



21. Aarg. Nr. 7.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. April 1921.

SITUATIONEN.

Bliver der Arbejdshfred eller bliver der Krig, er Spørgsmaalet i disse Dage, og naar disse Linier læses er Sagen formentlig afgjort; den Mulighed er dog til Stede, at Forligsmanden skal have Parterne samlede igen i Anledning af de samvirkende Fagforbunds Beslutning om, at Landarbejderne skulde holdes udenfor Mæglingen. Imidlertid, Parterne er vel begge lige interesseret i Freden, og Ro paa Arbejdsmarkedet trænges der jo i høj Grad til. — For at skabe denne Ro maa Arbejderne gaa med til Reduktioner af Lønningerne trods det, at der endnu ikke er noget virkeligt Prisfald i Detailhandelen at spore.

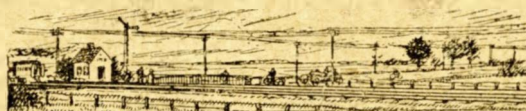
Arbejdernes Repræsentanter har stadig under de førte Forhandlinger indrømmet, at der var en økonomisk Krise, en Krise, der ikke var et isoleret Fænomen, men som strakte sig over det meste af Verdens Kulturlande og at der var en Nedgang i de verdensmæssige Priser paa Varerne, — selv om denne ikke mærkedes herhjemme — og at der hist og her var en Nedgang at spore i Lønningerne.

Fagforeningernes Repræsentanter er der-

for af samfundsmæssige Hensyn gaaet med til visse Reduktioner; hvor store disse er, vides ikke paa dette Tidspunkt, men at det er mere end Augustreguleringen, er der vist ingen Grund til at tvivle om.

Arbejdernes Repræsentanter har under disse Forhandlinger haft en meget vanskelig Stilling, navnlig paa Grund af den herskende store Arbejdsløshed og fordi det drejede sig om Nedgang i Løn forinden Prisfaldet mærkes. Arbejderne kunde ikke i den foreliggende Situation ønske Krig og har derfor ogsaa bestræbt sig paa at undgaa en saadan, omend der fra de mest yderliggaaendes Side er arbejdet stærkt for at faa et Opgør. Afstemningen paa de samvirkende Fagforbunds Generalforsamling viser da ogsaa, at Stemmerne har været nogenlunde ligelig fordelt.

Det er imidlertid glædeligt, at det gik saaledes, og det maa da haabes, at de øvrige kompetente Forsamlinger, der skal udtale sig om Forligsmandens Forslag, ogsaa vil tiltræde dette.



REKREATIONSHJEMMET.

Hr. B. 34 er i „D. L. T.“ Nr 6 ude med en Artikel, hvori han forsøger at revidere min Opfattelse af Medlemmernes frivillige Offervillighed og præciserer sin Mening om Forslaget, at gøre Hjemmet obligatorisk og afslører sig sidst i Artiklen som Idealist.

Hr. B. har faaet det Indtryk ved at læse min Artikel, at Sagen, Rekrationshjemmet, er grebet forkert an fra Udvalgets Side.

Ja kære Hr. B., for saa vidt man har ønsket at kalde Rekreationshjemmet D. L. F's, og at faa alle Medlemmer med, samt at gøre Opholdet saa billigt, at ogsaa dem, som Hr. B. taler om Lempelser for i Indbetaling af de tegnede Andele, kan faa Raad til et Ophold paa Rekreationshjemmet, — saa mener jeg, at Udvalget og Hovedbestyrelsen — jeg gaar ud fra, at ogsaa Hovedbestyrelsen har afgivet sit Votum —, har grebet Sagen forkert an.

Jeg har forøvrigt i min Artikel gjort Rede for mit Synspunkt i den Sag, som Hr. B. jo heller ikke i mindste Maade forsøger at rokke ved i Realiteten; kun vil jeg gerne understrege som min Opfattelse, at de Maal, som Organisationens sætter sig at gennemføre, altid bør gøres obligatorisk; derved nyder Medlemmerne samme Ret og har ogsaa samme Pligt til at yde; foruden at det er langt lettere gennemførligt og i Fremtiden undgaar de Misforstaaelser, som ellers vil opstaa. Dette gælder saavel dette som andre Spørgsmaal Organisationens vedrørende.

Det der særlig har kaldt Hr. B. frem er, at jeg i min Artikel skrev: „Jeg begriber ikke, at Hovedbestyrelsen vil modtage et Forslag om at gennemføre en Sag, der betyder frivillig Udgift fra Medlemmerne; thi jeg syntes, at Hovedbestyrelsen har Eksempler nok for den Modvillie og ringe Forstaaelse den møder, maar den appellerer til Medlemmernes Pengepung ad Frivillighedens Vej.“

Hr. B. udleder heraf, at jeg nok sigter til den Kritik, der var, da Kontingentet i sin Tid blev forhøjet og at jeg var blandt Kritikerne, idet Hr. B. siger: „Men Hr. Sungam det var et nødvendigt Gode — — — Hovedbestyrelsens Beslutning i det som i saa mange andre Spørgsmaal, var kun til Gavn for Organisation.“ Ja, kære Hr. B., jeg ved ikke hvilket Tilfælde De sigter til, der er nemlig sket Kontingentforhøjelse flere Gange i de Aar, jeg har været Medlem af Organisationens, ganske vist ikke paa Beslutning af Hovedbestyrelsen; men af den kompetente Forsamling, Delegeretmødet.“ Men jeg forsikrer Dem Hr. B., jeg har aldrig været Modstan-

der af Kontingentforhøjelse, jeg har tværtimod altid holdt paa, at vort Kontingent var for lavt og har flere Gange som Delegeret stemt herfor og altsaa været medvirkende til, at Delegeretmøderne har truffet Beslutning herom.

Hr. B. skriver videre: Hovedbestyrelsen har siden ofte haft Bud til Medlemmerne o. s. v. — ja Hr. B. vil vel ogsaa med lidt god Vilje forstaa, at jeg ikke sigter alle Medlemmer for at savne Forstaaelse.

