

18. Aarg. Nr. 15.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. August 1918.

Dampkedlens Udvikling.

Ved en Dampkedel forstaaer man i almindelig Sprogbrug en fuldstændig lukket Beholder, i hvilken Vand gennem Varmetilførsel opvarmes til opover Kogepunktet og derved forvandles til Damp. Hensigten med Dampkedlen bestaar deri at overføre Vandet fra den flydende til den gasformede Tilstand, og da ved denne Fremgangsmaade at omsætte den i den udviklede Damp opsamlede Varme i nyttigt Arbejde enten i Dampmaskinen eller andre Indretninger. Medens denne oprindelige Hensigt er forbleven den samme, saa har Dampkedlen selv fra mange forskellige Sider gennemgaaet saa store Forandringer, at vi nu til Dags, hvis vi stilles over for en af de første Dampkedler fra Slutningen af det 18. Aarhundrede, næppe formaar at forestille os en saadan som en Dampkedel. Vore nuværende moderne Dampkedler afviger i det mindste lige saa meget fra sine ældste Forgængere, som de nyeste svære Lokomotiver er forskellige fra det første Stephensonske Lokomotiv, der døbttes „Raketten“.

De første Dampkedler var saakaldte Lavtrykskedler, hvis Spænding kun gik lidt over 1 Atm. Endnu til Midten af forrige Aarhundrede var Kedeltryk paa 1—3 Atm. det almindelige, og man fandt 5 Atm. for ualmindelig høj. Nu derimod bliver Dampkedler med mindre end 5—10 Atm. Damptryk næppe nok bygget, og langt højere Spændinger er slet

ingen Sjældenhed mere. Medens Damptrykket ved nogle af de første Lokomotiver var 5—8 Atm., saa er nu det almindelige Kedeltryk ved Tvilling-Lokomotiver med overheded Damp 12 Atm. og ved Compound-Lokomotiver i Reglen 15 Atm. I Italien og Frankrig findes f. Eks. mange saadanne Maskiner, der kører med 16 Atm. Under mit Besøg paa Lokomotivfabriken i Hannover i Sommeren 1910 saa jeg Montering af et Prøvelokomotiv, hvis Kedel til Forsøg med Lentz Ventilstyring var bygget til et Tryk af 20 Atm. Den her omtalte Stigning af Damptrykket kunde naturligvis ikke blive uden Indflydelse paa Formen og Indretningen af Dampkedlen, og det havde da ogsaa en fuldstændig Forandring af denne til Følge.

Betragter vi Dampkedlens Udseende, saa kan vi næppe tænke os, at den saa almindelige Cylinderform, og som vi synes er saa selvfølgelig, ikke skulde have været den oprindelige. Og dog maa vi gøre os fortrolige hermed. Bortset fra, at der til de første Forsøg paa Nyttiggørelsen af Dampkraften saavel som ogsaa til Frembringelsen af Damp til de første Dampmaskiner i Slutningen af det 18. Aarhundrede, blev benyttet kugle eller halvkugleformede Beholdere efter Formen af de daltidige Kogekar, saa havde ogsaa de i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede byggede Dampkedler en Form, der afveg betydelig fra den nutildags almindelige. De havde nemlig stor Lighed med en foroven hvælvet Kuffert, hvis Bund var bøjet indefter, og fik derfor

Navnet Kuffertkedler. Denne Form blev valgt, fordi den gav en stor Hedeflade, og den Gang kom alene Underfyring til Anvendelse. Medens den kugleformede Kedel paa Grund af sin vanskelige Fremstilling og sin Uhandelighed kun sjældent blev fremstillet til store Anlæg, saa fandt Kuffertkedlen endnu en udbredt og længe vedvarende Anvendelse. Dog maatte denne, til Trods for sine ubestridelige Fordele, alligevel vige Pladsen for andre Former. Frem for alt var der den Kendsgerning, at Kuffertkedlen ikke var tilstrækkelige modstandsdygtig overfor det store Damptryk, der stadig kommer i Anvendelse. Dette lod sig bedre gøre ved den nu almindelig fremstillede cylindriske Form med flade eller buede Ender.

Cylinder- eller Valsekedlen blev oprindelig ogsaa bygget til Underfyring. Men man gik dog allerede hurtig over til at fremstille denne som Flammerørskedel. Denne er kendetegnet derved, at i det egentlige Kedelhylster indbyggedes et eller to Flammerør. Hvis denne Kedel er forsynet med Under- eller Forfyring, saa tjener Flammerørene til Ledelsen af Forbrændingsgassen gennem Kedlen og til, i Lighed med Kedelflader, der bestryges af Flammerne og Forbrændingsgassen, at overføre Varmen til Vandet, som skal fordampes. De nyere Flammerørskedler er for det meste bygget med indvendig Fyr, der har Plads i den forreste Del af Flammerøret. Hyppigt er der i dette indsat Tværrør, hvilket tjener til Forøgelsen af Hedefladen og samtidig til Afstivning af Flammerøret.

Ved en Forøgelse af Flammerørenes Antal, hvorved disses Størrelse naturligvis i tilsvarende Grad blev mindre, opstod de saakaldte Røgrørskedler. Disse er saaledes Cylinder eller Valsekedler, i hvilke de store Flammerør er blevet erstattet af et større Antal mindre Røgrør. Denne Kedels Hovedfortrin ligger deri, at gennem de mange smaa Røgrør bliver Hedefladen og derved ogsaa Fordampningsevnen betydelig forøget i Modsætning til den enkelte Cylinder- eller Flammerørskedel af samme Dimensioner. Man anvender derfor fortrinsvis denne Kedel ved Lokomotiver og Lokomobiler, hvor det kommer an paa i et lille Rum og paa kort Tid

at udvikle det mest mulige Damp med høj Spænding. Rørene er naturligvis alle anbragte i Kedlens Vandrum. De udmunder foran i Fyrkassen og bagved i Røgkammeret. Da Rensningen af Rørene i det indvendige af Kedlen er meget vanskelig, saa bliver Rørene for det meste saaledes indsatte, at de let lader sig tage ud.

En Modsætning til Rørkedlen danner paa en vis Maade Vandrørskedlen. Ved denne findes ligeledes et større Antal snevre Rør.

