



23. AARG. N^o 21

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. NOVEMBER 1923

UNIFORMEN

Fra Tidernes Morgen har der været Kludder i Uniformsleveringen ved de danske Statsbaner. Man kan ikke se, at der nogen Sinde fra Administrationens Side har været gjort noget alvorligt for at naa i hvert Fald en vis Præcision, men har der alligevel været gjort Tilløb til noget saadant, er Resultatet ingenlunde blevet det bedste.

I Krigens Tid blev selvfølgelig al Levering af Uniformsgenstande ringere, og var det i Forvejen ikke godt, blev det imidlertid Tid efter anden ganske elendigt, ja, saaledes, at det vel tilsidst kneb baade for Personalet og for Statsbanerne at finde ud af, hvem der manglede hvad. Ikke alene trak det ud med Leveringerne, men ogsaa Kvaliteten blev daarligere og daarligere. Forhaabentligt er vi over det værste med Hensyn til Stofkvaliteterne, idet man antagelig nu i saa Henseende er inde i ganske normale Forhold. — Derimod synes man efterhaanden at være inde i en permanent Forsinkelse i Uniformsleveringen som det synes Statsbanerne meget vanskeligt at komme ud af.

Vi skylder Statsbanerne at tilføje, at alene om Skylden er de ikke, den store Sparekommission har ogsaa sin Del af Skylden, idet dens radikale Indskrænkningforslag, hvormed Organisationerne forhandlede i 1922, bevirkede, at det trak

længe ud forinden Jernbaneorganisationerne naaede til en Forstaaelse med Regeringen og Generaldirektoratet, og dette foraarsagede, at Statsbanerne maatte vente med Dispositioner, der, for saa vidt ikke Forhandlingerne havde staaet paa, vilde have været truffet for. Antageligt maatte der kunde have været handlet hurtigere, men vor kære Administration vilde naturligvis være helt paa den sikre Side og ventede derfor til alt var klappet og klart, forinden man foretog sig noget, derved skete i hvert Fald intet andet, end det, at Personalet kom til at vente paa Tojet, og det betyder jo ikke saa meget, for den, der ikke skal have det udleveret til Brug.

Det er snart et Aars Tid siden, de Forhandlinger sluttede og Statsbanerne har formodentlig haft travlt med at levere Uniformer til sine Tjenestemænd og har det den Dag i Dag, thi en Masse mangler endnu Beklædningsstykker henhørende til Foraarsleveringen. Vi kan saaledes nævne, at den 1. September gik 1700 Lokomotivmænd endnu og ventede paa Veste, der skulde have været leveret den 1. April. Ligeledes manglede en Masse Lokomotivmænd Benklæder henhørende til samme Levering. Kitler og Overtøj skorter det ogsaa paa, særlig synes det at være gaaet ud over de jydsk Distrikter. Altsaa: af 2000 Lokomotivmænd ventede de 1700 5 Maaneder efter Leveringsterminen endnu paa at faa dette Klædningsstykke udleve-

ret. — Vi kan vel sige om dette Forhold, uden at sige for meget, at Statsbanerne ikke kan være dette bekendt, og Tjenestemændene faar da ogsaa nødvendigvis den Tro, at Administrationen er lige glad, enten der er Orden i dette Forhold eller ikke. Et saadant Forhold bevirker da ogsaa, at den Agtelse, en Administration gerne skulde nyde hos sine Tjenestemænd, undergraves, hvilket ikke er af det gode.

Det er uheldige Forhold. Men maaske der endda kan være Forhold, der kan tale til Undskyldning for den meget upræcise Levering af selve Uniformsgegenstandene, formodentligt kan dette ikke være Tilfældet hvad angaar Leveringen af Kitler og Overtrækstøj. Heri var der ikke foreslaaet nogen Indskrænkning, hvorfor man maa mene, at den Del af Beklædningsleveringen kunde have været sket med, skal vi sige, nogenlunde Præcision. Selvfølgelig skete det ikke — Traditionen tro!

Spørgsmaalet er, kan det nogensinde blive bedre, saalænge Statens Tjenestemænd skal have en Del af deres Uniformsgegenstande leveret af Fængselsvæsenet, og er det en Forretning, der betyder Gevinst for Statskassen? Da Rigsdagen i sin Tid besluttede, at Tjenestemændenes Uniformer i saa stort Omfang som muligt skulde laves af Fangerne for at give disse Beskæftigelse, hvilket der intet særligt kan siges imod, udover at der paaføres den private Industri en Konkurrence, var det formentlig ud fra den Forudsætning, at Leveringsterminerne skulde overholdes, og at det blev billigt. Hvad angaar Billigheden er det vel saa som saa, thi saa vidt vi ved, gaar der en Masse Klæde til Spilde naar ikke Jakke og Vest sys samme Sted, og hvad Terminerne angaar maa det vel siges, at Fængslerne har faaet for meget Arbejde, saa det kan blive ugørligt for dem, at kunde levere til bestemte Tider. Man har paa disse Værksteder lidt vanskeligt ved at antage flere Folk, man maa nøjes med det Antal, der er til Disposition, og som Følge heraf kniber det med at blive færdige.

Organisationen har for en Maaned siden eller saa i en Skrivelse til Generaldirektoratet gjort opmærksom paa de manglende Leveringer og henstillet, at der søges bragt Orden tilveje paa dette Omraade. Til Foraaret skal Lokomotivmændene igen have Uniform leveret, idet den nye Termin for Lokomotivmændene først begynder Foraaret 1925, men med de sørgelige Erfaringer, man indhøster, leveres vel denne ikke før hen paa Sommeren.