Maa jeg endelig sige til Hr. B., at det forekommer mig, at De savner Logik, naar De er enig med mig i, at der ikke er noget at indvende mod mit Forslag. Hvis det kan gennemføres, men i samme Aandedræt taler om Tvang og Diktatur og docerer Deres Kendskab til Medlemmerne ved at sige, at de er imod alt, hvad der smager af Tvang. Men Hr. B. er heller ikke helt sikker paa, at alle Medlemmerne ser saa idealistisk som han selv; idet han skriver: „Selvfølgelig burde det være en Æressag for enhver Lokomotivmand at være med og ved lidt Offervillighed fra Medlemmernes Side kunde Hjemmet nemt sikres.“ Nej, Hr. B., Meneskene er ikke alle saa gode og heller ikke saa godt økonomisk situerede, som vi ønsker de skulde være og med det in mente er det, at jeg ønsker at gøre Hjemmet obligatorisk, saaledes at vi alle kan være med ved Starten, uden at føle økonomisk Afsavn og være med til at nyde Godet, ved et Ophold paa Hjemmet til en overkommelig Betaling.

Hr. B. mener endvidere, at Udvalget har overvurderet Medlemmernes Ydeevne; men mener dog ikke at 120 Kr. som mindste Andel er for stor; men ønsker Indbetalingen lettet saaledes, at Pengene først skal være indbetalt paa to Aar. Ja, jeg maa tilstaa, jeg forstaa ikke Hr. B.; thi efter min Beregning gaar der 2½ Aar, inden Beløbet 120 Kr. er indbetalt; idet der betales 10 Kr. pr. 1. Februar, 1. Marts og 1. April, altsaa 30 Kr.; tilbage er 90 Kr., som indbetales med 10 Kr., hvert Kvartal, det vil altsaa sige, at Beløbet først er fuldt indbetalt 1. Juli 1923; men B.s Mening er sikkert, at der bør være endnu længere Frist? Skal vi saa være enige om Hr. B., at mit Forslag er det, der passer Medlemmerne bedst og derfor ogsaa nok kan vedtages, det giver ikke nogen Særrettigheder, ligesaa lidt som Særpligter og har de Fordele, som jeg paaviste i mit Indlæg i D. L. T. Nr. 5, og de vil uden megen Hovedbrud kunne regne ud, hvormeget der tilgaar Byggefonden aarligt, og ogsaa komme til det Resultat at

Hjemmet paa den Maade bedst sikres økonomisk.

Og ikke sandt, Hr. B., vi to har jo samme Hensigt, nemlig at støtte Sagens Realisation, lad os saa ogsaa være enige om, kun at bruge den Agitationsmaade, man er sikker paa, gavner Sagen, og jeg er da saa indbildsk at tro, at det gør De, naar De støtter mit Forslag.

Sungam.

REKREATIONSHJEMMET

Efter at Tegning af Andel i Rekreationshjemmet nu har staaet paa i 3 à 4 Maaneder, kan man saa nogenlunde danne sig en Mening om, hvorledes det nedsatte Udvalgs Forslag har virket og man maa jo indrømme, at det er bleven en Fiasko.

Hvorledes kan det være?

Ideen, et Rekreationshjem for Lokomotivpersonalet, vinder i hvert Fald de flestes Sympati; men saa maa det jo være det nedsatte Udvalg, der ikke har løst sin Opgave tilfredsstillende; man faar det Indtryk, at det hele er noget forhastet. Efter min Mening bestod Udvalgets Arbejde foreløbig i at undersøge, hvad Prisen er paa en Ejendom, der kunde egne sig for Formaalet, hvor stor en Kapital der er nødvendig for at Hjemmet kan drives saa alle kan faa Raad til at bo der. Man kunde da have sat et Minimumsbeløb for Andelenes Størrelse. Et Punkt, Medlemmernes Ydeevne, synes Udvalget ganske at lade ude af Betragtning. Et Forslag i den her antydede Retning, ledsaget af Oplysninger, burde saa være udsendt til Medlemmerne til Drøftelse. Udvalget vilde da paa det kommende Delegeretmøde kunde have faaet et klart Billede af, om det kunde gennemføres, og der vilde have været Lejlighed til for Medlemmerne at indsende andre og maaske bedre Forslag. — Men uden Hensyn til Medlemmernes Mening og Ydeevne, fremsatte man et Forslag i Bladet ca. 1 Maaned før første Indbetaling skulde finde Sted; Vilkaarene var noget stramme, 10 Kr. mdl. til at begynde med, paa en Tid hvor man havde faaet Afslag paa et velbegrundet Krav om Lønforøgelse. Om Medlemmerne syntes om Forslaget eller kunde afse Pengene, ønskede man ikke at høre noget om. Var der enkelte som tillod sig at fremsætte en Kritik i Bladet, blev D'hr. fra Redaktionens Side affærdiget med et: Tegn dem for en Andel og betal.

Det var Fremgangsmaaden; Resultatet, mine Herrer, svarer dertil. Vi har faaet ødelagt en god Sag fra Begyndelsen.

W. N. Vibe,
Aalborg.

At Hr. Vibe vil indrømme, at Udvalgets Forslag er blevet en Fiasko er jo muligt, men Udvalget er sikkert i den Henseende ikke ganske enig med den ærede Indsender.

Paa det kommende Delegeretmøde vil der jo blive Anledning til at diskutere denne Sag og derfor ogsaa Lejlighed til at opridse de Retningslinier, der skal arbejdes efter, og der kan den ærede Indsender jo faa Lejlighed til, at fremsætte andre og maaske bedre Forslag — end det daarlige Forslag Udvalget fremsatte.

Red.

FERIE- og REKREATIONSHJEMMET

Paa Lokomotivførernes Møde i København den 25. Januar 1921, der var besøgt af 65 Medlemmer, vedtoges nedenstaaende Resolution enstemmig:

„Det foreslaas Mødet, at vedtage sin fulde Tilslutning og anbefaling til, at danske Lokomotivmænd ved Statsbanerne rejser et Ferie- og Rekreationshjem efter de Forudsætninger som Medlemmer af det nedsatte Udvalg har fremsat for Forsamlingen.“

ANDELE I REKREATIONSHJEMMET.

Sønderborg. Lokomotivfyrbøder E. B. Thomsen og K. G. Madsen hver 200 Kr.

Kolding. Lokomotivfører S. M. F. E. A. Jensen 200 Kr.

Skelde. Lokomotivfyrbøder C. A. G. Jensen 120 Kr.

Aalborg. Lokomotivfyrbøder Otto Jensen 150 Kr., C. A. Lauritzen, S. E. Boye, W. N. Vibe, E. N. K. Johansen og C. V. Rasmussen hver 120 Kr.

Esbjerg. Lokomotivfører K. S. P. Jørgensen 200 Kr., N. Nielsen og P. C. Snedker hver 120 Kr.

