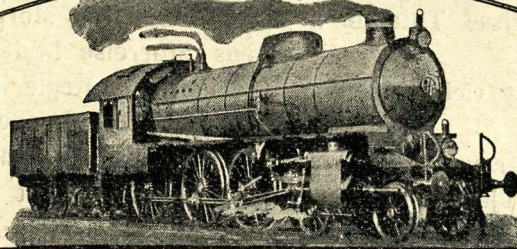


DANSK LOKOMOTIV-TIV TIDENDE

ORGAN FOR STATS-
OG PRIVATBANERNES
LOKOMOTIVMÆND.



UDGIVET AF
DANSK LOKOMOTIV-
MANDS FORENING.

20. Aarg. Nr. 6.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Marts 1920.

Natpengene.

I det foregaaende Nummer af Medlemsbladet gjorde vi Rede for Forhandlingerne angaaende Time- og Dagpenge, Køre- og Natpenge m. m., og vi tror, at Personalet i Almindelighed følte sig tilfredsstillet ved de opnaaede Forhøjelser af de forskellige Emolumenter — men som et Lyn fra en klar Himmel kom Distrikternes Rundskrivelse, der behandlede Spørgsmaalet om, naar Natpenge kunde beregnes, og ødelagde fuldstændig den velvillige Stemning, Forhandlingerne om bemeldte Spørgsmaal havde skabt.

Det var unægtelig en Overraskelse, og en af de mindre behagelige, og det synes som om Forhøjelsen af Natpengene har bevirket, at man paa de dertil egnede Steder øjeblikkelig har givet sig til at spekulere over, hvilken Maade man bedst kunde afsvække Virkningen af Forhøjelsen.

Den radikaleste Fremgangsmaade man kunde have valgt, og en Maade, som Personalet egentlig ikke kunde have noget at indvende imod, var, at man havde afskaffet al Toggang mellem 10 Em. og 6 Fm., og dermed udelukket Muligheden af, at der nogen Sinde kunde blive Tale om Beregning af Natpenge.

Det har man ikke ønsket, formentlig fordi Samfundet endnu kræver, at Toggangen maa

ligge saa bekvemt som muligt, og fordi det er umuligt at faa gennemført eller præsteret det Arbejde inden for det ovenanførte Tidsrum, som er nødvendig. Man har allsaa set, at Tjenesten maatte fordeles paa den Maade som det nu sker, men man maatte dog søge med nogenlunde antagelig Begrundelse at faa afsvækket Virkningen af Forhøjelsen af Natpengene.

Dette har man gjort og gjort meget haardhændet.

Det er jo en kendt Sag, at Nattjeneste er ubehageligere end Dagtjeneste, at det er mere sundhedsnedbrydende, og at det i de fleste Tilfælde koster noget ekstra at udføre denne Tjeneste.

Derfor har man altid taget det som en Selvfølge, naar Tjenestemanden beordres til Tjeneste om Natten, at der derfor ydedes en særlig Godtgørelse — Natpenge.

De er virkelig i de fleste Tilfælde surt fortjente, og det er en Kendsgerning, at ikke en eneste Statsbanetjenestemand vilde begræde Tabet af Natpengene, for saa vidt hans Tjenestetid altid kom til at ligge mellem 6 Fm. og 10 Em.

Det er nu en Gang nødvendigt at have Personalet til Tjeneste om Natten, i nogle Tilfælde hele Natten, i andre Tilfælde Dele af Natten. Jernbanemændene gaar og kommer paa et snart sagt hvilket som helst Klokkeslet, og dem, der maa tage en saadan skiftende Tjeneste, har det siden Tidernes Morgen

været vel undt at beregne et beskedent Beløb herfor.

Dette gælder ikke mere; der skal spares, og nu skal de Tjenestemænd, der gør Nat-tjeneste, lægge for med i visse Tilfælde at give Afkald paa Natpenge.

En saadan Foranstaltning vækker Indignation, og med god Grund.

Man mener nu at kunne kræve, at en Tjenestemand skal møde til Tjeneste f. Eks. Kl. 3 Morgen for eventuel Særtogskørsel, for Sygdomsforfald el. lign. uden at skulde give ham Natpenge for denne Tjeneste, for saa vidt han ikke kommer ud at køre eller faar beordret Telefonvagt eller Nedbrudsreserve. Dette er ganske ubegribeligt. Man kræver Tjenestemandens Tilsedeværelse, han skal være parat til med kort Varsel at træde til, har i Virkeligheden effektiv Vagt, og dog skønnes det, at han ikke tilkommer det ringe Vederlag, Natpengene er.

Man kan nu en Gang ikke kommandere Folk til Møde paa alle Tider af Døgnet uden at betale, og ønsker Statsbanerne at benytte Folk, at have dem parat i paakommende Tilfælde, paa de mest ubehagelige Tider af hele Døgnet, maa der selvfølgelig betales derfor.

Ved Overgangen fra Kilometerpenge til Timepenge afskaffedes Natpengene i de Tilfælde, hvor Personalet overnattede ude, naar der ikke var paalagt dem Tjeneste. Herimod rejstes der ikke af Personalet nogen Protest, fordi der i dette var nogen Berettigelse, og fordi Timepengeberegningen i de fleste Tilfælde gav Erstatning herfor. Ikke alene af denne Grund fandt Personalet sig heri, men ogsaa fordi Tjenestemandens §1297 udtrykkelig fremhæver, at der ikke gives Natpenge for Fraværelse fra Hjemstedet, naar der ikke forrettes Tjeneste.

Dette fandt sin Hjemmel i Loven; men paa den anden Side kunde det heller ikke kræves, at Tjenestemanden skulde være paa Depotet eller paa Opholdsværelset alene af den Grund, at han ingen Tjeneste havde.