Dog tjener disse her ikke til Gennemgang for Forbrændingsgassen, men til Optagelse af det Vand, som skal fordampes. Rørene omspilles af Forbrændingsgassen. Naar Rørene i begge Ender udmunder i Vandbeholdere, saa betegnes Kedlen som Vandrørskedel med to Vandrum i Modsætning til Etkammerkedlen, hvor Rørene kun i den ene Ende staar i Forbindelse med Vandrummet. Ved Indsættelsen af to Rør i hinanden bliver ogsaa Etkammerkedlen fremstillet som Cirkulationsrørskedel. Vandrørskedlen muliggør en yderst hurtig Frembringelse af Damp efter Opfyringen. De egner sig derfor særlig til mindre Anlæg med hyppig Afbrydelse af Driften. Ogsaa til Lokomotivbrug har man forsøgt med disse Kedler.

Gennem Forening af flere enkelte Cylinder-, Flammerørs-, Røgrørs- og Vandrørskedler med eller mellem hinanden er der i Tidens Løb opstaaet de forskelligste Kedelsystemer, som dels bliver benævnt efter deres Udseende eller Anvendelse af enkelte Dele, dels benævnes efter Navnet paa Opfinderen. Efter Formen skelner man i første Linie mellem enkelte Cylinder- eller Valsekedler, Flammerørskedler med et eller to Flammerør med eller uden Tværrør, disse i Forbindelse med enkelte Cylinderkedler som Over eller Underkedler, Rørkedler og Vandrørskedler, der ligeledes begge kunne være forbunden med Cylinderkedler.

Medens Dampkedlerne tidligere næsten udelukkende opfyredes med Træ, Kul eller Tørv kommer nu i stedse stigende Grad Gas- og Oliefyring til Anvendelse. Dette indvirker ligeledes paa Kedlens Bygning forsaavidt Indfyringsanlægget maa indrettes tilsvarende Forbrændingsmaterialet.

Med Hensyn til Kedelmaterialet har For-

holdene forandret sig saaledes, at der i Stedet for den tidligere Jernplade nu anvendes den betydelig modstandsdygtigere Staalplade. Herigennem er det muligt, trods den højere Dampspænding, at fremstille Kedlen af Plader, hvis Tykkelse næppe eller kun uvæsentlig er tykkere end dem, der anvendtes ved de tidligere Dampkedler med det lave Tryk.

Otto Bendixen.

Forhandlingsmødet hos Finansministeren.

Tirsdag den 30. Juli Kl. 2 Em. begyndte i Finansministeriet Forhandlinger om Dyrtidstillæg til Tjenestemændene. Tilstede ved Forhandlingen var Statsministeren, Finansministeren og Generaltolddirektør Michael Koefoed, for Centralorganisationerne var mødt Toldkontrollør Halland, Telegrafisterne L. P. Jensen og Frk. Mathiesen, Postekspedienterne Fabricius og Villemann, Overassistent Berg og Assistent Høgsgaard, Toldmedhjælper Bredenbach og Lokomotivf. Rich. Lillie. Endvidere Forretningsfører Ch. Petersen, Postbud Bødskov, Overtoldrørsbetjent Andersen og Overmontør Mogensen.

Finansministeren aabnede Mødet, takkede Repræsentanterne fordi de var kommen til Stede og gik derefter over til at omtale Aarsagen til Mødets Sammenkaldelse, de af C. O. fremsendte Andragender, ved hvilken Finansministeren benyttede Lejligheden til at henvende Opmærksomheden paa, at Regeringen ikke kendte Begrebet Embedsmænd og Funktionærer, men derimod Tjenestemænd. Finansministeren udviklede derpaa Regeringens Stilling overfor Tjenestemændenes Krav, der i Principet faldt sammen med Kjøbenhavns Kommunes Stilling over for sine Tjenestemænd.

Finansministeren ønskede samtidig at forhandle om Dyrtidstillæggets Størrelse for næste Aar, og dette i Forbindelse med Regeringens Tilbud for indeværende Aar medførte en Forhandling, der strakte sig over to Timer og under hvilken Finansministeren paa flere Punkter stillede sig imødekommende.

Forhandlingerne bragtes ikke til Afslutning,

idet Finansministeren ønskede at konferere med Regeringen om de fra Tjenestemændenes Side fremsatte Ønsker, hvorfor man aftalte at fortsætte i et nyt Møde, der afholdes samme Sted Tirsdag den 6. August.

Det betonedes stærkt under Forhandlingerne, at der maatte søges Udveje for at Udbetalingen snarest kunde finde Sted.

Signalforandringer.

I April Maaned udsendtes der en Rundskrivelse fra 1. Distrikt angaaende visse Foranstaltninger vedrørende Signalerne grundet paa Mangel paa Belysningsolie.

Imidlertid kunde Lokomotivførerne ikke føle sig tilfreds med den Ordlyd Meddelelsen havde faaet og paa Grund af de Følger denne kunde medføre rejste de i den Anledning Spørgsmaalet om at faa Ordlyden forandret, saa at den kom i nøjere Overensstemmelse med de Ønsker, der i den Henseende næredes blandt Medlemmerne af vor Organisation.

Vi optrykker nu Forhandlingsprotokollen fra det Møde mellem Repræsentanter for Generaldirektionen og for vor Organisation, der blev Resultatet af Foreningens Henvendelse og paa hvilket man naaede at komme til Enighed, saaledes at den nu fornylig udsendte Meddelelse er i bedste Overensstemmelse med Foreningens Ønsker.

PROTOKOL

over

Forhandlingen den 25. Maj 1918 mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening i Anledning af en af 1ste Distrikt udsendt Bekendtgørelse angaaende visse Indskrænkninger i Brugen af Signalindretningerne.

Tilstede var for Generaldirektoratet:

Direktør J. V. Helger, Direktør A. Floor, Generalsekretær Fr. V. Petersen, Distriktschef Eir, Kontorchef Esmarch og Fuldmægtig E. Lunn.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfyrb. Rich. Lillie, Lokomotivførerne M. Mortensen, A. Carstensen, C. Høegh og C. M. Christensen (Protokolfører).

Forhandlingen forttes i Anledning af Skrivelser fra Dansk Lokomotivmands Forening af 22. April og 16. Maj d. A.