Masned Sund. Lokomotivfører J. S. Jensen 120 Kr.

Fredericia. Lokomotivførerne J. J. Nielsen, C. M. Sørensen, A. Kongshøj, C. Holm Hansen, H. M. Petersen, N. K. V. Sick-Nielsen, T. Hansen, Axel Hansen og J. D. Hubert hver 120 Kr.

Frederikshavn. Lokomotivfører J. A. Nielsen 120 Kr.

Løgumkloster. Lokomotivfyrbøderne H. P. Larsen og S. K. M. Hansen hver 200 Kr.

Østerbro. Lokomotivfører C. G. Frølich 150 Kr., Lokomotivfyrbøderne F. C. Steffensen, N. K. Andersen og P. C. Jensen hver 120 Kr.

København G. Lokomotivførerne O. C. G. Dahlin, C. O. Hansen, P. J. Knudsen, G. A. C. Müller, Aa. E. Larsen, A. C. Kjølhede hver 200 Kr., J. F. Nielsen 150 Kr., C. C. G. Frederiksen, C. H. M. Helmer, J. F. Carlqvist, V. L. J. Thomsen, J. C. Nielsen, H. A. Hein, F. T. Kryger, C. M. Johansen, N. C. Knudsen og N. Andersen hver 120 Kr., Lokomotivfyrbøder P. C. Andreasen 200 Kr., N. V. Plank Petersen, E. Nicolaisen, P. V. Jarnholt, K. Petersen, A. T. Jensen og M. S. Bristing hver 120 Kr.

Med det tidligere tegnede 47440 Kr.

„KLOGE“ MÆND!

Paa København G. Lokomotivførerafdelings Generalforsamling den 7. Februar vedtoges enstemmig følgende Resolution:

Idet Generalforsamlingen er gjort bekendt med, at der endnu findes to Lokomotivførere paa Gb.:

E. M. Jespersen og C. H. Schlosser,

som ikke er Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening — og efter de Oplysninger, som er fremsat af Afdelingsformanden angaaende de Paavirkninger, som har fundet Sted, for at give ovennævnte to Lokomotivførere Lejlighed til at indtræde i Organisation, alt uden Resultat — udtaler Generalforsamlingen sin Harme over at d'Hrr. stadig nyder godt af de Goder, som Organisation fremskaffer for sine Medlemmer. Endvidere vedtager Generalforsamlingen: Det er en Æressag for Medlemmer af Afd. 1 under ingen Omstændigheder, at føre Samtale, spille Kort o. lign. med d'Hrr., og endelig vedtager man, at Medlemmer, som sidder denne Vedtagelse overhørig behandles efter Afdelingslovenes § 11.

Generalforsamlingen vedtager, at Resolutionen bekendtgøres for samtlige Medlemmer ved Oplag paa Lokomotivførernes Opholdsværelse.“

G. O. F. Lund,
Formand.

Afdelingen har hermed taget Stilling til de to Lokomotivførere, som er saa fattige,

at de stadig *gratis* nyder alle de Goder Organisation skaffer.

Afdelingen forpligtiger sine Medlemmer til ikke at tale o. s. v. med disse Mennesker, vi forudsætter, at Lokomotivmændene alle Vegne, hvor disse „kloge“ Mænd kommer, viser, at de er „Luft“ for dem, de ser dem ikke, hører dem ikke o. s. v.

Red.

FYRRENSNINGSTIDENS AFKORTNING. FORSØG OG MAALINGER.

Ved Otto Bendixen.

Nyttevirkning. Som allerede ovenfor antydtes bliver ved Afkortelsen af Fyrrensningen opnaaet en dobbelt Virkning. En direkte, bestaaende i en Tidsbesparelse, som betyder en bedre Udnyttelse af Lokomotiver, Vognpark og Personale, og en indirekte, bestaaende i Undgaaelsen af Følgerne af en stærk Afkøling af Fyrkassen. Med de nuværende Kulsorter bliver nu paa en Kørsel af 30 km beregnet en gennemsnitlig 15 Minutter forkortet Rensning, saaledes kommer paa en daglig Godstogskilometerydelse af 150 km en Tidsbesparelse af 75 Minutter (rundt 1 Time), en ret betydelig Brøkdels af den samlede nyttige Driftstid. Driften af et Jernbanenet vil saaledes kunne afvikles med et i lignende Forhold forringet Personal og Lokomotiv- og Vognpark, for saa vidt som tidsbesparende Renseindretninger bliver anvendt.

Overraskende og yderst lærerige er Resultaterne af Iagttagelserne, der blev opnaaet med Hensyn til den indirekte Virkning af den forringede Afkøling.

De her angivne Skuelinier i Fig. 1 og 2 viser med en absolut Tydelighed, at i den første Halvdel af Fyrrensningsperioden hidføres næsten ingen Nedgang af Kedeltrykket og i Begyndelsen endog altid en Forhøjelse af dette. Som Grund for dette overraskende Fænomen blev senere fastslaaet, at Oprodingen af Fyret var forbunden med en Opblusning af halvforbrændte Kulstykker og derfor ledsaget af en forøget Varmeafgivning. Først efter Forløbet af 10—15 Mi-

nutter indtraadte en undertiden ret pludselig Afkøling.

Den yderst værdifulde Følgeslutning af ovenstaaende er denne, at Fyrrensningen med egnede Indretninger kan udføres uden en skadelig Afkøling af Fyrkassen, og at de skadelige Virkninger af den med aaben Fyrdør foretagne Rensning først indtræder ved den længere end 10—15 Minutter varende Fremgangsmaade med Renseskovl.

Af de iagttagne Trykfald lader Kedlens Varmetab sig udregne i Kalorier og af disse

ningen ligeledes de Kulmængder, som svarede til Varmetabet.

Disse Beregninger har til Gunst for Renseindretningerne overfor Skovlsystemet vist en Kulbesparelse ved hver Fyrrensning paa 8—18 kg, i Gennemsnit altsaa 13 kg. Dette betyder ved en maanedlig Kilometrydelse af 4500 km, og ved at lægge til Grund de paagældende slaggegivende Kuls nødvendige Antal Fyrrensninger, en Kulbesparelse paa rundt 2 t om Maaeneden, 24 t om Aaret. Med et aarligt Brændselsstofforbrug ved et saadant Godstogslokomotiv af 2400 t er dette med et rundt Tal 1 pCt. af det samlede Kulforbrug, stadig kun indenfor Rammerne af de umiddelbare Følger af Afkølingen.

