



21. Aarg. Nr. 2.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

15. Januar 1921.

DET BRÆNDENDE SPØRGSMÅL.

Fra alle Sider og af alle Mennesker lyder det i den senere Tid „Spar“! — Der nedsættes Sparekommissioner snart sagt alle Vegne og man skal rigtig til Bunds i alle Enkeltheder for om muligt at opnaa Besparelser. Der er egentlig heller intet at indvende derimod, thi Sparsommelighed er jo kun af det gode, og den enkelte bør selvfølgelig være lige saa økonomisk med de ham betroede Sager, som med hans egne.

For Statsbanerne er der jo en særlig Anledning til at spare, set paa Baggrund af de uheldige Kulindkøb, hvorom det imidlertid ikke er Hensigten at tale i denne Artikel.

Vi har den Opfattelse, at der paa dette Kulindkøb skal laves Politik, det er vel egnet hertil, endskønt man maa antage, at det var gaaet akkurat ligesaadan enten Ministeren havde været Højremand, Radikal eller Socialdemokrat. — Det er der vistnok ingen Tvivl om. — Dette siger vi ikke fordi vi nærer overdrevent varme Følelser for det nuværende Ministerium, dertil har Tjenestemændene heller ingen Grund, men Forholdene har medført, at de trufne Dispositioner er faldet uheldige ud, var det gaaet til den anden Side, hvad ingen med Sikkerhed kunde vide noget om, saa havde det „Nummer“

ikke været paa Programmet. — Nu er det der, og saa skal det gaa mindst lige saa længe som „Rasmine“ paa Sønderbro.

Vi talte i en Artikel her i Bladet i Foraaaret 1920 om det System, man havde indført vedrørende Kul og Olje her i 1. Distrikt. Det er vel snart et Par Aar dette System har virket, og vi synes nu, at det snart kunde være rart at faa lidt at vide om, hvorledes dette har virket, om Forbruget er gaaet op eller det er gaaet ned.

Hvorledes Forholdet er med Hensyn til Kullene er det meget vanskeligt at se, men Oljeforbruget er i hvert Fald ikke gaaet ned. Ideen, der ligger til Grund for det indførte System i 1. Distrikt er saamænd god nok, men det har den Svaghed, at nogen intensiv Kontrol med Forbruget kan ikke føres, og det er den eller de paagældende, der kører Maskinen umuligt at se, om Forbruget er for lille eller for stort.

Da der ikke foreligger nogen Meddelelse af nogen Art til Personalet angaaende Forbruget nu og tidligere, kan der ikke konstateres noget i den Henseende, men vi har den Opfattelse, at det er dyrere end tidligere. Enhver Lokomotivfører havde, indtil det nye System gennemførtes, sine egne Oliedunke, og han kunde nøjagtig se om hans Forbrug holdtes under de fastsatte Grænser, og der var saaledes Anledning for

Administrationen til at paatale et for stort Forbrug. — Nu har man kun en Vej at gaa, nemlig den, ved almindelige Opfordringer at indskærpe Personalet Sparsommelighed. — Men naar man ad den Vej Maalet — det mindste Forbrug. Vi mener nej! — Paa den anden Side tror vi ogsaa, at der af Personalet kunde vises større Agtpaagivenhed ved Anvendelse af Smøremidlerne, men dette maa vel i nogen Grad falde tilbage paa Systemet. — Det er som sagt muligt, at der kunde passes bedre paa, thi man ser navnlig ret ofte i Remiserne utilladelig Spild af Olie, og det maa være ganske indlysende for vore mange økonomiske Lokomotivfyrbødere, at noget saadant ikke bør finde Sted, for det første fordi Olien er dyr, og for det andet fordi det er noget Griseri, og det koster unødvendig meget Arbejde at faa Olien fjernet af Gulvene igen. Helt undgaas kan Spild paa Remisegulvene formentlig ikke, men det bør dog iagttages at Lagrene ikke overfyldes med Olie. Spild fremkommer ogsaa, fordi man anvender den store Olie-dunk ved Opsmøringen af Lagre og Stænger, thi det kan nemlig vanskeligt undgaas, at Oliesprøjten stikkes for langt ned i Dunken og den Olie der sætter sig fast paa Siden af af Sprøjten gaar i Regleu tabt. Potkanden bør anvendes, det er renligere, lettere og mere økonomisk. Det er ikke heller økonomisk at bruge Sprøjten ved Opsmøring af Styringsdele, hertil bør Sprøjtekanden anvendes, ligesom „Fedteren“ bør anvendes ved Opsmøring af Stænger m. m. Det er heldigvis saaledes, at Flertallet af vore Lokomotivfyrbødere økonomisere med Olien, men vi har som Tjenestemænd ogsaa Pligt til, at bidrage vort til, at Forbruget nedsættes det mest mulige. — Ser vi hen paa Kulforbruget, har vi den Opfattelse, at gennemførtes der en eller anden Kontrol med Forbruget, vilde det være muligt ogsaa paa dette Omraade at spare Penge. Med de Priser, Kullene i Øjeblikket staar Statsbanerne i, er hver Tons Kul sparet en ret stor Sum Penge. Og i den Henseende giver det i 1. Distrikt indførte System den mindst mulige Kontrol.

Som vi før nævnede er det vanskeligt at se, hvorledes Situationen er med Hensyn til Forbruget af Kul nu i Forhold til det gamle System, som iøvrigt heller ikke gav det sande Billede af den enkeltes Forbrug, men der var dog noget der animerede til den største Sparsommelighed. Det vilde i saa Henseende være ønskeligt, om der tilstilledes Personalet nogen Underretning om Forholdet i Forbruget. — Vi skal i denne Sammenhæng pege paa, at der meget ofte i Remiserne henstaar Maskiner med stærkt blæsende Ventil. Noget saadant bør selvfølgelig ikke finde Sted, og vi tror at det kan betale sig, om det skulde være nødvendigt, i en saa stor Remise, som f. Eks. Gb., at have en Mand, hvis Opgave det var at paase, at Reservefyret holdtes inden for rimelige Grænser baade af Hensyn til Kul- og Vandforbrug — for ikke at tale om, at Fyret efterhaanden fyldes med Slagger, og hurtigere jo flere Kul der er kastet ind. — Vi er tilbøjelig til at vove den Paastand, at saadan unødvendig Fyring i Remissen ret ofte har været en meget stærk medvirkende Aarsag til Tidstab under Kørselen. Thi med et meget stort bakket Fyr, til Tider over hele Ristearialet, er det umuligt ved Overtagelsen at se, om der allerede har dannet sig Slagger og særlig i de mange Tilfælde, hvor Spændingen er paa det højest tilladte og Kedelen er fuld af Vand. En effektiv Kontrol med Lokomotiver under Damp i Remissen vil bevirke et formindsket Kulforbrug og i mange Tilfælde bedre Kørsel.