I Tjenestemandens § 1296 staar der: „Stk. 1. Timegodtgørelse for Nattjeneste tilkommer enhver Tjenestemand, der efter spe-

ciel udtrykkelig Ordre fra en foresat eller i Følge en af en overordnet fastsat Tjenestefordeling forretter Tjeneste, som helt eller delvis falder indenfor Tiden mellem Kl. 10 Aften og Kl. 6 Morgen. Stk. 2. Godtgørelsens Størrelse bestemmes ved Finansloven. De nærmere Regler for Beregningen fastsættes af vedkommende Minister.“

Vi synes, at § 1296s Ordlyd er klar nok, den bestemmer, at enhver Tjenestemand, der forretter Tjeneste mellem 10 Aften og 6 Morgen, tilkommer Natpenge. Der kan derfor ikke, efter den Maade vi læser Loven, være Tale om, at man kan beordre en Tjenestemand til Tjeneste indenfor dette Tidsrum, uden ogsaa at yde ham den herfor fastsatte Godtgørelse.

Endvidere staar der i Bemærkningerne til § 1296 en Forklaring om, hvad der ikke anses for Tjeneste, og til saadan henregnes: Dispositions-, Reserve- eller Raadighedstjeneste i Hjemmet.

Dette er hvad vi kan læse os til, og der siges hermed udtrykkeligt, at al den Tjeneste, der er beordret, giver Ret til Timegodtgørelse for Nattjeneste.

Vi kan ikke antage, at der af Bemærkningen i Stk. 2: „De nærmere Regler for Beregningen fastsættes af vedkommende Minister“, kan udledes Bestemmelser om Retten til Ydelsen, men kun om Beregningsformen.

Det synes os ganske umuligt at kunne fortolke Begrebet „til Tjeneste“ paa den Maade, som man i bemeldte Rundskrivelse er inde paa, man kan ikke baade være til Tjeneste og være — ikke til Tjeneste.

Enten maa det være det ene eller det andet.

Vi vil antage, at denne Sag hurtig føres frem af Organisationerne, thi den Afgørelse, der nu er truffen, kan kun være foreløbig, absolut ikke endelig.

Den virker i alt for høj Grad til Skade for den gode og sunde Arbejdsro, og denne er hverken Tjenestemændene eller Administrationen tjent med bliver forstyrret.

Vore Opholdsværelser.

Det er omtrent ligegyldigt, hvor man kommer, enten det er paa Lokomotivførernes eller paa Lokomotivfyrbødernes Opholdsværelser, føler man den Kulde, den manglende Hygge, som bevirker, at man aldrig med Velbehag kan sætte sig hen for at tilbringe nogle Timer i disse, hvad enten man nu vil læse en Bog eller skal hvile, for paa ny at være frisk til Tjenesten.

Man føler sig i for høj Grad som Fange, thi kun det allernødtørftigste er der sørget for: i de fleste Tilfælde en Klud hængt for Vinduet, der velsagtens skal forestille Gardin, meget ofte daarligt pudrede Vinduer, en mere eller mindre rød Kakkellovn, et daarligt holdt Gulv, og Møblementet af en saadan Beskaffenhed, at det i for høj Grad minder om Soldaternes Vagtstuer, end om et Værelse, der for en Tid skal erstatte Tjenestemanden Hjemmet.

Jeg ved meget godt, at Sektionerne og Distrikterne vil hævde, at Skylden er Personalets, fordi dette ikke selv gør noget for at bevare Hyggen, og det er jo desværre alt for ofte, at Personalet behandler Værelserne paa en malproper Maade; men i Almindelighed tør man nok paastaa, at saadan Beskyldning er overdreven.

Ser man f. Eks. en Mand komme ind paa Stuen i snavset Overtrækstøj for at lægge sig paa en Briks, for derefter at gøre Forsøg paa paa længere Afstand at ramme Spyttebakken, hvad nu ikke altid lykkes lige godt, saa er det enhvers Pligt at nedlægge Protest herimod. Spørger man om de kunde tænke sig at behandle deres eget Hjem paa samme Maade, saa vil de i de fleste Tilfælde se forundret paa én og udbryde: „Der er da ogsaa Forskel.“

I en saadan Udtalelse ligger i Virkeligheden netop det, der gør, at Værelserne ikke altid behandles paa saa proper Maade som ønskeligt, fordi de ikke indbyder til Renlighed og fordi de fuldkommen savner Hygge.

Kommer man hjem i sit eget Hjem med snavsede Støvler paa Benene, tager man dem af; men det tør man ikke gøre paa Opholdsværelserne af Frygt for at faa Træsplinter i Fødderne. Paa samme Maade gaar det med Hensyn til at skifte Tøj, det gør man ikke for et kortere Ophold, naar Stolen, man skal sidde paa, er en ret malproper Træstol. De forskellige Forhold bevirker, at Personalet ikke faar den umiddelbare Forstaaelse som er nødvendig, for at Behandlingen af Opholdsværelserne skal blive bedre, og dette skyldes i første Række,

at Værelserne i Reglen er malpropre, Møblementet meget tarveligt og hele Interiøret savner Hygge.

Paa enkelte større Depoter findes der foruden de almindelige Opholdsværelser et noget pænere monteret Læseværelse, og det er bemærkelsesværdigt at se, hvorledes Personalet vaager over, at ikke Møblementet eller Værelsets Inventar lider Overlast, samtidig med, at de andre Opholdsværelser forefindes i samme Stand som øvrige Værelser Landet over.

