



18. Aarg. Nr. 24.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. December 1918.

Glidende Skala.

Den glidende Skala, indført paa den nye Lønningslov, vil komme til at virke paa et Tidspunkt, da Varepriserne efter al Sandsynlighed vil gaa nedad, da vi har faaet Lov til at gøre hele Dyrtidskampagnen med uden andet Resultat end de igennem Organisationen tilkæmpede Dyrtidstillæg.

Lad os undersøge Spørgsmaalet: Hvem er det, der fremskaffer den Beregning, efter hvilken Automaten virker, og hvorledes skaffes Tallene tilveje? Hvem det er ved vi. Det er Statistisk Departement, der ved at konferere de forskellige Priser med hverandre finder den Procent, som de Varer, der bruges i en Husholdning, er stegen eller falden i Pris, og derefter skal saa Lønnen rettes. Dersom denne Bestemmelse af Prisforholdet var fuldt paalidelig, dersom man saaledes matematisk kunde bestemme alle Forhold, saa var en af Skavankerne ved Skalaen fjernede. Men kan man tro paa, at Statistisk Departement er i Stand til at være Lønregulator for os, og at være det paa en saadan Maade, saa ikke alene Samfundet, men ogsaa Tjenestemændene, kan være tjente dermed. Herpaa tvivler vi.

I sidste Beretning fra Departementet oplyses der, at Prissigningen siden 1914 er 82 pCt., en i og for sig ret kraftig Stigning. Vi Tjenestemænd skal betale Varen med den Pris, der forlanges af Købmændene, af Husejerne, med eller uden Nævnets Tilladelse, af Bagerne, af Skomageren, enten han nu hedder Ballin

eller Sørensen slet og ret, skal betale Skat, Lys, Varme, saaledes som Kommunen, Kulgrosserereren eller Tørvefabrikanten forlanger, skal betale Smør, Flæsk, Æg, saaledes som Bonden forlanger, skal betale Kartofler, Grøntsager (Blomster udelades), saaledes som Gartneren forlanger og ikke saaledes som Statistisk Departement oplyser Prisen er. Vi ved, at denne Beregning, hvor værdifuld og oplysende den end kan være, ikke er ganske i Overensstemmelse med det daglige Livs virkelige Forhold. Lad os tage enkelte Varer frem og se hvor meget de er stegne, saa kommer vi til et helt andet Resultat. Smør koster nu 1,75 pr. $\frac{1}{2}$ kg., før Krigen svingede Prisen mellem 1,07 og 1,2 Kr. pr. $\frac{1}{2}$ kg., men her gælder det, at Smør maa betragtes som Erstatning for Margarinen, og altsaa maa vi, naar vi skal undersøge Forskellen mellem den nuværende Smørpris og Prisen før Krigen, undersøge Prisforskellen mellem Smør og Margarine, gør vi dette, saa kommer vi til det Resultat, at vi før brugte 55 à 60 Øre, hvor vi nu bruger 1,75, altsaa en Stigning af 291,6 pCt. Oksekød der før Krigen kostede 80 Øre, betales nu med 270, altsaa en Stigning af 337,5 pCt. Kartofler købtes tidligere for 4—5 Kr. pr. Td., vil man nu spørge om Prisen hos en Landbruger, saa er den i December Maaned 12 Kr. eller 266 pCt. højere. Mælkeprisen er vel noget forskellig. Vi betalte før Krigen 12 à 14 Øre for en Liter og giver nu 36 à 40 Øre eller en Stigning af 300 pCt. Saaledes kan man blive ved at fremdrage den ene Varesort efter den anden

med samme Resultat. Skotøj og Klæder er steget med flere hundrede pCt. og ikke 82 pCt., som Statistisk Departement oplyser. Dersom vi nu skulde have vore Lønninger beregnede udelukkende efter Départementets Oplysninger, vilde vi, og er derfor ogsaa til Dato kommen slemt tilkort. Men foruden Stigningen paa de almindelige Varer, maa ogsaa tages i Betragtning den almindelige Velstandsstigning. Lad os tænke os, at Tjenestemændene ved den nye Lønningslov bliver tildelt en Løn, der i alle Maader yder os Vederlag for vort Arbejde, som, sat i Forhold til den øvrige Befolkning, er fuldt retfærdig, altsaa saaledes, at der ydes os baade økonomisk og socialt, hvad der tilkommer os, og saa dertil knytte den glidende Skala, saa vilde vi altid, dersom Automaten virkede, sikkert holde os paa dette økonomiske Stade. Men dersom Automaten svigter paa et enkelt Punkt, f. Eks. den almindelige Velstandsstigning, saa vilde vi miste Terrain i social Henseende. Netop paa dette Punkt maa selv Tilhængere indrømme, at man ikke er sikker.

Dersom vi undersøger de statistiske Tal for en længere Aarrække, saa vil vi se, at vi netop kan komme saadan afsted. Dersom vi havde haft den glidende Skala i 1876, saa vilde vi i 1908 have faaet udbetalt samme Løn som i 1876; vi vilde altsaa i denne Periode have haft en fuldstændig Stilstand, medens den øvrige Befolkning gik meget stærkt fremad, og samtidig kunde Samfundet med god Ret have paa- staaet, at vi fik, hvad der tilkom os.

Vore Bestræbelser for Fremtiden skal derfor ikke gaa i Retning af den glidende Skala, men derimod i Retning af en kraftig Organisation, der kan sætte sig ved Forhandlingsbordet som den af Parterne, der raader over Arbejdskraften og som føler sig stærk nok til baade at vurdere og forlange Prisen herfor og til at føre Kravet igennem.

Tjenestetiden.

Overalt var man i Depoterne, Sektionerne og Distrikterne i en Samtale om Tjenestefordelingen kommer ind paa de i sin Tid af Organisationen og Administrationen formulere-

de Tjenestetidsregler, hører man stadig, at disse Regler endnu ikke er traadt i Kraft og at de først 2 Aar efter Krigens Ophør skal gennemføres i hele deres Udstrækning. Man maa nu erindre, at det var i 1915, at Organisationen indgik paa de nye Regler, dengang da man havde den voldsomt stærke Trafik. Man mente dengang, at det næsten vilde være umuligt under de foreliggende Forhold at gennemføre en indgribende Regulering. Men man tør vel nok sige, at ingen paa det Tidspunkt havde tænkt sig Krigens af saa lang Varighed. De omtalte „2 Aar efter Krigens“ har man under denne Forudsætning givet Administrationen til at gennemføre Reglerne, som sandsynligvis maatte gennemføres stykkevis, bl. a. fordi der kræves en større Forøgelse af Personalet.

Men Forholdene har udviklet sig ganske anderledes end det saa ud til i 1915; der er ikke tilnærmelsesvis den Trafik som under normale Forhold. Og naar man samtidig tænker paa, at Staten søger at finde Arbejde til de arbejdsløse — saaledes lyder det da stadig —, virker det helt parodisk at høre, at visse af Statens Embedsmænd søger at spare netop paa et Punkt, hvor det drejer sig om, at flere Mennesker kunde faa Beskæftigelse. Naar man kommer med en Henvi- sning til ovenomtalte Ventetid, kan Standpunktet naturligvis juridisk set forsvares, men i Betragtning af Arbejdsløsheden og Forholdene i det hele taget forekommer det os, at man nok kunde have været noget mere lydhøre overfor de af Personalet fremsatte Krav.

Forhaabentlig er den Tid snart inde, hvor man kan sige, at Krigens er sluttet, og man faar da at se, om Distrikterne hurtig vil søge at gennemføre Reglerne eller om man vil forhale Tiden til den yderste Termin.

Det i forrige Nummer af Bladet omtalte Lovforslag om 8 Timers Arbejdsdag i alle private Virksomheder, vil, som omtalt, ikke direkte berøre os; men man maa selvfølgelig forvente, at Minister Hassing-Jørgensen ikke vil lade vente længe paa sig med et Lovforslag om Gennemførelsen af 8 Timers-Dagen for Statens Tjenestemænd i Virksom-

heder, hvor der er Døgn-drift. Man kan naturligvis ikke gennemføre dette helt paa samme regelmæssige Maade som i den private Industri, i hvert Fald ikke for Banernes Vedkommende; men 8 Timers Arbejdsdagen kan gives Tjenestemændene, saaledes at Maximum bliver 48 Timers Tjeneste i Ugen.

Anvender man den Formel, som er anvist i Tjenestetidsreglernes § 4, kommer man til ganske andre Tal, nemlig i Stedet for $4\frac{2}{7} \times 30 = 205$ Timer om Maaneden, 245 Timer maanedlig som det maksimale, det vil altsaa sige 40 Timer mere om Maaneden end hvad Minister Staunings Forslag lyder paa for Døgn-drift. — Det var altsaa det vor Administration i 1915 kunde tænke sig at gennemføre — ad Aare.