Der er fra Foreningens Side ofte slaaet til Lyd for en bedre Uddannelse af Personalet, og vi maa naturligvis vedblivende hævde, at den Maade Uddannelsen af Lokomotivfyrbøderapiranterne foregaar paa er uheldig. Der maa gennemføres en ensartet Uddannelse og dette kan kun ske ved, at Uddannelsen lægges i Hænderne paa bestemte Lokomotivførere, der som Instruktører er bedst egnede hertil. Det er ikke alle Lokomotivførere der i saa Henseende kan gøre Fyldest, selv om de udfører deres Tjeneste upaaklageligt. Der kræves saavel Interesse for dette Hverv, som vis en bestemt Optræ-

den og et indgaaende Kendskab til Lokomotivet forbunden med Ordenssans og Økonomi. Dette er Gang paa Gang hævdet af Foreningen, at en bedre Uddannelse af Personalet vil bære gode Frugter. og det Beløb der bliver givet ud for Gennemførelsen af en nutidssvarende Uddannelse vil komme igen med gode Renter. Det samme mener vi vilde være Tilfældet, om de Mænd der skal passe Lokomotiverne i Remissen fik Undervisning heri paa betryggende Maade, dette sker absolut ikke nu. At det sædvanligvis gaar godt er et Vidnesbyrd om, at de paagældende, der røgter dette Hverv, efterhaanden har tilegnet sig selv den fornødne Færdighed.

Hvorom alting er, det brændende Spørgsmaal giver Anledning til forskellige Betragtninger, bl. a. kunde det ogsaa være rart at vide, hvorfor Lokomotivpersonalet, som skal bruge Kullene, ingensinde faar noget at vide om de utvivlsomt interessante Resultater, der opnaas paa Kulprøvemaskinen. Det vilde sikkert meget ofte have stor Værdi for Personalet at høre lidt herom, det maa sikkert have mere end teoretisk Interesse. Og det kunde da ogsaa hænde, at saadan Oplysning til Tider kunde forhindre Togstandsning, fordi en eller anden Sort Kul har faaet en forkert Behandling.

Men vi vil haabe at den Sparsommelighedens Ære vi gaar i Møde kunde medføre, at de forskellige Oplysninger Personalet kan være interesseret i at faa, ogsaa bliver den meddelt, saaledes at der ved et fornuftigt arrangeret Samarbejde mellem den praktiske Tjenestes Mænd og Administrationen opnaaedes det bedst mulige økonomiske Resultat til Gavn for vor Etat.

c. m.

„KLOGE“ MÆND.

Under denne Overskrift bragte vi i November Maaned en Artikel om de endnu uorganiserede Lokomotivførere. I Artiklen udtaltes Haabet om at vi ret snart maatte se ogsaa disse „kloge“ Mænd. som Medlemmer

af vor Organisation og vi venter af den Grund snart Meddelelse fra de Par Afdelinger hvor disse findes om at de ønsker sig optaget.

At der snakkes med Jem, havde vi forleden Lejlighed til at konstatere, thi vi saa nemlig en meget ivrig Oppositionsmand i livlig Samtale med en af de uorganiserede. Vi kan ikke nægte, at dette forbavsede os, endda i meget høj Grad, thi paagældende Oppositionsmand var i Sommeren 1919 da vor sidste Lønkampagne stod paa, en meget ivrig Talsmand for endog de videst gaaende Skridt for at gennemføre ganske uigennemførlige Krav. Nu skulde man dog ellers mene, at paagældende havde nogen Forstand paa Organisationsarbejde, men alt tyder paa, baade naar man i Betragtning tager hans uheldige Agitation den Gang og hans Stilling til de uorganiserede, at han mangler den fornødne Ligevægt for at kunde tage en Stilling — der mangler Overensstemmelse i hans Handlinger. — Thi for enhver Organisationsmand er det af Betydning, at *alle* er med i Organisationsarbejdet og dette bør mindst den Mand glemme, der ikke er bange for at slaa til Lyd for de kraftigste Handlinger, for ham gælder det, at vi alle er med og at ingen svigter.

Maaske er han undskyldt, maaske ved han ikke hvem der er Medlem og hvem ikke. — Imidlertid er Tallet paa de udenforstaaende, paa dem der Gang paa Gang høster uden at saa, ikke ret stort; og det er derfor vor Hensigt at offentliggøre Navnene paa Ikkemedlemmerne, saaledes at enhver véd hvem de paagældende er.

For en saadan Tankegang giver „Værkstedstidende“ ogsaa Udtryk i en Artikel i Decembumumret, og Bladet vil ikke gerne mistro en uskyldig og er derfor interesseret i at faa de „kloge“ Mænds Navne. — Dette giver vi „Værkstedstidende“ ganske Ret i, det vilde jo være meget kedeligt for en organiseret Værkstedsarbejder, om han skulde komme til at tale med en af vore heldigvis faa „kloge“ Mænd i den Tro, at Manden var alright. — Men naar dette ikke allerede er sket er Aarsagen jo den, at vi vilde give

disse Mænd nogen Respit, den Mulighed er jo tilstede, at de kunde komme til Erkendelse af deres Pligt og melde dem ind i deres Organisation.

Der er imidlertid forløbet to Maaneder, man kan overveje meget i den Tid, og Tiden maa vel nu være inde til at Afdelingerne meddeler Lokomotivførererkredsens Bestyrelse, hvilke Lokomotivførere der ikke er Medlemmer af Organisationen.

Vi skal derfor tillade os at henstille, at saadan Meddelelse tilgaar Kredsen omgaaende, saaledes at alle Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening og af vore nærbeslægtede Organisationer ved Besked om Forholdet og kan tage sig i Agt.

Meddelelsen bør være ledsaget af de forskellige nødvendige Oplysninger saasom Data og Biografi.

Naar vi har faaet de ønskede Oplysninger skal vi komme tilbage til Sagen saaledes, at det kommer til at ligge klart for enhver, hvem disse „kloge“ Mænd er. c. m.

FERIE- OG REKREATIONSHJEM.

Under denne Overskrift har der nu i vort Blad været skrevet forskellige Artikler, men jeg havde i min vildeste Fantasi ikke tænkt mig, at der vilde fremkomme Artikler, hvis Tendens var at modarbejde denne gode Sag. At ikke alle kan se lige stort paa en Sag, er undskyldeligt, men at man vil modarbejde den, paa Grund af Sneversyn, det er ikke undskyldeligt.