Direktor H e l p e r indledede Forhandlingerne, idet han udtalte, at det drejede sig om Benyttelsen af Signalerne i Mørke. Man maatte finde paa Udveje for at spare paa Olien, og vi fandt da, at Indskrænkningen i Benyttelsen af Togvejssignalerne var et af de Steder, dette kunde ske, og at man da maatte støje paa det Eftersyn af Togvejene, som er paalagt Stationsbestyrerne. Vi gjorde dette, idet vi da vidste, at vi maatte give Afkald paa Lokomotivførernes Medvirkning ved Sikkerhedstjenesten i Mørke. Derefter udstedtes denne Bekendtgørelse, hvis Ordlyd, det indrommer jeg, er noget uheldig, idet det ikke var Mening, at vi vilde forlange, at Lokomotivførerne skulde handle mod Reglementets almindelige Bestemmelser om at holde for Stop. — Vi havde dog gjort Regning paa Lokomotivpersonalets Medvirkning, fordi Forholdene er saa vanskelige, en Medvirkning vi ofter har haft Anledning til at skatte.

Lillie: Foreningen ønskede ikke at hænge sig i Formaliteter, men Bekendtgørelsen indeholdt et Paabud om ikke at respektere Signalerne, herimod maatte vi i Sikkerhedens Interesse gøre Indsigelse.

Da det er Foreningens Lokomotivførerkreds, der har rejst Henvendelsen, vil Hr. Lokomotivfører Mortensen som Foreningens Ordfører nærmere udtale sig til Sagen og til Hr. Trafikinspektorens Udtalelser.

M o r t e n s e n: Det Trafikdirektoren har sagt, har i nogen Grad taget Brodden væk. Spørgsmaalet, naar det er lyst, og naar det er mørkt, er der 2 Parter til at bestemme. Vi maatte hævde, at man ikke pludselig kunde sætte Signalreglementets elementæreste Bestemmelser ud af Magt ved en saadan Ordre, der virker støvende og hidrøg til at Lokomotivføreren nemt kunde komme til at tage fejl af, naar han havde Pligt til at respektere et Signal og naar ikke. Vilde anse det for heldigt, om man frakoblede Signalvingerne.

Direktor H e l p e r: Det er mørkt, naar Indkørselssignalet er tændt. Saa ved Stationen, at man ikke kan gøre Regning paa Lokomotivførernes Medvirkning. Vi har ingen Steder forlangt, at Lokomotivføreren skal køre forbi Stop, men Direktoren antog, at Lokomotivføreren reagerede overfor ethvert Stopsignal. Man kan ikke frakoble Signalvingerne, dette vilde ogsaa være en Svækkelse af Sikkerheden.

C a r s t e n s e n hævdede overfor Direktoren, at man havde forlangt af Lokomotivførere, at de skulde køre ud for Stop. Henviste med Eksempler til visse Stationer.

Distriktschefen forespurgte, om det var Togvejssignal eller Udkørselssignal.

Der udspandt sig en lille Diskussion om Togvejssignaler og Udkørselssignaler.

Distriktschefen forment derefter, at denne Svaghed paa de omhandlede Stationer hidrørte fra den Tid, vi havde Ugyldighedskryds paa.

H ø e g h: Lokomotivpersonalet holder paa, at den Ordning, vi tidligere havde med Ugyldighedskryds paa Signalvingerne var den bedste.

Direktor H e l p e r oplæste følgende ny Redaktion af den paaklagede Bestemmelse:

„Paa de angivne Strækninger kan i Mørke (naar Indkørselssignalet er tændt) fra og med den 10. ds. Togvejssignaler for Ind- og Udkørsel samt Udkørselssignaler højdes ubelyste. Man regner med, at det kørende Personale viser samme gode Agtpaagivenhed overfor de ubelyste som overfor de belyste Signaler, men man vil under disse Forhold ikke gøre Ansvar gældende overfor en Lokomotivfører, der ikke har opfattet et ubelyst Signals Stilling.“

Mente at man burde gøre Risikoen saa lille som mulig, og dertil ønsker man Lokomotivførernes Medvirkning.

H ø e g h hævdede, at man ønskede at komme tilbage til Ordningen af 26. November f. A. — Vi reagerer dog overfor ethvert Togvejssignal, hvis dette viser os en forkert Togvej, selv om dette er forsynet med Ugyldighedskryds.

Lillie kunde godt se, at den nye Redaktion af Bestemmelsen, der var oplæst af Direktoren, var bedre end den nuværende og udbad sig derefter denne, saa at Foreningen kunde udtale sig til den, hvorfor han mente, at videre Forhandling i Øjeblikket var unyttig.

Direktor H e l p e r lovede derefter, at Foreningen skulde faa den tilstillet.

Hermed sluttede Forhandlingen.

(sing.) H e l p e r.

(sign.) C. M. Christensen.

Sverrigs Lokomotivmands- forbunds 5. Kongres

den 23. til 25. Maj.

Kongressen, der blev afholdt i Arbejdernes Forsamlingsbygning, aabnedes af Forbundsbestyrelsens Ordfører, Hr. Lokomotivfører Molin, som i sin Tale redegjorde for Forbundets Arbejde i den forløbne Tid fra sidste Kongres og kom herunder ogsaa ind paa den glædelige Fremgang af Medlemstallet, som havde fundet Sted siden sidste Kongres. Forbundet bestod nu af over 5000 Medlemmer.

Ved Kongressens Aabning blev saavel de Delegerede som de indbudte Gæster budt velkommen af Hr. Molin, hvorefter Gæsterne havde Ordet for at takke for Indbydelsen og overbringe deres Hilsener til de svenske Lokomotivmænd, ligesom de udtalte de bedste Ønsker for et frugtbringende Resultat af de tre Dages Forhandling.

Efter at der var valgt Ordstyrer og de forskellige Udvalg var nedsat gik man over til Behandling af Beretningen.

Efter en længere Diskussion, hvori man blandt andet kom ind paa Forslaget til Tjenestetidsreglerne, som der var en Del Utilfredshed med, idet der var foreslaet 240 Timer, men der nu blev stillet Forslag om at nedsætte dem til 220 Timer, godkendtes Beretningen.