Jeg skønner heraf, at det ikke er Mangel paa Renlighedssans hos Lokomotivmændene, der er Aarsag til, at Opholdsværelserne ikke er i den Stand som ønskeligt er, men at Aarsagen er den, at Værelsernes sparsomme Udstyrelse, deres daarlige Tilstand, alene skyldes Mangel paa Hensyntagen til naturlige og berettigede Krav fra det Personale for hvem Opholdsværelserne er et Surrogat for Hjemmet.

Vi maa derfor rejse Krav om en Revision af de Bestemmelser, hvorefter vore Opholdsværelser indrettes.

Skaft os pænere og renere Værelser, og vi skal nok holde dem rene!

L f b.

Nogle Betragtninger vedrørende Eftersyn af Lokomotivet.

Af B. Suaning.

Om Vinteren medfører Sneen yderligere Ubehageligheder; og særlig grelt bliver Forholdet under Snelæg, naar Linien forceres, og alle Maskinens bevægende Dele ustandseligt maler rundt i Snesjap eller i en mere eller mindre fast Masse af sammenføjet Sne, isprængt Jord og Sand, der trænger ind overalt, fylder Smørekopperne og vasker Slidfladerne rene for Ølje.

Ved en Sammenligning mellem Lokomotivet paa den ene Side og den stationære Maskine eller Skjbsmaskinen paa den anden Side, maa det endvidere fremhæves, at ved de to sidstnævnte er Maskinisten stadig i umiddelbar Nærhed af de arbejdende Dele under Maskinens Gang. Han er derved i Stand til at følge de enkelte Maskindeles Arbejde paa ganske nært Hold og har de bedst mulige Betingelser for at opdage enhver Uregelmæssighed straks ved dens Op-

staaen. Han kan gaa til og fra med Smørekanden og kan naar som helst under Gangen føle Maskinen over. Han kan ved den mindste Antydning af usædvanlig Varme straks tage sine Forholdsregler og vil saaledes ofte kunne afværge en alvorligere Varmeløbning.

Lokomotivføreren er derimod under Kørselen adskilt fra Maskinens arbejdende Dele og kan f. Eks. kun ved Standsningerne paa Stationerne komme til at føle Lagerne over.

Han har intet Middel til at opdage en Varmeløbning, som udvikler sig mellem to Standsninger, før det paagældende Lager bliver saa varmt, at han kan se eller lugte Røgen fra den svedne Olje.

Da de foran omhandlede Fænomener ikke er saadanne, som kun optræder undtagelsesvis, men faktisk er fuldstændigt normale Foreteelser under Lokomotivets Arbejde i Driften, er det indlysende, at Lokomotivet i højere Grad end de fleste andre Kraftmaskiner vil være udsat for:

1) Helt eller delvis Brud paa de forskellige Elementer af Konstruktionen, hidrørende fra de hurtigt skiftende voldsomme Paavirkninger,

2) Slør i de arbejdende Dele og Løshed i de forskellige Samlinger, hidrørende fra Rystelserne under Kørselen, og

3) Slidtage paa Grund af fremmede Legemers Indtrængen mellem Slidfladerne eller paa Grund af mangelfuld Smøring af disse som Følge af Vejrligets Indflydelse.

Heraf følger nødvendigvis, at Lokomotivet ogsaa i højere Grad end de fleste andre Maskiner bør være Genstand for stadig Opmærksomhed, og at Eftersynet til enhver Tid maa være grundigt og indgaaende, hvis man skal sikre sig nogenlunde mod ubehagelige Overraskelser under Kørselen.

En ubetydelig Fejl, som overses ved Eftersynet, har, netop som Følge af de særlige Forhold, som Lokomotivet arbejder under, alle Betingelser for i Løbet af kort Tid at blive betydeligt forværret og kan i særlige uheldige Tilfælde indeholde Spiren til en Katastrofe.

Det turde saaledes være velbegrundet, naar der i „Bestemmelser for Lokomotivpersona-

let“ §§ 7 og 26 foreskrives Eftersyn af Lokomotivet baade før Udkørslen fra Remisen og ved Hjemkomsten efter endt Tur.

Eftersynet ved Rejsens Slutning har den Betydning, at Fejl, som opdages ved dette Eftersyn, muligt vil kunne udbedres under Maskinens Ophold i Remisen, og selv om dette ikke kan lade sig gøre, maa Depotet i hvert Fald underrettes om Maskinens Mangler, saaledes at der i Tide kan træffes de fornødne Dispositioner til at erstatte Maskinen med en anden. Herved undgaaes den Forsinkelse, der saa godt som altid vil blive en Følge af Fejl, der opdages umiddelbart før Udkørslen fra Remisen, navnlig naar disse er af en saadan Art, at de vil forhindre Maskinen i at gennemføre sin Tur.

Da det selvfølgelig driftsmæssig set vil være i høj Grad forkasteligt, om en Maskine kan henstaa i Remisen med Fejl eller Mangler, som Depotet er uvidende om, maa Eftersynet efter Rejsens Slutning betragtes som en Nødvendighed.

Nu til Dags, da saa godt som enhver Maskine køres af mindst to forskellige Sæt Personale, har Eftersynet af Maskinen umiddelbart før Udkørslen fra Remisen efter et længere Ophold i denne imidlertid en nok saa stor Betydning som Eftersynet ved Hjemkomsten, en Betydning, som ofte underkendes, men som fremtræder i særlig skarp Belysning i det Tilfælde, da der indtræffer et Uheld, hvis Oprindelse kan henføres til Fejl ved Maskinen; og da vil kun den Lokomotivfører kunne vide sig fri for Ansvar, som ved et Eftersyn før Rejsen selv har overbevist sig om den paagældende Maskines driftssikre Tilstand.