Det med Fremgangsmaaden med Renseskovl direkte forbundne Brændselstab kunde altsaa som Følge af ovenstaaende nøjagtig beregnes. Ikke mindre betydningsfuldt, om end ikke talmæssigt paaviseligt, er ogsaa de Ulemper ved Renseskovlsmetoden, der er Følge af den ved længere Aabenholdelse af Fyrdøren hidførte Afkøling af Kedlen, og som maa anerkendes af enhver Jernbanetekniker, nemlig Faren for utætte Kedelrør og som Følge heraf i første Række en pludselig Formindskelse af Lokomotivets Præstationsevne, følelige Forstyrrelser i Toggangen, de med Valsningen forbundne Tidstab og Omkostninger, og som Følge af hyppig Utæthed, Forkortelse af Fyrkassens Varighed. Ikke ubetydeligt er ogsaa Merforbruget af Brændsel paa Grund af Fyrets Fjernelse før Rørens Valsning, og betydeligt forøges Driftsomkostningerne grundet paa Fjernelse og Nyindbygning af Murbuen af Hensyn til Kedelrørens Reparation.

Vel staar talmæssige Beregninger over den saaledes artede skadelige Indflydelse af Kedlens intensive Afkøling ikke til Disposition, dog bliver de skadelige Følger af denne almindelig følt og ytrer sig ogsaa delvis i den stedse voksende Reparationstid, som bliver iagttaget siden den vedvarende Forringelse af Brændselsmaterialet.

Som Følge af den Lettelse, der hidføres i Tjenesten ved Indførelsen af en hensigtsmæssig Renseindretning, foranlediges Fyr-

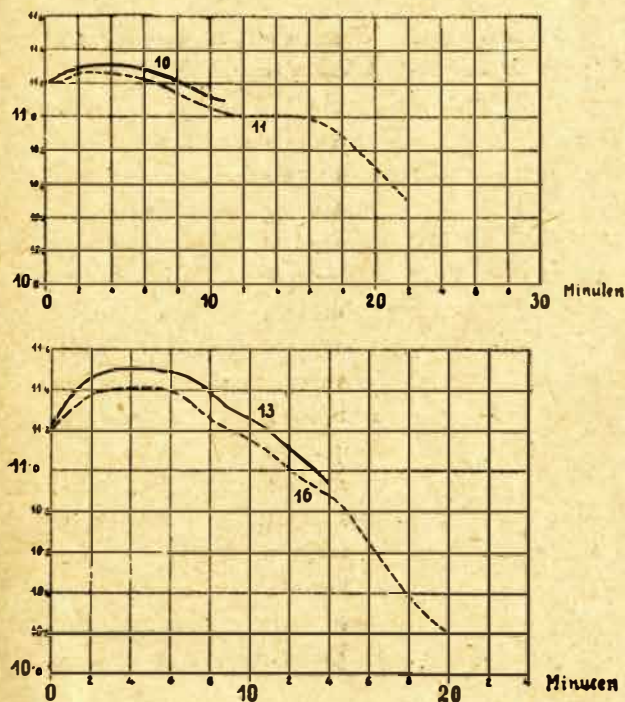


Fig. 1 og 2. Skuelinier over Forløbet af Damptrykket og Tiden ved Rensningen af Fyret.
— ved Lokomotiver med ungarsk Vipperist (System Rezsny).
- - - ved almindelige Lokomotivrister.

Kulbesparelsen efter Vægt, hvilket takket været de hensigtsmæssige Indretninger opnaas derved, at den til Tilvejebringelsen af det oprindelige Kedeltryk fornødne Kulmængde er tilsvarende mindre end ved Skovlfremgangsmaaden. Til dette Brug blev Varmetabet talmæssigt fastslaaet ved Hjælp af de af Trykket afhængige Varmeindholdsziffre paa de daværende Vand- og Dampmængder og ved Hjælp af Kedelnyttelvirk-

bøderen til oftere at rense Fyret og ikke at lade dette vokse sig alt for tykt. Derved undgaas den hyppige Benyttelse af Blæseren og en med Forsnævring af Udgangsrøret følgende Forcing af Kedelydelser, hvorved opnaas en bedre Kedelnyttevirkning og en bedre Cylinderydelse, og saaledes ogsaa en større Økonomi i Kulforbruget.

Ved Opnaaelsen af en lettere og mere fuldkommen Fyrrensning er ogsaa Muligheden given for at kunne anvende mindre værdifulde Kul til større Ydelser, thi ved god Vedligeholdelse af Fyret er det muligt, ogsaa ved daarligere Kul, at opnaa et større Ristekrav og saaledes en større Kedelydelse.

DAMPLOKOMOTIV OG ELEKTRISK LOKOMOTIV

Ved *Otto Bendixen*.

Den Kulnød, der efter Verdenskrigens Ophør har grebet forstyrrende ind i det industrielle Liv og i Forbindelse med de enorme Priser Kullene er gaaet op til, har i forøget Grad vendt Opmærksomheden hen paa elektrisk Drift af Jernbanerne. Særlig har selvfølgelig Lande med naturlige Krafkilder gode Betingelser, og her har Sagen taget Fart. I Sverrig har man nedsat en Kommission, som har udarbejdet Planer til en storslaaet Elektrificering af Jernbanerne, og i Schweiz er, som vi i en tidligere Artikel har set, Elektrificeringen langt fremskreden. Men det elektriske Lokomotiv vil faa en haard Kamp at bestaa med det gamle og prøvede Damplokomotiv, der stadig bliver mere fuldkomment gennem forskellige Forbedringer, som tilsigter en økonomisk Drift, bortset naturligvis fra Tilfælde, hvor særlige Forhold gør Anvendelsen af elektrisk Drift ønskelig eller paakrævet.

Paa Baggrund heraf vil det være af Interesse at se lidt nøjere paa Forholdet, Damplokomotiv og elektrisk Lokomotiv. I „I Hanomag Nachrichten“ findes en Art. af Direktør *Metzeltin* om dette Spørgsmaal, som vi i det følgende skal gengive.

