



17. Aarg. Nr. 6.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Marts 1917.

## Nogle Metaller og Legeringers Egenskaber og Anvendelse.

Ved OTTO BENDIXEN.

(Fortsat.)

Efter Kobberets Legeringer med Tin (Broncerne) skal vi i det følgende beskrive Kobber-Zinklegeringerne. — Zink, som lader sig i alle Forhold let legeres med Kobber, uden at Sejgring af Betydning indtræder, koster kun halvt saa meget som Kobber, og heri er der da allerede en væsentlig Aarsag til i mange Tilfælde at bruge Kobber-Zinklegeringer i Stedet for rent Kobber. Endvidere er deres Smeltetemperatur lavere, og de er let støbelige. Zinktilsætningen forøger Haardheden og Styrken, men langt fra i den Grad som f. Eks. Kobber med Tin. Paa den anden Side kan der tilsættes en meget stor Zinkmængde, før den berører Kobberet en Del af dets Sejghed. Legeringerne er rødske, undtagen de, der indeholder 35 à 40 % Zink, f. Eks. Yellowmetal. —

Efter forskellige Forsøg er en Legering's Styrke med 10 % Zink ca. 1,1 Gange saa stor som det rene Kobbers, med 30 % Zink ca. 1,3 Gange og med 40 % Zink ca. 1,7 Gange saa stor. Ud herover aftager Styrken, ved 50 % Zink er den kun halvt saa stor som Kobberets. — Noget lignende forholder det sig med Haardheden. En Haardhedsgrad, som en Tinbronce allerede har med 7 % Tin, er selv med det højeste Zinkindhold ikke til at

opnaa. Men hermed staar paa den anden Side den Omstændighed i nær Forbindelse, at man, som ovenfor nævnt, kan give en langt større Zinktilsætning, uden at Legeringen bliver ubrugelig, fordi den er bleven for sprød, Sejgheden er gaaet tabt. — Kobberets Smidighed stiger endvidere ved Tilsætning af Zink indtil Zinkindholdet naar 30 %; derudover tager Legeringens Smidighed forholdsvis hurtig af, og det lønner sig ikke at gaa over 43 % Zink, naar Legeringen overhovedet skal kunde kaldes smidig.

Mærkelig nok skifter Legeringernes Farve ikke jævnt, naar Zinktilsætningen stiger. Den første Tilsætning gør Kobberet mørkere, først over 10 % Zink begynder at gøre Farven guldagtig, men yderligere Tilsætning gør den ingenlunde stadig lysere gul.

Ved til Kobber-Zinklegeringer, der skulle støbes, at give en Tilsætning af Tin faas større Haardhed og Styrke, men mindre Smidighed, medens en Blytilsætning letter Bearbejdningen med skærende Værktøj, da Legeringen derved bliver skørere, saa at Spaanerne lettere springer bort fra den Eg, hvortil de ellers stundom generende hæfte sig.

Kobber-Zinklegeringer, f. Eks. Messing, fremstilles altid ved Smeltning af Bestanddelene i en ildfast Digel, en saakaldt Grafitdigel. Den bestaar af ildfast Ler med en Grafittilsætning. Indholdet dækkes gerne med Kulpulver for at modvirke Iltning. Kobber-Zinklegeringerne kommer, formedelst Zinkens



Fordampning, gennemgaaende til at indeholde mindre Zink, end man skulde tro efter Bestanddelenes Sammenblanding.

De vigtigste Kobber-Zinklegeringer er: Messing, Tombak og Rødgods, Yellowmetal og Deltametal.

Messing er, som sagt, en Kobber-Zinklegering med tydelig gul Farve, og denne Farve viser sig ved et Zinkindhold af ca. 20 % og forsvinder først, naar Zinkindholdet overstiger 50 %. Messing er med Sikkerhed kendt allerede i det 1. Aarhundrede før Kristus. Efter Aristoteles tilberedte Messinøkerne et gult Kobber ved Sammensmeltning af Kobber med Jord (Zinkerts?), og efter Plinius lavede Phrygierne gult Aurichalkum ved Smeltning af Kobbererts med Zinkerts. Ogsaa i Belgien har sandsynligvis bestaaet en Messingindustri allerede i Romertiden. I Middelalderen havde den Navnet Dinanderi efter Byen Dinant. Udtrykket „Messing“ forefindes nu kun i de nordiske Sprog, heri ogsaa Tysk, og det maa afledes fra den middelalderlige Betegnelse „Masse“, latinsk massa, som betyder en raa, støbt Metalklump bestemt til videre Bearbejdning. De romanske Sprog har overtaget det ældre tyske Udtryk for Messing „Latur“. F. Eks. Fransk „Carton“, Spansk „laton“, Italiensk „ottoni“. Ogsaa Russisk har „latun“.

Messing finder i Lokomotivindustrien, bortset fra Beklædningsflader, Pyntelister, Indfatninger o. l., kun Anvendelse som Kedelrør. Navnlig anvender engelske, spanske, italienske og frem for alt oversøiske Baner endnu ofte Messingrør, dog tager Brugen af Messingkedelrør stadig af. Tidligere lavede man gerne Dombeklædninger af Messingplade, ogsaa hele Kedelbeklædninger blev ved enkelte franske Baner fremstillet af Messingplade, saaledes f. Eks. endnu i Begyndelsen af dette Aarhundrede ved Paris-Orléans Banens Lokomotiver. Senere maaledes Beklædningen sort.

Messings Sammensætning er ved engelske og indiske Baner 70 % Kobber og 30 % Zink, eller sjældnere 60 og 40 %. De bayerske Statsbaner anvender til Vognbeslagdele Messingstøbegods af 82 % Kobber og 18 % Zink. De badensiske Statsbaner foreskriver 67 % Kobber og 33 % Zink, den franske Nordbane 70 % og 30 %.