Jeg kunde tænke mig dette, hvis vi Lokomotivmænd herhjemme var de første der prøve at føre en saadan Sag frem, men da vi har baade Sverrig og Norge at tage lære af og forskellige af vore ledende Mænd ved Selvsyn og Underretning har forvisset sig om at Hjemmene virker til deres Tilfredshed, saa er man enten for Sagen eller passiv. Jeg beder d'Hrr. som modarbejder, og dem som ikke vil støtte Oprettelsen af et Ferie- og Rekreationshjem at læse den Artikel som staar i vort Blad Nr. 1 under Overskrift „Indsamlingen til Wienerbørnene.“ Tænk

disse Mænd, som selv, deres Koner, og deres Børn, lider daglig Nød, de kan tænke saa stort, at de Penge de har faaet ind fra udenlandske Kolleger, for at afhjælpe den værste Nød, de Penge vil de rejse Rekreationshjem for, og lide det øjeblikkelige Savn — Det er Helte!

Vi er smaa i Sammenlidning med dem.

Jeg beder nu alle Kaldsfæller, støt den gode Sag, som kan blive til Gavn og Glæde for os selv os selv, og vor Familie.

V. D. Hansen.

Lokomotivpersonalets Indtægt i Kalenderaaret 1920.

Lokomotivførere.		Sats			
		a*)	b*)	c*)	d*)
paa Grundløn 3000 Kr.	gifte	5265	5145	5055	4815
	ugifte	4923	4803	4713	4473
med 1 Alderstillæg à 300 Kr.	gifte	5565	5445	5355	5115
	ugifte	5223	5103	5013	4773
med 2 — — — — —	gifte	5895	5775	5685	5445
	ugifte	5553	5433	5343	5103
Lokomotivfyrbødere.					
paa Grundløn 2100 Kr.	gifte	4305	4185	4095	3855
	ugifte	3963	3843	3753	3513
med 1 Alderstillæg à 150 Kr.	gifte	4455	4335	4245	4005
	ugifte	4113	3993	3903	3663
med 2 — — — — —	gifte	4635	4515	4425	4185
	ugifte	4293	4173	4083	3843
med 3 — — — — —	gifte	4785	4665	4575	4335
	ugifte	4443	4323	4233	3993

*) Sats a, Stedstillæg 450 Kr. — Sats b, Stedstill. 350 Kr. — Sats c, Stedstill. 240 Kr. — Sats d, Inet Stedstill.

ANDELE I REKREATIONSHEJMET.

Tønder. Lokomotivførerne V. V. C. Hested (Løgumkloster), N. J. P. Kvist, O. Petersen, J. M. Jensen, P. Chr. Petersen, R. C. Vilmar og Lokomotivfyrbøderne C. Olsen, R. Jensen, M. Dausgaard og M. Carstensen hver 200 Kr.

Lokomotivfører J. Jensen og Lokomotivfyrbøder L. Mortensen hver 120 Kr.

Kjøbenhavn G. Lokomotivfyrbøder Helmuth Malling 360 Kr., Joh. Bøyesen, Nedergaard Petersen, P. Pedersen hver 200 Kr. og O. A. A. Olsen og C. J. Christensen hver 120 Kr.

Aabenraa. Lokomotivfører M. Mathiesen, J. E. Larsen og Lokomotivfyrbøder J. M. Andersen hver 200 Kr.

Med det tidligere tegnede: 33 170 Kr.

MEKANISKE SMØREAPPARATER.
WAKEFIELD'S PATENT.

Ved *Otto Bendixen.*

(Sluttet.)

Anvendelsen af mekanisk Smøreapparat Model Nr. 7 i Forbindelse med den „Anti-Carboniser“, som vi i det følgende skal beskrive, forhindrer ganske Dannelsen og Aflejring af Kulstof fra forbrændt Olie i

Gliderrummet, Cylindre, Dampkanaler og Spildedampsrør; thi ved „Anti-Carboniser“ forstaar man nemlig en „Anti-Kulstofaflejrer“, et Apparat, som forhindrer Afsættelsen af Kulstof. Vi vil i det følgende foretrække at anvende den engelske Benævnelse paa dette Apparat nemlig „Anti-Carboniser“. Naar denne anvendes, er følgende sikret et lettere Løb af Maskinen, resulterende i en betydelig Besparelse i Kulforbrug. En fastslaaet Økonomi i Olieforbrug er ogsaa opnaaet; — en Besparelse paa 50 pCt. og derover bliver almindeligvis opgivet. Kvantumet af Olie pr. 100 Miles (160,9 km) tilført Glidere og Cylindre overstiger ikke 0,56 kg, hvilket med en fuldstændig Udelukkelse af Kulstofaflejring tilvejebringer fyldestgørende Smøring.

Hvor „Anti-Carboniser'en“ er anvendt i Forbindelse med det mekaniske Smøreapparat bruges kun et saadant med 4 Rør, idet man i Stedet for gennen 2 Rør at lede Olien til hvert Stempelgliderhoved nøjes med at anvende et Olie Tilførselsrør til hvert Hoveddamptrumiddelbart over Gliderrummet og et Tilførselsrør til Midten af hver Cylinder. Disse 4 Rør arrangeres saa de passere gennem en af Wakefield's 2 løbende „Anti-Carbonisere“,