Man gik derefter over til at behandle de indkomne Forslag, og at der har været noget for Kongressen at tage fat paa vil enhver kunde forstaa, naar de hører, at der var indkommet ialt 49 Forslag.

Ved Behandling af Forslaget om Kontingentforhøjelse fremgik det klart, at vore svenske Kolleger i fuldeste Maal var klar over, at skulde det lykkes for deres Organisation at varetage Lokomotivmændenes Interesser, var det ikke nok at have en god Organisation, men at der ogsaa maatte Penge til, hvorfor de ogsaa vedtog en Kontingentforhøjelse af ikke mindre end 150 pCt. plus et Ekstrakontingent paa 12 Kr., som skal være indbetalt i Løbet af 3 Aar, de 6 Kr. allerede i indeværende Aar. Naar man ved, at der for Tiden ikke betales mere end 50 Øre om Maanedens plus 15 Øre til Bladet, saa er den nu vedtagne Kontingentforhøjelse et tydeligt Vidnesbyrd om, at vore svenske Kolleger i Lighed med os i Fremtiden vil søge at give deres Organisation en større Betydning og Indflydelse ved Skabelsen af et Kampfond og det endskøndt der under de herskende abnorme Forhold synes at være betydelig mere Forstaaelse hos deres Administration og de svenske Lovgivere end vi kan sige om vore, hvad jeg med nogle Tal senere skal komme til. Det er iøvrigt ikke min Agt her at komme ind paa alle de stillede Forslag, hverken med Hensyn til de svenske Lokomotivmænds økonomiske Forbedringer eller Forbedringer under Tjenestestudieførelsen, men skal kun udtale, at den Alvor og Dygtighed, hvorved de forskellige Forslag blev behandlede, bar Vidnesbyrd om, at vore svenske Kolleger som Organisationsmænd ikke alene er paa Højde med os, men endog betydelig foran og at vi vist kunde lære adskilligt af dem. Jeg skal lige pege paa et Forslag som blev

behandlet af Kongressen, nemlig Lønninger og Pension til deres Organisations Tillidsmænd eller Funktionærer. Det blev vedtaget, at Lokomotivførerne Ringdahl og Engstrøm som Formænd for henholdsvis Statsbane- og Privatbane-Lokomotivmandsforeninger skulde lønnes med en aarlig Løn af 4500 Kr. og at deres Pension ikke maatte være lavere i Forhold til Lønnen end Banernes.

2. Dagen om Aftenen samledes Lokomotivmændene til en festlig Sammenkomst paa Hotel Kronprinsen. Man samledes her i gemytligt Lag om Smørgaasbordet (i Parantes bemærket burde der her en Navneforandring til, thi Smørret manglede og der serveredes i Stedet en Ostemasse til at smøre paa Brødet), hvor der holdtes en hel Del Taler saavel af Hr. Ringdahl, som af Formanden Hr. Molin samt af flere Rigsdagsmænd og Lokomotivmestre, som var indbudt samt af Gæsterne. Talerne, hvoraf flere kom ind paa det smukke Broderskabsforhold mellem de skandinaviske Lande, blev paahørt med stor Opmærksomhed og besvaret med livlige Haandklap og Leve-raab. Her kom det forøvrigt frem, at foruden Kongressen var det ogsaa en anden Mærkedag, idet det var det svenske Lokomotivmandsforbunds 10-aarige Fødselsdag, hvilket jo ikke gik af uden forskellige Taler, ligesom der blev drukket adskillige Glas paa dets Fremtid. Saavel ved som efter Bordet blev der af et Lokomotivmands-Sangkor sunget mange Sange saavel gemytlige som mere alvorfulde, bl. a. blev de tre nordiske Landes Nationalsange afsungne. Efter Bordet blev der ogsaa spillet op til en lille Dans, og skøndt der kun var faa Damer til Stede gik Dansen dog lystig. Først ved 1-Tiden brød man op, og skøndt man nu havde tilbragt en Del fornøjelige Timer sammen kneb det dog med at skilles.

Til min Bemærkning om bedre Forstaaelse hos de svenske Lovgivere end hos vore skal jeg oplyse, at yngste Lokomotivfyrbøderløn med samtlige Dyrtidstillæg nu er oppe paa ialt 2447 Kr., højeste Lokomotivførerløn er ialt 4645 Kr. og hertil kommer, at de Tjenestemænd, hvis samlede Løn ikke overstiger 4000 Kr., yderligere oppebærer 120 Kr. plus 50 Kr. for hvert Barn, saaledes at hvis Lokomotivfyrbøderne er gift og har 3 Børn, vil

der til de 2447 Kr. yderligere blive tillagt et Beløb paa 280 Kr. og kommer derved op paa 2727 Kr., hvortil kommer det nu af Rigsdagen vedtagne Løntillæg paa 260 Kr. til alle, herved kommer Lokomotivfyrbødernes Løn op paa 2987 Kr. og Lokomotivførernes Løn paa 4905 Kr. Nu maa jeg straks bemærke, at Priserne jo er højere i Sverrig end her hjemme, men skal tillige erindre om, at Rationeringen ogsaa er betydelig mindre end her, de kan t. Eks. kun købe 25 Gram Smør om Ugen, saa man vil sikkert af det her anførte give mig Ret i, at man i Sverrig ser med mere Forstaelse paa Tjenestemændene end her.

Ved Kongressens Slutning blev der holdt en Tale af Hr. Ringdahl, som heri blandt andet i smukke Ord kom ind paa Betydningen af det nordiske Lokomotivmandsforbund og bad Gæsterne bringe deres Organisationer Kongressens Hilsen, hvorfor Gæsterne takkede samt for de tre Dages Samvær og udtalte de bedste Ønsker for Gennemførelsen af de Beslutninger Kongressen havde vedtaget.

C. A. Lillelund.

Statens økonomiske Forpligtelser overfor sine Tjenestemænd.

Foredrag holdt af Kontorchef i den svenske Socialstyrelse fil. dr. *Theofil Andersson* ved et af de svenske Statstjenestemænd afholdt Dyrtdsmøde i Stockholm.

(Foredraget her efter »Från svenska Statsförvaltningen«.)

(Sluttet.)