Messing kan dels støbes, dels vales koldt til Plade eller Blik, og trækkes til Traad, samt som Messingplade eller -blik præges, presses, trykkes paa Drejebænk etc. Til de sidstnævnte Anvendelser maa Zinkindholdet ikke være for stort, da derved Smidigheden aftager.

Zinkindholdet i Messing er i Reglen 20 à 50 %, til Valsning, Traadtrækning etc., ikke gerne over 37 %, men til Støbning sædvanlig 35 à 45 %. For meget Zink i Støbemessing bringer det til at svinde og suge for stærkt, saa at man let faar Hulrum og utæt eller maaske ligefrem revnet Gods. Ikke sjældent giver man Støbemessing en Tilsætning af Tin eller Bly for at give større Haardhed og Styrke og samtidig lette Bearbejdningen med skærende Værktøjer. Herved nærmer Messinget sig zinkrig Bronze.

Som Eksempel paa Messingsammensætninger kan følgende anføres:

	Kobber	Zink	Tin	Bly
Messingplade .....	68,1	31,9	-	-
Messingstatue .....	71,74	25,58	2,37	0,91
Støbte Messinghjul .....	60,66	36,88	1,35	-
Orlogsværftets Messing, .....	75	25	-	-
Danske Statsbaners Messing.	70	30	-	-

Vi skal her nævne en Ulempe ved det koldt bearbejdede Messing, nemlig de ubehagelige Revner i saadan forarbejdede Legeringer. Det er i Kobber- og Messingværker og ogsaa ud over en snævrere Fagkreds en bekendt Fremtoning, at haardtrukne Stænger og Traad af Messing ofte Maaneder eller Aar efter deres Fremstilling danner Revner uden ydre Foranledning, eller gaar itu uden overmaade Paa-virkning. Ogsaa haardtrukne Rør og Hylstre af Messing revner hyppigt efter Fremstillingen under Lagringen eller ogsaa først under Brugen, naar de ved Videreforarbejdningen ikke er blevet tilstrækkeligt udglødede. Undgaaelsen af saadanne Skader er navnlig af stor Vigtighed ved Fabrikation af Patronhylstre, der som bekendt fremstilles af Messing. Efter den Formodning at zinkrigt Messing har lettere til at revne end zinkfattigt, har de fleste Staters Armeforvaltninger foreskrevet, at Patronhylstre skal fremstilles af Messingplade med 72 % Kobber og 28 % Zink. Prøvnin-gen af Hylstrene for en eventuel Tilbøje-



lighed til at revne sker paa den Maade, at man udsætter dem for Ammoniakdampes Paa-virkning. Disse Dampe bevirker allerede efter kort Tid, at Revnerne indtræder, saafremt Materialet overhovedet har Tilbøjelighed dertil. I Almindelighed fører man denne Tendens til Revnedannelse, foruden Materialets Sammensætning, hovedsagelig tilbage til Spændinger i Materialet, som utvivlsomt i høj Grad er til Stede i den ved den kolde Trækning uregelmæssigt fortættede Stænger. Med Tiden vokser denne Materials pænding ogsaa uden nogen ydre Paavirkning og hidfører til sidst Revner. Materials pændingens Vækst og Indtrædelsen af Revner som Følge heraf maa føres hen til, at den ved Trækningen indtraadte Materialstrækning efter Ophøringen af Trækningen alter gaar noget tilbage: denne Sammentrækning varer ofte gennem Aar. Yderdelen af en Stang e. l. bliver naturligvis udsat for en større Kontraktion end den mindre strakte Kerne og maa revne, saa snart en bestemt Spænding bliver overskredet.

En anden Kobber-Zinklegering er Tombak og Rødgods. I Tombak, der er rødlig-gull, er der kun en ringe Mængde Zink. Benævnelsen paa denne Legering maa føres tilbage til det malajiske Ord, tombaka, — Kobber, Guldlignende Smykkesager eller andre Frembringelser af Kunstindustrien blev under Navnet Tombak første Gang i det 17. Aarhundrede bragt fra Siam til Europa. Man benytter endnu hovedsagelig Tombak til Fremstilling af de saakaldte uægte Guldsager, som bringes i Handelen enten med deres naturlige guldlignende Farve, men de bliver da hurtigt sorte ved Brugen, eller med galvanisk Overtræk af ægte Guld, de saakaldte „Talmivarer“. Tombak er meget smidigt, og Forarbejdningen sker derfor hovedsagelig ved Smedning, Presning eller Valsning. Da det imidlertid er dyrere end Messing, og man nutildags har endnu sejjere Messingplade, anvendes Tombak kun, hvor man har Brug for dets Guldfarve, nemlig til de ovennævnte Smykkesager og uægte Bladguld. Zinkindholdet i Tombak er under 18 à 20 %, og der er ikke tilsat Bly eller Tin, eller i alt Fald kun ubetydeligt, for ikke at skade Smidigheden.

Følgende Analyse viser eksempelvis Tombaks Sammensætning:

	Kobber	Zink	Tin
Tombak til Smykker.....	86,4	12,2	1,1
Rødt Tombak.....	84	16	-
Blegt Tombak.....	80	20	-

Bliver saadanne røde eller guldlignende Legeringer anvendt til Fremstilling af støbte Brugsgenstande, hvorved man i Reglen tilsætter Tin og Bly, saa faar man, hvad man i Maskintekniken kalder for Rødgods. Det anvendes til støbte Maskindele saasom Pander til Lejer, Ventiler, Haner, Pumpecylindre m. m. Mindre Gørtlere sparer vel gerne Tilsætningen af Tin, der er dyrere end Zink. De samme eller lignende Maskindele laves ofte af Bronze (Kobber-Tinlegeringen) — det saakaldte „Metal“. Forskellen er kun i det ene eller andet Tilfælde Tinindholdets Størrelse, og da det kan være yderst vanskeligt at skelne om et foreliggende Stykke Gods er Rødgods eller Bronze, kalder Praktikerne ofte ogsaa støbte Bronzemaskindele for Rødgods.

