det sjælland falsterske Statsbanepersonales Bibliotek

afholdt Generalforsamling den 31. Marts under Ledelse af Formanden, der aflagde Beretning om Bibliotekets Virksomhed i det forløbne Aar. Det fremlagte Regnskab blev enstemmigt godkendt. Ved de stedfundne Valg blev samtlige fratrædende genvalgte.

Statsbanepersonalets Biblioteker.

Nye Bøger.

- | | | |
|--------|-------|---|
| Sj.-F. | J.-F. | |
| 9216 | | Oppermann, Th.: Billedhuggeren H. E. Freund. |
| 9247 | | Rørdam, H. F.: Arild Hvitfeldt. |
| 9248 | | Christensen, Roar: Fugle i Naturen. |
| 9249 | 7295 | Jensen, K.: Jenle Folk. |
| 9250 | 7511 | Vestergaard, M. K. M.: Navnkundige Mennesker. |
| 9251 | 7486 | Hammerich, A.: J. P. E. Hartmann. |
| 9252 | 7559 | — : Somme Slaget. I Hden. |
| 9253 | | — : Folkets Førere (Kold, Knudsen, Heiberg, Rosseau). |
| 9254 | | — : II. Skrifter om Verdenskrigen. |
| 9255 | 7569 | Juel Hansen, E.: Henriks Mo'r. |
| 9256 | 7579 | Ocantos, C. M.: Fru Jenny. |
| 9257 | 7571 | Kjerulf, C.: Niels W. Gade. |
| 9258 | 7564 | Conrad J.: Den hemmelige Agent. |
| 9259 | 7592 | Wile: Da Verden kom i Brand. |
| 9260 | 7576 | Nielsen, Harald: Typiske Tilfælde. |
| 9261 | 7587 | Vogel Jørgensen, T.: Rasputin. |
| 9262 | 7557 | Breitung, A.: Abéteorien og Udviklingslæren. |
| 9263 | 7590 | Cooke, M. B.: Bambi. |
| 9264 | 7262 | Kure, Jens: Tro og Arbejde. |
| 9265 | 1368 | Carlyle, Thomas: Svundne Tider og ny. |
| 9266 | 7255 | — : Om Heroer og Herodyrkelse. |
| 9267 | 7254 | — : Sartos Besartus. |
| | 7560 | Bölske, O.: Mine Luftkampe. |
| | 7561 | Book, Fr.: Bag den franske Front. |
| | 7562 | Christensen, Hj. & J. C.: Fædrelandet. |
| | 7565 | L. Fibinghoff: Hjemmet paa Rosengården. |
| | 7566 | Hornbech, Carl: Fra Pligtens Land. |
| | 7567 | Hvem har Skylden? |
| | 7572 | Linck, Helge: Direktør Arthur Konradsen. |
| | 7575 | Nansen, Fridjof: Friluftsliv. |
| | 7577 | Nyberg, Jens: David Lloyd George. |
| | 7581 | Regnødt, Rud.: Krigsflyveren. |
| | 7584 | Schumacher, Alex.: Aarets Bog 1916. |
| | 7585 | Thaning, G.: Kirkeklokken. |

*Betal dit Kontingent punktlig.
Restance gavner ingen*

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. & M. F.

Asp. C. H. Brettschneider, Kh. Gb., V. H. Poulsen, Kh. Gb., A. E. Hansen, Roskilde, A. W. G. Jensen, Aarhus, C. Rosenberg, Kalundborg, A. Andersen, Aarhus, A. P. Jensen, Korsør, S. O. Søren-

sen, Korsør, A. Jensen, Korsør, Th. P. H. Lauer-
sen, Viborg.

Optaget i D. L. F.:

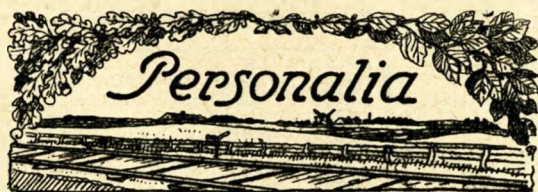
R. J. Malmgaard, Frederiksh., A. Christensen, Fre-
dericia.