Selv om der mellem to Makkere hersker et Tillidsforhold, som har staaet sin Prøve, vil det saa vist som intet Menneske er ufejlbarligt, meget vel kunne hændes, at den Part, som henstiller Maskinen, kan overse en Fejl, som den anden Part, ifølge den gyldne Regel, at fire Øjne ser mere end tvende, vil have en Mulighed for at bemærke i den elvte Time ved et Eftersyn før Rejsen, og den Lokomotivfører, som uden videre bestiger sin Maskine i blind Tiltro til, at Makkerens

Eftersyn har været uangribeligt, kan en skønne Dag blive udsat for en ubehagelig Skuffelse.

I tidligere Tid, da hver Maskine kun betjentes af eet bestemt Sæt Lokomotivpersonale, stillede Sagen sig saa vidt anderledes, som Lokomotivføreren da altid vidste, eller burde vide, i hvilken Tilstand han havde efterladt Maskinen, men selv under saadanne Forhold burde en Lokomotivfører aldrig ved at undlade at foretage et Eftersyn før Rejsen afskære sig selv fra i sidste Øjeblik at opdage en muligt tilstedeværende Fejl ved Maskinen.

Noget ganske andet bliver det, naar Maskinen skifter Personale paa en Mellemstation, hvor Togets Ophold som Regel vil være saa kort, at et virkeligt Eftersyn slet ikke kan foretages. I saadanne Tilfælde, som foreløbig er ret sjældne her i Landet, men som paa visse Strækninger i Udlandet er meget almindelige, er et fuldstændigt Eftersyn heller ikke særlig paakrævet, naar den afgaaende Lokomotivfører meddeler, at Maskinen hidtil har arbejdet tilfredsstillende. Lokomotivet er jo i Virkeligheden midt i sin Tur og maa forudsættes at være eftersat før Turens Paabegyndelse, og den undergaar under Opholdet ingen Forandring med Hensyn til Afkøling af Kedlen og Fald i Dampspændingen, saaledes at der bortset fra en Overføling af Lagerne og en eventuel Efterfyldning af Smørekopperne ikke skulde være nogen Anledning til at foretage en mere detailleret Undersøgelse.

Det følger af sig selv, at Eftersynet før Rejsen bør være særlig grundigt, naar Lokomotivføreren overtager en Maskine, som ikke kører i fast Tur, eller naar han ikke i Forvejen er vidende om, hvem der sidst har benyttet Maskinen, og hvornaar den sidste Gang ankom til Remisen; thi det kan jo ikke nægtes, at de Maskiner, som kører i Reserven, betjente af stadigt skiftende Personale, i det store og hele behandles som ingen Mands Eje, med mindre Omhu og Interesse end Maskinerne i de faste Ture og derfor frembyder større Muligheder for at kunne henstaa med en eller anden Mangel, som burde have været afhjulpet.

Ligeledes bør den Lokomotivfører, som skal køre den første Tur med en Maskine, der lige er tilgaaet hans Hjemstedsdepot, maaske endda i afkoblet Tilstand, udføre Eftersynet med ganske særlig Omhu uden at forlade sig paa, at Depotet har gaaet Maskinen efter ved Modtagelsen, og han bør gøre dette ikke mindst for sin egen Skyld, fordi det jo i sidste Instans er ham, der har Ansvaret, saa snart han har overtaget Maskinen fra Depotet, ligesom det er ham, der skal arbejde med Maskinen paa Linjen, og som maa tage alle Ubehagelighederne ved de eventuelle Mangler.

Endelig skal det nævnes, at Eftersynet efter Hjemkomsten fra Maskinens sidste Tur før en Udvaskning bør foretages særlig omhyggeligt, idet man bør benytte denne Lejlighed til i saa stort Omfang som muligt at faa forhaandenværende Mangler afhjulpne.

Eftersynet bør foretages systematisk: Paa samme Maade som Lokomotivfyrbøderen under Opsmøringen bør gennemgaa de forskellige Smøresteder i en ganske bestemt Rækkefølge for saa vidt gørligt at eliminere Muligheden for at overspringe en Smørekop eller et Smørehul, saaledes bør Lokomotivføreren vælge sig en ganske bestemt Plan for Rækkefølgen af de enkelte Elementer af Eftersynet, en Plan, som følges, hver Gang Eftersynet foretages, saaledes at den efterhaanden saa at sige gaar ham i Blodet.

Med Hensyn til den praktiske Udførelse af Eftersynet kan det i Almindelighed siges, at ingen Del er for ringe til at fæste Opmærksomheden ved, men paa den anden Side er der selvfølgelig en meget stor Forskel paa Betydningen af de forskellige forekommende Fejl, naar henses til de Følger, som disse kan have for Togets Sikkerhed.

Man kan saaledes foretage en Gruppering af de forskellige Enkeltheder af Lokomotivet under Hensyn til det Faremoment, som en Fejl ved den paagældende Del kan medføre, og en saadan Gruppering vil da samtidig give Oplysning om, paa hvilke Punkter man i særlig Grad bør have sin Opmærksomhed henvendt under Eftersynet.

Den første Gruppe maa da omfatte saadanne Dele, hvis Svigten direkte med-

fører Fare for Toget, saasom Hjulringe, Hjul og Aksler samt Fjedre med tilhørende Fjederhængere og Balancer, idet Brud paa disse Dele kan fremkalde Spor afløbning med deraf følgende Mulighed for alvorlige Uheld.

Den anden Gruppe maa dernæst omfatte saadanne Dele, som indirekte kan medføre Fare for Toget, idet det under Maskinens Rystelser kan løsnes fra den faste Forbindelse med denne og ved at falde ned paa Skinnerne under Kørselen kan foraarsage Spor afløbning. Hertil maa henregnes Bremsehængere, Bremsesaaler, Bremseaksler, Traverser etc., i det hele taget navnlig saadanne Dele, som er ophængt under Maskinen og fastgjort til denne ved Hjælp af Bolte og Møttriker.