Af Sammensætninger af Rødgods anføres eksempelvis:

	Kobber	Zink	Tin	Bly
Pander.....	89,03	7,82	2,44	-
Stopbøsninger.....	90,24	6,38	3,57	-
Statuer.....	83	14	2	1

*Hver Dag kan have Bud efter Dig!  
Hjælpefonden kun een Gang om Aaret*

## En interessant Sag.

Det hænder stundom at Organisationen beskæftiger sig med en eller anden Sag, som det kan have Interesse for Medlemmerne at blive bekendt med.

I det følgende skal vi omtale en saadan Sag.

Sagen drejer sig om Godtgørelse for forøget Fraværelse fra Hjemmet paa Grund af Driftshindringer.

Paagældende Lokomotivmænd blev, paa Grund af at Maskinen var i daarlig Forfatning og forsynet med daarlig Brændsel, forhindret i at vende tilbage til Hjemstedsdepotet til fastsat Tid, men kom 26 Timer for sent hjem.



I den Anledning fremsendtes Regning i Henhold til Lønningsbestemmelsernes § 10, 4. Stk. Den 7. Oktober f. A. modtog Vedkommende nedenstaaende Svar fra Distriktet:

Under Fremførelsen af Tog m. den 25. Juli d. A. forsinkedes Toget saa meget grundet paa Uorden med Fyret, at De ikke naaede at fremføre Returnetoget, men forblev i Vedde til næste Dag. For den saaledes fremkaldte forsinkede Hjemkomst har De og Deres Fyrbøder indsendt Regning paa Godtgørelse efter Reglerne i Lønningsbestemmelsernes § 10, 4 Stk. Generaldirektøren har imidlertid under 4. ds. meddelt Maskinafdelingen, at der ikke under de anførte Omstændigheder kan udbetales Personalet Godtgørelse efter de ovenfor nævnte Regler.

Hvilket herved meddeles Dem til Underretning.

I den Anledning satte vedkommende Lokomotivmand sig i Forbindelse med sin Afdelingsformand gennem følgende Skrivelse:

Hr. Afdelingsform. K. J.

Den 25. Juli d. A. fik jeg Ordre af fg. Lokoform. Jørgensen om at køre Tog m. til V. Som Lokfyrb. fik jeg, fordi en anden udeblev, en Haandv. N. med. (Hans havde kørt 10 Dage som 3die Mand — aldrig alene). Maskinen var Litra I. Nr. 7. Støtteboltene omkring Fyrhullet var en Del utætte, og hele Fyret var fyldt med hele Briketter. Brændslet bestod af hele Briketter mrkt. S. med meget Smuld i. Vi kom 4 Minutter for sent fra Pbg., tabte Tid til Ro., samlede Kræfter i Ro., og tabte Tid til Viby, holdt i Viby og rensede Fyr og ankom til So. 2 Timer 29 Minutter for sent, hvilket dels var tabt paa Korslen, dels paa Grund af Overhaling af andre Tog. Da jeg kom til S., fik jeg Telegram fra Ma. 5, om jeg vilde oplyse, hvad der var Aarsag til Forsinkelsen, og om jeg kunde køre Returnetoget ind Dagen efter. (Ordren lød nemlig paa, at jeg skulde køre Tog m. fra Pbg. Kl. 11,46 Fm. og hjem med Tog o. Ank. samme Dag Kl. 9,59 Em.) Dertil svarede jeg, at Fyret var i Uorden, men jeg mente nok, jeg kunde køre hjem Dagen efter. Jeg forblev i V. og kørte saa Toget ind Dagen efter, 29 Min. for sent fra S., og tabte 39 Min. Ank. til Personb. 11,07, hvilket var 23 Timer for sent. Sendte en Regning paa 23 Arbejdstimer ind, og det er denne, der nu er kommen Svar paa. 3 Timers Fradrag ifølge Løbestemmelserne.

Sagen blev af Afdelingsformanden fremsendt til Hovedbestyrelsen, der behandlede Sagen og maatte give paagældende Ret i at have Krav paa en saadan Godtgørelse.

Hovedbestyrelsen fremsendte derefter følgende Skrivelse til Generaldirektøren:

Den 25. Juli d. A. blev Lokomotivf. N. N. af Kh. Gb. Depot beordret til som Lokomotivfører at fremføre Tog M. Kjøbenhavn—V.

Paa Grund af sammentræffende Omstændigheder be-

ordrede 5te Maskinkreds Personalet at overnatte i V. for at fremføre Tog O. næste Dag til Kjøbenhavn.

Det var Hensigten i Henhold til Planen, at Personalet skulde returnere til Kjøbenhavn med Tog O. samme Dag som Udreisen, men grundet paa Maskinens daarlige Tilstand (defekte Ankerstøttebolte og en som Følge deraf ringe Dampudvikling) skete dette ikke.

Lokf. N. N. indsendte som Følge heraf en Regning i Henhold til Lønningsbestemmelsernes § 10, 1de Stykke, paa Grund af forlænget Fraværelse fra Hjemmet og modtog i den Anledning under 7. Oktober (Journ. Nr. M. 36) et Svar fra 1ste Distrikt, gaaende ud paa, at Generaldirektøren under 4. Oktober har meddelt, at der under de foreliggende Omstændigheder ikke kunde udbetales Personalet Godtgørelse efter omhandlede Bestemmelse.