I Lovforslaget staar der, at der mindst skal være 1 Fridag om Ugen, altsaa hver 7. Dag, men i vore Tjenestetidsreglers § 26 staar der, at vi mindst skal have 52 Fridage om Aaret og ingensinde mindre end 3 Fridage pr. Maaned.

I Distrikterne har man fortolket denne § saaledes, at en Tjenestemand flere Maaneder igennem kun fik de 3 Fridage pr. Maaned, altsaa en Fridag hver 10. Dag.

Vi har den Opfattelse, at Reglerne er forældede inden de nogensinde træder ud i Livet, og at de maa underkastes en gennemgribende Revision, saa at de kommer paa Højde med Tiden, saavel af Hensyn til Personalet som af Hensyn til, at der derved skaffes Beskæftigelse til flere Mennesker.

Det vilde være rimeligt, om den Kommission, der i sin Tid nedsattes for at udarbejde Tjenestetidsreglerne, igen traadte sammén og underkastede dem en grundig Revision, saa at de bragtes i nøjere Overensstemmelse med de Rørelser, der er oppe i Tiden, og man maa da haabe, at Repræsentanterne for Administrationen i nogen Grad vil forstaa at se Sagen ogsaa med Tjenestemandens Øjne, saaledes at Reglerne i praktisk Henseende vil være gode at arbejde med og skabe den Tilfredshed blandt Lokomotivmændene, som det nu i høj Grad skorter paa. Det er dog ganske klart, at den Regering og den Rigsdag, der nu

indfører en 8 Timers Arbejdsdag i en Række private Virksomheder, ikke kan skyde tilside de Krav om Ligestilling, der stilles til Staten selv som Arbejdsgiver.

En Forsinkelseshistorie.

Fortolkningerne af de forskellige Lønningsbestemmelser giver stadig Organisationens en Del Arbejde. Det Udvalg, der hidtil har beskæftiget sig med disse Sager, har haft nok at bestille, men Resultatet har ikke svaret til Forventningerne skønt Organisationens kun i de Tilfælde, hvor den mente, der forelaa berettigede Krav, har fremmet Sagerne. Trods dette har Resultaterne som sagt ikke været som forventet, og dette har vel sin Aarsag i den smaalige Fortolkningskunst, der efterhaanden synes at brede sig noget vel meget paa St. Jørgensborg.

Vi mener og har altid ment, at Fortolkningen af de omtalte Bestemmelser altid burde gaa i Favør af Personalet. De gamle Romere havde en Lov, der bød: Naar Dommeren er i Tvivl, skal han frifinde den Anklagede. Vi mener, at naar Generaldirektoratet skal afgive et sikkert Skøn, bør det tage mest Hensyn til den bundne, den økonomisk svage Part, Tjenestemændene. Men det omvendte kan nærmest siges at være Tilfældet selv under saadanne Omstændigheder, hvor ingen farlige Konsekvenser kunde befrygtes.

Som sagt gaar Fortolkningerne for det meste Personalet imod, og Smaalighed i Afgørelserne er det, man stadig faar Øje paa, medens man ellers skulde tro, at netop de senere Aar med den mere og mere knugende Dyrtdid burde have aabnet Øjnene paa Administrationens Embedsmænd, saaledes at de ogsaa kunde se Sagen fra Personalets Side, devilde da have forstaaet, at et Afslag i uhyre mange Tilfælde er ensbetydende med økonomisk Tab og Vanskeligheder, som netop Lønningsbestemmelserne tager Sigte paa at fri Personalet for. Men saadanne Betragtninger gør vi os ikke Haab om at faa d'Hrr. til at anlægge. Paa den anden Side haaber vi, at de nye Lønningsbestemmelser — naar de en-

gang kommer efter den aarelange Forberedelsestid — bliver saa klare, at spidsfindige Fortolkninger ikke mere gøres nødige, men at saavel Jurister som Lægmand nemt kan epes om, hvorledes de skal forstaas.

Vi skal i det følgende beskæftige os med en lille interessant Sag — hele Beløbet, det drejer sig om er 45 Øre —, der viser, hvor megen Ulejlighed man gør sig for at undgaa, at et „Beløb“ kommer i de „forkerte“ Lommer — endda to forskellige Lommer.

I Lønningslovens § 19 staar der, at der tilkommer Lokomotivpersonalet og flere en af Ministeren fastsat Godtgørelse for forøget Fraværelse fra Hjemstedet som Følge af Forsinkelse, naar denne skyldes Sne, Is eller andre Driftshindringer og i Lønningsbestemmelsernes § 10, 4. Stk. staar der, at for en Tid af mere end 3 Timer over den planmæssige Fraværelse betales der Timepenge. At denne Bestemmelse med flere andre er søgt ændret for flere Aar siden, skal vi ikke her komme nærmere ind paa, vi er jo vant til at vente, og en Gang kommer vel Resultatet. Saadan en Bestemmelse skulde man da tænke var lige til, men nej, saa kender man daarlig vor Administration, for Begrebet „andre Driftshindringer“ er endnu aldrig bleven defineret, man aner efterhaanden, hvad der ikke hører med hertil; men hvor meget der rummes i dette Begreb faar man næppe nogen sinde at vide. For at gøre det sværere for Personalet udstedte man for et Par Aar siden Ordre om, at Regningen paa Godtgørelse i Henhold til ovennævnte §§ altid skulde være ledsagede af Oplysninger om Aarsagen til Forsinkelsen, da Regningen ellers ikke vilde blive honoreret. Den Ordre var ganske simpelt en Meddelelse om, at man i mange Tilfælde kunde skyde en hvid Vind efter Pengene, fordi Oplysninger vilde komme til at mangle. Det er nemlig et ret urimeligt Forlangende, at en Lokomotivfører skulde kunne vide, at en Forsinkelse med f. Eks. Tog 92 skyldtes et Uheld paa en Berlinerbanegaard. At det maatte blive Administrationens Sag at klare de Spørgsmaal synes ret indlysende for alle andre end de høje Herrer selv.

En Dag blev Tog 2018 aflyst og Tog 4018 tillyst og paa Grund af denne Foranstaltning

kom Personalet 4 Timer for sent hjem og fremsendte som Følge heraf Regning paa Beløbet, det blev 1 Time til hver, for Lokomotivføreren 30 Øre og for Lokomotivfyrbøderen 15 Øre. Det var uomtvisteligt, at Personalet var kommet for sent hjem, at det Tog de skulde have kørt var aflyst og et andet Tog tillyst. Lokomotivføreren fik Regningen tilbagesendt med Anmodning om at oplyse Aarsagen til Forsinkelsen. Føreren skrev da: „Driftshindringer i Jylland“, men dette var ikke tilstrækkeligt. Hvis Regningen ønskedes betalt, maatte yderligere Oplysninger fremskaffes. Imidlertid saa Føreren sig ikke i Stand hertil. Og vi kunde ønske at vide, paa hvad Maade han skulde have skaffet Oplysningerne. Han skrev tilbage, at han henstillede, at man gennem Trafiktjenesten skaffede sig yderligere Oplysninger. Denne Henstilling tog Maskinsektionen til Følge, og nu begynder Sagen at vandre hele Landet over for at undersøge Personalets „Ret“ til de usle 45 Øre.

Til 2. Trafiksektion.

Vedlagte 2 Regninger oversender Trafiksektionen med Anmodning om at faa oplyst, hvori den paa Regningerne anførte Driftshindring bestod.

Lokomotivpersonalet førte den 3. Oktober Tog 2007 og skulde returnere den 4. s. M. med Tog 2018, der blev aflyst og erstattet af Tog 4018.

Hunderup.

2. Trafiksektion, d. 14. Oktbr. 1918:

Oversendes til 4. Trafiksektion.

Grunden til Tog 2018s Forsinkelse den paagældende Dag tillader man sig at bede oplyst.

P. L. Poulsen.

4. Trafiksektion, d. 15. Oktbr. 1918:

Videresendes til 5. Trafiksektion,

da Tog 2018s Forsinkelse væsentligst skyldes Afventning i Fredericia af Tog 2972.

Scheer.

5. Trafiksektion d. 16. Oktbr. 1918:

Videresendes til 6. Trafiksektion.

Tog 2972 ank. 94 Min. forsent til Randers og tabte paa Strækningen Rd. Fa. 67 Min. dels ved Godsudveksling paa Stationerne, dels ved Tab paa Kørselen.

Kæhlert, Oass.

6. Trafiksektion, d. 17. Oktbr. 1918:

Tilbagesendes 2. Trafiksektion.