Damplokomotivet har i det sidste Aarti

faaet en alvorlig Konkurrent i det elektriske Lokomotiv. Det er utvivlsomt, at i visse Tilfælde under forskellige Forhold fortjener elektrisk Drift Fortrinet uden Hensyn til Økonomien. Man tænke f. Eks. paa Røgplagen i lange Tunneller, i enkelte Tilfælde bar ført til Uheld som Følge af Lokomotivpersonalets Bedøvning. Her er sikkert et kostbart Ventilationsanlæg eller elektrisk Drift anbefalelsesværdigt uden Hensyn til Bekostningen, d. v. s. Økonomien. Ogsaa for en Bybane er det tænkeligt, at man for at undgaa Ulemper ved Røg og Sod uden Hensyn til Økonomien gaar over til elektrisk Drift. Naar endvidere f. eks. Kullene kun kan faas fra et fremmed Land med store Bekostninger, medens Vandkraft i Hjemlandet paa billig Maade, altsaa uden større Jordarbejder og Ledningsanlæg, lader sig nyttiggøre, kan af almindelige økonomiske Hensyn den elektriske Drift foretrækkes for ikke at svække Handelsbalancen ved Indkøb af Kul i Udlandet.

Elektriske Lokomotivers økonomiske Resultat for Almendriften paa store Hovedbanen er tvivlsom. Her kan kun de praktiske Resultater af et i stor Maalestok foretaget Forsøg i Forening med nøjeste Prøvelse af alle vedrørende Forhold give virkelig Holdepunkt og Oplysning om Økonomien. Det er overordentlig paaskønnelsesværdigt, at den preussiske Statsbanedirektion har optaget tilsvarende Forsøg i stor Maalestok. Først og fremmest skete dette paa Fladlandsstrækningdn Leipzig—Halte—Bitterfeld—Dessau—Magdeburg, der dog desværre paa Grund af Krigen ikke er fuldstændig, men kun delvis kommen i Drift. Under Krigen er nu ogsaa Bjergstrækningen Lauban—Königszelt bleven omforandret til elektrisk Drift, selv om ogsaa ikke i fuldstændig Udførelse, idet paa Godsbanegaardene kun de gennemgaaende Spor har Køreledninger, saaledes at Oprangeringen foregaar ved Damplokomotiver. Her ligger Forholdene for den elektriske Drift for saa vidt gunstig, som der i Waldenburger Distriktet er billige Kul til Stede, der vel kan brændes i et stationært Kedelanlæg, men ikke egnor sig til

Lokomotivernes Fyring med de nuværende i Tyskland sædvanlige Risteanordninger og Ristestørrelser.

Den udførlige Beskrivelse af denne for elektrisk Drift indrettede Strækning og dens Driftsmidler, byder en gnnstig Lejlighed til Sammenligning mellem et elektrisk og et Damplokomotiv i et bestemt Tilfælde. Forinden vi dog kommer nærmere ind paa den regnskabsmæssige Undersøgelse af et Konkurrence Damplokomotiv er det nødvendigt at forudskikke nogle almindelige Bemærkninger.

Hanomag, Lokomotivfabriken i Hannover, er i Jernbanekredse næsten udleukkende bekendt som Bygger af Damplokomotiver. Det er derfor nødvendigt at fastslaa, at Hanomag gennem mange Aar har vist Bygningen af elektriske Lokomotiver stor Interesse.

I Begyndelsen var det Akkumulator-Lokomotiver (Fig. 1), saaledes som de hyppigt fandt nyttig Anvendelse i mindre Bedrifter, bl. a. i flere af de preussiske Statsbaners Værksteder, men ogsaa de elektriske Lokomotiver for Luftledning (Fig. 2) er fremstillet af Hanomag.

Da de preussiske Statsbaner 1910 begyndte med Bestilling af elektriske Lokomotiver, var det Hanomag der overtog Udkastet og Bygningen af den mekaniske Del til de 7 første Forsøgslokomotiver (se Fig. 3). Men Fabriken regner sig endvidere med til Tysklands største Dampkedelfabriker og har særlig udarbejdet og konstrueret deres eget Stejlrørkedelsystem, saaledes at den i flere Aar har bygget omtrent ligesaa mange saadanne Kedler, som alle de andre tyske Firmaer byggede tilsammen. Den er derfor i særlig Grad interesseret i Bygningen af elektriske Centraler. Fabriken har leveret en stor Del af Kedlerne til Kraftstationen i Muldenstein og Mittelsteine, som leverer Strøm til den elektriske Drift paa Bane-strækningen Leipzig—Magdeburg og Lauban—Königszelt. Det kan ogsaa nævnes, at Forbjærgscentralen (Goldenberg Werk) paa Forbjærgene ved Köln, er det største europæiske Anlæg med ensartet Kedelsystem.

nemlig 44 Hanomag Stejlrørkedler paa hver 750 m² Hedeflade.

I Begyndelsen af Krigen blev hyppigt fremhævet, at stærke militære Betænkkeligheder hævede sig mod den almindelige Elektrificering af Hovedbanerne. En elektrisk Driftsstrækning kan ved Flyverangreb langt lettere lammes i hele sin Udstrækning end en Strækning med Dampdrift, da de store Centraler selv langt inde i Landet let kan ødelægges ved Flyverangreb. Ved Drift i Fjendeland eller tæt bag Fronten er elektrisk Drift af Jernbaner overhovedet udelukket. Et eneste Angreb bag Fronten lægger den elektriske Drift af samtlige de derliggende Afsnit øde. Ved Dampdrift er kun Trafiken over det paagældeude Sted forstyrret. Gennem Haabet om den elektriske Drifts Overlegenhed over Dampdrift har Krigen rammet en Pæl. Det ligger deri, at elektrisk Drift kun er mulig, naar Banelegemet kompletteres med to Elementer, som gør Jernbanen ubrugelig i Krig. og det er Kraftværkerne og Luftledningerne med deres Master. Hvor lette er disse ikke at ødelægge og vanskelige og langvarrige at istandsætte; medens Centralen er et idealt Objekt for Flyverbomber. Ved Troppers Fremtrængen i Fjendeland er elektrisk Drift naturligvis ikke anvendelig, den er paa det strategiske Omraade umulig.

Krigen betyder en Æresoprejsning for det gamle, gode, brave Damplokomotiv. Dets Selvstændighed som Energiudvikler og dets Fritanvendelighed er Dyder, som ikke kan skattes højt nok.