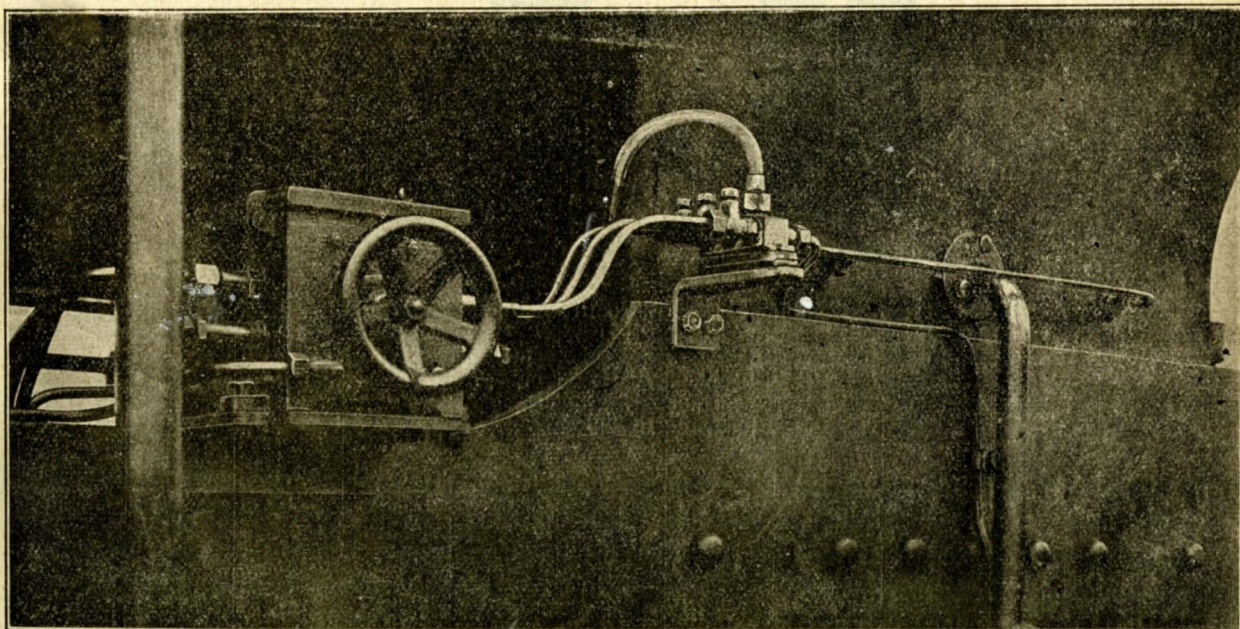


Fig. 3. Wakefield's mekaniske Smøreapparat og Anti-Carboniser monteret paa et Lokomotiv.

monteret een paa hver Side af Maskinen. Dersom Stempelstængerne er ført ud gennem forreste Cylinderdæksel, vilde 2 ekstra Tilførselsrør være at ønske, (hvilket altsaa udgør

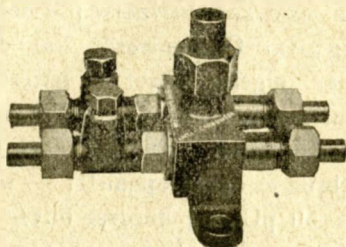


Fig. 4. Anti-Carboniser.

6 ialt). Disse 2 Rør skulde da ikke passere gennem „Anti-Carboniser’en, men føres direkte til Undersiden af Stempelstangens Pakdaase.

et Apparat, hvormed Olietilførslen til Maskinen øjeblikkelig kan omforandres ved en simpel Manøvre af det Haandtag, som er monteret i Førerhuset. Denne Type af Smøreapparatet er meget skattet, hvor Banelinien har lange og stærke Stigninger, saaledes at Olietilførslen pludselig kan blive forøget, og straks sættes ned til normal Tilførsel, naar Kørslen foregaar paa lige Strækning eller ned ad Bakke.

Førerens Manøvre-Haandtag (se Fig. 6) for Regulering af Olietilførslen bestaar af en Snoreskive med paastøbt Haandtag, som kan drejes om en i Gaffel befæstet Bolt. Gaffelens ene Side er formet som en lille Viser, medens der i Gaffelens Bund er udboret til en lille Stopper, som kan trykkes

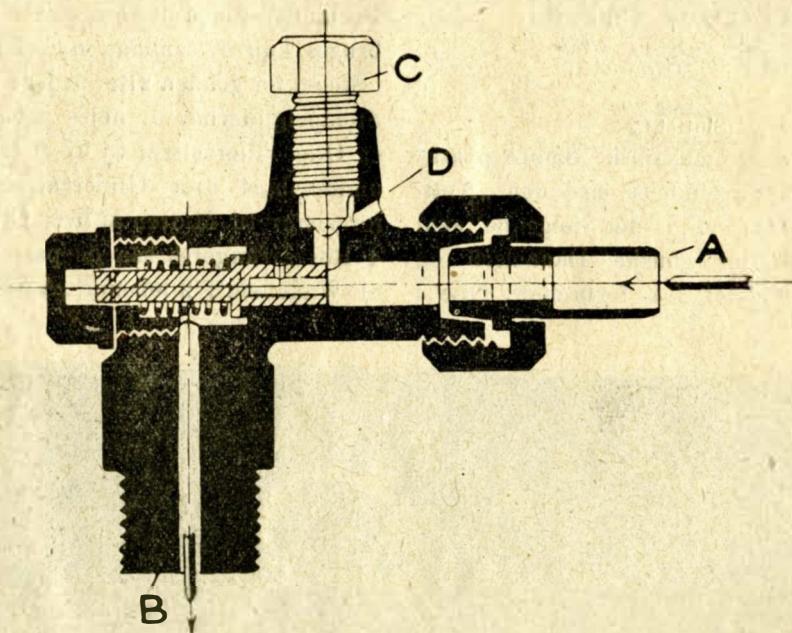


Fig. 5. Kombineret Kontra-Ventil og Undersøgelses-Skrue.

- A. Olietilgang fra Smøreapparatet.
- B. Olieafgang til Glider og Cylindre.
- C. Olie Undersøgelses-Skrue.
- D. Olieafgang til Luften.

Blandt Wakefield's mekaniske Smøreapparater findes en Model Nr. 8, der er bemærkelsesværdig, og som vi derfor i det følgende skal omtale.

Dette Smøreapparat virker efter nøjagtig samme Principper, som den overfor beskrevne Model Nr. 7. Det er imidlertid forsynet med

op i nogle Hak, der findes i Snoreskivens Kanter, ved Hjælp af en Spiralfjeder. Endvidere er nævnte Stopper styret i et paa hver Side af Gaffelen langagtigt Hul, som skal hindre Stopperen i at dreje sig rundt. Gaffelen er monteret i en Knægt, som kan fastboltes paa Førerhusvæggen eller et hvil-

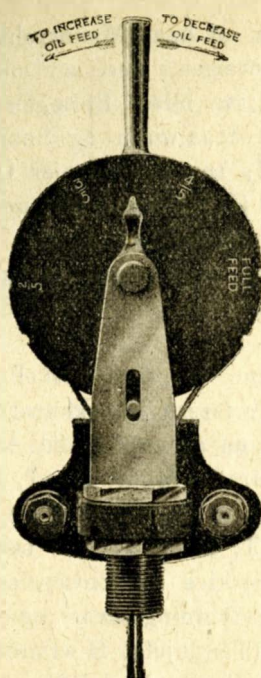


Fig. 6. Manøvrehaandtag anbragt i Førerhuset til Regulering af Olie tilførslen ved Wakefields Smøreapparat, Model Nr. 8.