Tog 2972 d. 3 ds. afgik fra Frederikshavn forsinket 37 Min. paa Grund af Fiskelæsning. Paa Kørselen og ved Krydsningsforlægninger samt stor Godsindlæs-

ning tabtes yderligere 23 Min til Aalborg. Fra Aalborg afgik Toget forsinket 67 Min., paa Korselen til Randers tabtes 8 Min og ved stor Godsudlæsning paa Strækningen til Randers tabtes 23 Min., hvorefter Tog 2972 ank. til Randers forsinket 98 Min.

Stahjschmidt.

2. Trafiksektion, d. 19. Oktbr. 1918:

Tilbagesendes 1. Maskinsektion.

Der har efter det oplyste været en større Togforsinkelse, men ingen egentlig Driftsforstyrrelse.

L. Larsen.

1. Maskinsektion, d. 22. Oktbr. 1918:

Tilstilles Hr. Lokomotivfører N. N. og Lokomotivfyrbøder N. N. til Gennemsyn. Efter det oplyste kan Deres Regninger ikke fremmes, da der ikke kan siges at være nogen Driftshindringer.

Nærværende udbedes tilbage.

Hunderup.

Som man ser blev det til ialt ni Skrivelser. Saa mange Skrivelser, saa megen Ulejlighed! Men saa talende dette er for Systemet, der anvendes ved Statsbanerne. Hele det Postyr for at spare 45 Øre, som Personalet ærlig og redelig havde fortjent for den fire Timers Forsinkelse, der paa ingen Maade var en Følge af Personalets Forseelse. Vi mener, efter de forskellige Skrivelser at dømme, at der har været Driftshindringer, men at disse Hindringer ikke har været „autoriserede“, og saa lod man Personalet selv bære Udgiften.

Er der nu et eneste Menneske paa Jorden, der tror, at Ekstraudgifterne blev mindre, fordi det tilfældigvis ikke var en „autoriseret“ Hindring; vi tror det ikke, og af den Grund maa vi mene, at Personalet havde Ret til disse smaa 45 Øre. Skulde alt dette Skriversi betales særskilt, tror vi, Regningen kom til at lyde paa 45 Kr. til d'Hrr. af St. Jørgensborg, der iværksatte det. Men man har vel god Tid paa Kontorerne siden man stabler en saadan Undersøgelse op, i Stedet for at anvise det Par Skilling.

Det nye Systems Mænd har ikke forstaaet at skelne mellem, hvad Tjenestemændene har moralsk Ret og Krav paa og hvad ikke, og vi forundrer os derfor ikke over, at Mistilliden til dette System vokser sig større og større.

Selv om man i Aarets Løb, gennem vidtløftige Undersøgelser kan naa at forhindre Udbetalingen af saadanne Smaabeløb til Tjenestemanden, hjælper det vist ikke meget paa Statsbanernes 24 Millioners Underskud.

En Julegave.

Smaalandshavet laa spejlblankt, belyst af den dalende Vintersol. Langt ude i Kimningen, hvor Himmel og Hav mødes, dukkede Fejøs og Femøs Konturer frem som mørke Silhuetter. Fjernt ovre i Sydøst, ovre ved Stubbekøbing, spejlede høje og stejle Grusbakker sig i Solen. Langs Kallehavebanen, der løber gennem et højt kuperet Terræn med ranke og mørke Graner, laa der Snerevler og skinnede i Solen oppe paa Bakkekammen, føjet sammen fra en mindre Snestorm. Stod man paa Masnedø og saa østpaa udover Landskabet, mødte der en et ligefrem norsk Perspektiv.

Til venstre ved Vordingborg, hvor Gaase-taarnet ragede op, laa Oringe Sindssygeanstalt med sine mange røde Tage. Noget dystert og indestængt, som man helst vendte sine Tanker og sit Blik bort fra. Paa Sydvestsiden af Masnedø laa fire hollandske Kuffer i broderlig Enighed, tæt sammenkoblede med Trosser og Fendere og med det hollandske Flag paa Mesanmasten.

Det var Juleaftenseftermiddag, der med sin dragende Stemning havde kaldt disse fire Skibe og deres Beboere sammen til Fest, til fælles Glæde ved den fryderige Juleaften.

Alt blev spulet og pudset om Bord, og skøn som Røgelse steg den blaa Røg fra Skorstenspiberne op i den klare frostklingende Luft. Hjemligt kan der være ombord i disse bredmavede Hollandere med Blomster i Kahytternes rektangulære Koøjer, hyggeligt og varmt kan der være inde bag Ruderne, og hyggeligt og varmt var de fire Kuffers Kahytter som Stuerne i et lykkeligt Hjem. Ude paa Storstrømmen, hvor der var østgaaende Strøm, drev en Skonnert med slappe Sejl forlæns ned mod de fire Hollændere, ned mod en Ankerplads, hvor man i Fred kunde holde Juleaften.

Det var det smukkeste Julevintervejr. Havet var fyldt af Farver, der var vingule og blinkende, men skarpe og kolde som altid paa denne Aarstid i klart Vejr. Selve Solnedgangen havde malet et rosenrødt Bælte tværs over Havfladen.

Ude paa Masnedø, helt ude ved Sydspidsen, laa et Krat af Smaatræer og Buske, hvis ludende Grene var ribbet og pisket af Væstenstormen, men som dog gav Læ over Skinnevejen, hvor Lokomotivet og dets Personale holdt til, naar de ventede paa Færgen fra Orehoved.

Her holdt paa denne skønne Juleaftenseftermiddag et Eksprestogslokomotiv og ventede paa de Julerejsende sydfra. Alting var stille paa Lokomotivet, der holdt med bakket Fyr. Oppe paa Førerpladsen sad en ældre Lokomotivfører og skrev i sin Noteringsbog. Blot med en Portør til Hjælp paa Maskinen, var han kørt over til Masnedø. Lokomotivfyrbøderen var pludselig bleven syg og bragt ind paa Stuen ligesom Maskinen skulde til at køre ud, men Føreren blev underrettet om, at der, saasandt det kunde lade sig gøre, skulde blive sendt en Mand over med en Rangermaskine.

Lokomotivføreren var en Mand omkring et halvt Hundrede Aar, lidt over Middelhøjde, svær af Bygning med graasprængte Barter om de kraftige Ansigtstræk. Han vedblev at skrive, indtil han blev forstyrret ved Rangermaskinens Ankomst. Den holdt nogle faa Alen derfra. En ung Mand med en Kuffert i Haanden svang sig ned ad Trinene med et frejdigt Farvel og Tak for Turen.

Lokomotivføreren, der selvfølgelig var stærkt interesseret i, hvem han skulde have til Assistance, saa for sig en høj, bredskuldret, rask Gut, hvis spændstige Skridt, ranke Holdning og sikre Bevægelser straks røbede Sportsmanden. Lokomotivføreren syntes, han saa et Billede paa sin egen svundne Ungdom og Kraft. Dertil kom, at den unge viste en belevn og velopdragen Opræden. Han gik bag om Lokomotivet, steg op ad venstre Side og præsenterede sig under Navnet Andersen. Lokomotivføreren svarede, at hans Navn var Hasholdt, gengældte den Unges hilsende Haandtryk og beklagede, at Tilfældet krævede ham til Tjeneste Juleaften.

„Maa jeg spørge, Andersen, hører De hjemme i Kjøbenhavn?“

„Nej, jeg er ansat i Masnedø; jeg er ikke gift og mine Plejeforældre bor i Jylland ved Horsens, saa det kan være mig ligegyldigt,

hvor jeg tilbringer denne Juleaften“, sagde Andersen medens han mødte Hasholdts Blik, der mærkelig forundret betragtede hans glat-ragede harmoniske Træk.

Andersen havde ikke kunnet undgaa at lægge Mærke til det forskende Blik, og han følte sig selv underlig berørt, da han straks efter gik i Gang med Klargørelsen af Lokomotivet, som derpaa kobledes til Togstammen. Medens Vakuumen sugede, væltede Røg og Damp op i den stille, skumringsfulde Aften. Togføreren meldte Vognladningernes Antal og erklærede Bremsen klar, og straks efter næsten samtidig, lød Sikkerhedsventilens Eksplosionssignal, blandet med Afgangssignalet, hvorpaa den store Maskine langsomt begyndte at rulle og arbejde med al sin hengemte, hidtil slumrende Kraft.

Toget var bleven forsinket i Vordingborg og Farten var over 90 Kilometer mellem Lou og Næstved; men Hasholdt kendte sin Maskine og lod den strække ud som en vælig Gænger, hvis hede Aande, blandet med Røgen, væltede ud af Skorstenen og lagde sig tæt og rullende over Togstammens Tage, og først langt, langt tilbage opløste sig i den stjerneklare Juleaften.