Til den tredje Gruppe maa henføres saadanne Dele, hvis Svigten vel kan gøre Lokomotivet utjenstdygtigt og endog kangøre meget betydelig Skade paa dette, men som dog i Almindelighed ikke vil udsætte selve Toget for Fare. Hertil maa navnlig henregnes de forskellige Dele af Lokomotivets Dampmaskine, saasom Cylindre, Stempler og Stempelstænger, Krydshoveder og Linealer, Sidestænger, Styringsdele, Kraftdamprør og Udgangsør etc.

I den fjerde og sidste Gruppe kommer endelig saadanne Dele, som ved at komme i Uorden kan paavirke Lokomotivets Virke maade uheldigt og saaledes gøre Lokomotivpersonalets Arbejde besværligt, hvis Svigten muligt ogsaa kan forvolde Togfor sinkelser uden dog at medføre nogen egentlig Fare, hverken for Maskinen eller for Toget. Hertil maa henføres de forskellige Hjælpeapparater samt iøvrigt saadanne Elementer, som ikke direkte er medvirkende ved Lokomotivets Fremdrift, f. Eks. Smøreapparater, Blæser, Injektorer, Såndkassetrak, Haner og Ventiler af forskellig Art etc. (Fortsættes.)

Manglerne i Tysklands Kulforsyning,

Ved Otto Bendixen.

I Tilslutning til Artiklen om Tysklands Sammenbrud og Kulnøden skal vi i det følgende nærmere omtale den slette Tilstand i Tysklands Kulforsyning efter en interessant

og meget talende Beretning herom, som er fremkommen i „Hanomag Nachrichten“s „Volkswirtschaftliche Fragen“.

Indtrængende og næsten daglig bliver der henvist til den Kulnød, som ventes til Vinteren. Beretninger om Konferencer og Kommissionsforhandlinger om Forholdene i Kulgrubedriften findes næsten i enhver Avis, og dog bliver et væsentligt Kærnepunkt tilsyneladende aldrig berørt. Det er Kullenes Besskaffenhed.

I Lokomotivfabriken i Hannovers Kraftanlæg, der daglig forbrænder 150—200 t. Kul, og som almindelig betegnes som et Mønsteranlæg, er gennem flere Aar bleven gennemført en omhyggelig Prøve af den samlede Økonomi. Under Fredstiden og i de første Krigsaar til 1915—16, da man kunde bestille de for den paagældende Forbrænding bedst egnede Kulsorter, og ogsaa stedse fik disse leverede, beløb Kulforbruget pr. udviklet Kilowattime sig til 1,12—1,20 kg. Med Indførelsen af Kuløkonomien hørte Udvalget med Hensyn til Kulsorterne op. Der maatte brændes, hvad man fik, endskøndt det maatte indrømmes, at der i Begyndelsen, saa vidt muligt, blev taget Hensyn til vedkommende Forbrugers Ønsker. Kulforbruget pr. Kilowattime gik for de næste to Aar op til henholdsvis 1,37 og 1,39 kg. I de sidste Aar blev dog Kulforholdene fuldstændig holdningsløse. Forbruget gik i sidste Halvaar 1918 op til 1,84 kg. pr. Kilowattime. Aarsagerne til denne vældige Stigning ligger nu her meget klar for Dagen. Af hver Vognladning Kul, som indgaar til Lokomotivfabriken, bliver udtaget en Prøve og overgivet til Forsøgsanstalten. Her bliver Prøverne formalede, og af de samlede Prøver hver Uge nøje undersøgt en blandet Prøve i Særdeleshed med Hensyn til Askeindholdet. I Fredstiden laa Askeindholdet mellem 6 og 7 pCt., gennemsnitlig ved ca. 6,5 pCt. Undersøgelserne af Prøverne fra 7. Maj til 16. August viste en Svingning af Askeindholdet fra 12,4 til 47 pCt. Middelresultatet af samtlige 28 Undersøgelser gav 19,93, rundt 20 pCt. Askeindhold, altsaa 13,5 pCt. mere end i Fredstiden. Det høje Indhold forklarer sig derved, at Kullene ikke mere bliver passende sorterede eller vaskede,

I Særdeleshed synes Ophævelsen af densaa-kaldte Nullens at være af vældig Indflydelse herpaa. Alt hvad der fremskaffes af Gruben bliver aabenbart tilført Forbrugeren. Onde Tunger vil endog hævde, at ved mange Gruber er gamle Affaldsdynger efterhaanden kørt bort.

Faktisk turde det gennemsnitlige Askeindhold være endnu højere end 20 pCt., fordi ved Udtagelsen af Prøverne selvfølgelig de hyppigt tilstedeværende store Stykker af værdiløse Sten forbliver upaaagtede.

Hvad dette høje Askeindhold betyder for den samlede Kuløkonomi, lader sig oplyse ved en kort Beregning. Efter det Foredrag, som Rigskommissæren for Kulfordelingen holdt den 8. Juli, androg Kulbringelsen i Ruhrdistriktet i Maanederne Januar—Maj 1919 26 Millioner Tons. Disse Kul indeholdt, naar man lægger ovennævnte Tal til Grund som Gennemsnit, $13\frac{1}{2}$ pCt. flere værdiløse Sten end i Fredstiden, det er 3,500,000 t. Et fuldtlastet Godstog paa 100 Aksler (50 Vogne à 15 t.) rummer 750 t. Den overkomplette Stenmængde fra Januar til Maj fylder altsaa 4675 fuldt ladede Godstog, og naar man maanedlig regner 25 Arbejdsdage, saa bliver fra Ruhrdistriktet daglig kørt 37 fuldt ladede Godstog med værdiløse Sten. Vi ved ikke, hvor stor Middelfstanden er, paa hvilken Ruhrkulmængden bliver fordelt, men det er utvivlsomt, at disse 37 hele Tog igen forbruger en uhyre Kulmængde til deres egen Befordring. Vilde man derfor sørge for, at der fra Ruhrdistriktet, som i Fredstiden, kun blev kørt Kul og ikke en Blanding af Kul og Sten bort, saa vilde daglig 37 Lokomotiver og 1850 Godsvogne staa til Disposition.