Hovedbestyrelsen tillader sig i den Anledning ærbødigt at anmode Hr. Generaldirektøren om at tage denne Sag op til fornyet Overvejelse, da Foreningen i Henhold til gældende Lønningsbestemmelser, der ikke omtaler Undtagelsestilfælde, maa anse Personalet for berettiget til at erholde omhandlede Godtgørelse

Paa denne Skrivelse indløb under 26. Februar nedenstaaende Svar:

I Skrivelse af 25. November f. A. har Foreningen anholdt om, at der i Henhold til Lønningsbestemmelsernes § 10, 4. Stk. maa blive ydet Time- og Dagpenge til det ved Tog m. Kjøbenhavn—V. den 25. Juli f. A. tjenstgørende Personale, Lokomotivf. N. N. og Ekstrahaandværker N. N., som ifølge Planen skulde være returneret til Kjøbenhavn samme Dag med Tog O., men som paa Grund af forskellige sammentræffende Omstændigheder blev beordret til at overnatte i V.

I denne Anledning skal man meddele, at de Hindringer, som har umuliggjort Tog O.s Fremførelse den 25. Juli f. A., ikke kan henregnes til de i Lønningsbestemmelsernes § 10, 4. Stk. nævnte Drifthindringer, men at Ministeren for offentlige Arbejder, hvem Sagen har været forelagt, efter Omstændighederne har tilladt, at der for nævnte Tjeneste udbetales Personalet en Godtgørelse af Størrelse som den, der vilde være tilkommet det efter oftnævnte § 10, 4. Stk.

Det vil af Svaret fremgaa, at Ministeren har tilladt, at der udbetales paagældende en Godtgørelse af samme Størrelse som Lønningsbestemmelsernes § 10, 4. Stk. —

Vi skal til dette ikke føje mange Ord, da Sagen igennem de optrykte Skrivelser ligger fuldt oplyst, men vi vil dog alligevel gerne knytte et Par Ord til Ministerens Afgørelse.

Vi kan slet ikke faa Øje paa Undtagelsestilfælde i ovennævnte Lønningsbestemmelser,



og vi ved ogsaa, at Personale paa Sjælland f. Eks. tidt og mange Gange har faaet udbetalt saadan Godtgørelse, naar der f. Eks. har været Toguheld paa Fyn eller i Jylland, som har foranlediget at Personale paa Sjælland er kommen for sent hjem. Der er i den Anledning aldrig anstillet Undersøgelse om, hvorvidt det Uheld, der har foranlediget Forsinkelsen, med større eller mindre Ret kunde lægges de paagældende Lokomotivmænd til Last, som har været tjenestegørende paa det Lokomotiv, der har været Forsinkelsens Aarsag. Vi skulde antage, at vore nærmeste Foresatte ved eller dog burde vide, at der af Lokomotivmændene meget ofte med det daarligere Brændsel, der benyttes for Tiden, gøres rene Underværker for at komme over Banen, og slider i det for at undgaa Forsinkelser. Saa meget vanskeligere bliver det, naar Maskinen er i Uorden. Det sker dog alligevel, at Forsinkelser ikke kan undgaa, og som i ovenstaaende Tilfælde er Aarsag til, at Personalet maa blive betydelig længere borte fra Hjemmet end efter Planen. Vi kan ikke tænke os, at Meningen kan være den, at man nu vil til at skelne mellem Driftshindringer, der mulig kan tilskrives Personalet, eller saadanne, hvor der ingen findes, man kan give Ansvar for Forsinkelsen. Vi maa derfor holde paa, at der i alle Tilfælde udbetales Godtgørelse, naar Forsinkelsen overskrider 3 Timer, naar Aarsagen er Maskinuheld o. lign.

Det kan saamænd godt være, at vore inspicerende Foresatte ikke kender ret meget til de ofte store Besværligheder, der følger af at Maskinerne er i daarlig Orden, og at Brændslet er elendigt, men de burde dog i hvert Fald vide dette, og vi vil bestemt have os frabedt, at Godtgørelsen for forlænget Fraværelse skulde være en Art Præmie, man efter Forgødtbefindende kan udbetale eller lade være. —

At et Maskinuheld er en Driftshindring, kommer man ikke bort fra.

Det vil vist blive vanskeligt at komme uden om, og Statsbanerne skulde dog heller ikke gerne være en saa fattig Institution, at man ikke har Raad til at holde Personalet skadesløs, naar en Forsinkelse af ovennævnte Beskaffenhed medfører forøgede Udgifter. — Vi er saamænd ikke saa flot stillede i økono-

misk Henseende, at vi kan give Afkald paa, hvad vi retmæssig tilkommer.

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

## En mærkelig Ordre.

I 1ste Distrikt fandt man fornylig en Ordre, der vakte en vis Opsigt, og en Opsigt, som just ikke var af glædelig Art, men tværtimod hos dem den var rettet mod, vakte Følelser af en saadan Beskaffenhed, saa hvis den ansvarhavende Udsteder af Ordren havde hørt de Udtalelser, der fremkom i den Anledning sikkert vilde have overvejet mere end een Gang, om den Ordre skulde sendes ud eller ikke. — Naa, Ordren er altsaa kommen, og vi maa tilstaa, at den meget lidt harmonerer med den Aand, vi antager det er Meningen skal præge Ledelsen af Statsbanerne efter Systemskiftet. — Ganske vist har vi ikke ventet, at den Chef, der leder Sektionen paa Sjælland paa nogen Maade skulde forstaa, at Tingene ikke er ganske som da han for nogle Aar siden forlod os for at gaa til Søs — efter at have lavet Skipperture og Sømandsture og indrettet Tjenesten, saa at Personalet næsten aldrig var hjemme — men vi maa tilstaa, forbavset blev vi alligevel, da vi saa den omtalte Bekendtgørelse. — Vi har forespurgt i de andre Dele af Landet, om en lignende Ordre er kommen der, men fra alle Kanter lyder der et Nej og et Haab om, at det skal lykkes at faa den Slags Ordre slaaet ned, saa at man kan forstaa, at ganske vist er vi Tjenestemænd vant til at parere Ordre, men der er Grænser for, hvad vi mener, vi kan lade os byde. —

Vi skal i det følgende citere denne Ordre:

Paa Grund af de særlige Forhold, hvor der lægges saa stærkt Beslag paa Lokomotiverne, og da de ofte maa betjenes af flere Sæt Personale, hvad der stærkt gaar ud over Maskinernes Vedligeholdelse og Renholdelse samt Pudsning, skal det Lokomotivpersonale, der er til „Disposition“ om Dagen, og ikke faar anvist Køretjeneste, assistere ved Udvaskningsmaskinerne med Eftersyn af og Smaareparationer (som Skiftning af Vandstandsglas, Pakning etc.)



af Haner og Ventiler o. lign., og Fyrbøderen skal holde Førerpladsen ren og i Orden samt pudse alle i Førerhuset værende Dele, der er af Metal, og som skal holdes blanke. Først og fremmest skal der assisteres ved de Maskiner, hvormed de selv kører i Tur, men i øvrigt ogsaa paa henstaaende Reserve-maskiner, efter Depotforstanderens nærmere Anvisning.