Andersen arbejdede med Liv og Lyst, han skulde nok gøre sit til, at de Rejsende kom hurtig hjem til Juleaften. Hasholdt betragtede skiftevis Strækningen i Lanternelyset og Lokomotivfyrbøderen. Hver Gang en af Fyrdørene gik op og Andersen med et rask Tag satte Sving paa Skovlen, saa Fyret blev som en blændende Straaleglans, saa Hasholdt undersøgende paa sin Medhjælper. Den ellers saa rolige Fører var blevet underlig nervøs og urolig. Han drejede uafbrudt Hovedet om mod Andersen hver Gang Flammerne belyste hans smukke og mandige Træk.

Der var en mærkværdig Mindelse om noget, han næsten ikke turde tænke paa af Frygt for Skuffelse. Sorgen havde naget ham og hans Hustru som en sjælelig Hunger i 20 Aar, og han vovede nu næsten ikke at fatte Haab.

Før 24 Aar siden, da han var Lokomotivfyrbøderovre i Aarhus, havde hans Hustru født dem deres eneste Søn, som paa en gaadefuld og aldrig opklaret Maade var forsvundet en Markedsdag, 4 Aar gammel. Der blev søgt

Dag og Nat og skrevet i Aviserne om Barnets Forsvinden, men uden Resultat; Sporet var ikke til at finde hverken for Politiet eller Forældrene, der i navnløs Fortvivlelse længe efter kunde gaa Gade op og Gade ned og ind i og ud af Gaarde for at finde deres Barn. Hasholdt var ellers straks sikker paa, at Barnet var stjålet af en Gøglerbande, der havde optraadt paa Markedspladsen i Aarhus, og ogsaa dette Spor var bleven fulgt, men uden Held. Hasholdt havde dengang frygtet, at hans Hustru skulde miste Forstanden. Hun savnede Barnet alle Vegne og til alle Tider. Det lille brunlokkede Hoved med alle dets Spørgsmaal og Paafund, Barnets Leg og smutten omkring var bleven hendes allerkæreste Adspredelse og Glæde.

Aarene var gaaet og kun sjældent berørtes Mindet om Barnets Forsvinden. Det havde efterladt en stille Resignation, der havde trukket dybe Furer i Hasholdts Pande. Men altid mild og altid venlig trøstede Hasholdt sin Hustru, naar Minderne overvældede hende. Han indgød hende Mod og pegede stadig paa Haabet om, at de paa en eller anden Maade vilde møde deres Søn igen.

Hasholdt skælvede pludselig stærkt af Sindsbevægelse og fo'r op af Tankerne med en Bevægelse, som vilde han slutte den unge Mand i sine Arme og raabe „Min Søn, min egen Søn!“ — for han troede saa sikkert, at det var hans egen Dreng, der stod dér, rank og barhovedet, belyst i Flammeskæret, der fremhævede den friske Teint og den kraftige Skilning i det sorte Haar, med Moderens Øjne, deres lange Vipper over det vemodigt stemningsbløde Blik. Men Hasholdt overvandt sig og greb fat i Regulatoren og spærrede af for Dampen. Der var Indkørsel til Næstved, og inden det lange Tog standsede paa Stationen var Andersen ude paa Barrieren for at se Maskinen efter.

Da tog Hasholdt sin Beslutning.

Da Andersen kom op paa Førerpladsen, stod Hasholdt bred og høj foran Kedlen, belyst af den elektriske Buelampe, han lagde Haanden op paa Skulderen af Andersen og saa ham ind i Øjnene. — „Sig mig, hvem er Deres Plejeforældre, og hvorfor kom De dertil?“

Den unge Mand fik ikke sagt mere, end at

Plejeforældrene, der altid havde været gode imod ham, havde fortalt, at en enlig, syg Kvinde fra et omrejsende Selskab en sildig Aften havde banket paa deres Dør og bedt om Husly og Hjælp, da Truppen havde forladt hende. Hun døde i Løbet af Natten, men bad inden om de vilde beholde ham, der ikke var hendes egen Søn.

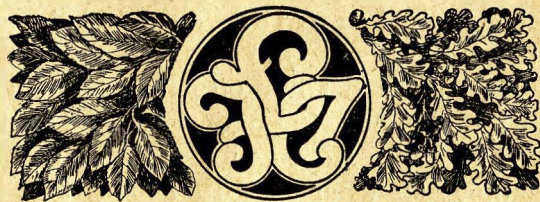
Den stærke Mand stod der med Øjnene fulde af Taarer. Han greb fat om den unge og trykkede ham ind til sit Bryst, der arbejdede, som vilde det sprænges af Faderglæde, og han næsten raabte: „Du er min Søn, min Søn, som din Mor og Far har begravet og savnet i 20 Aar!“

Længe stod de saadan, men saa maatte den Unge gribe fat om sin Far; thi dennes Arme blev slappe og hans Tag løsnede sig, som var han en Afmagt nær. Sønnen bragte Faderen til Sæde og satte selv Toget i Gang, da Afgangssignalet lød.

Men længe varede det ikke, før Hasholdt rejste sig, næsten ungdommeligt spændstig, lukkede Regulatoren over til „Knasten“ og sagde: „Min Søn, sæt dig her paa min Plads, jeg vil se dig, min Stolthed, sidde der, jeg skal nok fyre.“

Og med rasende Fart skød Ekspressen frem i den stjerneklare Juleaften. — Hjem! — Hjem! efter tyve bitre, savnfyldte Aar: hjem til Moder.

N. Hammer.

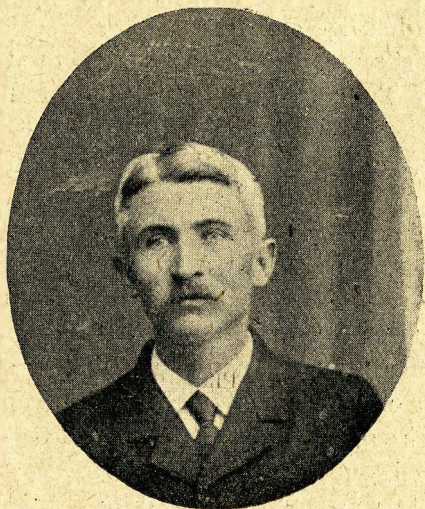


25 Aars Jubilæum.

Den 1ste Januar 1919 kan Lokomotivfører Th. Larsen, Sophievej, Bollesager, Esbjerg, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand ved Statsbanerne.

Den 1. December 1918 fejrede Lokomotivfører G. J. Johansen, Nyborg, 25 Aarsdagen som Lokomotivmand ved de danske Statsbaner.

Jubilaren blev ansat 1. December 1893 med Station i Struer, han blev derefter forflyttet til Nyborg og derfra til København og atter tilbage til Nyborg.



G. J. Johansen.

Jubilaren er kendt som en retlinet og god Kollega og har staaet som et solidt Medlem af sin Organisation siden dens Stiftelse.

En Deputation fra samtlige Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere paa Fyn, overrakte paa Festsdagen Jubilaren et smukt dobbeltkapslet Guldur med Inskription.

Et nyt Kul- og Oliesystem.

I 1. Distrikt har man forsøgsvis fra 1. December indført en ny Ordning af Rekvissions-systemet for saavel Olie som Kul.

Forskellen paa det nye og gamle System be-
staar i, at den enkelte Lokomotivmand nu ikke
mere har nogen Konto, men at alt skrives paa
Maskinen. Man har saaledes afskaffet de hid-
til anvendte Kulrekvisitionsbøger og i Stedet
i Førerhusets Tag paa alle Lokomotiver an-
bragt en Bog til Brug for alle, der kører med
Maskinen.

Systemet kan i hvert fald i en Henseende
ventes at virke udmærket og det er med Hen-
syn til Paafyldning af Brændsel. Til den øko-
nomiske Side af Sagen vil vi undlade at udtale
os, indtil vi har set nogle Regnskabsopgørelser.

Olieregnskabet er affattet paa samme For-
mular, som Kulregnskabet og gennemføres
helt paa samme Maade, men vi synes ikke
den enkelte Lokomotivmand gennem dette
kan føre en effektiv Kontrol med Forbruget.

Vi er imidlertid forbavset over den Form,
man har givet Bøgerne. Og det er ganske klart,
at Lokomotivmændene føler sig fornærmet
over denne. Vi arbejder for at afskaffe Tje-
nestenumrene i saa stor Udstrækning, som det
er muligt, og vi maa holde paa, at Tj. Nr.,
naar galt skal være, kun bruges i Forbindelse
med Navnet. Men paa disse Formularer har
man uden videre, man fristes til at sige paa
Trods af alt, bortkastet Navnet og „Nr.“ staar
der ganske alene.

Vi har ikke set Lister af den Beskaffenhed
før og vi haaber ogsaa, at de snart igen for-
svinder. d'Hrr. i Distriktet har sikkert ikke
møgen Føling med Tiden, end ikke med Tan-
kegangen i de Instruktioner der jævnlig sen-
des ud.