Hvorom alting er, det vilde være ønskeligt om der ud af de kaotiske Tilstande, vi lever i paa dette Omraade, kunde bringes en vis Orden tilveje, saaledes at Terminerne overholdes efter Programmet.

Kunde det lille Udvalg, der skal beskæftige sig med Uniformens Udseende m. m., ikke faa Lejlighed til at beskæftige sig lidt med Overholdelsen af Uniformsterminerne ogsaa. Det synes ikke at være nogen syndelig stor Opgave Udvalget har, men kunde dette eventuelt faa Lejlighed til at faa sat System i Leveringen, vilde Udvalget sikkert høste megen Anerkendelse herfor.

FRA EN REJSE I SVERRIG OG NORGE

I Slutningen af August rejste jeg en Tur gennem Sverige og Norge for et Stipendium paa 400 danske Kroner. Jeg blev venlig modtaget overalt og blev hjulpet tilrette paa bedste Maade.

I Stockholm og Kristiania fik jeg Tilbud til at køre paa alle Lokomotiverne, og havde herved god Lejlighed til at drage Sammenligninger. Da det muligvis kan have nogen Interesse, skal jeg give et kort Referat af de Ting, som man særlig lægger Mærke til. — Der køres sædvanlig i Ring med Maskinerne, og der er ofte lang Tid imellem hver Gang, at der køres med den samme Maskine. Personalet har derfor ikke det Kendskab til den enkelte Maskine, som vi her ved at vurdere. At der ikke tages meget Hensyn til Kul- og

Olieforbruget bliver derfor en Selvfølge. Olieforbruget bliver dog alligevel ikke særligt stort, da alle Smørekopper er anbragt saaledes, at de ere lette at kontrollere. Olietrykpumper bruges paa alle nyere Maskiner til Smøring af Glidere og Stempler.

Der er sædvanlig noget stærkere Træk i Fyret, end der bruges her. Dampudviklingen er derfor altid let. Der findes almindelig et Manometer, som viser Damptrykket i Gliderkassen. Derimod er der mærkværdig nok ingen Receiver-Manometer paa Høj- og Lavtrykmaskinerne. — Schmidts Overheder er anbragt paa de fleste Maskiner. Af Kuntze-Knorr's Fødevandsforvarmere findes en Del i Sverige og mange i Norge. Det er samme System, som i Danmark bl. a. er anbragt paa Loko 908 og 911. Af Anderbergs Fødevandsforvarmere (bruges her paa Loko 564) findes ingen i Norge og kun faa i Sverige. Det oplyses her, at ved Brug i længere Tid koster de alt for meget i Reparation. — I Sverige kan en Del af Risten vippes over, saa at Slaggerne let kan falde ned i Askekassen, men da de derefter skal rages ud, er der ikke meget tjent herved. Askekassen kan nemlig ikke aabnes i Bunden, da den saa ikke kan holdes lufttæt, og herved brændes op. — Der køres med lavere Vakuum i Ledningen. I Norge bruges 0.55, og i Sverige 0.45. Bremsen er selvfølgelig beregnet saaledes, at der alligevel opnaas fuld Virkning. Dette er en stor Forskel, da det, som bekendt, er det sidste Stykke fra 0.5 til 0.65, som tager den meste Tid at suge op. En Utæthed mærkes hellere ikke saameget.

Til Lokomotivbelysning bruges i Sverige dels Oliegas dels Aga-Lys, hvilket sidste i det hele bruges meget i Sverige, da man her er godt tilfreds med dette System. Dette har ogsaa været prøvet i Norge, men her er det kasseret, — og der er indført elektrisk Lys istedet for paa næsten alle Maskiner. Det System, der bruges her, opfylder alle Betingelser, som kan stilles til en god Lokomotivbelysning.

Det er paalideligt, godt og billigt i den daglige Drift. Installationen er ikke særlig dyr og forrenter sig udmærket. En lille Dynamo- og Damp turbine er anbragt i et Hylster ovenpaa Kedlen, og Afbrydere findes i Førerhuset, saa at man herfra kan tænde og slukke baade For- og Baglanternen samt de forskellige Lamper i Førerhuset. Spændingen er kun 32 Volt, og Turbinen regulerer sig selv. — Sporskiftesikringen og Signalsystemet paa Mellestationerne staar særlig i Norge betydeligt under det danske. Ofte findes der ingen Signalmast, men der vises Signal fra Indgangsporskiftet. Gennemkørselssignal kan ikke gives paa Signalmasten, men vises fra Posten paa Stationen. — Der bruges en Del Kuglelejer i Sverige, men da en beskadiget Kugle sædvanlig ødelægger hele Akslen, prøves der nu med nogle Valser i Stedet for Kugler, da det menes, at Valser giver større Sikkerhed mod Uheld.

Med Ljungströms Turbinelokomotiv var der kørt 3 Prøveture paa Strækningen; endnu dog ikke med noget ordinært Tog. Der foretages stadig Prøver, dels i Remisen i Ulriksdal, dels paa Stationspladsen. Maskinen gør megen Støj, og maa forenkles betydelig, før den er brugbar til ordinære Ture. Foreløbig kan den kun betegnes som et interessant Eksperiment.

Strækningen fra Stockholm til Göteborg og fra Kristiania til Eidsvold bliver nu elektrisk, saa at der i den kommende Tid vistnok ikke bliver særlig Brug for nye Damplokomotiver.

Med Bergensbanen kørte jeg paa Lokomotivet fra Al over Højfjældet til Voss. Det er en livlig Tur, som stadig gaar gennem Tuneller og skarpe Kurver — ofte begge Dele paa en Gang. Maskinerne er 4 koblete, og der bruges Trykluft til Sandstrøning, hvilket ogsaa bruges paa de nyere Maskiner baade i Norge og Sverige, da Damp- eller Vandapparater ikke er tilfredsstillende. Særlig om Vinteren er det en meget anstrængende Tur at køre over Højfjældet, og der gives derfor ogsaa et saakaldt Højfjældstillæg, som dog kun be-

løber sig til 50 Øre pr. Tur. Dette kan jo ikke let være mindre.