Det samme gælder naar Lokomotivpersonalet „holder Reserve“ paa Hjemstedsdepotet. —

Endvidere skal Personalet, naar der uden for Hjemstedet haves lang Reservetjeneste, hvor der er rigelig Tid til Hvile, anvende en Del af Reservetiden til ovennævnte Arbejde paa den Maskine, der køres med.

Endelig forventer man, at de forskellige Loko-Personalet, der kører med de samme Maskiner, indbyrdes aftale og fordele Rengørings- og Vedligeholdelses-Arbejdet mellem sig, saa at Maskinerne holdes i saa god en Stand som muligt.

1. Maskinsektion, d. 9. Marts 1917.

Naar vore Læsere nu har læst denne Ordre igennem, forstaar de ogsaa, hvad Meningen er, vil vi gerne bede Dem om et andet Sted i Bladet at læse den Meddelelse, der findes om, at der i Aar er bevilget 50,000 Kr. til Forøgelse af Personalet for at lette Tjenesten for dette. Paa samme Tidspunkt dette sker, ser vi altsaa, at en af Statsbanernes Embedsmænd finder for godt at byde Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere Reparationer paa Maskinerne, trods det at den indskrænkede Trafik har Brug for færre Maskiner, og som en Følge heraf maa der da ogsaa være færre Reparationer at udføre. Har Værkstedspersonalet kunnet naa dette før, maa de ogsaa kunne det nu, og kniber det med Værkstedsarbejdere, saa kan vi for vor Part ikke begribe, at man ikke tager dem, hvor de findes, og indkalder for Eks. den Værkstedsarbejder, der fungerer som Lokomotivformand i Ro., og lader en af Lokomotivførerne fungere. Derved slaar man to Fluor med et Smæk, faar mere Arbejdskraft til Værkstedet og anvender en disponibel Lokomotivfører som Lokomotivformand. — Hvorom alting er, saa bydes der Lokomotivpersonalet, naar de befinder sig i Remisen, at de skal udføre og være med ved det mest svinske Arbejde, der findes. Vi kan ikke være tilsinde udendvidere at vende tilbage til Tilstande, vi efter mange Aars Forløb er kommen borti fra, og vi kan ikke heller godt lade os anvende til Reparationsarbejder for den Løn,

der bydes os, og som er langt under, hvad en duelig Maskinarbejder tjener. —

Vi vil haabe, at den omtalte Ordre, der saa omhyggelig tager Sigte paa Statsbanernes Interesse, men samtidig er et stærkt Angreb paa Lokomotivpersonalet, som aldeles ikke er nødvendigt, snarest maa blive fjernet. Vi kan ikke finde os i, at der i en Periode, hvor Personalet virkelig kunde faa nogen Rekreation, ovenpaa al den Ekstratjeneste, Verdenskrigen har haft i sit Følge, bydes os anden Ekstratjeneste.

*Betal dit Kontingent punktlig.*

*Restance gavner ingen*

## Tjenestetidsdagen.

Som Medlemmerne erindrer lovede Trafikministeren til 3. Behandling af Finansloven at fremsætte Ændringsforslag gaaende ud paa en begyndende Løsning af Tjenestetidsspørgsmaalet for Lokomotivpersonalet.

Under 28. Februar har Ministeren ogsaa tilskrevet Finansudvalget følgende:

Efter at der mellem Statsbanernes Administration og Lokomotivpersonalets Organisationer havde været ført Forhandlinger angaaende Fastsættelse af Regler for Lokomotivpersonalets Tjenestetid, har der været nedsat et Udvalg, bestaaende af Repræsentanter for Administrationen og Lokomotivpersonalet, med det Formaal at udarbejde et Forslag til saadanne Regler. Det nævnte Udvalg har nu afgivet en Betænkning, hvorved foreslaas fastsat en Række Bestemmelser, sigtende til at tilvejebringe en af Personalet ønsket Regulering og Indskrænkning af Tjenestetiden, hvilke Bestemmelser man er sindet i det væsentlige at søge gennemført, naar Trafikforholdene atter bliver normale.

For imidlertid allerede nu at paabegynde Indførelsen af saadanne Lettelser, som de forhaandenværende Trafikforhold tillader, vilde man finde det ønskeligt, om der kunde ansættes 11 nye Lokomotivførere og 19 nye Lokomotivfyrbødere, hvilke Ansættelser vilde medføre en aarlig Merudgift paa ca. 50,000 Kr.

I Henhold til foranstaaende tillader jeg mig derfor at anmode det ærede Finansudvalg om til 3die Behandling i Folketinget af Forslaget til Finanslov for Finansaaret 1917—18 paa mine Vegne at ville stille følgende Ændringsforslag:

Til § 2 A. I. B. 3. e, 1, a, Distrikterne, Maskin-



tjenesten. Lønninger. Tjenestemænd i Gruppe A. (1ste—11te og 13—23de Lønningsklasse):

Summen forhøjes med 50,000 Kr.