Er denne Tingenes Udvikling at beklage? Det vilde kun være berettiget, hvis Vejen til ethvert Fremskridt var spærret; men det er ikke Tilfældet. Damplokomotivet har paa langt nær ikke naaet Slutningen af sin Udvikling. Det er saavel i mekanisk som ogsaa i økonomisk Retning meget vel i Stand til en Forøgelse af sin Præstationsevne. Hvis disse Betragtninger er rigtige, da tør man deraf slutte, at de elektriske Togbefordringsforsøg paa den schlesiske Bjærgbane og paa Bitterfelde Linien maa tilskrives en mindre almen Betydning, end det ellers vilde være Tilfældet.

Der bliver ganske vist paastaet, at allerede under Verdenskrigen havde de militære Autoriteters Anskuelse angaaende Fortrinene ved Damp — eller elektrisk Drift med Hensyn til Landets Forsvar forandret sig. Man havde anerkendt, at den nye Driftsmaade var langt mere arbejdsdygtig. — Man maa spørge, naar og hvorledes dette skulde være sket. Endnu i 1917 sagde Eksperten for Lokomotiver i det preussiske Trafikministerium, Geh. Overbygningsraad Müller i et Foredrag i Foreningen for Jernbanekundskab: „Efter Erfaringerne i den nuværende Krig har Damplokomotivet ydet saa fremragende Præstationer og ikke bidraget uvæsentlig til Hærens Resultater, at Hærforvaltningen vel næppe vil kunde vindes for Tilslutningen til almindelig Indførelse af elektrisk Drift, selv om ogsaa den elektriske Drift skulde vise sig mere økonomisk end Damplokomotiver.

Ligeledes i Sverrig hersker der f. Eks. Klarhed over, at Bibeholdelsen af en saa stor Damplokomotivpark, at Togtjenesten paa alle tænkelige Togfronter kan opretholdes med Dampdrift er Militærautoriteternes ufravigelige Betingelser for Statsbanenettets Elektrificering. Naar saaledes Damplokomotiver vedblivende skal bibeholdes, saa maa de naturligvis ogsaa komme til Anvendelse, bl. a. for at uddanne Personale i tilstrækkelig Mængde.

Paa lignende Maade udtales i de i 1917 af det k. k. Jernbaneministerium i Wien udgivne „Meddelelser om den østerrigske Statsbanedirektions Studier og forberedende Foranstaltninger til Udnyttelse af Vandkraft og til Indførelse af elektrisk Drift paa Hovedbaner.“ Det hedder der: „I Østerrig blev Elektrificeringen af Linien Salzburg—Triest planlagt, men i Følge Hærledelsens Krav igen opgivet. Hærledelsen forlangte nemlig, at ved militærisk vigtige Linier skulde ved Siden af den elektriske Udrustning, Anlægene for Dampdrift bibeholdes eller tilvejebringes, altsaa Damplokomotiver, Vandstationer, Lokomotivremiser, Værksteder og Kulforraad, for i fornødent Tilfælde at kunne indføre Dampdriften. Under disse Omstæn-

digheder var Indførelsen af elektrisk Drift ikke mere økonomisk.“

Efter de Erfaringer man har høstet under Krigen, lader disse militære Betænkninger sig i et vist Omfang overføre paa Fredstilstand. Vi vil se bort fra en let tænkelig samtidig Ødelæggelse af flere store Centraler ved Sabotage. Allerede en Strejke kan blandt Personalet ved de maaske 5 eller 10 Centraler, som vilde forsyne de samlede tyske Jernbaner med Strøm, let anstiftes af faa Personer og gennemføres med fuldt Resultat. Hele Tyskland vilde da pludselig være uden Trafik. Følgerne af en saadan Fremgangsmaade behøver ikke at udmales. Ved Dampdrift er en Standsning af hele den tyske Jernbanetrafik ved Sabotage umulig, ved Strejke, om end ikke udelukket, saa dog uendeligt mere vanskeligere.

Et vigtigt Punkt er endvidere at iagttage ved Krigsspørgsmaalet. Som bekendt blev under Krigen Kobberet saa knapt, at Damplokomotivernes Fyrkasser ikke mere kunde fremstilles af Kobber, men af Flussjern, saaledes som det i Aartier har været Sædvane i Amerika. Lokomotivernes Præstations-evne har ikke lidt derunder, selv om ogsaa Behandlingen af Jernfyrkassen kræver nogen mere Omhu, og Reparationstiden paa Grund af de hyppigere Beskadigelser bliver noget forøget. Nu kræver et stort Lokomotivs Kobberfyrskasse med Støtteboltene ca. 4 t. Kobber. Den elektriske Udrustning til 2 D 1 Lokomotiverne til Lauban—Königszell vejer 44,8 t., Motoren alene 24 t. Man vil saaledes ikke gaa fejl, naar man anslaa den samlede Kobbervægt ved det elektriske Anlæg til mindst 15 t.

Hvorledes skulde man i Krigstid kunde skaffe alt dette Kobber? Tager man for Motoren som Erstatning Aluminium, saa gaar Motorens Præstationsevne med samme Størrelse ca. 60% ned. Derved maa iagttages at en tilsvarende større og sværere Udførelse af Motoren næppe vilde være mulig af Hensyn til Profilmaalet og Akseltrykket. De hidtidige 2 D 1 elektriske Lokomotiver udnytter saa godt som fuldstændig Profilet. Forsyner man et Damplokomotiv, som havde

Kobberfyrkasse, med en Jernfyrikasse, saa bliver det lettere, da man ved Jern vælger Vægtykkelsen mindre.

Ligeledes Mangelen paa godt Isolerstof har influeret meget paa den elektriske Drift under Krigen. Det elektriske Materiels Vedligeholdelsestilstand forringedes under Krigen paa de elektriske Linier, saaledes at man, for at kunne bestride Trafiken planmæssigt og forbedre Materiellets Vedligeholdelsestilstand, maatte befordre Togene delvis med Damplokomotiver.

Man har endvidere betonet, at Damplokomotivet var ved Grænsen af sin Præstationsevne, var naaet Højdepunktet af sin Udvikling. De elektriske Lokomotiver blev konstrueret for Præstationer, som ikke mere var mulige i Dampdrift o. s. v.

Hvor taabelig denne Paastand er, viser sig simpelt hen deraf, at man i Amerika har Lokomotiver, som besidder den dobbelte Styrke af de stærkeste europæiske Lokomotiver. Dertil er det amerikanske Profilmål kun ganske uvæsentlig større end det tyske. Det drejer sig her vel at mærke ikke om enkelte Baners Forsøgslokomotiver, men om en lang Række forskellige Baner.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM.