„Flugten fra Statstjenesten“ har særlig i Løbet af de aller sidste Aar naaet et Omfang, som gør Krav paa alvorlig Opmærksomhed fra Statens Side. At en og anden Tjenestemand gaar over fra offentlig til privat Virksomhed, er jo i og for sig ikke foruroligende og kan ovenikøbet være heldigt. Tager denne Bevægelse et større Omfang, betyder den imidlertid en virkelig Fare, som kan blive skæbnesvanger nok for Staten. De, som forlader Tjenesten, er nemlig ofte de dygtigste og mest energiske af de yngre Tjenestemænd, som føler det langsomme Avancement som en Hæmsko, og som kræver større og friere Raaderum for deres Kræfter og Initiativ.

Endnu betænkeligere bliver dette Forhold, naar man tænker paa Statsforvaltningens Rekrutering. Hvis Statstjenesten a priori bliver stemplet som økonomisk mindre indbringende, opsøger selvfølgelig de bedste Kræfter andre Livsbaner med større og bedre Fremtidsmuligheder. Medens tidligere praktisk taget alle

de bedre Kræfter gik til Stats-tjenesten, kan man for Fremtiden komme til at staa overfor den Situation, at der — gennem en Slags naturlig Udvalgelse — til Statstjenesten kun udskilles de, som paa Grund af bristende Begavelse, Magerlighed eller andre lignende Grunde, ikke vil eller kan indlade sig i den haardere Konkurrence paa det private Næringslivs Omraade. Kun den, som finder, at det er ligegyldigt, hvorledes Statens Forvaltningsarbejde udføres, kan lukke Øjnene for den Fare, som lurer her. Denne Fare er saa meget større, som Statens Interessesfare fra Aar til Aar udvides. Forvaltningens Organer træder i vore Dage i mere og mere livlig Berøring med det praktiske Livs Mænd. Det er saa sandt ikke til Statens Bedste, om dens Repræsentanter er de underlegne i dette Forhold.

Man vil sikkert herimod indvende, at dette er at anlægge altfor materielle Synspunkter. Der findes jo ogsaa ideelle Moter, Bevidstheden om at tjene det almene Bedste, Følelsen af større personlig Frihed o. s. v., som bevirker, at Statstjenesten foretrækkes. Dette er naturligvis til en vis Grad sandt. Men man gør dog klogest i ikke at bygge altfor meget paa slige Motiver. De kan spille en Rolle i de individuelle Tilfælde. I det hele og store reguleres dog disse Forhold af økonomiske Faktorer. At bygge en Lønningslov paa et andet Grundlag er idealistisk Sværmeri og ikke praktisk Lønningspolitik.

Statens Tjenestemænd opkaster ikke Spørgsmaalet om, at Staten som deres Arbejdsgiver skal holde dem skadesløse for heje det økonomiske Tab, som Dyr-tiden har forvoldt. De er fuldt belavet paa selv at bære deres Andel af Byrden. Men de mener samtidig, at Staten ved sin Ordning af disse Forhold bør skænke dem sin mægtige Støtte og kan ikke anse den Hjælp, som bydes dem i Lovforslaget om Krigstidshjælp, som tilfredsstillende. Charity begins at home. Ingen maa fortænke Statens Tjenestemænd i, at de mener, at Staten, som strør omkring sig med Understøttelser og Bidrag ikke mindst bør tænke paa dens egne Folk og deres særlig foruroligende Stilling.

Staten har i sin Egenskab af Landets største Arbejdsgiver en ansvarsfuld Plads at udfylde. Ikke uden Grund fordrer man, at Staten som Arbejdsgiver skal være et Mønster, som maner til Efterfølgelse. Men dette bør gælde ikke blot i Statens Forhold til dem, der udfører legemligt Arbejde, men i al Almindelighed til alle, der er ansat i dens Tjeneste. Hvad Staten i dette Forhold gør eller undlader at gøre, bliver et Forbillede for andre Arbejdsgivere, offentlige som private.

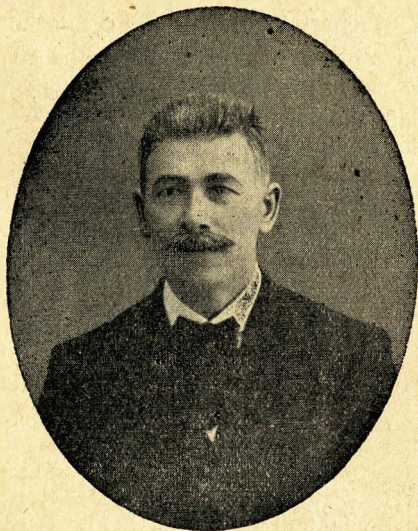
Fra Tusinder af Tjenestemandshjem rundt omkring i alle Egne af Sverige vandrer Tankerne i disse Dage her til Stockholm og til dem, som bestemmer over Landets Skæbne. Med Uro og Bekymring spørger man hinanden, hvilken Stilling Rigsdagen vil indtage i Spørgsmaalet om Krigstidstillæg. Vil Rigsdagen uden videre godkende kongelig Majestæts Forslag eller vil den finde Udveje til effektivt at forberede de i Lovforslaget indeholdte Vilkaar. Jeg ved, at jeg gør

mig til Talsmand for alle svenske Tjenestemænds Tanker, naar jeg her udtaler en varm og alvorlig Appel til Rigsdagen om at lægge sig Statstjenestemændenes betænkkelige Stilling paa Hjerte, og overtænke, at Tjenestemændene har maattet kæmpe sig igennem tre Aar med en exceptionel Prisstigning med ringe eller ingen Understøttelse af det offentlige, samt betænke, at en for lavt lønnet og som Følge deraf misfornøjet og ligegyldig Tjenestemandssstand er en Ulykke, hvis Følger ikke mindst rammer Staten og dens Interesser. Rigsdagens Bevilling af et virkeligt effektivt Lønningstillæg er visselig kun en Indrømmelse til den simpleste Retfærdighed. Men for mange Tjenestemænd vil dette betyde Redning fra en truende Ruin, for endnu flere en Opmuntring til tappert at gennemleve den tunge Tid, som er, og den sikkert endnu tungere, der kommer.

Ministeriernes Maanedssblad.)



25 Aars Jubilæum.



E. E. V. Hansen.

Den 1. August fejrer Lokfører E. E. V. Hansen, Korsør, sit 25. Aars Jubilæum som Lokomotivmand, idet han 1. August 1893 ansattes som Lokfyrbøder i Kjøbenhavn.