Til Slut vil jeg blot udtale min Tak for den overordentlig venlige Modtagelse, jeg fik overalt.

Chr. Larsen.

RUHRKAMPEN TIL ENDE

BREV TIL TJENESTEMANDSPRESSEN AF SEKETÆR
I TYSK JERNBANEFORBUND H. JOHARDE

For kort Tid siden, da den Stressemanske Regering kom til Roret i Tyskland, proklamerede den sin faste Vilje til at genskabe mere stabile Vilkaar for Befolkningen. Indtil Dato er Løfterne ikke indfriet, men man maa jo rigtignok ogsaa erindre, hvor store Vanskeligheder Stresseman var stillet overfor. Den allerstørste var ubetinget Ruhrbesættelsen. Desværre maa det siges, at denne Kamp, som navnlig har kostet Arbejdere og Tjenestemænd i de besatte Provinser saa umaadelig meget, kunde have været undgaaet, hvis man havde foretaget en ædruelig Opgørelse af de gensidige Styrkeforhold. Man burde paa ansvarlige Steder have indset, at en saadan Kamp ingen Chance havde for et heldigt Udfid. Men hertil kommer, at den Maade paa hvilken Kampen er finansieret af den tyske Storfianans, former sig som en storlaaet Forbrydelse mod Befolkningen. I Stedet for at skaffe Penge til Ruhrkampen ved en kraftig Beskatning af de Besiddende, satte man Seddelpressen i en forøget Virksomhed, forøgede Kapitalens og Børsspekulanternes Rigdomme, medens Marken fik Dødsstødet som Værdinaaler, og den arbejdende Befolkning blev bragt ud i den yderste Armod.

De Tusinder af Billioner Mark, som er strøet ud i de besatte Omraader, er kastet i et bundløst Kar, og nogen Nytte af den har kun de Folk, som spekulerede i Baisse paa Tysklands Børs. Men de forøgede ogsaa deres Formuer til Gavns.

Den Stressemanske Regering maatte være klar over, at det var nødvendigt at afslutte Kampen i Ruhr, for at Tyskland atter kunde komme ind under ordnede Finansforhold. Dernæst vil det være nødvendigt at oprette Guldmonnfoden, saaledes at det Vederlag, som ydes i Penge, igen kan veksles paa Anfordring. Endvidere at genoprette Statsvirksomhedernes Økonomi. Naar Handel, Industri og Landvæsen beregner sine Ydelser i Guld, gaar det ikke an, at Statsbaner, Post- og Telegrafvæsen m. v. kun tager Betaling i næsten værdiløse Papirmark. Og endelig maa Formuer og Værdier beskattes i det for Landets Genoprejsning nødvendige Omfang.

Saafernt en Regering gjorde noget alvorligt for at gennemføre et saadant Program, vilde Hjælpen fra Udlandet rimeligvis være nærmere end man tror, og der er Sandsynlighed for, at den nuværende Regering vil arbejde i den Retning.

Men selv om Ruhrkampen er afsluttet, er de Ødelæggelser, den har anrettet, ikke dermed bragt ud af Verden. Har denne Kamp end bragt Tyskland paa Afgrundens Rand, saa vil Genoptagelsen af Arbejdet i fuldt Omfang ikke kunne ske, uden at Riget yder endnu en Række betydelige finansielle Ofre.

Og saa er det endda et stort Spørgsmaal, om det under de foreliggende Omstændigheder i det hele taget vil være muligt at genoprette Forholdene i det ødelagte Ruhrdistrikt. Men det er ikke alene i Ruhr, det er galt fat; der maa næres de alvorligste Bekymringer for Stillingen i Tyskland specielt for den kommende Vinter. Uge efter Uge stiger Arbejdsløshedsprocenten, og den stiger hurtigere og hurtigere, foranlediget ved den fortsatte Nedgang i Eksporten. Det kan derfor med Sikkerhed forudsiges, at en Række Virksomheder snart vil være at finde paa Konkurslisterne. Overalt vil det vise sig, at en Mængde Virksomheder ikke vil have Beskæftigelse for mere end en Brøkdal af sine Arbejdere. Det er et af Ruhrkampens Resultater. Men selv om de begaaede politiske Fejl og kapitalistiske Forbrydelser kunde udjævnnes nogenlunde, maatte Tyskland alligevel regne med en stærkt reduceret Industri; thi foreløbig har man kun Hjemmemarkedet at bygge paa, og Tysklands store forbrugende Befolkning er knuget af Armod. Af alle de, der var aktivt med i den passive Modstand i Ruhr, som Politikere og Finansmænd besluttede, var det utvivlsomt Tjenestemændene, som trak det sværeste Læs. Jernbanemændenes Nedlæggelse af Arbejdet stillede de besættende Magters militære og civile Myndigheder overfor de allervanskeligste Opgaver. Men til Gengæld gik disse Myndigheder ogsaa frem overfor Jernbanemændene og andre Stats- og kommunale Tjenestemænd, der voldte dem Ubehageligheder, paa særdeles haardhændet Maade. Det regnede ned over Tjenestemændene i Ruhr med Udvisninger og med haarde Fængselsstraffe. Men paa Grund af disse Forhold vil vi ogsaa her staa overfor nogle af de vanskeligste Opgaver under Genoprettelsen af normale Forhold i Rhin- og Ruhrdistriktet. Fra Tysk Jernbaneforbunds som fra de øvrige Tjenestemandsforbunds og Arbejderorganisationers Side blev der allerede for nogen Til siden indledet Forhandlinger med de franske og belgiske militære Myndigheder. Det fremmede Militær stillede sig ret reserveret, idet man troede det var en ny Taktik, anordnet af