Alene til Lokomotivfabriken i Hannover bringer dette høje værdiløse Stenindhold daglig over 20 t., som bliver transporteret ca. 225 km. hen.

Men dette er dog ikke den fulde Virkning af disse uheldige Forhold. En økonomisk Forbrænding lader sig kun opnaa, naar man nøje fpasser Fyranlægget efter den paagældende Kulsort. En vedblivende Vekslen i Kulsorterne bringer uøkonomisk Forbrænding og dermed uøkonomisk Merforbrug med sig. Hertil kommer, at pludseligt leverede

Smuldkul falder gennem de for Nødde- og Stykkul bestemte Rister, at store Aske- og Slaggermængder tildækker gode Kuldele og saaledes udelukker dem for Forbrænding, og at den overmaade store Slaggermængde indfører en betydelig større Varmemængde i Asken. Faktisk er jo ogsaa, som ovennævnte Tal angiver, Kulforbruget paa Lokomotivfabriken i Hannover steget fra 1,15 i Fredstiden og det første Krigsjaar til 1,84 kg. pr. Kilowatttime i Aaret 1918—19. Tabene beløber sig altsaa til 60 pCt., d. v. s. omregnet paa Frembringelsen fra Ruhrdistriktet, at Leveringen fra Januar til Maj 1919 beløbende sig til 26 Millioner Tons økonomisk kun svarer til Leveringen af 16,3 Millioner Tons Fredskul. Der kommer iøvrigt yderligere hertil, at Bortkørslen af den store Slaggermængde repræsenterer en højst uøkonomisk Belastning for de industrielle Værker. Med et Kulforbrug af 150 t. om Sommeren pr. Dag, maa Lokomotivfabriken bortkøre med et rundt Tal 30 t. Slagger i Stedet for 10 t. At dette med de nuværende høje Udgifter ved Lastbildriften er af overordentlig Betydning, vil ingen benægte. Det er bekendt, at saadanne Slagger ofte maa køres langt bort da de nødvendige Aflæsningspladser i Nærheden af Byerne selvfølgelig stadig bliver sparsommere og dyrere.

Man ser af ovennævnte Angivelser, hvor nødvendigt det er selv at have Haand i Hanke med. Der maa i første Linie sørges for, at virkelig kun Kul og ikke 20 pCt. Sten bliver leveret. Det giver en væsentlig Forbedring af vor Kuløkonomi, og det skulde bl. a., bortset fra en Forhøjelse af Leveringen, i første Linie virke hen til, at Sten og Slagger forbliver i Ruhrdistriktet og ikke først bliver læsset paa Jernbanevogne. Denne Udskillelse af de værdiløse Sten, kan heller ikke støde paa Arbejdervanskeligheder, thi Arbejdsløse staar efter Byernes Statistiker tilstrækkelig til Disposition. Selv om ogsaa mange Arbejdsløse maatte afsky Arbejdet under Jorden, saa maa her tages Hensyn til, at dette Arbejde, for hvilket ingen Forkendskaber iøvrigt er nødvendige, jo kan finde Sted over Jorden.



25 Aars Jubilæum.

Den 1. April kan følgende Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd:

J. S. Jensen, Rantzausegade 37², og J. K. Hansen, „Bredablik“, Vejgaard, Aalborg. — A. Andersen, Chr. Winthersvej 8, G. Marx, St. Paulsgade 7², I. M. Nissen, Michalsensgade 4¹, C. A. Knoll, Bogensegade 1², og V. Hansen, Marselisborg Alle 29², Aarhus. — T. Jensen, Dahlsvej 16, Korsør. — H. P. Lytver, Mundbergs Alle, og V. Gundel, Søndergade 38, Struer. — C. N. Aunskjær, Varde. (Bopæl: Dusebergvej 16, Struer.) — J. F. Ranthe, Ejderstedgade 2², H. C. T. Rugaard, Dybbølsgade 55², C. V. Lansen, Søndre Boulevard 98², og P. K. O. Arding, Sigerstedgade 15³ (alle i København B.) under København G. Depot. — F. M. Blond, Dronningensgade 31¹, og L. H. Larsen, Købmagergade 64, Fredericia. H. W. Engelhardt, Valby Hus, Slagelse. — K. Bendixen, Stengnde 65, Helsingør, og A. C. P. Olsen, Villa „Yrsa“, Nyborg.

Fra det daglige Liv.