Man ser saaledes heraf, at man til en Begyndelse agter at anvende 50,000 Kr. i Aar til Ansættelse af nyt Personale, og efter Bemærkningerne til Finansudvalget synes det at fremgaa, at Generaldirektoratet i det væsentlige er enig med Tjenestetidsudvalgets Indstilling.

Vi skal paa nærværende Tidspunkt ikke komme nærmere ind paa selve Sagen, idet vi i næste Nummer haaber at kunne give fyldestgørende Oplysninger om denne længe ventede og for Lokomotivpersonalet saa vigtige Spørgsmaals Løsning, da Generaldirektøren overfor Forretningsudvalget har lovet, at den afsluttende Forhandling vilde finde Sted inden Udgangen af Marts.

---

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

---

## Dem store Tjenestemands Sammenslutning.

I Dagene 6te og 7de Marts afholdtes i Studenterforeningens Bygning et Møde af Repræsentanter for de Tjenestemændsorganisationer, der enten helt eller betinget havde givet Tilsagn om Tilslutning til Dannelsen af denne Organisation. I Mødet deltog 5 Repræsentanter for vor Organisation. I det hele var ca. 48,000 Tjenestemænd repræsenterede.

Paa Mødet viste der sig Enighed om at skride til Dannelsen af en saadan Organisation, og der nedsattes et Udvalg for at samarbejde de forskellige Ændringsforslag til Vedtægterne og til at forberede og sammenkalde det første Repræsentantskabsmøde, der tænkes afholdt hen paa Eftersommeren, naar endeligt Tilsagn er givet fra den Del af Organisationerne, som afventer deres Aarsmøders Beslutning.

## Detailpriserne i Februar 1917.

I Hovedstaden er Rugbrødspriserne de samme i Februar som i foregaaende Maaned, men Gennemsnitsprisen for Provinsbyerne er steget med 1 Ore pr. 4 kg., idet en Del Byer har indberettet højere Priser.

Priserne for Sigte- og Franskbrød er steget baade i Hovedstaden og Provinsbyerne, stærkest det første Sted, men Priserne i Provinsbyerne var i Forvejen højere end i Hovedstaden.

Indberetninger om Brødspriser modtages i Hovedstaden fra Rugbrødsfabrikantforeningen og Arbejdernes Fællesbageri. For Rugbrød har man i længere Tid offentliggjort særlige Priser for hver af de to Indberetninger, da et Gennemsnit af to ret forskellige Pristal giver et ufuldstændigt Billede af de virkelige Prisforhold. Da Priserne for Sigte- og Franskbrød ligeledes er væsentligt forskellige i de to Indberetninger, er man fra indeværende Maaned gaaet over til at meddele særskilte Priser for hver af de indberettende Institutioner. Priserne, som opgives af Rugbrødsfabrikantforeningen, er Udtryk for den almindelige Pris fra private Bageriudsalg.

For de fleste Mel- og Grynsorter er der foregaaet en Prisstigning i den sidste Maaned. Enkelte Varer som Kartoffelmel og Sagogryn er nu ca. dobbelt saa dyre som i Februar Maaned i Fjor. Ligeledes er der Prisstigning for Ærter og Bønner, og den i de senere Maaneder iagttagne stærke Prisstigning for tørret Frugt er fortsat fra Januar til Februar.

Ølpriserne er i Tabellen opført uforandrede, men fra 21. Februar forhøjede Bryggerierne i Hovedstaden Priserne paa Hvidtøl og Skibsol med 2 Øre pr. Helflaske, og der er vel Grund til at antage, at denne Prisforhøjelse ogsaa vil omfatte Provinserne.

Smørpriserne er gaaet lidt op i den sidste Maaned, og Udførselsvanskelighederne synes saaledes foreløbig ikke at have trykket disse Priser. Derimod er Priserne for Æg nedadgaaende; Nedgangen er ganske vist kun ringe efter Tabellens Tal, men Noteringerne, som er fremkommet efter Indsamlingen af Prismaterialet, viser en betydelig Nedgang. Den 26. Januar noteredes Æg saaledes til 110 Ore pr.  $\frac{1}{2}$  kg., og den 23. Februar var Noteringen 90 Ore pr.  $\frac{1}{2}$  kg.

Kødpriserne er nærmest uforandrede.

Priserne paa fersk Fisk reguleres nu som Helhed af maksimalpriserne, men Tilførslerne er kun smaa paa Grund af Ishindringer. Klippfisk er gaaet stærkt op i Pris, henholdsvis 13 og 14 Øre pr. kg. i Hovedstad og Provinsbyer.

Hvidkaal og Rosenkaal viser opadgaaende Priser.

For Kartoffler gælder nu de den 31. Januar fastsatte Maksimalpriser. For almindeligt Detailsalg i mindre Partier er Prisen 13 Ore pr. kg. ved Salg af mindst 5 kg., 14 Ore pr. kg. for Salg af under 5 kg. De lokale Prisreguleringskommissioner udenfor

---

*Besøg altid din Afdelings Møder  
naar Du har fri*



København, Frederiksberg og Gentofte kan dog indstille lavere Detailpriser end de her anførte til Godkendelse af Amtmændene. For Salg i større Partier direkte til Forbruger fra Detaillist varierer Maksimalpriserne paa følgende Maade:

I Kjøbenhavn, Frederiksberg og Gentofte Kommuner:

Indtil 31. Marts 1917: Hele Tønder à 100 kg. 11 Kr., 50 kg. 5 Kr. 75 Øre,

I April Maaned 11 Kr. 25 Øre og 5 Kr. 88 Øre.

1. Maj—30. Juni 11 Kr. 50 Øre og 6 Kr., alt frit tilkøbt til Køberen.

I andre Kommuner:

Indtil 31. Marts 1917: Hele Tønder à 100 kg. 10 Kr. 50 Øre, 50 kg. 5 Kr. 50 Øre,

I April Maaned 10 Kr. 75 Øre og 5 Kr. 63 Øre.