den tyske Regering, som brugte Organisationerne til at være Følere. Imidlertid handlede Organisationerne kun ud fra Ønsket om hurtigst mulig at tilvejebringe taalelige Kaar for deres Folk, og bringe det hele tilbage under ordnede Forhold. Men Franskmand og Belgier har næppe helt den samme Interesse. De tøver indtil der er truffet særlig Ordning vedrørende Jernbanedrift, Post- og Telegrafdrift m. v. i Ruhromraadet, og man har sikkert intet imod at faa Tjenestemændene gjort saa møre, at franske og belgiske Generaler kan fastsætte Betingelserne for »Genantagelse« overfor hver enkelt Mand. Efter de Oplysninger, som foreligger, forlanger de franske og belgiske Myndigheder nu, at hver Mand underskriver et Dokument, i hvilket han forpligter sig til at genoptage sin Tjeneste uden Betingelser af nogen Art — og under hvilken som helst Myndighed tysk eller ikke tysk. Men selv om han ogsaa underskriver paa disse Vilkaar, vil hans Genansættelse ingenlunde derfor være sikker, idet man først og fremmest ønsker at beholde »sine egne«. Som man ser, maa de tyske Tjenestemænd i Ruhr betingelsesløst lade sig Edfæste af de fremmede Militærmyndigheder, før de — og det bliver endda eventuelt — kan gaa ind i deres gamle Stillingen paany. Tjenestemanden forpligter sig til at tjene Myndighederne med »Iver og Hengivenhed« hedder det i Kontraktens Ordlyd. Genansættelserne former sig iøvrigt som en ren og skær Propaganda for den separatistiske Bevægelse i Rhinlandet. Kun de Tjenestemænd, der er født i det besatte Omraade og har været ansatte i det mindste et Aar, kan vente Genansættelse. Alle de øvrige maa gaa paa Naade med Afskedigelsen og Udvisningsordren hængende over Hovedet.

De Tjenestemænd, som paa Grund af passiv Modstand staar eller har staaet paa Udvisningslisterne, er helt udelukket fra Genansættelse; det samme gælder for dem, der af samme Grund er idømt Straffe af de fremmede Herskere. Man forstaar, at den tyske Suverænitet i det besatte Omraade under disse Omstændigheder er en Saga blot. Og midt under alt dette foretages Udvisninger af Tjenestemænd efter en stor Maalestok. Uden at spørge, om Tjenestemanden under de givne Forhold vil blive i sin Tjeneste, jages han med kort Varsel bort fra sin hidtidige Virksomhed og fra sit Hjem. Denne Ulykke rammer ikke mindst det lidt ældre Personale. Hvor grusom denne Fremgangsmaade er behøver ikke nærmere at paavises. De Vilkaar Tjenestemændene i Rhin- og Ruhr efterhaanden havde erhvervet sig ændres ligeledes af de fremmede Militærautoriteter. 8 Timers Arbejdsdagen og lignende Forbedringer afskaffes ved en Generals Pennestrøg.

Om disse Foranstaltninger, de franske og belgiske Militær saaledes har truffet, hviler paa Ordre fra deres respektive Regeringer, eller det er foreløbige Militærforanstaltninger, vides endnu ikke, men ogsaa herom maa vel komme Klarhed.

Foreløbig synes det, som om man fra fransk Side slet ikke har til Hensigt at medvirke til Genindførelsen af ordnede Tilstande i Rhin- og Ruhromraadet.

Af de franske Forholdsregler og Kundgørelser ser man tydeligt, at der gøres Forsøg paa at hindre en Genoptagelse af Arbejdet i Distrikterne. I Skibsfarten paa Rhinen forlanger man en daglig Arbejdstid paa 12—14 Timer, ogsaa Jernbanepersonalet udnyttes 10—14 Timer i Døgnet. At Anektion af hele Omraadet ikke har været Franskmandene fremmed fremgaar af den Omstændighed, at den franske Regering allerede i August 1922 forespurgte Jernbanepersonalet i Elsass-Lottringen om det vilde være villigt til at forrette Tjeneste i Rhinlandet.

Tysklands Kræfter er ved at ebbe ud, og Befolkningen og med den Tjenestemændene ønsker snarest at vende tilbage til ordnede Forhold. Ogsaa for Franskmandene vil de nuværende Tilstande i Længden være uholdbare. Lokomotivmanglen i Ruhr er ergerende, og Personalmanglen ligeledes, og om nævneværdig Tilgang fra Frankrig kan der sikkert ikke være Tale.

Saaledes befinder vi os paa Randen af en Afgrund, og vi styrer ud i Tilintegørelsen, hvis de ansvarlige Parter ikke indser, at det ikke gaar at fortsætte ad det Spor. Men de nationalistiske Kredse saavel i Frankrig som i Tyskland arbejder ikke desto mindre videre paa Sammenbrudet. De franske for at ødelægge Tyskland fuldstændig for paa dets Ruiner at lægge et fransk Imperium, de tyske for at komme den forhadte Republik til Livs. Allerede nu gør højre Fløj af de tyske borgerlige Partier sig stærkt gældende, de arbejder med Iver paa at nedbryde Socialdemokratiets og Fagforeningernes Magt for at etablere en fuldstændig Undertrykkelse af Arbejderklassen. I Kampen mod disse Angreb staar Tjenestemændenes Organisationer ikke i bageste Linie. Ledelsen af vore Jernbaneforbund er fuldt vidende om, at vi gaar strænge Tider imøde; men vi er fast besluttede paa, at Reaktionen udefra som indefra skal komme paa et haardt Stykke Arbejde.