Følgende Lokomotivførere fejrede den 1. April 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd:

A. J. H. Lorentzen, Struer, blev antaget paa Centralværkstedet i Ar. 1895, blev ved Ansættelse som Lokfrb. stationeret i Struer, var Rangerfører i Viborg og kom igen til Struer som Fører.

Jubilaren er et solidt Medlem af sin Organisation og har ved sit livlige Væsen vunbet sig mange Venner.

A. P. Christensen, Struer, kom paa Værkstedet i Ar. i 1895 og ansattes samme Sted som Lokfrb., var derefter Rangerfører i Masned-sund og kom som Fører til Struer. Jubilaren er kendt som en god Kammerat og som en rolig og støt Lokomotivmand, der har vundet sig sine Medansattes Agtelse.

A. M. Jensen, Struer, kom paa Værkstedet i Ar. 1893, kom som Lfb. til Struer i 1896, tilbage til Ar. i 1898, Rangerfører i Randers og forfremmet til Lokf. i Struer i 1907. — Jubilaren er et godt Medlem af sin Organisation, for hvilken han har været Afdelingsformand, er godt kendt for sit gode Humør og selskabelige Talent og for sine gode Vittigheder. Randers Jensen, som Jubilaren populært hedder, har vundet sig mange Venner, hvad han nok vil opdage paa sin Jubilæumsdag.

Afdelingen sender sine 3 dygtige og afholdte Jubilarer de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen.

J. J. Petersen, Aarhus H., ansattes som Lfb. i Struer den 1. April 96. Forfremmedes til Fører med Station i København, var senere i Struer og nu i en længere Aarrække i Aarhus.

H. Christensen, Aarhus H., ansattes som Lfb. i Struer, kom senere til Aarhus, hvor Jubilaren forblev ved Forfremmelse til Fører.

G. Holm Petersen, Aarhus H., ansattes som Lfb. i Struer, kom senere til Aarhus og forfremmedes til Lokfører den 1. April 07 med Station samme Sted og har siden stadig gjort Tjeneste i Aarhus.

K. Rohde, Aarhus H., ansattes som Lfb. i Glyngøre, forflyttedes derfra til Struer og senere til Aarhus, kom til Skanderborg som Fører og er senere forflyttet til Aarhus, hvor Jubilaren nu gør Tjeneste.

C. Møller, Aarhus H., ansattes som Lfb. i Frederikshavn og kom derfra til Aarhus. Kom som Fører til København og forflyttedes senere til Aarhus, hvor Jubilaren siden har gjort Tjeneste.

O. V. N. Johansen, Gb., ansattes som Lfb. i Struer. Den 1. April 07 forfremmedes J. til Fører og har siden haft Station i Kh. Ng. og Kh. Gb. Jubilaren har sikkert mange Venner blandt Kollegerne, der nok vil sende ham Hilsener paa Jubilæumsdagen.

1896 — 1. April — 1921.



L. Frederiksen.
København G.



P. Petersen.
København G.



A.F.L.J. Østerberg
København Ø.



A.C. Kirkensgaard.
København G.



O.V.M. Johansen.
København G.



H.S. Rohde.
Århus.



J.C. Møller
Århus.



J.J. Petersen
Århus.



N.H. Christensen
Århus



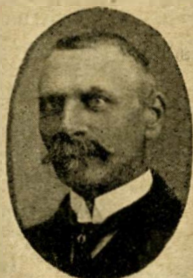
A.G.H. Petersen
Århus



S.P. Sørensen
Skanderborg.



N.C. Nielsen.
Nyborg.



N.C. Hansen
Nyborg.



V.A.X. Lund.
Korsør.



A.M.A. Dalgaard
Viborg



J.A. Jensen
Långå.



A.J.H. Lorentzen.
Struer



P.A. Christensen.
Struer



A.M. Jensen.
Struer



N.L. Nielsen
Nelsinger

Afdelingen bringer herved vore Jubilarer vor bedste Hilsen med Tak for godt Samarbejde og Ønsket om Held og Lykke for Fremtiden.

G. O. F. Lund.

N. C. Nielsen, Nyborg, har altid været et godt Medlem af D. L. F. og har ved et overordentligt frodigt Lune og straalende Humør gjort sig meget afholdt af enhver, som han er kommen i Berøring med. Jubilaren er Fanebærer for Ng. Lokf. Afdeling.

N. C. Hansen, Nyborg, har altid været et støt Medlem af Organisationen, har forstaaet at udbrede en vis Hygge over Livet paa Maskinen og dette i Forbindelse med et stille Lune har skaffet Jubilaren mange Venner blandt sine Medansatte.

Vi ønsker begge vore Jubilarer hjertelig til Lykke paa Festdagen.

Ng. Afd.

J. A. Jensen, Langaa, ansattes som Lfb. i Struer, kom senere til Randers som Rangerfører og kom ved Forfremmelsen til Fører til Struer, hvorfra J. forflyttedes efter Ansøgning til Langaa, hvor Jubilaren siden har været. Jubilaren, der er en dygtig og pligtopfyldende Lokomotivfører, har forstaaet at samle sig Venner indenfor sin Stand. Vi ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Festdagen og Ønsket om alt godt i Fremtiden.

V. A. H. Lund, Korsør, blev ved sin Ansættelse stationeret i Kh., hvor han forblev indtil han den 1. April 06 forfremmedes til Fører i Korsør. Jubilaren har altid været en god Foreningsmand og har særlig som Afdelingsformand i Korsør gjort et godt og dygtigt Arbejde for Organisationen, selv nu, efter at han har trukket sig tilbage, spores hans Virken gennem en skrap, men som Regel berettiget Kritik. — Vi ønsker ham til Lykke med de 25 Aar.

S. P. Sørensen, Skanderborg, ansattes i Løgstør, kom derfra til Viborg, senere til Korsør og Horsens og til Esbjerg som Lokfører, hvorfra han senere kom til Skanderborg. Jubilaren er agtet af alle for sin rolige og stilfærdige Karakter. Stærk og støt paa sin Maskine og i sin Organisation. — Vore bedste Ønsker følger ham.

Joh. Nielsen, Aarhus H., ansattes som Lfb. i Skanderborg, kom til København ved Forfremmelsen til Fører, kom senere til Aarhus, hvor Jubilaren stadig gør Tjeneste.