Jubilaren har gennem alle 25 Aar været ansat paa Sjælland og er godt kendt blandt alle Medansatte for sin vindende Optræden.

Jubilaren har i de forskellige Afdelinger han har tilhørt jævnlige været beæret med Tillidshverv og har blandt Kolleger et godt Navn.

Paa Jubilæumsdagen vil der møde jubilaren forskellige Overraskelser som Bevis paa hvor afhøjt han i Aarenes Løb har forstaaet at gøre sig, og mange Lykønskninger vil sikkert strømme ind til ham.

Vi vil føje vort Ønske til de mange med en Tak for den Tid, der er gaaet og med Ønsket og Haab om alt godt i den kommende Tid.

Hovedbestyrelsesmødet

den 12. Juli 1918.

M. Mortensen fraværende paa Grund af Sygdom.

• Øvrige Hovedbestyrelsesmedlemmer til Stede.

Punkt 1. Formanden aabnede Mødet med Meddelelse om Mortensens Sygdom. — Refererede derefter forskellige Sager, som der var indløbet Svar paa. Omtalte V. Jensens; Viborg, Sag, som der var kommen et imødekommende Svar paa. Der var endvidere indkommen Skrivelse fra Nordisk Lokomotivmands Forbund og en Skrivelse fra Ms. om Ret til at danne Afdeling. Kom endvidere ind paa en Sag ang. en Forflyttelse, hvor Hovedbestyrelsen maatte tage Stilling til om man kunde anbefale denne eller ikke; der forelaa særlige Omstændigheder, der talte herfor, og anbefalede at man gav Dispensation.

Formanden meddelte derefter, at der foreløbig ingen Forfremmelse skete paa Grund af en indledet Undersøgelse ang. forbigaede Lokfyrb. paa Gb.

C. A. Lillelund omtalte forskellige Sager fra Lønudvalget, bl. a. en Sag om Rangergodtgørelse og angaaende Depotforstandertjenesten.

Toges til Efterretning.

C. A. Vording redegjorde for Bladets økonomiske Stilling, der ikke var saa gunstig som ventet paa Grund af stadig Stigning, medens samtidig Annonceindtægten gik ned.

Toges til Efterretning.

Punkt 2. Lønsagen.

C. A. Lillelund refererede, hvad der var foregaaet i de C. O.-Møder, hvori han havde deltaget.

Der udviklede sig nu en længere Diskussion om vor Stilling til det, der var foregaaet i C. O.

Formanden omtalte det Skel, der var sat i C. O.s Forslag mellem Funktionærer og Embedsmænd og fastslog, at vi nu maatte fastsætte vore Lønkrav.

Kredsene, afhøjt derefter Møder hver for sig.

Efter at Mødet igen var aabnet fortsattes Diskussionen, hvor man enstemmig vedtog de Lønkrav Organisationens vilde fremsætte og som vilde blive forelagt den følgende Dag i Mødet med 10 Mands Udvalget.

Derefter fastsatte man de Krav Organisationens agter at fremsætte vedrørende Nat- og Korepenge.

Punkt 3. Anciennitetsreglerne.

Formanden meddelte, at man nu fra Administrationen havde modtaget Forslag til Ændring af Anciennitetsreglerne.

De nye Regler oplæstes og diskuteredes og det vedtoges derefter at lade disse cirkulere mellem Hovedbestyrelsesmedlemmerne til Udtalelse.

En Sag fra Aarhus ang. et Principspørgsmaal henvises efter nogen Diskussion til Forretningsudvalget.

Punkt 4. Eventuelt.

Et Spørgsmaal om Medlemskort drøftedes og henvises til Forretningsudvalget.

Forskellige andre Smaasager diskuteredes.

C.

Lokomotivførererkredsens Møde

Fredag den 12. Juli 1918.

Formanden fraværende paa Grund af Sygdom.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Lillelund gav paa Formandens Vegne Meddelelse om forskellige indløbne Skrivelser.

Blandt andet behandledes en Sag ang. et tjenstligt Forhold i Vamdrup.

En Skrivelse fra Lokfører Afd. i Aarhus ang. et Principspørgsmaal vedrørende Anciennitetsberegningen behandledes derefter og henvises til H. B.

Punkt 2. Eventuelt.

Forskellige Sager behandledes herunder.

Lokomotivfyrbøderkredsens Bestyrelsesmøde

den 12. Juli 1918.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden referede en Sag fra Viborg angaaende lokale Forhold. Ved en Undersøgelse desangaaende viste det sig, at en Klage over for faa Fridage i Reserven ikke var hejt begrundet.

Fra Gjedser Afd. blev en Anciennitets sag forelagt og Formandens Svar dertil godkendt.

En Beklagelse fra Lokfyrb. Thøgersen over formentlig for lidt udbetalt i Flyttegodtgørelse ved hans Forflyttelse fra Skjern til Kolding, henvises til Lønningsudvalget.

Fra Fredericia forelaa en Skrivelse med Anmodning til Kredsbestyrelsen om at tage Rangerturen i Fa op til Behandling, da Afdelingen ikke selv kan opnaa en tilfredsstillende Ordning med Distriktet. Bilag og Forslag til en ny Tur medfulgte.

Sg. og Ar. Afd. beklagede sig over, at Tjeneste Nr. vedblivende blev paaført Fripassene til Lokfyrb. ved Underafdelingerne, naar Stationerne skulde udstede Fripassene. Sagen er behandlet i Forretningsudvalget og Generaldirektionen er anmodet om at kund-

gøre for Stationerne, at Tjenestenumre paa omtalte Fripas ikke skal paaføres. Ligeledes er der rettet Henvendelse til Generaldirektoratet angaaende Betegnelsen „Fyrbøder“ paa Lønningslisterne.

I Anledning af en Skrivelse fra Masned Sund ang. de fortvivlede Opholdsforhold ved Depotet paalagdes det Formanden og Næstformanden at indlede Forhandling med Sektionen og Distriktet.

Punkt 2. Eventuelt.

Soph. Jensen referede og forelagde et Lønspørgsmaal ang. midlertidig Udstationering. Henvises til Lønningsudvalget.