„Pligten“.

Jeg kommer uvilkaarlig til at tænke paa Ordet
„Pligten“, som har vist sig at have stor Betydning,
naar det gælder om at holde Ro og Orden efter
vore Love, som vi har her i Landet, og jeg tænker
paa, hvor hurtig der blev bevilget en Sum paa 90,000
Kr. til københavnske Politimænd, som har fyldt den
Plads og opfyldt den Pligt som deres Stilling kræver.
— Og jeg tænker og haaber paa, at den høje Regering
vil huske paa en anden stor Klasse af Mennesker,
som ogsaa har vist, at de har en Pligt, som ikke er
mindre betydningsfuld end den at holde Ro og Or-
den eller at give nogle urolige Elementer den Be-
handling, de maaske fortjener.

De danske Tjenestemænd har under Krigen haft
en stor Byrde at bære. — Lad os se, om Regeringen
vil vise sig lige saa human og forstaaende ved den
store Lønningsrevision ved at give os en Løn, som
vi kan være tjente med, thi da er man sikker paa,
at Pligtfølelsen ikke sløves — naar vi ikke altid først
og sidst skal tænke paa vore Sorger med at faa Løn-
nen til at slaa til til de store og stigende Udgifter
paa vore Bugetter.

J y d e n.



Et Forslag.

Hr. Redaktør!

Tillad mig gennem „Dansk Lokomotiv Tidende“ at fremsætte et Forslag. Det gaar kort og godt ud paa, at vor Formand for „Dansk Lokomotivmands Forening“, Hr. Lkf. Rich. Lillie, søger et Aars Permission fra Nyltaar at regne for helt at kunne anvende sin Tid til Arbejde i Organisationens Interesse.

Det Aar der kommer, vil i mange Henseender blive bestemmende for vor, Lokomotivmændenes, Fremtid, saa selv om ogsaa hvert Medlem skulde yde et Bidrag af ca. 3 Kr. for at holde Hr. Lillie skadesløs, er jeg overbevist om, at de Penge var givet godt ud.

Mand og Mand imellem er der fuld Forstaaelse af, at ethvert Offer, der nu bliver fordret af Organisationens Medlemmer til dennes Bedste, skal honoreres.

Hovedbestyrelsen behøver sikkert ikke at være ængstelig for at komme til Medlemmerne med sine Krav, thi vi forlanger ikke Resultater for intet.

Har Hovedbestyrelsen Brug for mit Forslag, vil jeg paa Forhaand takke.

O. Hansen.

Jordefærd.



S. Birkelund.

Mandag d. 25. November afgik Lokomotivfyrboder Soren Birkelund, Viborg, ved Døden som Offer for den spanske Syge. Birkelund blev ansat som Haandværker paa Værkstedet i Aarhus d. 14. Januar 1912 og kom senere til Viborg, hvor han blev ansat som Lokomotivfyrboder d. 1. Februar 1915. Birkelund var meget afholdt af sine Kolleger og Overordnede, han var glad ved sin Tjeneste og udførte denne meget samvittighedsfuldt. Birkelund var født i Aarhus, hvor hans Forældre lever, og da hans dybtsorgende Hustru har opholdt sig mest i Aarhus og nu rejser dertil

igen, ønskede hun ogsaa Birkelund fort dertil og Begravelsen fandt Sted Søndag d. 1. December paa Aarhus nordre Kirkegaard under meget stor Deltagelse. Kapellet kunde ikke rumme det store Følge.

Efter Talen og efter at et blandet Kor havde sunget et stemningsfuldt Farvel bar uniformerede Kollegaer Afdøde til Graven, hvor Hovedbestyrelsesmedlem Hr. Soph. Jensen talte smukt om den afdøde og bragte ham en sidste Hilsen fra samtlige Lokomotivfyrbodere. Birkelund efterlader sig Hustru og to smaa Børn.

Fra kjøbenhavnske Lokomotivførerafdelingens Møde.

Paa et den 3. ds. afholdt Møde vedtoges det enstemmig at nedlægge energisk Protest mod den Form man har givet de paa Lokomotiverne anbragte Kullister ved kun at give Plads til paagældende Tjenestemænds Nr., og det besluttedes enstemmig, for saa vidt Henvendelse herom ikke giver det ønskede Resultat, fra en bestemt Dag at undlade at paaføre Nr. paa de omhandlede Kullister. C.

En Berigtigelse

I Anledning af den i D. L. T. Nr. 15 d. A. fremsatte Artikel „Vidunderligt“, udtaler Red., paa Grund af fremkomne Oplysninger, en Beklagelse af nævnte Artikels Fremkomst.

Sygekassevalget.

Ved det nu afsluttede Valg af Repræsentanter for sjælland-falsterske Sygekasse for Aarene 1919—1921 er følgende valgte: Lokomotivfører G. L. M. Høegh, Kallundborg, Depotarbejder V. Tietze, Kb. Gb., Overbanemester C. W. J. Ovesen, Kjøbenhavn, Telegrafnæstformand C. F. Willerup, Nørrebro, Assistent I. P. Mogensén, Roskilde, og Potør C. O. Petersen, Vesterfælledvej Biltetsalgssted.

Som Suppleant for Depotarbejder V. Tietze er Lokomotivfyrboder Frode Nielsen valgt.

Lønningsudbetalingen.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har efter Henvendelser i Generaldirektoratet faaet gennemført, at Lønudbetalingen til fast ansatte maanedslønnede Tjenestemænd fremtidig, naar den 1. falder paa en Søn- eller Helligdag, vil finde Sted den nærmest foregaaende Hverdag. Dette vil altsaa ske første Gang den 31. December d. A.

Hjertelig Tak

for den store Deltagelse ved min Hustrus og mit Barns Begravelse. Desuden takkes mine Medansatte for det indsamlede Pengebeløb.

Viborg, d. 13. Decbr. 1918.

H. A. Henriksen, Lokfyrb.

Lokomotiv-, Remise- og Stationspersonalet i Viborg bedes herved modtage min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse. En særlig Tak for alle de smukke Kranse fra de forskellige Afdelinger i Landet.

● Ine Birkelund, f. Nielsen.

Jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek

afholdt ekstraordinær Generalforsamling Tirsdag den 12. November 1918.

Bestyrelsens Forslag om Forhøjelse af Kontingentet for alle Interessenter med 10 Øre pr. Maaned i Anledning af Bogprisernes Forhøjelse og Trykning af nyt Katalog vedtoges enstemmigt. Forhøjelsen træder i Kraft fra 1. Februar næste Aar.

Bestyrelsen.

Det sjælland-faisterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Paa den d. 23. November d. A. afholdte Generalforsamling vedtoges den foreslaede Forhøjelse af Medlemskontingentet. Ændringen træder i Kraft d. 1. Februar 1919.



Vands tærende Virkning paa Kedelplader

Rustdannelse og Tæring i Dampkedler er en velkendt Sag, som er blevet bekæmpet ved forskellige Midler, de støtte sig alle paa de praktisk indvundne Erfaringer, medens den videnskabelige Undersøgelse hidtil kun har drejet sig om Vands tærende Virkning paa Jern ved almindeligt Tryk og Varmegrad.

Anvendelsen af højere Damptryk har imidlertid medført en stedse stigende Benyttelse af blødt Staal i Stedet for Svejsejern til Dampkedelplader og Rustdannelsen er derfor blevet meget stærkere end tidligere.

To Professorer ved Lærestalten i Zürich, Bossard og Pfenniger, har derfor nylig foretaget en Række videnskabelige Forsøg med dette Spørgsmaals Løsning for Øje, idet de har stræbt efter at komme saa nær som muligt til de i Praksis herskende Forhold.

Ved Forsøgene anvendtes en lille opretstaaende Kedel af blødt Staal, der — $\frac{3}{4}$ fyldt — rummede 30 Liter Vand, hvilken Mængde holdtes konstant ved en lille Fødepumpe, der sugede fra en udmaalt Gasbeholder, hvis Rum var afspærret fra Atmosfæren.

Opvarmningen skete ved Gas, og Forbrændingsprodukterne førtes i en Kappe udenom Kedelpladen op til Skorstenen, Damptrykket var 15 Atmf. Kedlens Topdæksel havde fire Kroge, i hvilke der kunde ophænges Prøvestykker af Kedelplade. Disse bestod af blødt Staal i 7 forskellige Sammensætninger; de vejede 500 gr., og var 0,6—1,0 cm tykke med en Overflade af 150—200 cm².

Pladestykkerne var blanktskurede, dels for at Forsøgsbetingelserne kunde være ens, og dels fordi en nøjagtig Rustbestemmelse ikke var mulig ved Plader med Glødskal.

Da blankt Jern*) angribes stærkere af rustdannende Stoffer end Jern med Glødskal, var Forholdene altsaa noget ugunstigere end de i Praksis forekommende.