1. Maj—30. Juni 11 Kr. og 5 Kr. 75 Øre, alt frit tilkøbt Køberen.

Ved Salg direkte fra Producent til Forbruger gælder følgende Priser:

Ved Levering indtil 31. Marts 1917 10 Kr. pr. 100 kg., ved Levering i April Maaned 1917 10 Kr. 25 Øre pr. 100 kg., ved Levering fra 1. Maj til 30. Juni 1917 10 Kr. 50 Øre pr. 100 kg.

De sidstnævnte Priser gælder tillige for Salg fra Producent eller en gros Forhandler til Detaillist.

Maksimalprisen paa Soda er nedsat fra 20 Øre til 18 Øre pr. kg. Prisen paa brun Sæbe er steget med 10—12 Øre pr. kg.

Petroleumspriserne er i Tabellen uforandrede, men den 20. Februar har Petroleumsselskaberne forhøjet Prisen paa Water white fra 21 til 25 Øre pr. Liter.

I Hovedstaden er Priserne for Kul og Koks fra private Handlende uforandrede; Koks fra de kommunale Gasværker er forhøjet i Pris til 350 Øre pr. hl., men for Tiden finder der ikke Levering Sted. I Provinserne er saavel Kul- som Kokspriserne steget i den sidste Maaned; Gennemsnitsprisen for Kul er 748 Øre pr. hl., men i enkelte Byer noteres der Priser paa op imod 9 Kr. pr. hl.

*Støt vor Organisation i Ord og Gerning*

## Dansk Blindesamfund.

Vi har modtaget følgende:

Herved tillader vi os at fremsende Regnskabet af det Beløb, som er indkommet efter Udsendelsen af vort Opraab i Foraaret 1916. Ialt har vi faaet Kr. 10,136,65. Herfra gaar dog til Trykning, Adressering og Porto m. m. Kr. 1577,91. Med den Sum, vi for Opraabets Udsendelse havde som Byggefond, er Fondets Kapital nu vokset til Kr. 31,158,52.

Som den ærede Redaktion let vil forstaa, stræk-

ker den nuværende Kapital langifra til til at opføre en Ejendom med frie eller dog billige Boliger for Blinde.

Bygningen var tænkt opført med to Opgange 2-Værelsens Lejligheder, 1½ Opgang 1-Værelses og ½ Opgang 3-Værelsens, altsaa 10 Lejligheder ialt. De Blinde, der vil komme til at nyde godt af disse Boliger, er saadanne fra hele Landet, som gennem Æres Opdragelse og Oplæring i København er blevet her. Skulde det vise sig, at vi fik samlet en tilstrækkelig stor Kapital, var det Tanken at anvende det mulige Overskud til Huslejelegater for Blinde over hele Landet undtagen København.

Ventende at den ærede Redaktion vil se det samfundstjenlige i en saadan Opgave og yde D. B. S. sin Støtte ved at fremstille nærværende Sag saa smukt og forstaaeligt som muligt, haaber vi, at den ærede Redaktion vil modtage eventuelle Bidrag til fornævnte Formaal.

Med Hojagtelse

for „Dansk Blindesamfund“

Forretningsudvalget:

P. HØJLIND,

Næstformand.

O. NEVE,

Medlem af Forretningsudvalget.

P. OMMERBO,

Sekretær.

Fru E. NIELSEN,

Kasserer,

Aggersborggade 8, 1. Sal, Ø. Tlf. Øbro 551.

J. P. ØRVIG,

Kurvemagerlærer v. d. kgl. Blindeinstitut,

Formand.

Aggersborggade 6, 3. Sal. Ø. Telf. Øbro 672.

*Har Du raad til at undlade Indtrædelse  
i Hjælpefonden?*



### Delegeretmøde og Kredsgeneralforsamlinger

afholdes den 20. og 21. April 1917 i City Selskabslokaler, Kjøbenhavn.

Til Brug for Bladet bedes snarest og senest 27. ds. sendt Meddelelse om Valget af Delege-



rede og Bestyrelsesmedlemmer og Adresse paa sidstnævnte.

Nærmere Meddelelse følger i næste Nr.

## Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Forslag der ønskes behandlet paa Hjælpefondens Generalforsamling, der afholdes i Kjøbenhavn den 21. April 1917, maa være undertegnede i Hænde senest den 1ste April.

P. B. V.

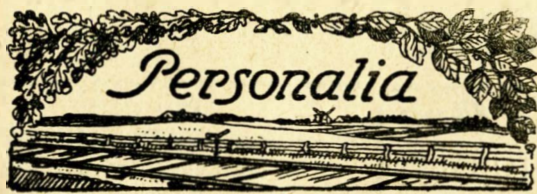
*K. Johansen,*

Sommerstedsgade 22, 3, Kjøbenhavn B.

## Det sjælland-falstersk Stats- banepersonales Bibliotek

afholder Generalforsamling Lørdag den 31. Marts, Kl. 8 Aften i Bibliotekslokalerne, Istedgade 3, 1. Sal. Dagsordenen er:

1. Aflæggelse af Beretning.
  2. Fremlæggelse af Regnskab.
  3. Valg af Stemmetællere.
  4. Eventuelt. — Til de forestaaende Valg er opstillet: Bestyrelsen: Trafikinspektør Harboe og Assistent Gliim. Revisor: Depotarbejder Tietze. — Suppleanter for Bestyrelsen: Assistenterne C. P. Petersen og C. Dænckermortensen. — Revisorstupleant. Assistent C. Møller-Holst.
- Stemmesedler modtages til 8. April d. A.



### Afskediget er:

- Lokfører S. Graabek, Fredericia, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30. April 1917.
- Lokfører S. Nielsen, Esbjerg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31. Marts 1917.
- Lokfører S. Berg, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30. April 1917.
- Lokfyrbøder W. V. W. Wedler, Kbhavns Godsbanegaard, fra 31. Maj 1917.
- Lokfyrbøder O. F. Jørgensen, Kbhavns Godsbaneg. fra 31. Marts 1917.