Hr. Locomotive-engineer P. Hansens,

Som Svar paa Deres ærede Artikel angaaende „Reven“, og i Anledning af Deres noksom bekendte Sprogtalet, skal jeg tillade mig at fremsætte følgende, men haaber derfor ikke, at Deres Blodpen atter løber løbsk, naar De igen fra Lærdommens Trone skuer ud over de, efter Deres Mening, sølle Medansatte, De nu engang tilfældig er dumpet ned imellem. Da De, som De skriver, har afsendt Kortet til Skotland og affattet dets Indhold paa Engelsk, og skrevet Deres Stillingbetegnelse „engineer“, maa jeg maaske hjælpe paa Deres Sprogkunskab med den Oplysning, at Fører paa Engelsk hedder „driver“ og ikke „engineer“, som er et amerikansk Ord. Behag at se efter i en engelsk Ordbog; men selvfølgelig lyder det jo betydelig flottere med „engineer“ — som jo ogsaa betyder Mester, men det er De jo i Parentes bemærket ikke endnu — end med „driver“, som navnlig i dette Tilfælde, hvor Kortet blev returneret, og af os stakkels Uvidende nemt kunde være gaaet i den forkerte Hals og opfattet som Lokomotivdrivert. — Mener De nu ikke, Hr. Hansen, at man paa et Brev eller Kort kan være bekendt at skrive Returadressen paa sit Modersmaal, i Stedet for at bruge en fremmed Betegnelse, som ovenikøbet er urigtig. Guderne (som kæmpe forgæves) maa vide, hvorledes eller om de havde faaet Kortet igen, hvis De skulde have skrevet til en Kineser og af den Grund havde skrevet Stillingsbetegnelse med videre paa Kinesisk.

Til Slut dette: De vil gerne have Lov til at „grine“ sidst men bedst. Ordet „grine“ vil vi skænke Dem med den Bemærkning, at vi endnu ikke ere blevne saa dannede, at vi „griner“, vi ler kun, og det hver Gang De giver os Anledning dertil,

K. Olsen,
Lokomotivfører.

Spørgsmaal og Svar.

Hr. Redaktør!

I Anledning af en Forespørgsel i forrige Medlemsblad angaaende en Artikel af Henman Bang, skal jeg tillade mig at meddele, til Underretning for „Den yngre“, at omhandlede Artikel findes i „Nordstjernen“ Nr. 7. Aargang 1887, med Overskrift: „Hvad Publikum ikke ser“. Det var et illustreret Ugeblad, som er gaaet ind, og blev udgivet af Forlagsbureauet i København. Hvis Forespørgeren vil ulejlige sig hjem til min Bopæl, kan han godt faa Lov til at gøre sig bekendt med Artiklen, da jeg er i Besiddelse af nævnte Aargang. Jeg er heller ikke uvillig til at sende vedkommende en Afskrift.

Ærbødigst

J. G. Milne,
Lfb., Gb.

Dødsfald.



M. Nielsen, Esbjerg.

Efter længere Tids Sygdom afgik Lokomotivfører Martin Nielsen, Esbjerg, d. 8. ds. ved Døden paa Sygehuset i Esbjerg. I det sidste Aarstid har Afdøde kæmpet med den Sygdom, hvoraf han nu er bukket under. Martin Nielsen, der har været ansat i Slagelse, kom ved sin Forfremmelse til Esbjerg, vandt sig mange Venner ved sin brede og djærve Form blandt Kammeraterne, som nu med Vemod beklager hans tidlige Bortgang.

Afdøde var Enkemand og efterlader sig ingen Børn.

Hjertelig Tak.

Min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min kære Mands, Lokomotivfyrbøder Chr. Hylvers Død og Begravelse.
Anna Hylver.

Meddelelse fra Afdelingerne.

Viborg Lokfyrb. Afd. afholdt den 22. Februar Generalforsamling. Til Kasserer valgtes H. Laursen. Det vedtoges at oprette fælles Kransekasse for Lokf. og Lfb. Man henstiller til Lfb Afdelingerne at sende Meddelelser om Dødsfald til Lfb. H. Laursen, Villavej.

Masned sund Lfb. Afd. afholdt Generalforsamling d. 20. Febr. Formand og Kasserer genvalgtes. Det vedtoges at oprette en Kransekasse og at Lfb ved Afdelingen skulde være Medlemmer.

Efter Generalforsamlingen i Aarhus Lokfyrb. Afd. i Februar Maaned d. A. bestaar Afdelingens Bestyrelse af følgende:

Formand: V. Johansen, Kasserer: C. Petersen, Sekretær: K. Pedersen, Repræsentanter: C. O. A. Lønquist og H. Søgaard, Repræsentant for Ar. Ø., A. C. Mortensen.
K. Pedersen.

Liste

over indkomne Bidrag til Agitationen
i Sønderjylland.

Regnskabskontoret, 1. Distrikt.....	Kr.	67,50
Portørpersonale, Aalestrup	"	10,00
Frederikshavn Station.....	"	17,00
En gammel Altona'er.....	"	5,00
Stations- og Togpersonale, Frederikssund.....	"	27,00
Stationsforstander Iversen, Daugaard.....	"	10,00
Assistent C. Kjeldsen, Struer.....	"	5,00
Troldhede—Kolding—Vejen Jernbane.....	"	20,00
x... i Birkerød.....	"	5,00
Hansen, Bedsted.....	"	5,00
Tog- og Lokomotivpersonalet, Aalborg.....	"	11,00
J. H.....	"	10,00
Renter.....	"	7,65
	ialt Kr.	200,15

Med det tidligere indkomne ialt Kr. 4857,25 og 127 Mark.
Hermed er Indsamlingen afsluttet.

Regnskab over Indsamlingen til Agitationen i Sønderjylland.

Indkomne Bidrag ialt.....	Kr.	4849,60	127 Mark
Renter pr. 11.—12.—19 og 20.—2.—20 ..	"	7,65	
	ialt Kr.	4857,25	127 Mark
Tilsendt Mellemslesvigsk Udvalg...	Kr.	4805,00	127 Mark
Trykningsomkostninger, Porto m. m., ..	"	52,25	
	ialt Kr.	4857,25	127 Mark

H. Ohmeyer,

Indsamlingskomiteens Kasserer,

1. Distrikt, Maskintjenesten.

Ovenstaaende Regnskab revideret og befundet rigtigt.
Bilagene gennemgaaet.

Wulff Johansen,

Kontrolør,

1. Distrikt, Maskintj.

P Schmidt,

Lokomotivfører,

Godsbanegaarden, Kh.