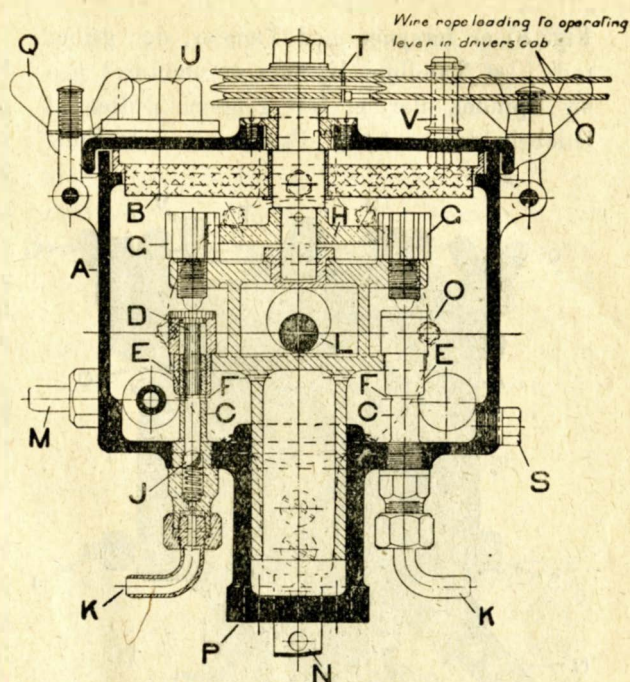


Fig. 7. Længdesnit af Wakefields Smøreapparat Model Nr. 8 med Anordning til Regulering af Olie tilførslen fra Førerhuset.

ket som helst praktisk Sted. I Snøreskivens Rille er fastgjort den tynde Staalwire (Staal-tov), som føres videre til Smøreapparatet, saaledes at en delvis Omdrejning af Manøvrehaandtaget og Skiven medfører samme Bevægelse paa Smøreapparatet. For Fuld-

stændigheds Skyld bemærkes, at Manøvre Snøreskiven er forsynet med Betegnelserne: Fuld, $\frac{4}{5}$, $\frac{3}{5}$, $\frac{2}{5}$, $\frac{1}{5}$, $0/0$.

I Fig. 7 og 8 ses Længde- og Tværsnit af Wakefields Smøreapparat, Model 8.

Enhver af Olie Reguleringsskruerne G (se

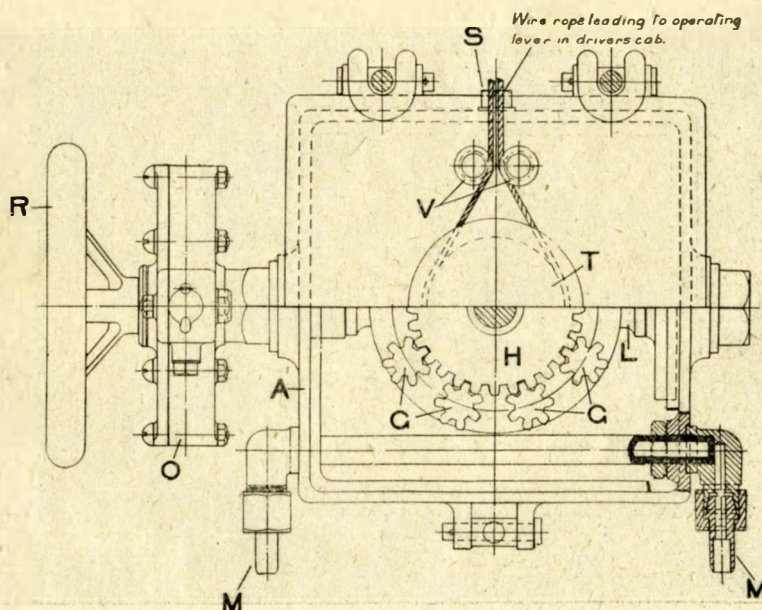


Fig. 8. Tværsnit af Wakefield's Smøreapparat Model Nr. 8 med Anordning til Regulering af Olie tilførslen fra Førernævnet.

Fig. 8) er forsynet med Tænder, der griber ind i et Tandhjul H, som er monteret paa en Spindel, der er ført gennem Midten af Oliebeholderens Laag. Paa den øverste Ende

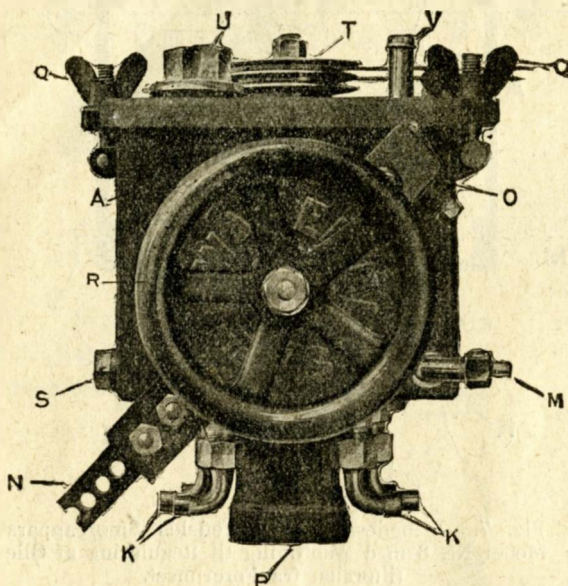


Fig. 9. Wakefields Smøreapparat Model Nr. 8 med Anordning til Regulering af Olietilførslen fra Førerhuset.

af denne Spindel er anbragt en dobbeltrillet Snøreskive T, omkring hvilken en tynd Staalwire passerer, og hvis Ender er fastgjort i hver sin Rille i Snøreskiven T.

Det vil ses, at naar Manøvrehaandtaget i Førerhuset bevæges i den ene eller den anden Retning, saa bliver Bevægelsen overført ved Hjælp af Staalwiren og Snøreskiven til Tandhjulet H, som saa drejer Olie-Reguleringsskruerne G enten op eller ned, saaledes at Pumpestemplerne D kan vige mere eller mindre tilbage, og derved bringe Olie-Tilførslen i Overensstemmelse med det ønskede Kvantum.

Bogstaverne ved de forskellige Dele i Fig. 7 og 8 referere til akkurat de samme Betegnelser som er anført ved Afbildningen af Smøreapparatet Model Nr. 7, kun er der ved Fig. 7 og 8 af Model Nr. 8 yderligere Bogstaverne T, U og V, som betegner henholdsvis Snøreskive for Bevægelse af Tandhjulet H, Paafyldningsskrue og Styreuller for Wiren. (Tandhjulet H erstatter Indstillingsskruerne H ved Model Nr. 7).