Fra en Lokomotivfyrbøder i Aarhus, der efter et Aars Permission nu søger sin Afsked, forelaa Anmodning om vedblivende at blive staaende i Organisation. Ifølge Lovene har Vedkommende Ret hertil, men under Hensyn til Kontingentet til Kampfonden henvises Spørgsmaalet til H. B.

P. A. J.

Mødet den 20. Juli 1918.

P. A. Jensen fraværende med Forfald.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede forskellige Sager, bl. a. Henvendelse til 1. Maskinsektion ang. Opholdsværelserne i Masned Sund.

Nogle Lønsager henvises til Lønningsudvalget.

Punkt 2. Tjenestetiden paa Rangermaskinerne.

Der forelaa nogle Klager fra Afdelingerne, og det vedtoges at henstille til Forretningsudvalget snarest at søge Sagen ang. Tjenesten paa Rangermaskinerne optagne til Behandling.

Punkt 3. Eventuelt.

En Henvendelse fra Aarhus Afd. ang. Tørvefyringen behandledes.

Det vedtoges at lade Formanden og Soph. Jensen undersøge og behandle denne Sag snarest.

K. Johansen.

Vidunderligt.

Hr. Redaktør!

Maa jeg i korte Træk fortælle Dem en lille Episode fra et forleden afholdt Møde i Lokomotivførerafdelingerne i Kjøbenhavn.

En tidligere ret fremstaaende Tillidsmand i Organisationens fremsatte paa Mødet den bemærkelsesværdige Udtalelse gentagne Gange, at der ikke burde tilstedes Organisationens Formand Adgang til Lokomotivførererkredsens Møder forinden han var Lokomotivfører.

Jeg tror, Hr. Redaktør, at denne Lokomotivfører var ganske ene med sin Opfattelse, en saadan Tanke kan vistnok ikke fostres i nogen skolet Organisations-

mands Hjerne, og meget mere forbavsende bliver dette naar man erindrer sig, at paaældende selv i sin Tid valgtes til et Tillidshverv, hvor han repræsenterede saavel Førere som Lokomotivfyrbødere, medens han var Lokomotivfyrbøder. Jeg gad vidst, om han da kunde tænke sig kun at redigere Bladet for den ene Halvdel af Foreningens Medlemmer og hvad han vilde have sagt til en lignende dum Udtalelse.

Jeg følger mig derimod overbevist om, at han vilde have fundet meget mere Sangbund i Forsamlingen om han havde fremsat Udtalelse om, at det burde forbydes fungerende Lokomotivformænd at indtage Tillidshverv i D. L. F. og at de, saa længe de indtog saadanne Pladser, burde formenes Adgang til Møderne; med andre Ord, at deres Medlemsret burde være hvilende.

En saadan ret logisk Slutning kan Manden formentlig ikke drage, skønt det er absurd at fungere som Overordnet og samtidig hænge fast ved et mindre Tillidshverv i Afdelingen.

Hvad mener De, Hr. Redaktør?

H. M.

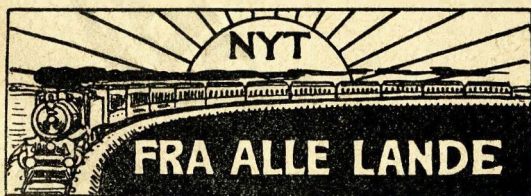
Vi er meget forbavsende over at høre, at en saadan Udtalelse er fremsat, det vidner om „god“ Organisationsforstaaelse, og vi føler os overbevist om, at den paaældende gennem denne Udtalelse har formaaet at sætte et saadant Mærke ved sit Navn blandt danske Lokomotivmænd, at han fremtidig vil blive ignoreret alle Steder.

Vi er ganske enig med Hr. H. M. i hans sidste Betragtninger angaaende fungerende Lokomotivformænds Tillidshverv indenfor Organisationen, men man ser da ogsaa alle andre Steder i Landet, at de paaældende afgiver deres Tillidshverv saasnt de fungerer nogen Tid. — Han er altsaa ogsaa i den Henseende et Fænomen.

Vi tror ogsaa paa, at han havde vundet Lydhørhed indenfor Forsamlingen, hvis han havde fremsat et saadant Forslag.

R ed.

*Betal dit Kontingent punktlig.
Restance gavner ingen*



Den første Dampfløjte paa Lokomotivet.

Der har ofte været fremsat Gisninger eller Spørgsmaal om, hvem der har opfundet Lokomotivdampfløjten, uden at bestemte Oplysninger herom har været fremme i Fagpressen. Vore Efterforskninger efter Svar paa Spørgsmaalet har vi faaet tilfredsstillende, idet vi i Nr. 12 Aarg. 1916 af det fremragende amerikanske

Tidsskrift „Railway and Locomotive Engineering“ har fundet følgende Bemærkninger derom:

Den 4. Maj 1833 indtraf en Hændelse, som gav os Lokomotivsignalflojten. Det skete nemlig, at Stephensons Lokomotiv „Samson“ ved en Vejovergang mellem Bagworth og Thornton (England) kørte paa en Tørvevogn belæsset med 50 Pund Smør og 80 Sneese Æg. Et Møde i Direktionen blev sammenkaldt og Stephensons Ide til en Signalflojtte blev antaget. Stephenson gik straks til en Musikinstrumentmager i Leicester, som konstruerede en Damptrumpet, hvilken 10 Dage senere prøvedes i Direktionens Nærværelse. Trompeten var 18 Tommer lang og 6 Tommer tværs over Tragten.

Det var den oprindelige Signalflojtte, hvilken efterhaanden paa forholdsvis kort Tid erholdt sin nuværende Form.

Med Luftskeib over Atlanterhavet.

Det gælder for alle, saavel Luft som Søfartøjer, at Kraftforbruget vokser med omtrent 3. Potens af Hastigheden. D. v. s., at der kræves den 8-foldige Maskinkraft til at føre et Fartøj frem med den dobbelte Fart og en 27-foldig Kraft til en 3 Gange saa stærk Fart eller, naar Hastigheden viser kun en ringe Forøgelse, maa Hestkraftantallet og samtidig dermed ogsaa Maskiner og Kraftkilden forstærkes.