STATSBANERNES NYE FIRKOBLEDE GODSTOGSLOKO- MOTIV, LITRA H

I Sommeren 1923 afleveredes til Statsbanerne fra Firmaet Borsig i Berlin to firkoblede Godstogslokomotiver med en enkelt Løbehjul-aksel foran de koblede Hjulsæt (Type: 1. D). Maskinen, der har tre Cylindre (Trillinglokomotiv) og arbejder med overhededt Damp, har faaet Betegnelsen Litra H.

Kedlen og de enkelte Dele af Maskineriet er i Hovedtrækkene de samme som paa de trecylindrede Lokomotiver Litra R, og Hoveddimensionerne m. m. er følgende:

Diameter af Cylindre	3x470 mm
Slaglængde	870 "
Risteblade, total	2,62 m ²
Ildberørt Hedeflade i Fyrkassen	17 "
" " i Kedelrørene	139 "
" Fordampningsbedeflade	156 "
" Hedeflade i Overhederen	44 "
" total Hedeflade	200 "
Diameter af Driv- og Kobbelhjul	1404 mm
Diameter af Løbehjul	1054 "
Total Vægt af Lokomotivet med Vand i Kedlen	77,0 t
Total Vægt af Lokomotivet uden Vand i Kedlen	69,0 "
Adhæensionsvægt	66,0 "
Total Vægt af Tenderen med Vand og Kul	48,4 "
Tenderens Vandindhold	21,0 "
Tenderens Kulindhold	6,0 "
Maksimal Hastighed	80 km pr. T
Damptryk	12 atm.

Fyrkassen er fremstillet af Kobber med Støttebolte af blødt Jern, og den forreste Del af Fyrkassedækket er afstivet ved en Række Vinkelankere.

Den forreste Del af Risten er indrettet som Kipperist, drejelig om en vandret Aksel, der hviler i Lejer under Bundrammen. Akslen er forlænget til den ene Side og udenfor Fyrkaskappen forsynet med en Arm, som bevæges ved en skrueskaaret Spindel paa et Haandsving i Førerhuset, hvorved Risten kippes. Hensigten med Kipperisten er at muliggøre en lettere og hurtigere Fyrrensning, idet man undgaar den besværlige Udtagning af Aske og Slagger gennem Fyrdøren fra den lange og dybe Fyrkasse.

Foruden de sædvanlige Askekasseklapper er der i Bunden af Askekassen under Kipperisten anbragt en særlig Klap. Denne skal altid aabnes, forinden Risten kippes, da de glødende Slagger ved at ophobes i Askekassen hurtigt vil fortære og ødelægge dennes Plader.

Rundkedlen, som er sammensat af to Bælter, har en største indvendig Diameter af 1700 mm med 15 mm Pladetykkelse og med en Afstand af 4500 mm mellem Rørvæggene.

I Rundkedlen er indbygget en Slamudskiller.

Denne er sammensat af U-formede Plader, der sammen med Rundkedelvæggen danner et i Kedlen afsondret Rum, som i begge Sider har Forbindelse med Kedlens Vandrum i Nærheden af Bunden.

Fra Fødeventilerne, som er anbragte tæt ved Rundkedlens Top, strømmer Fødevandet ind i Slamudskillernes øverste Del gennem to Straalerør, der er lukkede for Enden og i den ene Side forsynede med Huller for Fødevandets Indstrømning.

Slamudskillerens Virkning beror paa, at en stor Del af de i Fødevandet opløste Stoffer udskiller sig som Kedelsten og Slam ved Temperaturer omkring Vandets Kogepunkt. Idet Vandet nu tvinges til at passere ned igennem Slamudskilleren, forinden det naar ind i det egentlige Vandrum i Kedlen, vil en stor Del af de omhandlede Stoffer faa Tid til at udskille sig og dels afsætte sig paa Slamudskillerens Vægge, dels synke ned i den under Slamudskilleren anbragte Slampotte, hvorfra de kan fjernes ved Udblæsning gennem den der anbragte Slamhane.