Efter i det foregaaende at have beskrevet Wakefields mekaniske Smøreapparat til Glidere og Cylindre skal vi til Slut omtale den mekaniske Smøring af Akselkasser, da det vil være af Interesse at se, at ogsaa paa dette Omraade kan mekanisk Smøring anvendes.

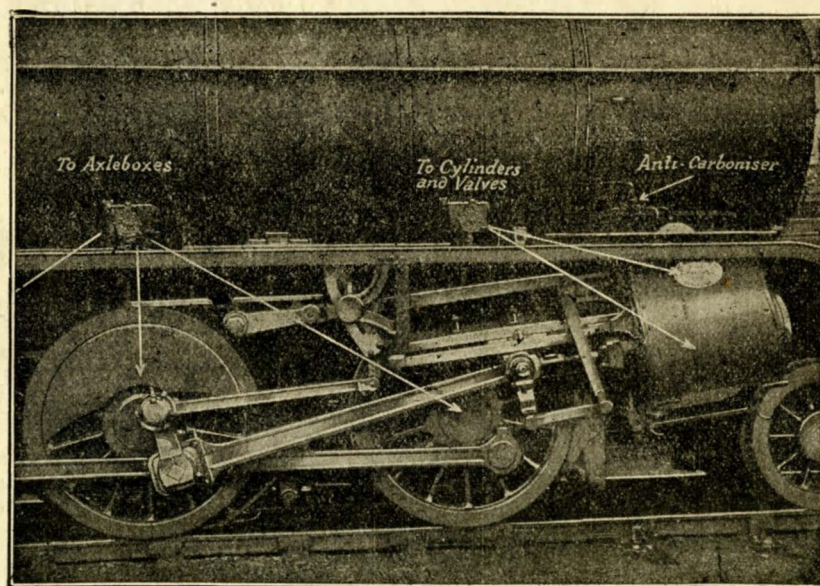


Fig. 10. 3 Cylinder Lokomotiv monteret med Wakefield's mekaniske Smøreapparat, Model 7, til Glidere, Cylinder og Akselkasser, samt med Anti-Carboniser.

Mekanisk Smøring af Akselkasser.

Følgende Principper at anvende Olietilførsel under Tryk til alle Friktions-Flader (Slidflader), hvor det kan anvendes med Fordel, har man antaget mekaniske Smøreapparater, Wakefields Patent, til at føre Olien til Lokomotiv-Akselkasserne med Tryk.

Flere betydelige Jernbaner i Storbritannien og andre Lande har allerede forsynet Lokomotiver med dette System og med Resultater, som paa en slaaende Maade belyser den fuldkomne Smøring, ganske uopnaaelig med den almindelige Smøremetode med Væger.

Bortset fra dette Fremskridt, er det en følelig Besparselse i Olieforbruget ved Siden af, at en Olie af den sværeste Substans, som kan faas, kan anvendes. Muligheden for Brugen af Cylinderolie til Lagrene i det varme Vejr, og saaledes forhindre varme Akselkasser, og samtidig at spare umaadelig i Olieforbrug, er Velgerninger, som Lokomotiv-Ingeniøren har længtes og søgt efter i nogen Tid.

I varme Lande er dette System uvurderligt. Hvis, paa Grund af Støv eller af andre Aarsager et Lager føles en Smule varmt, kan Olietilførslen øjeblikkelig forøges og Lejet overskyldes med Olie, for at befordre Støvet ud. Ved det mekaniske System tilføres Olien Lagerne i Kvantum overensstemmende med Maskinens Hastighed og stoppes automatisk, naar Maskinen standser. Der er følgelig erfaringsmæssig en yderligere Besparselse i Olieforbrug, naar Lokomotivet staar stille. Kontraventiler er anbragt over Akselkasserne, som forhindrer Olietilførselsrørene i at tømmes.

Om Vinteren er der ingen Besværlighed med, at Smøringen udebliver grundet paa svigtende Hævertvirksomhed ved Smørevægerne, da Olien stadig er under Tryk, og Olietilførselen foregaar ligegodt, enten Temperaturen er ved Nul eller ved tropisk Varme.

Med to mekaniske Smøreapparater, monteret et paa hver Side af Maskinen, kan Glidere, Cylindere, Linealer og Akselkasser blive tilfredssillende smurte. En Slags Olie kan bruges helt igennem, eller to Slags hvis det ønskes. I saa Fald kan Smøreapparatet

levres til to Slags Olier ved Deling af Oliebeholderen med en Skillevæg.

Fra Tal. som vi har faaet fra Jernbaneselskaber, der bruger dette System og anvender vor S. H. S. Cylinderolie baade for indvendige Slidflader og Akselkasser, finder vi, at det gennemsnitlige Forbrug viser sig at være fra 0,1 til 0,125 af en halv Pot ($\frac{1}{2}$ kg) pr. Aksellager pr. 100 miles (160,9 km) Kørsel. Dette kunde utvivlsomt være blevet formindsket, dersom Prøverne var udført for at bestemme det mindste Forbrug, ved hvilket virksom Smøring kunde være sikret.



FRÅ DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Der kan vel blive en lille Plads til mig i Deres ærede Blad, skønt jeg ser, at Bladet i den senere Tid er fyldt med Artikler om Feriemmet. —

Men hæng bare i, Hr. Redaktør, De skal se, vi skal nok faa det Hjem stablet paa Benene til Glæde for Sagens Venner — og hvad der er det bedste, ogsaa for dens Uvenner. Thi det ender dog saaledes, at alle danske Lokomotivmænd, naar Sagen er sikret, vil udstøde et Løtelsens Suk og være stolte naar Bygningen staar der. Og saa kommer saamænd baade de „private“ og de andre Lokomotivmænd som Hjemmets Gæster. — Det daglige Liv, der vil blive ført, bliver nok af en saadan Karakter, at Caspar Røgbrænder ingen Anledning faar til at skrive herom. —