Efter en nøjagtig Vejning ophængtes ved Hjælp af 2 mm Jerntraad 4 ensartede Prøvestykker fuldstændig frit i Dampkedel-Dækslets Kroge, saaledes at de ikke berørte hverandre og helt var nedsænket i Vandet, og man holdt derefter i 24 Timer konstant Damptryk og Vandstand. Den ved Forsøget dannede Rust fjernedes ad elektrolytisk Vej i et Glaskar med en 1 pCt. Natriumsulfat-Opløsning, hvor Platinblikplade var den positive og Prøvestykket den negative Elektrode. En Strøm paa 8 Volt \times 2 Amp. bevirkede da i Løbet af 2—3 Timer, at det ved den negative Elektrode udfældede Brint bortsprængte Rusten eller ihvertfald løsnede den saa meget, at den nemt kunde aftørres. — Ved Kontrolforsøg overbeviste man sig om, at rustfrit Jern ikke led Vægttab ved den her omhandlede Elektrolyse, selv om den varede $4\frac{1}{2}$ Time; der gik altsaa intet metallisk Jern i Opløsning ved Rustfjernelsen. — Herefter fandt en nøjagtig Vejning atter Sted og Vægttabet konstateredes pr. cm² og for hver 10 Liter forbrugt Vand.

Det skal bemærkes, at Rustangrebet ikke er nøjagtigt proportionalt med Vandforbruget, men da Faktoren er omtrent = 1 og Vandforbruget her kun 32—45 Liter, er den begaaede Fejl meget ringe. Forsøget var iøvrigt overensstemmende med praktiske Forhold, kun at Prøvestykkerne ikke var underkastede Strækpaavirkning, som Kedelvæggens Materiale paa Grund af Damptrykket er.

Som Resultat af Forsøgene fremgik, at luftfrit destilleret Vand kun angreb Prøvestykkerne ganske svagt, hvorfor dette Angrebsstyrke sættes lig 1.

Luftholdigt destilleret Vand bevirkede et Vægttab, der var $3\frac{1}{2}$ Gang saa stort, og man ser heraf den store Betydning det har, at den i Fødevandet inde-

holdte atmosfæriske Luft fjernes, førend Vandet pumpes paa Kedlerne.

Tilsattes det luftholdige destillerede Vand Soda, steg Vægttabet yderligere, naar Sodamængden var mindre end 1 pCt. En Tilsætning af 0,1 pCt. gav saaledes et Vægttab paa 5 à 6¹/₂, medens 1 pCt. Soda kun gav et Vægttab paa 2,1.

En Soda-Tilsætning paa 1 pCt. virker altsaa rustbeskyttende, hvorimod en svagere, foruden at forårsage mere Rustdannelse tillige lokaliserer denne, saa Skaden bliver større.

Forsøg med Vandværksvand fra Zürich gav et Vægttab paa 8 og lokaliseret Angreb; tilsattes 1 pCt. Soda sank Vægttabet til 2,1, men Angrebet skete stadig pletvis.

Det er altsaa meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, med almindeligt Vandværksvand at undgaa lokal Tæring; men det samlede Vægttab ved Rustdannelse kan bringes ned til samme Størrelse som for luftholdigt destilleret Vand (2,1), naar Soda-Tilsætningen i begge Tilfælde er 1 pCt. eller derover.

— Der anstilledes endvidere Forsøg med Tilsætning af Natriumhydroxyd (Natron) til almindeligt luftholdigt destilleret Vand. Tilsattes blot 0,01 pCt. formindskedes straks Vægttabet, der naaede sin mindste Størrelse, nemlig 1,4, ved 0,1 pCt. Natriumhydroxyd. Forøgedes Tilsætningen til 1 pCt. steg Vægttabet til 1,9. Natriumhydroxyd er derfor, naar Kondensationsvand benyttes til Fødning, betydeligt rustbeskyttende, idet 0,1 pCt. heraf giver bedre Resultat end 1—5 pCt. Soda.

At det undertiden ved Dampkedeldrift viser sig, at mindre Sodatilsætning end 1 pCt. virker rustbeskyttende, har sin Aarsag i, at Sodaen (Na₂ CO₃) sammen med Kedelvandet (H₂ O) danner Natriumhydroxyd (Na OH) og Kulsyre (C O₂)



— En lang Række Forsøg foretoges tilslut med forskellige Salte i Kedelvandet, saaledes at dette indeholdt 0,1 pCt. af vedkommende Stof.

Det viste sig, at klorholdige Stoffer bevirkede et stort Vægttab; men at dette Tab med Held formindskedes ved Soda-Tilsætning paa ¹/₂—1 pCt., dog med nogen lokal Tæring.

Overfor svavlholdige Stoffer i Kedelvandet virkede Soda-Tilsætning under 1 pCt. skadeligt, idet Vægttabet ganske vist blev mindre, men Angrebet til Gængæld optraadte stærkt lokalt.

Først 1 pCt. Soda ydede Beskyttelse, idet Vægttabet gik ned til 3,2 og den lokale Tæring ikke blev saa udpræget. Samme Forhold m. H. t. Soda-Mængden gjorde sig gældende ved flere andre Salte i Kedelvandet.

(Efter „Chemiker-Zeitung“).

Kobber-Amalgam anvendt som Metalcement.

Der er i Østrig fremkommet en Cementmasse, der kan anvendes til Sammenkitning af Metaller, og det viser sig ved nærmere Undersøgelse, at den væsent-

ligst bestaar af Kobberamalgam, som fremstilles paa den Maade, at man anbringer en Zinkstrimmel i en Opløsning af Kobbersulfat; det her udfældede, pulveriserede Kobber æltes i en Morter med Kviksølv-nitrat, Kviksølv og Vand til en plastisk Masse.

Skal et Metal kittes med dette Amalgam — som findes paa Markedet i smaa Cylindre, men er ret kostbart — poleres de to Dele blanke og opvarmes. Selve Amalgamet ophedes ligesaa til 80—90 Gr. C., hvorefter Dejene presses sammen. Cementen kan hamres, vales og trækkes i Traad, og den tager godt mod Politur. Anbringes den i kogende Vand, bliver den saa blød, at den kan formes.

Vedvarende Sodudblæsning paa Vandrørskedler.

Jo kortere Tid der gaar mellem hver Sodfjernelse fra en Vandrørskedels Hedeflade, jo større er Økonomien med Brændstet, og jo hurtigere Soden blæses bort, efterat den har sat sig paa Rørene, jo lettere er det at udføre dette Arbejde, og jo mindre Anvendelse bliver der for mekanisk Afkrabning.

At Varmeledningsevnen forøges betydeligt, naar ovennævnte Forhold iagttages, er indlysende; det er jo saaledes almindelig bekendt, at der ved Varmeda- givning fra en Metalplade til Vand dannes en Hinde paa begge Pladens Sider, den ene en tynd Vandhinde, den anden et mere eller mindre tykt Sodlag; begge yder de en Modstand mod Varmeda- givningen, som hver for sig er langt større end den Modstand, som selve Pladen yder. Altsaa betyder selv et ganske lille Sodlag paa Hedefladerne en forøget Modstand mod Varmeda- givningen, hvad der ogsaa viser sig i Praksis ved Temperaturen af Røggassen, som umiddelbart efter Rensningen falder 50 til 100 Grader, for i mange Tilfælde, efter kun et Par Timers Forløb, at stige til samme Temperatur som før Sodblæsningen.

Man har derfor konstrueret Sodudblæsningsapparater, som med ganske bestemte Tidsmellemrum automatisk træder i Virksomhed og blæser Soden bort fra Hedefladerne, for derefter atter at hvile, til de efter en vis Tids Forløb atter træder i Kraft.

Systemet, hvis man kan anvende denne Betegnelse, kan praktisk talt anbringes paa alle foreliggende Sodudblæsningsapparater, dog fortrinnsvis ved de Typer, der har fastsidende Tude, som blæser parallel med de Overflader, der skal renses. Det kan dog ogsaa anbringes paa roterende Systemer, men Omkostningerne ved denne Anbringelsesmaade bliver dog sikkert her for store.

I Hovedtrækkene bestaar Arrangementet kun i, at der paa Blæseværket anbringes et Sæt automatisk virkende, hurtiglukkende Ventiler, der enten ved Udløsning af et Relæ bevæges ved Elektricitet eller ad mekanisk Vej ved Hjælp af Kamme og motorbevægede Aksler. I Stedet for saa at aabne Sodudblæsningsventilerne to eller tre gange daglig i fem eller seks Minutter, aabnes disse automatisk et lille Øjeblik hver femte eller sjette Minut.