Luftskibet har en større teknisk Fuldkommenhed og økonomisk Grænse end Søfartøjet. Med de moderne Zeppelinere paa 6 a 800 HK. kan man opnaa en Fart af 80—90 km eller 60—65 Knob. Dog kan man alene med 50 Knob opnaa en tilfredsstillende Atlanterhavstrafik. Hvis vi af Hensyn til Krigsforholdene forlægger den ene Luftskibsstation til Tyskland, den anden i Omegnen af New York faar man en gennemsnitlig Vejlængde af 900 geogr. Mile eller 3200 Knob. Med 50 Knob, bortset fra Vindforholdene, vilde der altsaa medgaa 64 Timer til Rejsen. Den før Krigen foreliggende Luftskibsform muliggør allerede en Forkortning af Rejsen fra 6 til 2 Dage.

Her kræves dog nogle yderligere Beregninger. Motoren behøver $\frac{1}{4}$ kg Brændsel pr. HKT. Gør man Rejsen med 800 HK., behøves der 200 kg Benzol i Timen eller 15 Tons Brændsel iberegnet Smøreolier m. m. Dette er jo betænkeligt, thi der bliver jo ikke meget tilovers til selve Lasten. Det betyder endvidere, at kun meget store Luftskibe paa 30—40,000 m³ Rumfang vil kunne anvendes til saadanne Rejser, og at en økonomisk Fragtfart er udelukket indenfor en overskuelig Tid. Men Luftskibene svømmer ogsaa i Følge Archimedes Lov; deres Bæreevne er lig Vægten af den tilbagetrængte Luftmængde. Luften er dog omtrent 100 Gange lettere end Vand; et Søfartøj 1000 kg (1 Ton) Bæreevne for hver m³ Vand, Luftskibet derimod 1 kg. Til Transport af 15 Tons Brændsel behøver Luftskibet 15,000 m³ Gas. Betydningen heraf indses, naar man erindrer 1909-Aars Zeppelinere kun indeholder 12,000 m³ Gas, hvorfor kun de største og nyeste Typer vil kunne anvendes til Amerikafarten.

Luftskibets bærende Element, Gassen, skal jo ogsaa løfte Stativet med Hylster, der ikke vejer faa Tons, og tillige Motorerne, som vejer 3 Tons, hvorfor Lastrummet kun bliver minimalt, selv om Luftskibet er forholdsvis stort. Disse faa Tons betyder dog meget, dersom Lasten er særlig kostbar, f. Eks. amerikanske Milliardærer i Fredstid, for hvem hver Time er saa kostbar, at de gerne betaler fabelagtige Beløb for at kunne vinde 3—4 Rejsedage. Men i Krigstid gælder det hovedsageligst værdifulde Akter, Handelsoverenskomster, som Tysklands Fjender, saa vidt muligt, gerne vilde tilegne sig.

Man kan indvende, at Zeppelineren er synlig og derfor lettere at ramme, men praktisk bliver det anderledes. De 15 Tons Brændsel medgaar efterhaanden, og Luftskibet bliver i samme Forhold lettere og kan hæve sig højere. Og til at passere de farlige Steder i Europa kan man jo vælge en 12 Timers Nat, hvor Luftskibet tilbagelægger 11,000 km, og allerede i Morgentaagen er paa en meget betydelig Højde, takket være Sommervarmen og den mindre Last.

Vil man paapege, at der ikke er taget de urolige Vinde med i Betragtning, da kan man foreløbig kun sige, at hvis Vinden er ugunstig, vender man om og afventer en bedre Lejlighed. I Fredstid kan man anløbe visse Stationer, Øer eller Dampere med Brændsel ombord; Sagen stiller sig da baade teknisk og økonomisk bedre.

Regner man, at Rejsen Hamburg—Amerika før Krigen betaltes med 5000 Mrk., saa vil dette for 30 Passagerer pr. Luftskib indbringe 150,000 Mrk for en 3 Dages Rejse.

Som man jo daglig ser, skaber Krigen stedse nye Muligheder, og af det her omtalte synes eventuelle Amerikafarter gennem Luften slet ikke umulige.

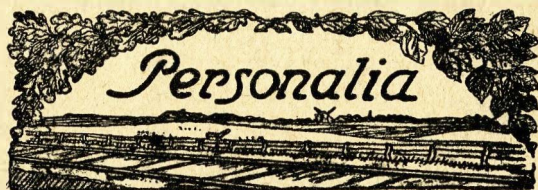
Hjertelig Tak.

Da det ikke er mig muligt at bringe alle Medlemmer af Kreds II min Tak for den Ære, der vistest min Hustru og mig d. 20. Juli i Tranbjerg, beder jeg Dem paa denne Maade modtage vor hjerteligste Tak.

Den smukke Erindringsgave vil blive bevaret som det smukkeste Minde om Arbejdsaar blandt gode Kæmperater.
Rich. Lillie.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.:
Lokfyrb. Sophus M. Sørensen, Brande.



Navnerettelse.

Lokomotivfører V. E. O. Hofmann, Korsør, hedder rettelig V. E. O. Hoffmann.

Afsked

Lokomotivfører C. A. E. Bonne, Kbhvns Godbanegaard, paa Grund af Svagelighed med Pension den ³¹/₁₀ 1918.



	<p>Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918 ca. 85 Millioner Kroner.</p>
	<p>Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918 ca. 300 Millioner Kroner.</p>

Frederiksberg Lejebibliothek.
Bog-, Musik- & Papirhandel.
H. SINDAHL PEDERSEN.
Gl. Kongevej 113. Tlf. 2892.
(Hjørnet af Alhambravej.)

Blomsterforretningen
„Solsikken“.

Godthaabsvej 46. København F.
Telefon Godthaab 1558 y.

Stort Udvalg i Palmer, Aspidistria, Araucaria og alle andre Planter. Smukke Kranse og Palmedekorationer.

Specialitet: Foreningskranse.

Engelsk Spisestue, smuk, lys Eg, komplet, 500 Kroner
Komplet hvidlakeret Soveværelse 450 —
Moderne Eg. Spisestue. 350 —
Komplet Eg. Herreværelse 350 —

Bjelkes Allé 18 St. o. G.

Udgaar 2 Gange maanedlig. **Redaktion:** Vesterbrogade 98 a², København B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Haas Tausenagade 14, Odense. Telefon 2288.

Ryg
CREMO
Tobak.