Det gaar ellers meget godt altsammen, Sparekommissionen arbejder paa fuld Kraft, men jeg tror dog ikke, at det er den har forbudt 1. Distrikt at fjerne de Vogne, der daglig henstaar i Spor 1 paa Personbanegaarden, saaledes at Maskinerne for de enkommande Tog fra Vest, Syd, Nordvest og Frederikssund ikke kan komme i Hus. — De véd, Hr. Redaktør, de Vogne, der læsses i Anledning af Grundudgravningen til den nye Kontorbygning. — At Vognene staar der i Arbejdstiden, er der intet at sige til, men at de staar der om Aftenen og Helligdage, naar

der ikke arbejdes, det kan jeg ikke forstaa. — Muligvis er det billigere, at lade Togmaskinerne holde halve, ja hele Timer af den Grund, end det er at lade en Rangermaskine ved Arbejdets Ophør give dem et Skub helt ud i Tunnellen og hente dem igen om Morgen. — Eller anbringe dem et andet Sted, der findes vel nok en Plads til dem. — Hvis det nu kun var Lokomotivpersonalets Tid det gik udover, saa blev det formentlig aldrig rettet, men det koster ogsaa Kul, og Kullene er dyre nu, ikke sandt Hr. Redaktør, det maa Statsbanerne bekende. — Men maaske det bare drejer sig om at faa Kulene brændt, ja, saa er der jo intet at bemærke. — De maa kalde mig „Mads“, Hr. Redaktør, — naturligvis „Mads Røgbrænder“ — om det skulde lykkes at faa Distriktet til at se det urimelige i, at holde Maskinerne saa længe, det kan ogsaa komme til at koste Overtimer. Men skidt med hvad det koster, bare Tøsen morer sig! —

Ja, saadan gaar det dernede ved Personbane-gaarden, og naar man kommer til Kulgaarden træffer man Verdens langsomste og *behageligste* Kulmænd. — Man kunde saamænd spille „General Langsom“ flere Gange igennem forinden en af d'Hrr. viser sig, og saa skal der i Reglen flyttes en eller flere *tomme* Kasser forinden Kul-tagningen kan foregaa. — Selv om man raaber til d'Hr., kommer de saamænd ikke frem forinden Maskinen venter, thi at de skulde finde paa at gøre klar og vente paa Maskinen — det er endnu ikke set! — Det er en Type for sig selv, der findes ingen Kulmænd ved andre Depoter, der saadan slider paa deres Medansattes Taalmodighed. Det vilde blive omtrent paradisiske Tilstande, om d'Hrr. Kulmænd paa Gb. vilde erindre, at hvert Minut de lader Lokomotivmændene vente, stjæler de af deres Fritid. Hidtil har man intet Middel fundet, der har kunnet sætte Fart paa d'Hrr., bare Midlet snart kunde findes. — Og kunde man saa finde paa at flytte Vognene væk fra Spor 2 ved Kulgaarden, saaledes at Hensigten mod dette Spor kunde opnaas, at Maskinerne ikke nødsagedes til at holde og vente paa hinanden paa Række, saa vil Caspar Røgbrænder ikke tale om det mere. Hvor var det udmærket, at vi den Gang fik lavet Spor-anlægget saadan som det er, men jeg tror ikke, at den Sektionschef vi har, ved hvorfor der er 2 Spor, med de deri indlagte gode Sporforbindelser, thi vidste han det, og interesserede han sig for dette, tror jeg — ja, det gør jeg — at Vognene blev flyttet fra Spor 2 naar der blot var nogen Mulighed derfor. — Men nu kan en enkelt Vogn henstaa i Sporet i Dagevis, trods god Plads mange andre Steder. —

Vel er Gennemsnitstid godt, naar Tjenesten

skal sluttes, men Vognene i Spor 2 maa væk. Forholdene kræver ikke mere, at Sporet altid er belempet med Vogne.

Maa jeg spørge om en Ting, Hr. Redaktør? Er Olje dyrere end Lampevæge? Naar jeg spørger, saa er Grunden den, at jeg har regnet ud, at Lampevægerne paa Lygterne paa Førerpladsen skal pudses gennemsnitlig hver 3. Minut, hvad der vil sige, at Vægerne skal gnides af paa de 5 Lygter 100 Gange i Timen og derefter skrues op, og naar man skal bruge Haandlygten, er den ufravigelig „gaaet ud“. — Tiden gaar godt. Lampevæger brændes der meget af, de skal evindeligt tændes, med dette kan Lokomotivfyrbøderen fordrive Tiden mellem Fyringerne, saa Tid til at hjælpe med Udkig bliver der intet af.

Jeg tror det vilde være i Sikkerhedens Interesse, om vi fik *lidt* bedre Olje paa Lygterne, thi som det er, er det en Skandale. Der var maaske intet at sige hertil i Krigens Tid, men nu, nu maa det kunde blive anderledes.

Og saa har jeg faaet Tromlesyge Hr. Redaktør! d. v. s. jeg er bleven Opfinder! Thi det kan ikke gaa, at Lokomotivfyrbøderne saa mange Gange i Timen skal pudse Væger, han forbrænder sine Fingre. Min Opfindelse bestaar i et Taneftagerapparat. Vil De tage et Billede af den op, naar jeg sender Dem det. Den hedder „Misk-Mask“. Og tror De, at den Opfindelse kan give til en Bil, saa man kan komme flot kørende til Tjeneste.

Derfor er Væge billigere at brænde end Olje? thi der brændes Væge i Alenvis.

Med Tak for Optagelsen og godt Nytaar er jeg Deres

Caspar Røgbrænder.

Naar Hr. Caspar Røgbrænder spørger, „om Lampevæge er billigere at brænde end Olje“, maa vi svare, det ved vi ikke, men at det er galt med Lamperne paa Fyrpladsen, kan vi trøstigt bevidne. Ogsaa vi synes, at der er Grund til at forbedre Oljen, og vi vil haabe, at Caspar Røgbrænders, paa dette Omraade, fuldt berettigede Kritik kan bevirke, at Lamperne forsynes med saadan Olje, at de kan brænde.

Om en saadan Opfindelse som den, den ærede Indsender har gjort, kan give en Bil i Gevinst ved vi ikke, men Caspar Røgbrænder kan jo prøve.

Red.

ET BREV FRA WIEN.

I Redaktionens Besiddelse er et Brev fra Wien, fra en lille Dreng eller Pige, til Lokomotivfører Johan Mortensen, Danmark. — Da vi tror det vilde glæde Adressaten at faa dette Brev fra et lille

Wienerplejebarn, ligesom den lille Afsender formentlig vil blive bedrøvet, hvis han eller hun ikke faar Svar paa sit lille rørende Brev, vil vi henstille til vore Læsere, at være os behjælpelige med, at Brevet kommer den rette Adressat i Hænde. — I Brevet nævnes Viggo og Agnes og Brevet er, saavidt vi kan se. underskrevet „Stephi“.

Vore Medlemmer bedes venligst bidrage til, at denne Sag kan gaa i Orden.