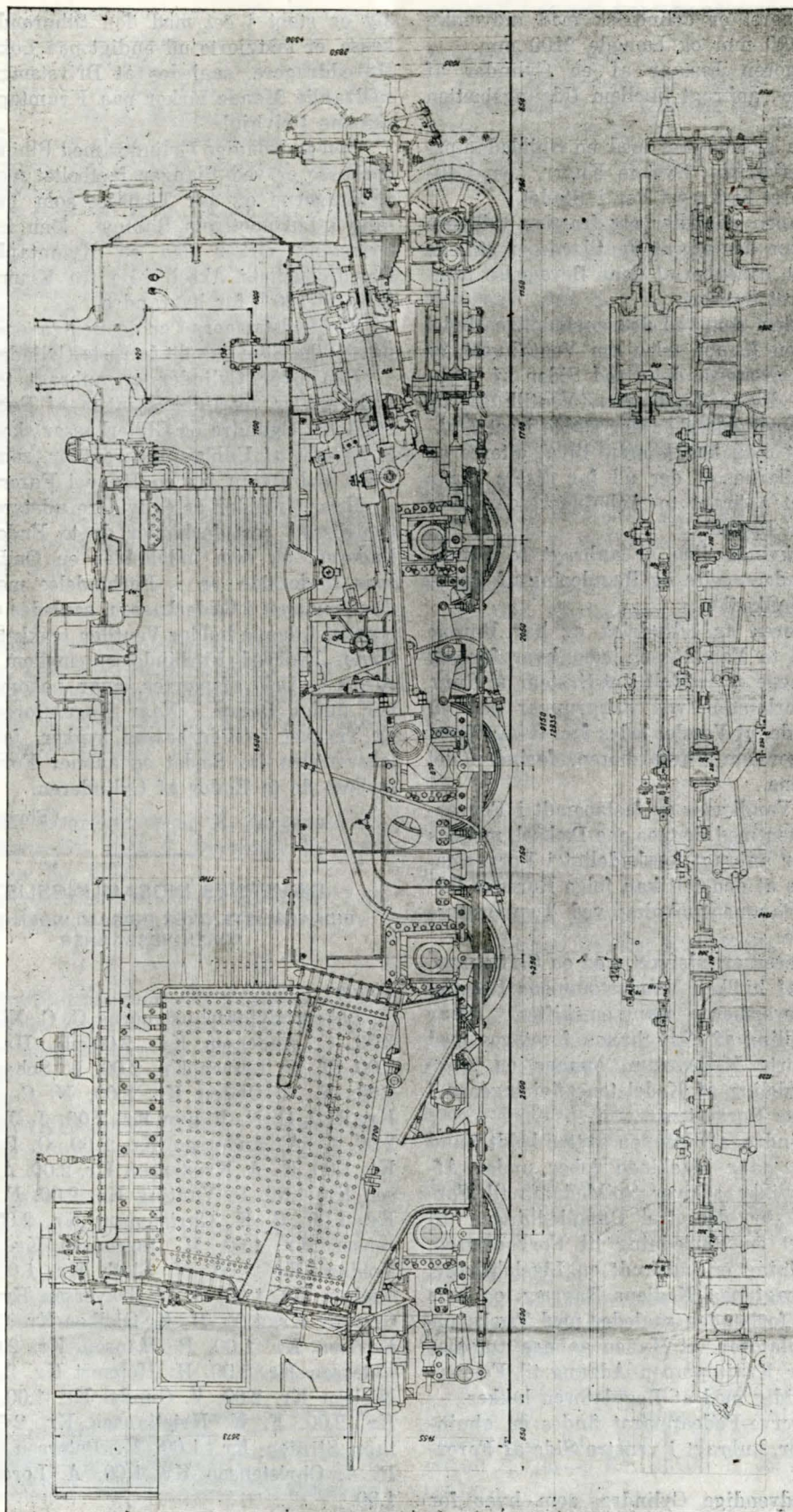
Efter hver eller hveranden Tur bør Slamhanen aabnes, medens der endnu er Tryk paa Kedlen, og holdes aaben saa længe, indtil det udblæste Vand viser sig nogenlunde klart.

Ovenover Slamudskilleren er anbragt et Mandehul i Rundkedlen, som afstives af en Forstærkningsplade og lukkes ved et Dæksel. Dette er forsynet med et mindre Rensehul med tilhørende Dæksel, saaledes at man undgaar at af tage det store Mandehulsdæksel, naar Slamudskilleren skal udvaskes.

Regulatoren er en Ventilregulator af System Schmidt og Wagner. Denne Regulatortype, som er anvendt ved alle Statsbanernes nye Lokomotiver, indeholder en stor Hovedventil og en lille Reguleringsventil, og da det kun er den sidstnævnte, som paavirkes ved Regulatorsvingets Drejning, medens Hovedventilens Aabning sker ved Kedeldampens Virkning, bliver Regulatoren meget let bevægelig og bekvem at manøvrere.

Overhederen er den almindelige »Schmidt«-ske Storrørs-Overheder med 24 Overhederelementer anbragte i tre Rækker Overheder-Kedelrør med indvendig Diameter 125 mm. Overhederrørene føres paa sædvanlig Maade to Gange frem og tilbage gennem de tilsvarende Kedelrør.

Den tidligere anvendte Beskyttelseskasse af Pladejern omkring Overhederrørene i Røgkammeret er udeladt, saaledes at det sædvanlige Træk til Overhederklappen med tilhørende automatisk Ventil til Blæserør er bortfaldet, idet Erfaringen synes at have godtgjort, at saadan Beskyttelse ikke er paakrævet.



Trecylindret Godstogslokomotiv, Litra H.

Røgkammeret er cylindrisk med indvendig Diameter 1700 mm og Længde 2100 mm.

Gnistfangeren bestaar af en Cylinder af Jerntraadvæv, anbragt imellem Udgangshætten og Skorstenen.

Maskinen er udstyret med en Spilledamps-Fødevandsforvarmer, System Knorr, som tidligere har været beskrevet her i Bladet.

Fødepumpen adskiller sig fra den tidligere anvendte Type derved, at Ventilene er stillede paa Højkant, saaledes at dens Bevægelse foregaar i vandret Retning.

Sugevinklen, som ved den oprindelige Model udgøres af en Kappe uden om Ventilhuset, er her anbragt ovenover dette ved Siden af Trykvindkedlen. De to Vindkedler, Ventilhuset og selve Pumpecylinderen er her støbte i eet Stykke, og for at man kan komme til at efterse og udtage Ventilene, er der ud for disses Plads i Ventilhuset anbragt to Aabninger, der hver lukkes ved et Dæksel.

Paa Trykvindkedlen er anbragt to Prøvehaner til Undersøgelse og Regulering af Vandstanden i Vindkedlen.

Forvarmeren er cylindrisk og har Rørene indvalsede i to Vandkasser, som hver for sig ved Skillevægge er inddelt i et System af Rum, indbyrdes forbundne ved Rørgrupper paa en saadan Maade, at Vandet ledes fem Gange frem og tilbage gennem Forvarmeren, forinden det forlader denne.