Holdes f. Eks. hver af dem aaben et Sekund og

Oplukningen gentages daglig hver 5. Minut, vil der aabnes for Udblæsningen 288 Gange i 24 Timer, eller et samlet Tidsrum paa 4,8 Min.

Selv om dette efter al Sandsynlighed er kortere Tid, end naar Ventilene bevæges med Haanden, vil det dog være langt mere effektivt, og man kan endelig ogsaa bestemme Tidsrummet efter Sødens Natur og Lagets Tykkelse, saaledes at dette kan variere fra 5 til 15 Minutter, alt efter de lokale Forhold.

Ventilene bevæges i en given Orden, saaledes at de, der er anbragt længst borte fra Trækken, aabner først, og dernæst de andre i Rækkefølge. Herved forhindres den først afblæste Sod i at sætte sig fast længere hene paa Røroverfladen.

De forskellige Relæ udløses gennem en omdrejende Kontaktskive, der drejes af en lille Motor.

Systemet er amerikansk og skal ifølge Power have faaet en Del Udbredelse paa stationære Anlæg i U. S. A.

Transport af Skibe i to Halvdele.

Paa de store Indsøer i Amerika har der jo altid været talrige Skibe i Fart, hvis Størrelse og Bygge-maade ganske svarer til de transatlantiske Handelsdampere. Da Fragtsatserne paa Havet i de sidste Aar langt har overfløjet dem, der betales paa Søerne, har man i Krigens Løb bragt alle de Dampere, man her kunde undvære, ud til Kysten. I Kanada kunde Dampene imidlertid ikke passere Kanalerne, fordi Sluserne var for korte, og man har derfor delt alle Skibe paa omkring 2000 Tons i to Dele, som hver for sig forsynedes med Skodder af Træ, der tætnedes saa meget, at de kunde flyde, hvorefter hver Halvdel slæbtes gennem Kanalerne.

Paa et Værk i Montreal samledes derefter i Løbet af kort Tid begge Dele igen til et Skib.

Et synkefrit Skib.

Foranlediget ved alle de Skibstabs, Krigen har medført, har en Italiener, Umberto Pugliese, indleveret et Projekt til det italienske Marineministerium, der gaar ud paa at bygge et synkefrit Handelskib, i Stand til at modstaa Torpedoskud og Minisprængning. Beskyttelsen ligger i Anvendelsen af et dobbelt Skrog, saaledes at der langs Skibssiden opstaa en Række Kamre, der kan afsvække en mulig Sprængvirkning og fordele og modvirke Stødet. Kamrene, eller de enkelte Rum mellem den dobbelte Klædning, skulde kunne fyldes med Kul eller anden Fragt. Skibet er yderligere forsynet med en meget rummelig Dobbelbund, saaledes at Rummet mellem de to Klædninger endda bliver større end det sædvanlige Skibsrum. Bæreevnen forringes selvfølgelig ganske betydeligt. En Damp med et Displacement paa 10,300 Tons og 9,8 Knob faar saaledes ikke større Lastevne end 5850 Tons.

Det indvendige Skibsrum optages af Maskine og Kedler, Bunkerkul, Beboelsesrum og andre lignende Rum, medens Ladingen bortstaves i Rummene mellem de to Klædninger. Mod dette Projekt taler, at det vil blive et meget besværligt og vanskeligt Stykke Skibsbyggerarbejde, rent bortset fra det økonomiske Moment, og det vil maaske oven i Købet være meget

tvivlsomt om et saadant Skib alligevel ikke vil kunne sænkes, trods de gennemgribende Sikkerhedsforanstaltninger.

Et lignende Forslag, der i Realiteten gaar ud paa det samme — at skabe Sikkerhed for Skibe mod Sprængninger af Miner o. l. —, som er fremkommet i den amerikanske Fagpresse, der har startet en Enquete paa Spørgsmaalets Løsning, fortjener maaske et Øjeblikks Interesse. Det gaar, ifølge Patentkontorets Beskrivelse, ud paa at gøre Skibet synkefrit ved indvendig at bygge et indre Skrog i det ydre, saaledes at Yderklædningen praktisk talt udføres med tynde Staalplader, der svejses til Spantevinklerne og de langskibs løbende Stringerplader. Der fremkommer paa denne Maade en Samling Luftceller uden om Skibets vitale Dele, hvoraf hver Celle tillige er vandtæt og paa Grund af Svejssamlingerne ikke er udsat for at blive læk.

Systemet kan anvendes paa alle Skibs konstruktioner, og Vægten af det tynde Staalskrog vil ikke betyde saa meget(?), at det vil forøge Egenvægten særligt, og de forøgede Omkostninger vil ophæves af de lavere Assurancepræmier. Endvidere er der en Mulighed for at forbinde hele Cellesystemet med et Trykluftanlæg, som under eventuel Beskadigelse af Yderskallen kan drive Vandet ud.

Trident Fyrbroen.

har en Del Lighed med den, ogsaa herhjemme anvendte Sturrock's Fyrbro; den bestaar ligesom denne af løse Ristestænger, der hænger op ad hverandre paa Broen, og holdes paa Plads ved sin egen Vægt. Det nye ved denne Metalbro er, at Risterne har en Fordybning, hvori der fyldes et Lag ildfast Ler og Asbestfibre, som forhindrer at Stængerne forbrænder og Slaggerne hænger fast.

Efter Patenthavernes Opgivende, skal man med Lethed kunne skifte de enkelte Stænger, ja endog fjerne hele Broen, med Fyr paa Risten. Den har Liverpool Patent, og har været gengivet i det engelske Blad The Steamship.

Erstatningsmidler for Kul i Gasfabrikationen.

Kulnøden har bragt Schweiz og for den Sags Skyld ogsaa andre Lande ind paa at finde nye Stoffer til Fremstilling af Belysningsgas, hvad vi jo ogsaa herhjemme kender af egen Erfaring. Medens vore hjemlige Hjælpemidler væsentligst har holdt sig til den bekendte Vandgas, er man i Schweiz gaaet en anden Vej, og har brugt Savsmuld og Træ, som ved Fordestillation omdannes til Gas. I Genf sætter man saaledes 10 pCt. Savsmuld til Kullene og brænder dette i pæreformede Retorter lagvis med Træstykker paa tre Fods Længde. Indholdet bliver da efter Vægt reduceret fra 1240 lbs. Kul til 260 lbs. Blandingsbrændsel.

Der har været en Del Vanskeligheder med de syreholdige Biprodukter ved Trædestillationen, som atter har bevirket en Del Tæring, men disse er til dels modvirket ved skiftevis Arbejde med Ladninger af Kul og af Træ.

Olieprøvemaskiner.

For at kunne underkaste enhver Olieprøve en nøjagtig og omhyggelig Undersøgelse, har Rudolf Vogel Chemnitz, bragt en Olieprøvemaskine ved Navn „Maximal“ i Handelen, ved hvis Hjælp man i Løbet af nogle faa Minutter kan foretage en Undersøgelse af Oliens Fedtindhold og Smøreevne samt er istand til at adskille virkelig god Olie fra daarlig. Grundtanken i Apparatet er, at et bestemt Antal Draaber Olie udsættes saa længe for Friktion i et Bremsseleje indtil Oliens er opbrugt, hvilket naturligvis for fedtholdige Olier vil vare længere end for magre. Et Tælleapparat angiver Antallet af Omdrejninger, og et Termometer viser den frembragte Værme. Maskinens Konstruktion er meget enkel, og enhver er istand til, ved Hjælp af den medfølgende Brugsanvisning at foretage Olieprøver med rigtig Resultat.

Til det danske Folk!

Idet vi her i Centralmissionen allerede nu samtidig med, at vi er haardt spændt for i Anledning af Epidemien, ogsaa maa tage energisk fat paa de store Juleforberedelser, føler jeg Trang til paa egne og Medarbejderes Vegne at sende en varm Tak til de Tusinder ud over det ganske Land, der i Fjor til Jul sendte os Bidrag til Hjælp og Lindring i Nøden for mangfoldige herinde i vor store Hovedstad, — og en Tak til alle, der i dette Efteraar, da Epidemien har ramt Hovedstaden saa haardt, sendte os Gaver, hvorved vi blev sat i Stand til at bringe Hjælp og Trøst til mange haardt ramte Familier.

— Og nu — i denne saare bevægede Tid — da vi nærmer os Julen, den Jul, da Klokken vil ringe Freden ind over Lande, der led og stred sig igennem den grufulde Krig — ringe Freden ind i mange syge og trætte Sind — nu forbereder vi os atter til at tænde Julelys i mange Tusinde elendige Hjem i Storbysens Fattiggader og Baggaarde, hvor Kummer og Nød er tilhuse paa Grund af Dyrtid, Sygdom og Arbejdsløshed.