Det gælder om disse 6 Jubilarer, at de er dygtige og ansvarsbevidste Lokomotivmænd og er alle gode og trofaste Organisationsfæller, der gennem Aarene hver har bidraget sit til Sammenholdet og godt Kammeratskab, dels ved et ukueligt, aldrig svigtende Humør, dels ved en rolig og forekommende Optræden, der har skabt

dem Sympati og Agtelse ogsaa uden for den Kreds af Mennesker, hvor de daglig færdes.

Jubilæumsdagen sættes Styringen i Ro og Kammerater vil bringe Jubilarerne deres Hyldest.

L. Frederiksen, Gb., blev ved sin Ansættelse stationeret i Frederikshavn, kom til Østerbro som Rangerfører og blev ved sin Forfremmelse til Fører stationeret i Struer, men kom tilbage til København den 1. April 07. Jubilaren er godt kendt af Kollegerne, er en god Kammerat og Foreningsfælle og altid ladet med et større Antal Vittigheder til Bedste for sine Omgivelser.

A. C. Kirkensgaard, Gb., stationeredes i København ved sin Ansættelse, var Rangerfører i Holbæk og kom igen til København 1. Oktober 05 og forblev ved sin Forfremmelse til Fører den 1. April 06 i København. Jubilaren er kendt af mange Lokomotivmænd paa Grund af sit gode Medarbejderskab som Foreningsmand, hvor han har beklædt og beklæder Tillidshverv for sine Kolleger, hvorfor vi siger ham Tak. — Paa Jubilæumsdagen vil han sikkert modtage mange Hilsener.

P. Petersen, Gb., blev ved sin Ansættelse stationeret i Aarhus og kom ved sin Forfremmelse til Fører til Korsør den 1. April 06, hvorfra han senere forflyttedes til København. Jubilaren hører til de stille Naturer og er afholdt af sine Kolleger, ligesom han er et godt Medlem af D. L. F.

C. P. Christensen, Gb., ansattes som Lfb. i København, kom ved sin Forfremmelse til Gedser, hvorfra han senere er tilbageflyttet til København. Man kan rolig sige, at Jubilaren kun har Venner blandt Lokomotivmændene og har altid staaet som et godt Medlem af D. L. F.

Laurits Nielsen, Helsingør, ansattes i Aarhus som Lokfrb., kom derfra til København og senere til Esbjerg. Ved Forfremmelse til Fører til Struer og tilbage igen til Esbjerg, hvorfra han kom til Helsingør i 1914, hvor N. siden har været. Jubilaren har de Steder, han har været, forstaaet at gøre sig afholdt ved sin stilfærdige og hyggelige Fremtoning og er agtet af Kolleger og Medansatte.

Til Lykke paa Festdagen.

A. F. L. J. Østerberg, Østerbro, ansattes i Nyborg, kom senere til København, derfra til Korsør og ved Forfremmelse til Fører atter tilbage til København. Jubilaren er foruden at være et solidt Medlem af sin Organisation en fredelig og dygtig Lokomotivmand, hvorfor han ønskes hjertelig til Lykke paa Dagen.

A. M. A. Dalgaard, Viborg, ansattes som Lfb. i Aarhus, var Rangerfører i Korsør, hvorfra han ved sin Forfremmelse til Fører blev

forflyttet til Viborg. Jubilaren har gennem Aarene vundet sine Kollegers Tillid og Agtelse for sit stille og bramfrie Væsen og har altid været et godt Medlem af sin Organisation.

SØNDERJYLLAND.

Fra 1. Februar nedsattes den Dagpengegodtgørelse, det i Sønderjylland stationerede Personale hidtil havde oppebaaret, til halve Dagpenge. — Fra 1. April er det efter Forlydende Hensigten helt at ophæve Dagpengegodtgørelsen og til Erstatning herfor at give Personalet et Sted-tillæg, som vil blive fastsat ved særlig Lov.

RABATBILLETTER.

Paa Kontoret kan mod Forevisning af Medlemskort faas Rabatbilletter til Zoologisk Have og Folketeatret.

Kontortid 12—4.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

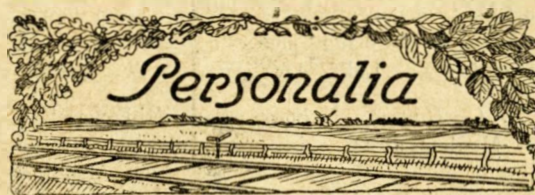
Lokomotivførererafdelingene.

Helsinger: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. Deding, „Granly“, Hamletsvej. 

BYTNING.

En Lokomotivfører i Fredericia ønsker at bytte med en Kollega i København G. eller Ø. og om muligt samtidig bytte Lejlighed.

Billet mrkt. „Bytning“ bedes indlagt paa „Dansk Lokomotiv Tidende“s Kontor.



Navnerettelse:

Lokomotivfører A. S. K. Pedersen, Roskilde, hedder rettelig Alfred Sophus Christian Petersen.

Forflyttelse under 21/3 1921:

Lokomotivfører S. P. Rasmussen, Tønder, til Gjedser.

Konstituerede som Lokomotivfyrbødere fra 1/4 1921:

Haandværker A. M. Aagaard, Langaa,
— M. Jensen, Gjedser,
— L. V. Christensen, Værkst., Nyborg,
— F. V. Olsen, Roskilde,
— J. H. Gyllun, Frederikshavn,
— A. M. Therkildsen, Skanderborg og
— A. V. A. Rundstrøm, Københavns
Godsbanegaard — alle i Vamdrup.



Forlang C. B. Møller & Co.s

Cigar „Moderne“ 26 Ø.
Cerut „Havana Life“ . . . 10 Ø.
Cigaret „Rose“ pr. 20 Stk. 35 Ø.
Holl. Shagtabak „Decha“ 1/5 ₧ 98 Ø.
» Røgtobak „Sapong“ 1/5 ₧ 95 Ø.
Gallahers Tobakker - Webers »La Rosa«
hos d'Hrr. Handlende eller i Udsalgene.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avisposten den 2. April

Tandlæge Frk. Sørensen
69, Istedgade 69.

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 905x.
Ældre Tænder omsættes billigt, Plom-
bering og Tandudtrækning. Moderate
Priser. — Bedøvelse hver Dag Kl. 2.
Reparation udføres paa faa Timer.
Jernbanefunktionærer indrømmes 50/0

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Rentefrit Laan

til Indkøb af Herre- og Damegarderobe
ydes af Tjenestemændenes Indkøbs-Bu-
reau, Østerfarimagsgade 14^a, Telefon
Øbro 973 y.

Announce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22^a, 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.