### 1. Marts 1917.

#### Forfremmet til Lokfører er Lokfyrbøderne:

L. Andersen, Randers. i Struer.

#### Forfremmet til Lokfyrbøder er Haandværkerne:

A. E. Martinsen, Centrkvst., Kbhvn., i Kbhvns Godsbaneg.  
 A. P. R. Nielsen, Kbhvs Godsbaneg., i " " "  
 M. H. Sørensen, Fredericia, i Struer.  
 L. N. Andresen, Esbjerg, i Esbjerg.  
 K. Rasmussen, Centrkvst., Aarhus, i Struer.  
 A. C. Andersen, " " " i " " "  
 H. K. Jensen, Kbhvs. Godsbaneg., i Kbhvns Godsbaneg  
 B. A. Hansen, Korsør, i Roskilde.  
 K. Pedersen, Centrkvst., Aarhus, i Kbhvns Godsbaneg.  
 V. A. I. Olsen, Korsør, i Gedser.

#### Ansæt som Lokfyrbøder er Ekstrahaandværkerne:

H. R. Pedersen, Fredericia, i Roskilde.

#### Genansæt som Lokfyrbøder er forhenværende Haandværker, nuværende Ekstrahaandværker:

E. M. Frølich, Kbhvs Godsbaneg., i Kbhvns Godsbaneg.

#### Forflyttet efter Ordre er:

Lokfyrbøder H. A. Greisen, Nykøb. F., til Helsingør.  
 A. A. Thøgersen, Skanderborg til Skern.

#### Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfyrbøder J. K. Holm, Aarhus H., til Randers.  
 T. G. Meng, Korsør, til Skanderborg.  
 P. Pedersen, Kbh. Godsbaneg. til Helsingør.  
 A. M. Tønning, Struer, til Aalborg.  
 N. K. Hansen, Kbh. Godsbaneg. til Aarhus H.  
 C. A. Rasmussen, Struer, til Korsør.

### 1. April 1917.

#### Forflyttet efter Ordre er:

Lokfører A. Severinsen, Gedser, til Fredericia.

#### Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfører D. F. C. Møllerup, Fredericia til Aarhus H.

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

### Til Medlemslisten.

#### Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.

Aspirant N. K. Rasmussen. Gb. Afdl.  
 K. Nielsen. Langaa.





## Sygeforsikring.

Som det vil ses af en Annonce paa dette Blads Bagside tegner Forsikringsselskabet „Gorm“ foruden almindelig Sygeforsikring tillige Forsikring med Dagpengeerstatning saavel ved Sygdom som ved Ulykkestilfælde.

Saadan Forsikring har særlig Bud til Lokomotivmændene, der har en Del af deres Indkomster ved Kørepenge o. l.

Det er altid rigtigt og fornuftigt at sikre sig mod Erhvervstab ved Sygdom og Ulykke, og ikke mindst paa nuværende Tidspunkt, hvor saadant Tab er dobbelt føleligt.

„Gorm“s Betingelser er fordelagtige og kulante, og

Premierne meget moderate. Selskabet er et Aktieselskab, hvorved de Forsikrede er sikrede imod Betaling af Ekstrakontingent, og Selskabets Garanter er alle kendte og ansete Mænd over hele Landet.

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



## J. C. Andreasen & Søn's Skræderforretning

Regnfrakker for Damer og Herrer. Telf. Byen 5010 y

Frederiksborggade 29<sup>2</sup>

Vil klæde dem paa alles for ca. 1/2 Pris

**Costumer** blaa & sort Serges kulørte, engelske Alpaca graa & sorte.  
Overstykker Alpaca & kul. Pigekjoler & Overstykker Drengetoj — Stortrøjer.  
**PRØVELAGERET**  
NØRREBROGADE 187<sup>1</sup>.



**BRILLANTRINGE**  
GULDURE, SMYKKER  
**BILLIGST I BYEN**  
1, Skoubogade 1,  
:: KØBENHAVN. ::

Godt økonomisk Nyt!

**Klingry Sæbespaaner.**

Den mest økonomisk og let fæste Maade at bruge Husholdnings-sæbe paa. 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, Plombering og Tandudtrækning, Moderate Priser, Bedøvelse hver Dag Kl. 2,

Reparation udføres paa faa Timer, Jernbanefunktionærer indr. 5 pCt.

35 Vestergade 35 - „Bristol“  
o o o Ved Siden af

Er Københavns billige Kaffelager.  
Husk dobbelt Vægt gives af alle Kvaliteter, for derved at bevise vore billige Priser paa vor extra Kvalitet, som sælges til vore almindelige Butikspriser 45 à 49 Ø. pr. 1/8 Kilo.  
Ordre pr. Telefon inden 12 expederes samme Dag.

## Husk Hestekødudsalget

Nørrebrogade 156 & Prins Jørgensgade 4 anbefaler daglig friskslagtet

Heste-, Kalve- og Oksekød, friskhakked Fars og Hakkebøf.

V. A. TREBBIEN.

Ryg  
**CREMO**

Tobak.

## THOMSENS MAGASINER

1ste Kl.  
**HERRE- & DAME-SKÆDERI**

**A. F. BETJALING**

NIKOLAIGADE - 13  
RYESGADE - 128  
SLOTSGADE - 3  
CHRISTIANSH. TORV - 6

Støt vore Annoncører!

12 Fotografier 50 Øre

AMERICAN PHOTO Co.

47, Nørrebrogade 47. E. NIELSEN.

(NB. Billeder kan leveres paa 1 Time)

Husk  
Hørkram- & Detailhandel

Vedbækgade Nr. 10.

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

## P. Stig Andersen Vinhandel

10 Hyskenstræde 10

DANSK CALORIC PUNSCH

mrk. P. S. A.

Forlang den — Faas overalt.

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

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