Lokomotivfører O. Johansen, Gb.

Følgende Lokomotivfyrbødere er ikke Medlemmer af D. L. F.

C. Jacobsen, Tj. Nr. 441, Kh. Gb., E. Frederiksen,
Tj. Nr. 27, Kh. Gb., C. Andersen, Tj. Nr. 740, Kh. Gb.,
Th. Hesselborg, Tj. Nr. 414, Esbjerg.

*Besøg altid din Afdelings Møder
naar Du har fri*



Afskediget er:

Lokfører R. Hansen, Østerbro, paa Grund af Svage-
lighed med Pension fra 31. Juli 1917.

Døde:

Lokfyrb. O. Spurlin, Slagelse, den 13. April 1917.

.. C. C. Christensen, Fredericia, d. 25. April 1917.

Navneskifte:

Lokfyrb. J. G. Jensen, Kbhavns Godsb., hedder Jens
Graves Agershøj fra 7. Oktober 1916.

11. April 1917.

Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfyrb. R. M. J. Jensen, Slagelse, til Kh. Personbg.

1. Maj 1917.

Kgl udnævnt til Lokmester efter Ansøgning er:

Lokformand H. P. Baunsgaard, Aalborg, i Struer.

Forfremmet til Lokfører er Lokfyrbødernes:

H. J. Hansen, Kk., i Kø., J. F. Madsen, Ro., i Kø.,
A. C. V. Olsen, Hg., i Ge., J. C. Christensen, Sd.,
i Bm., J. K. Jensen, Vejle H., i Ng., L. M. H. Loft,
Hobro, i Brande, K. A. Kristensen, Str., i Str., J.
K. Nielsen, Ar H., i Str., J. H. Sørensen, Vejle N.,
i Esbjerg, M. Jørgensen, Oddesund N., i Glyngøre,
M. F. Møller, Fa., i Fa., C. M. Christensen, Vm., i Fa.,
C. M. Villadsen, Hobro, i Ab., N. C. Kristensen, Vejle
H., i Sg., F. C. Petersen, Fa., i Fa., V. Hansen, Str.
i Str., H. Hansen, Langaa, i Str., K. P. Kristiansen,
Ng., i Esbjerg, C. O. E. Sørensen, Sg., i Sg., N. J. L.
Voldby, Frederikshavn, i Langaa, M. A. Heelund, Silke-
borg, i Es., H. C. V. Martinsen, K. Gb., i Vedde,
R. P. Lyngkilde, Skive, i Str., A. Kongshøj, Fa., i Fa.,
J. Jørgensen, Ar. H., i Str.

Forfremmet til, henholdsvis ansat som

Lokfyrbøder er:

EkstraHaandværker E. M. Sogaard, Es., i Esbjerg.
Haandværker H. K. Rasmussen, Centralvk. Ar., i Ar.
Ø., EkstraHaandværkerne N. M. Mortensen, Kk., i Kk.,
E. C. Poulsen, Kk., i Ng., K. Pedersen, Es., i Brande,
J. A. Nielsen, Ro., i Ro., Haandværker V. K. Pe-
dersen, Ctrvk. Ar., i Brande, V. B. H. Lund, Ctrvk.
Ar., i Ar. H., M. C. Mikkelsen, Ctrvk. i Ar., i Ar. H.,
H. P. Christensen, Ctrvk. Ar., i Brande, EkstraHaand-
værkerne K. L. Eriksen, Ms., i Ms., H. U. Ander-
sen, Hg., i Ro., L. Hoffmann, Kh. Personbg., i Kh.
Gb., Haandværker C. Micheelsen, Ctrvk. Ar., i Brande,
EkstraHaandværker A. P. W. Mortensen, Fa., i Od.,
G. S. Pedersen, Es., i Struer, Haandværkerne R. S.
Borgesen, Kh. Gb., i Kh. Gb., K. K. O. A. Jensen,
Ctrvk., i Ar. H., EkstraHaandværker A. K. Albert-
sen, Kh. Gb., i Kh. Gb., Haandværkerne J. P. S. J.
Schultz, Ctrvk., Kh., i Kh. Gb., V. Jensen, Kh. Gb.,
i Ab., EkstraHaandværker A. R. Dybvang, Hg., i Ge.,
O. E. Hansen, Vk. Ng., i Sg., R. V. Rasmussen, Kh.
Persbg., i Kh. Gb., Haandværker G. V. V. A. V. Nielsen,
Ctrvk. Kh., i Kh. Gb., EkstraHaandværkerne K. M.
Nikolajsen, Es., i Str., J. A. J. Tønnesen, Sg., i Sg.,
F. G. Brund, Ms., i Ms., A. P. Jensen, Ng., i Kø.,
R. H. J. Winckler, Ng., i Kø., H. F. Hansen, Ctrvk.
Ar., i Str., R. Pedersen, Ctrvk. Ar., i Str., F. F. Rysz,
i Str., A. G. R. Christensen, Fa., i Ab., A. P. Knud-
sen, Kb., i Kb., A. Andersen, Ctrvk., Ar., i Str.; Haand-
værker E. W. Lauritzen, Ctrvk. Kh., i Kh. Gb., Ekstra-
Haandværkerne K. F. Olsen, Kø., i Kk., J. H. Pe-
dersen, Fa., i Ge., H. Jensen, Vg., i Sd., K. M. Kri-
stensen, Vrkst. Ng., i Kø., H. P. V. Pedersen, Vkst.
Ng., i Kø., H. Hansen, Ro., i Ro., E. M. J. Grave-
sen, Ctrvk. Ar., i Ti., C. F. Jochumsen, Ctrvk. Ar., i
Glyngøre, A. A. Sørensen, Ctrvk. Ar. i Str., N. O. C.
Nielsen, Ctrvk. Ar. i Str., K. T. Pedersen, Kb., i Kb.,
J. F. Nielsen, Ctrvk. Kh., i Kh. Persbg., J. A. E.
Nielsen, Sg., i Kh. Gb., E. H. Nielsen, Kh. Gb., i
Kh. Gb., E. A. Pedersen, Kh. Gb., i Kh. Gb., O. R.
Petersen, Kh. Gb., i Langaa, Haandværker C. J. Chri-
stensen, Kh. Gb., i Kh. Gb., EkstraHaandværkerne A.
S. Terkelsen, Kh. Gb., i Kh. Gb., A. F. Jensen, Kh.
Gb., i Kh. Gb., C. F. V. C. Bendixen, Ctrvk., Ar.,
i Str., M. S. Nielsen, Kh. Gb., i Kh. Gb., N. C. Jen-
sen, Sg., i Sg., N. Rasmussen, Ctrvk. Ar., i Struer,
J. S. Andersen, Sg., i Sg., H. S. Dilleng, Kh., Gb., i Kh.
Persbg., K. A. H. Petersen, Kh. Gb., i Kh. Persbg.,
O. F. Jensen, Ctrvk. Ar., i Str., N. B. Nielsen, Kh.
Gb., i Kh. Persbg., C. A. O. Lonqvist, Ctrvk. Ar.,
i Str., F. C. Rosenberg, Ctrvk. Ar., i Kb., S. V. T.
Monthell, Ctrvk. Kh., i Kk., R. J. Malmgaard, Fre-
derikshavn, i Kø., V. A. A. Jeppesen, Kh. Gb., i Kk.,
T. Jensen, Ctrvk. Kh., i Kh. Gb., A. J. Borchert, Kk.,
i Kk., N. Nielsen, Kh. Gb., i Kh. Gb., K. Henriksen,
Kh. Persbg., i Kbhvns. Persbg., H. F. V. Nielsen,
Frederikshavn, i Kø., K. Povlsen, Ctrvk., Ar., i Kb.,
N. K. Pedersen, Ctrvk., Ar., i Sg., R. Frandsen,
Ctrvk. Ar., i Ge., P. Larsen, Kh. Gb., i Kk.

Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokmester P. M. Rolder, Str., til Ab., Lokforene
N. J. N. Purup, Ab., til Ar. H., B. T. Petersen, Str.,
til Kh. Gb., R. N. Vendelboe, Str., til Kh. Gb., F.
A. Werge, Fa., til Kø., N. Nielsen, Bm., til Ar. H.,
L. M. Schmidt, Dbm., Kø., til Kh. Gb., E. E. Ander-
sen, Glyngøre, til Kk., J. M. Nissen, Fa., til Ar. H.,
J. A. Andersen, Str., til Ar. H., A. A. Moller, Str.,
til Kø., P. L. P. Mollerup, Str., til Ar. H., N. L. Niel-
sen, Str., til Ar. H., H. Hansen, Es., til Hg., J. S.
Jensen, Es., til Ms., C. Jensen, Vedde, til Ro., A.
Graversen, Sd., til Ng., H. A. M. J. Lind, Langaa, til Sd.,
Lokfyrbøderne A. R. Laursen, Od., til Kh. Gb., M.
Vilhelmsen, Brande, til Ng., A. C. Mortensen, Ms., til
Ar. Ø., L. B. Rasmussen, Ti., til Sd., M. J. Hansen,
Glyngøre, til Ng., F. Petersen, Str., til Fa., V. J.
J. Frederiksen, Kh. Gb., til Ar. H., A. H. Alberg, Kø.,
til Hg., C. F. Therkildsen, Sd., til Fa., J. E. P. Gel-
sing, Str., til Ar. H., H. C. Petersen, Ge., til Hg.

F. E. Engberg, Str., til Ro., V. L. Nielsen, Brande,
til Hg., E. V. Pedersen, Struer, til Hg., J. Knudsen,
Kø., til Glyngøre, G. A. Gottfredsen, Str., til Frede-
rikshavn, O. R. A. Nielsen, Glyngøre, til Ar. H., M.
H. Sørensen, Str., til Fa., A. C. Andersen, Str., til
Ab., J. J. Birkbo, Brande, til Ng.

Bytning.

Undertegnede Lokfrb. ønsker at bytte Opholdssted
med en Kollega i Thisted eller et mindre Depot i
Jylland.

F. Rosenberg,
Nygade 22¹, Kalundborg.



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 275 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler
over 75 Mill. Kr.

Vi klæder dem paa alle 3
for ca. 1/2 Pris

Costumer

blaa & sort Serges
kulørte, engelske
Alpaca graa &
sorte.

Overstykker Alpaca & kul.
Pigekjoler & Overstykker
Drengetøj — Stortrøjer.

PRØVELAGERET
NØREBROGADE 187.

Husk

Hørkram- & Detailhandel

Vedbækgade Nr. 10.

Udsalg af Kul, Koks og Brænde.
- Allid ekstra gode Kvaliteter -
Telf. Taga 922 x.

Støt vore Annoncerer!

P. Stig Andersen Vinhandel

10 Hyskenstræde 10

DANSK CALORIC PUNSCH

mrk. P. S. A.

Forlang den — Faas overalt.

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10-7 Tlf. Vester 905 x
Hele Tandsæt fra 20 Kr.

Ældre Tænder omsættes billigt, Plom-
bering og Tandudtrækning, Moderate
Priser, Bedøvelse hver Dag Kl. 2,
Reparation udføres paa faa Timer,
Jernbanefunktionærer indr. 5 pCt.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i
Forretningen grundlagt 1879.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let
teste Maade at bruge Hushold
ningsæbe paa. **Faas overalt.**

Damer!

Hattene pyntes gratis.

Vi har nu fremlagt
vore Straahatte til Damer
og Børn. Billigste Priser
paa Pladsen. Kun i Par-
tivarehandelen, Frederiks-
borggade 1 (lige overfor
Rosenborggade.)

12 Fotografier 50 Øre

AMERICAN PHOTO Co.

47, Nørrebrogade 47, **E. NIELSEN.**

(NB. Billeder kan leveres paa 1 Time)

CHR. HELMBÆK

Nørrebrogade 206

Cigar- og Vinhandel

Telefon Taga 297 y.

J. C. Andreasen & Søn's Skræderforretning

Regnfrakker for Damer og Herrer. Telf. Byen 5010 y

Frederiksborggade 29²

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementpris: 2 Kr. 50 Øre aarlig, Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: **C. Hansen**, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinser: **L. Rasmussen**, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.