PERSONALET I SØNDERJYLLAND.

Vi har under Haanden bragt i Erfaring at man fra Ministeriets Side paatænker fra 1. Februar at nedsætte den hidtil ydede fulde Dagpengegodtgørelse til halve Dagpenge. —

Skulde det blive bekræftet skal vi senere vende tilbage til Spørgsmaalet.

SYGEKASSERNE.

Fra Sygekassens Bestyrelse har vi modtaget nedenstaaende Skrivelse, der er tilstillet Jernbanelægerne med Anmodning om at optage denne i Bladet.

Til d'Hrr. Jernbanelæger!

Idet man vedlagt oversender Sygekassens Regnskab for Aaret 1919—20, tillader man sig at henlede Opmærksomheden paa Kassens meget daarlige økonomiske Forhold.

Uagtet Medlemsbidraget ved Lønningslovens Ikrafttræden fra 1. Oktober f. A. forhøjedes meget betydeligt, har man dog for det nævnte Aar maattet søge et stort ekstraordinært Tilskud af Statsbanernes Midler.

For indeværende Regnskabsaars Vedkommende synes Underskudet at villø blive endog meget større, idet den stadig fortsatte voldsomme Stigning paa alle Udgiftskonti ikke vil kunne dækkes ved den oven omtalte Stigning af Medlemsbidraget, der fra 1. Januar n. A. vil blive yderligere noget forøget ved en ændret Beregning af Bidrag for Tjenestemænd (3: maanedslønnede) og Elever.

Særlig tyngende for Budgettet virker Medicinudgiften.

De for indeværende Regnskabsaar hidtil modtagne Regninger tyder paa, at den stærke Stigning af Medicinudgiften fortsættes, ligesom der ogsaa paa de øvrige Konti spores betydelig Stigning.

Da en saadan fortsat Forøgelse af Udgifterne vil være ganske ødelæggende for Kassen, ser man sig nødsaget til at anmode d'Hrr, Jern-

banelæger at vise største Skønsomhed med Kassens Midler — særlig skal man bede Dem:

om ikke at ordinære mere eller dyrere Medicin end Sygdommen i hvert enkelt Tilfælde kræver, om at fraraade Indlæggelse paa Kliniker eller dyrere Sygehuse end de lokale, naar saadant ikke er ganske nødvendigt,

om kun at anbefale Specialistbehandling hos andre Specialister end dem, med hvem Sygekassen har Overenskomst, naar dette ubetinget kræves,

om i det hele at vise saa stor Reservation overfor Krav om ekstraordinære Helbrødesmidler (herunder Lysbade, Bade og Massage), som Hensynet til Patientens Tarv taalder.

for derigennem at støtte Bestyrelsens Bestræbelser for at nedbringe Kassens Udgifter, der f. Eks. for Medicinudgiftens Vedkommende nu har naaet en saadan Højde, at det kan blive paakrævet at paalægge Medlemmerne selv at afholde en større Andel af Medicinudgifterne, end Tilfældet er for Tiden, saafremt Forbruget ikke mindskes.

Man skal samtidig henlede Opmærksomheden paa, at Haandkøbsartikler, der recepteres som saadanne, — f. Eks. „for 50 Øre Kamillethe“ — ikke efter Apothekerforeningens Vedtægter takseres efter Recepturtakst, men efter Haandkøbstakst.

Interesserne vil herfra blive gjort bekendt med ovenstaaende Henstilling.

J. Harhoff.

A. Duresten.

SJÆLLAND-FALSTERSCHE BIBLIOTEK.

I Henhold til Vedtægternes § 6 fratræder efter Tur den 1. Maj d. A. nedennævnte Bestyrelsesmedlemmer m. fl.

Bestyrelsen: Trafikinspektør Harboe og Assistent Gliim.

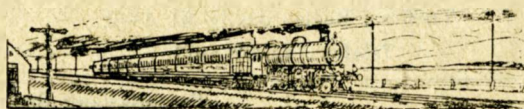
Suppleanter: Assistenten C. P. Pedersen og C. Dænckermortensen.

Revisor: Maskinpasser Tietze.

Revisorsuppleant: Kontrollør Møller-Holst.

Samtlige fratrædende er villige til at modtage Genvalg. Kandidatlistes indsendes til Bestyrelsen senest 25. Januar.

Bestyrelsen.



TAKSIGELSE.

D'Herrer Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, nær og fjært: Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. Thomsen, Østerbro.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

Afdelingskassererens Adresse for Afdeling 4 bedes rettet til: Kjeldsgaardsvej 9 c, 3. Valby.

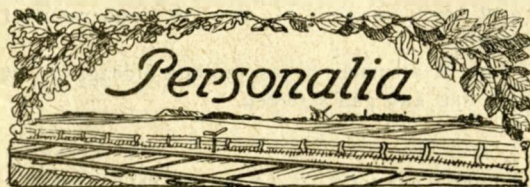
EFTERLYSNING.

En hamret Guldnaal er tabt ved Juletræsfesten i København, og bedes, da den har Af-fektionsværdi for Ejeren, afleveret paa Foren-ingens Kontor, Vodroffvej 3 b.

BYTNING.

Undertegnede Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte Opholdssted med en Kollega i Korsør eller Nyborg.

R. P. J. Rasmussen, Viborg.



Afsked efter Ansøgning med Udgangen af Oktober Md. f. A.

Lokomotivfyrbøder udenfor Nr. R. V. Ras-mussen, (forhen i Korsør).

Forflyttelse efter Ansøgning ifølge Opslag fra 1/2 1921:

Lokomotivfører C. N. Laursen, Fredericia, til Vojens (Depotforstander).



Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten den 17. Januar

HANS BUHL FREDERIKSBERG OVERSTYKKE-MAGASIN

Telefon Godthaab 1555 — Godthaabsvej Nr. 1 — Hj. af Falkonerallé
Stort aarligt Udsalg.

Hele Varelageret ndsælges med 40—50 pCt. Rabat

Glat Plüsch Kaaber — Mønstrede Plüsch Kaaber — Ulstre — Vinterfrakker
Kostumer — Sommerfrakker — Nederdele fra 9,50 Kr.
Vinterfrakker i svære Stoffer fra 22,50 Kr.

Varehus „Schultz“

Istedgade 134 — Telefon 11372

aabner **2. Januar** et ekstra stort Udsalg af

alle Varer i Manufaktur.

Priserne vil være betydelig nedsatte.

En Del Rester og snavsede Varer vil blive fremlagt

til absolut Bortsalg

Announce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.

Træffes i Reglen daglig Kl. 1—2.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.