Der er i et københavns Dagblad slaaet til Lyd for, at der skal bygges en Kirke (en Taksigelseskirke) i København som et synligt Udtryk for den Taknemlighed, vi alle bør føle over, at vort Land ikke direkte blev draget ind i Verdenskrigen — samt Glæden over, at det danske Sønderjylland efter al Sandsynlighed igen bliver forenet med Moderlandet. — Ja, vi har i Sandhed Grund til at være taknemlige og at vise vor Taknemlighed i Handling; men om den foranmtalte Fremgangsmaade er den mest anbefalelsesværdige, derom kan Meningerne være meget delte. Jeg mener ikke, at vi lige nu trænger til flere Kirker; lad os se at faa dem fyldte, vi har, og lad os i Flok og Følge vandre til dem og sige Gud Tak: men naar man, som jeg, faar et dybt, smertefuldt

Indblik i Nøden og Elendigheden i vor store Hovedstads allerfattigste Befolkning, saa kan man dristigt sige, at er der nogen Maade, det danske Folk kan og bør vise sin Taknemlighed paa, saa er det ved at række en hjælpende Haand ned til den mest forsømte og forkomne Del af Befolkningen. Lad os i disse vemodigt-glade og bevægede Dage hjælpes ad med det. Gud alle i vort Folk i By og paa Land, der har Raad til det, vilde sætte Centralmissionen og lignende Virksomheder i vor store Hovedstad i Stand til at yde en klækkelig Hjælp til denne Jul. I Fjor bragte vi Hjælp og Lindring til syv Tusinde nødlidende Hjem, foruden at vi anvendte Tusinder af Kroner til Mennesker i skjult Nød, der havde kendt bedre Dage, og vi ruste os i Aar i endnu større Omfang.

Til denne Gerning beder vi det danske Folk om Støtte — mens Klokkerne ringer Fred over Lande, og jeg beder enhver, der i Begyndelsen af December modtager en Henvendelse fra os pr. Post, om at tage venligt imod den og sende os en Kærlighedsgave — lille eller stor — efter Evne.

Mod Jul 1918.

Anton Bast,

Leder af Centralmissionen,
Rigsgade 21. — København K.

Statsbanepersonalets Biblioteker.

Nye Bøger.

Nr.		
Sjæll.- Jyll.		
Falst. Fyn		
9990	8268	Howard: Heltedaaden ved Zeebrügge.
9991	8271	Howard: Herman Bangs Vandreaar.
9992	8275	Bardeaux: Kærlighed.
9993	8294	King: I Pagt med det gode.
9994		Thyregod: Christian Bredahl.
9995	8304	Mønnike: Mindet flyver —
9996	3366bb	Memoirer og Breve 28. En islands Eventyrer.
9997	8299	Locke: Fremtidens Mand.
9998	8277	Brockdorff: Den sidste Zarinde.
9999	8313	Sand: Indiana.
10,000	8367	Pontoppidan, H.: Et Kærligheds-Eventyr.
10001	8393	Hebo: Den muntre Død.
10002	8384	Hansen, E.: Det neutrale Hjerte.
10003	8376	Riegels: Frøken Dik forlover sig.
10004	8320	Tandrup: Drømmen.
10005	8339	Fleuron: Haren den graa.
10006	8292	Jensen, Thit: Kærlighedens Kaabe.
10007	8355	Kraft: Annes Giftermaal.
10008	8331	Applin: Mannequinen.
10009	8359	Larsen, Karl: Tre Mænd.
10010		Steenstrup: Mænds og Kvinders Navne.
10011		Schiøler: Familien Hoff.
10012	8361	Locke: Det vidunderlige Aar.
10013	8369	Queux: Ondskabens Afgrund.

- 10014 8386 Thyregod: De unge Aar.
 10015 8362 Malling: Marieholm og Munkeboda.
 10016 8378 Solchow: Newcastle-Opgaven.
 10017 8363 Michaelis, K.: Atter det skilte —
 6495lg Fliegende Blätter 1915—16—17.
 3326u Gads Magasin 1917—18.
 9031q Terrail: Rocambole.
 10020 8391 Jørgensen, G.: Flemming.
 10021 8380 Rørdam, V.: Sønderjyden Mikael Stef-
 fensen.
 10022 8356 Prah: La Fontaines Fabler.
 10023 8350 Hjortø: Spotske Jomfruer.
 10025 8336 Edginton: En Ægteskabshistorie.
 10024 8354 Jeppesen: Den gode Hyrde.
 10026 8370 Redmond: Skyttegravsbilleder fra Fran-
 krig.
 9801a Laurin: Kunsthistorie I.
 10027 8346 Hansen, Vilh.: Jernbanelise.
 28 8335 Decoster: Bryllupsrejsen.
 29 8394 Egeberg, E.: Naboeer.
 30 Danmarks sociale Lovgivning.
 31 8395 Dahl, V.: Fruen paa sytten Aar.
 32 8407 Dinesen, M.: Hans lille Pige.
 33 Almanak 1919. Det nye Aar.
 34 8338 Eggers, O.: Hvorfor?
 35 8345 Green, V.: Marfusja.
 36 8366 Olesen, O.: Skovens Ekko.
 37 Leblanc, M.: Den gyldne Treangel.
 38 8334 Dalsgaard, M.: Helten fra Kongedybet.
 39 8357 Lange, Ina: Gluck.
 40 Nielsen, H.: Danske Soldaterbreve.
 41 8347 Hellsen H.: Amerika rejser en Hær.
 42 8377 Rosenkrantz, P.: Junkerdrømme.
 43 8333 Bokkenheuser, K.: Den gamle husker.
 44 8375 Ricard, O.: For os.
 45 8340 Fribert, C.: Den evige Længsel.
 46 8329 Andersen-Nexø: Dybhavsfisk.
 47 8344 Gorki, M.: Mellem fremmede.
 48 8351 Hoffmann, E.: Kongsgaard.
 49 8382 Sørensen, C.: Ishavet.
 50 8341 Gandrup, R.: De blinde Spor.
 51 Bellmann, C.: Fredmans Espistler og
 Sange.
 52 8337 Engelstoft, C.: Mellem Høst og Jul.
 53 8379 Schrøder, H.: Hofkrøniker.
 54 8388 Tredt, Jens: Ramnagrø Slægten.
 55 8372 Knudsen, Jacob: En gammel Slægt.
 56 8308 Petersen, L.: En Krise.
 57 Ruhe, A.: Den forbudne Frugt.
 58 8390 White, S.: Retfærdighedens Veje.
 59 8352 Hornung, E.: Skyldig — ikke skyldig.
 6331g Husmands-Almanak 1919.
 1983y Folkets Almanak 1919.
 6730h Diakonissestiftelsens Almanak 1919.
 1984y Hjemmets Almanak 1919.
 1981 Den ny Almanak 1919.
 1985y Wisbachs Almanak 1919.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Viborg Lokomotivfyrb. Afdelings Kasserer rettes til:
 M. Mikkelsen, Jyllandsgade 15.

Skanderborg Lokomotivfyrb. Afd. Kasserer er flyt-
 tet til: Lomansvej.

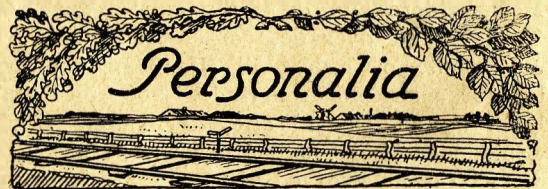
Som Afdelingskasserer fungerer Lfb. N. M. Erik-
 sen, Østergade 54, Vamdrup.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Randers ønsker at bytte
 Opholdssted med en Kollega i København og sam-
 tidig bytte Lejlighed. Jeg har en moderne 2 Værel-
 sers Lejlighed i en ny Ejendom kun 5 Minutters
 Gang fra Remisen. Bladets Kontor anviser.

Lokomotivfyrbøder i Skanderborg ønsker Bytning
 med en Kollega i Helsingør.

K. M. Nielsen, Skanderborg.



Forfremmede til Lokomotivfyrbødere fra 1.—12.—18:
 Haandværkerne A. C. Jensen, Aalborg, i Brande og
 V. A. B. Loft, Fredericia, i Brande.

Forflyttet efter Ansøgning:

Lokomotivfyrbøderne S. A. M. H. Schow, Thisted
 —Orehoved, som Rangerfører fra 1.—12.—18.

C. G. H. M. Sørensen, Kbhvns. Godsbg.—Østerbro,
 under 30.—11.—18.

J. P. Jakobsen, Brande—Kbhvns. Godsbg., fra 1.
 —12.—18 og

R. V. Rasmussen, Kbhvns. Godsbg.—Korsør, fra
 1.—12.—18.

Døde:

Lokomotivfyrbøderne S. Birkelund, Viborg, den 25.
 11.—18.

E. J. P. Nielsen, Vamdrup, den 4.—12.—18.