Den ene Vandkasse er fastspændt i Forvarmeren sammen med dennes ene Dæksel, medens den anden er anbragt forskydeligt i Forvarmeren, saaledes at den frit kan følge Rørenes Udvidelse og Sammentrækning ved Temperaturvariationerne.

Forvarmeren er udstyret med en Skiftehan, ved Hjælp af hvilken Vandstrømmens Retning gennem Forvarmeren kan omskiftes. Naar denne Omstilling af Skiftehanen foretages med passende korte Mellemrum, opnaas en mere ensartet Fordeling af Kedelstensaflejringerne i Forvarmerens Rørsystem.

For at hindre, at Pumpen sætter koldt Vand paa Kedlen, naar Maskinen løber under Afspærring og ikke afgiver Spilledamp til Forvarmningen, er der fra Dampledningen til Pumpen ført en Rørledning til Forvarmeren. I denne Ledning er indskudt en Ligeløbshane, som er anbragt paa Kedlens Bagvæg, og hvis Hanetold er forbunden saaledes med Trækstangen til Regulatoren, at Hanen aabnes automatisk og giver Kraftdampen Adgang til Forvarmeren, samtidig med at Regulatoren lukkes.

Som Reserve-Fødeapparat findes en almindelig Injektor, anbragt i venstre Side af Førerhuset.

De to udvendige Cylindre, som hver for

sig er støbt i eet med den tilhørende Gliderkasse, er fastgjorte udvendigt paa Lokomotivets Hoveddragere, saaledes at Drivstængerne paa sædvanlig Maade virker paa Krumtappe i Maskinens Drivhjul.

Den indvendige Cylinder med tilhørende Gliderkasse er ved Flanger fastboltet mellem Hoveddragerne og gør Tjeneste som Tværafstivning i Lokomotivets Ramme. Den indvendige Drivstang virker paa en Krumtaphugt paa Drivhjulsættets Aksel. De tre Krumtappe er forsatte 120° for hverandre.

Stempelstængerne er gennemgaaende og har udvendige Styr paa de forreste Cylinderdæksler.

Paa hver Cylinder er anbragt to Sikkerhedsventiler, og Udblæsningen af Fortætningsvand fra Cylindre og Gliderkasser sker gennem et System af Udblæsningsventiler, som manøvreres ved Damp fra en Hane i Førerhuset.

Hver Cylinder er endvidere udstyret med et Omløbsrør, som forbinder de to Ender af Cylindren, og som indeholder en Omløbsventil, hvis Underside er i Forbindelse med Kraftdamprummet i Gliderkassen, saaledes at Damptrykket i denne holder Ventilen trykket imod sit Sæde, hvorved Forbindelsen mellem Omløbsrørets to Dele afspærres, naar Lokomotivet løber under Damp. Naar Regulatoren lukkes, og Trykket i Gliderkassen synker, falder Omløbsventilen fra Sædet og aabner Forbindelsen mellem de to Ender af Cylindren.

(Fortsættes.)

DAMERNES INDSAMLINGSLISTE BIDRAGSLISTE OVER INDSAMLINGEN TIL ET FORENINGSBANNER

Struer.

Lokomotivførerhustruerne C. C. Nielsen Kr. 2.00, C. Andersen Kr. 2.00, H. Hansen Kr. 2.00, H. P. Lytver Kr. 2.00, L. Schophus Kr. 1.00, N. C. Olesen Kr. 2.00, N. C. Stubdrup Kr. 2.00, C. N. Bigum Kr. 2.00, J. Jensen Kr. 2.00, C. A. Andersen Kr. 2.00, O. Rasmussen Kr. 1.00, K. A. Kristensen Kr. 2.00, A. M. Jensen Kr. 1.00, P. Vanting Kr. 2.00, F. Schnack Kr. 1.00, C. K. Christensen Kr. 2.00, S. Sørensen Kr. 1.00, H. Jørgensen Kr. 1.00, M. Voldum Kr. 1.00, N. Sloth Kr. 1.00, Meinik Nielsen Kr. 1.00, G. P. Graversen Kr. 2.00, V. Givskov Kr. 1.00, H. K. Gjalboe Kr. 1.00, S. L. Karlsen Kr. 1.00, P. Hansen Kr. 2.00, S. C. Petersen Kr. 2.00, H. Helmert Kr. 2.00, F. C. Nielsen Kr. 2.00, V. Gundel Kr. 1.00, P. Kirk Kr. 2.00, F. K. Kristiansen Kr. 2.00, C. A. thor Straten Kr. 1.00, K. Petersen Kr. 2.00, P. A. Christensen Kr. 1.00, A. Lorenzen Kr. 1.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne Th. Thomasen Kr. 2.00, S. R. Thomasen Kr. 1.00, A. Eng-trop Kr. 3.00, Bendixen Kr. 3.00, Larsen Kr. 2.00, E. Christiansen Kr. 3.00, Olsen Kr. 2.00, Andersen Kr. 2.00, J. Mortensen Kr. 2.00, J. Nielsen Kr. 2.00, J. E. Christensen Kr. 1.00, H. Christensen Kr. 2.00, H. Laursen Kr. 2.00, T. A. Jensen Kr. 2.00, Martinusen Kr. 1.00, Sprogø Kr. 2.00, R. G. Laursen Kr. 2.00, A. Christensen Kr. 2.00, I. A. Hansen Kr. 1.00, Sørensen Kr. 2.00, Jørgensen Kr. 1.00, H. P. Christensen Kr. 2.00, S. Mortensen Kr. 2.00, Honoré Kr. 2.00, A. M. Kristiansen Kr. 2.00, O. F. Jensen Kr. 1.00, K. Mortensen Kr. 2.00, J. Petersen Kr. 1.00, Appel Kr. 2.00, Øster-gaard Kr. 1.00, Kræfting Kr. 2.00, A. Peder-sen Kr. 2.00, O. Jensen Kr. 2.00, M. V. Jen-sen Kr. 2.00, Engdahl Kr. 2.00, P. K. Chri-stensen Kr. 2.00, S. Herbst Kr. 2.00, A. L. Jen-sen Kr. 1.00, Dybdahl Kr. 2.00.