Originalregnskabet og dertil hørende Bilag henligger til Eftersyn indtil Udgangen af Marts Maaned d. A. hos Kassereren.

Fra det Mellemslesvigsk Udvalg i Flensborg har Komiteen den 24. Februar d. A. modtaget Kvittering for Beløbet, bilagt følgende Skrivelse:

Flensborg, d. 24.—2.—20,

Tak for den smukke Haandsrækning, De og Deres Etat har givet os i Agitationsarbejdet! Det er nu spændende Dage ind under Slutningen, men vi fortsætter med godt Mod til Dagen er naaet og et godt Resultat vundet. Vi ved, at vort Folk norden Aa, uden Hensyn til Partiforhold, følger os med den mest levende Interesse, og vi er taknemmelige for hvert ærligt Haandslag, vi faar. Vi vil være fælles om Glæden, naar Sejren er vunden.

Med hjertelig Tak og dansk flensborgsk Hilsen.

Mellemslesvigsk Udvalg, Flensborg,
sign. Jens M. Ferdinand.

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Ordinær Generalforsamling afholdes Lørdag d. 28. Marts Kl. 8 Aften i Bibliotekslokalerne, Istedgade 3, 1. Sal. Dagsordenen er: 1) Aflæggelse af Beretning, 2) Fremlæggelse af Regnskab, 3) Eventuelt.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne:

Gjedser: Formandens Navn og Adresse rettes til J. Chr. Madsen.

Nyborg: Formandens Navn og Adresse rettes til C. Thygesen, „Bella Vista“, Vindingevej.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Kjøbenhavn G.: Kassererens Navn og Adresse rettes til J. Boyesen, Godsbanegade 15³, B.

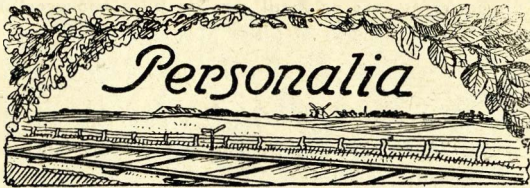
Slagelse: Formandens Navn og Adresse rettes til A. Sandberg, Stenstuegade 38.

Helsingør: Kassererens Navn og Adresse rettes til H. C. Petersen, Hamlets Vænge 20¹.

Til Medlemslisten.

Overført fra „D. S. og M. F.“ til „D. L. F.“:

Lokomotivfyrbøderne N. J. Horup, K. F. Givskov, Th. Rasmussen, K. Olsen. V. Christiansen, F. O. Ovesen, P. C. Nielsen, F. C. Jespersen, Aage Bang, O. Birkelund, A. P. Jensen, A. Skøss og D. Vallentin i Kjøbenhavn. N. C. Nielsen og A. Rosenfeldt, Fredericia, C. F. Noltensmeier og K. M. Dimke, Struer.



Forfremmede til Lokomotivfyrbødere fra 1. Marts 1920:


Haandv. O. A. A. Olsen, Kbh. Gb., ved Kbh. Gb. og

— Å. L. Jensen, „ Hb., „ „ „

Ansæt som Lokomotivfyrbøder fra 1. Marts 1920:
Ekstrahaandv. J. Jensen, Centralv., Aarhus, i Gjedser.

Afgaaet ved Døden den 6. Marts 1920:
Lokomotivfører R. M. Jensen, Esbjerg.





HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1920
ca. 100 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1920
ca. 410 Millioner Kroner.

Nørrebros Vinimport Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN Tlf. Taga 13 00

Stort Lager af 1ste Klasses Vine og Spirituosa. - Billigste Priser.

CAFÉ CARLSBERGHUS

ENGHAVEPLADS 25

LAURITS OLSEN

FORHEN CAFÉ YRSA

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.

C. B. Møller & Co's

Cigarer - Cigaretter

Cigarillos & Tobakker

faas hos d'Herrer Forhandlere samt

Østergade 1 & Østerbrogade 27

Børnekonfektion.
24 Dybbølsgade 24

Tlf. Vester 59 35 u

anbefaler sig med Manufactur, Tricotage, Strømper til billige Priser.
Olivia Jørgensen.

Alle bør besøge

Kjole- og Bluselageret

Istedgade 67 1. t. h.

Kjoler, Bluser, Børnekjoler Uld, Silke, Floneller.

Bestillinger modtages

Smaa Priser.

Cigarforretningen

4 Saxogade 4

Anbefaler sig til Foreningens Medlemmer med

Cigarer, Tobakker, Cigaretter og Snus.

KRANSE OG
BLOMSTER
Aggerholm,

Vesterbrogade 8.

Leverandør til Lokomotivpersonalets Kransekasse.

HOTEL ISTDÉ

Tlf. 7622 Istedgade 86 Tlf. 7622

Vesterbros billigste Madsted

Concert hver Aften.

C. Haagensens Eftf.
A. Jeppesen.

Maskinstrikkeriet

ÆGIR

ved **C. S. Andersen.**

Stort Udvalg i

TRICOTAGE

til smaa Priser.

Udsalg:

ÆGIRSGADE 30—32

Telf. Taga 1769 y og Taga 1004 x.

A/S Andreas Erichsen & Co.
Farvergade 17, København B.

En gros Lager af

Tricotage, Børnekonfektion
og Baby Udstyr.

A/S LOUIS LILLIEQUIST

GARVERI & LÆDER-UDSALG

187, NØRREBROGADE 187.

KØBENHAVN E. TELF. TAGA 444.

- - Støt vore Annoncører - -

Annonce-Ekspedition:

Vodroffvej Nr. 3 B, Kjøbenhavn V., eller
K. Johansen, Sommerstedgade 22³, Kjøbenhavn B.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig,
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.