Lokomotivfyrbøder-Aspr.-Hustruerne Peter-sen Kr. 2.00, Lyng Kr. 2.00, O. Nielsen Kr. 2.00, Jønson Kr. 2.00.

Holstebro.

Lokomotivførerhustruerne C. Olsen Kr. 2.00, E. Høj Kr. 1.00, S. C. Rasmussen Kr. 2.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne Rasmussen Kr. 1.00, Jensen Kr. 2.00, Astrup Kr. 2.00, Nielsen Kr. 2.00, Markussen Kr. 2.00.

Glyngøre.

Lokomotivførerhustruerne M. Jørgensen Kr. 1.00, B. Holm Kr. 1.00, J. Overhalle Kr. 1.00, L. Th. Hassø Kr. 2.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne Hvass Kr. 1.00, Nørvig Kr. 1.00, Hansen Kr. 1.00.

Skive.

Lokomotivførerhustruerne G. Hansen Kr. 1.00, Nybo Petersen Kr. 1.00, E. J. Eshøj Kr. 1.00.

Lokfb. Skous Hustru Kr. 1.00.

Ringkøbing.

Lokomotivfyrbøderhustruerne Jensen Kr. 2.00, Mortensen Kr. 2.00, Møhler Kr. 2.00.

Nykøbing M.

Lokomotivfyrbøderhustruerne Andersen Kr. 2.00, Hambæk Kr. 2.00.

Oddesund Nord.

Lokfb. Andersens Hustru Kr. 1.00.

Ialt Kr. 173.00.

(Fortsættes.)

ANDELE I FERIE- OG REKREATIONSHJEMMET

København G. Afd. 1.

R. P. Rasmussen Kr. 120.00, J. P. Peder-sen Kr. 120.00, M. Martens Kr. 120.00, C. C. Nielsen Kr. 120.00, Chr. Larsen Kr. 200.00, A. G. Larsen Kr. 120.00, H. C. Th. Nielsen Kr. 120.00.

København G. Afd. 2.

C. J. Andersen Kr. 120.00.

Helsingør, Afd. 8.

N. V. E. Jensen Kr. 120.00, C. Ekelund Kr. 120.00.

Roskilde, Afd. 9.

J. A. Jacobsen Kr. 120.00, H. P. F. Peter-sen Kr. 120.00, E. G. Dreyer Kr. 120.00.

Kalundborg, Afd. 13.

J. P. L. V. Møller Kr. 120.00, J. Jørgensen Kr. 120.00, V. P. Rønne Kr. 120.00.

Kalundborg, Afd. 14.

P. Chr. Christensen Kr. 150.00.

Slagelse, Afd. 15.

V. M. Treu Kr. 120.00.

Kørsør, Afd. 17.

H. J. Jensen Kr. 120.00, K. J. Christensen Kr. 120.00.

Nyborg, Afd. 20.

J. Chr. Jacobsen Kr. 120.00, V. Laursen Kr. 120.00.

Esbjerg, Afd. 24.

H. Regnar Hansen Kr. 120.00.

Struer, Afd. 27.

T. P. Thomassen Kr. 120.00, A. J. H. Lo-rentzen Kr. 120.00, C. C. Nielsen Kr. 120.00, H. V. J. Helmert Kr. 120.00.

Frederikshavn, Afd. 32.

P. E. Fischer Kr. 120.00.

Aalborg, Afd. 34.

V. N. Bundgaard Kr. 120.00, Chr. Jensen Kr. 150.00, V. Nygaard Pedersen Kr. 120.00.

Aarhus, Afd. 37.

R. J. J. Frederiksen Kr. 120.00, F. V. Au-gustsen Kr. 120.00.

Aarhus, Afd. 38.

A. A. Thøgersen Kr. 120.00, H. E. Børges Kr. 120.00, H. J. Larsen Kr. 120.00, J. Chr. Therkildsen Kr. 120.00, H. N. Pallesen Kr. 120.00, S. Jessen Kr. 120.00, H. M. Madsen Kr. 120.00.



Vamdrup, Afd. 42.

M. Jensen Kr. 120.00.

Lungaa, Afd. 46.

Kr. Kristensen Kr. 120.00, K. P. Søndergaard Kr. 120.00.

Ialt Kr. 5 300.00.

Som Gaver er modtaget fra d'Hrr. Lokomotivmestre C. Rasmussen, Nyborg, Kr. 65.00 og N. P. Nielsen, Esbjerg, Kr. 40.00. Ialt Kr. 105.00.

Med tidligere tegnede Andele og Gaver Kr. 103 670.00. Heri fragaar Kr. 240.00 som tegnede Andele af afgaaede Medlemmer (C. Rasmussen og Linkhusen).

Det resterende Beløb bliver saaledes Kr. 103 430.00. Heraf er Kr. 83 910.00 frivillige og Kr. 19 520.00 obligatorisk tegnede Beløb.

København, den 31. Oktober 1923.

H. Kann.



25. AARS JUBILÆUM



H. C. Hansen, Korsør.

Lokomotivfører H. C. Hansen, Korsør, fejrede den 1. November sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren kom paa Værkstedet den 3. September 1897 og blev ansat samme Sted som Lokfrb. Blev forfremmet til Fører med Station i Korsør den 1. August 1910. Jubilaren er med sit stille, rolige Væsen og gode Humør afholdt saavel af Kolleger som Medan-

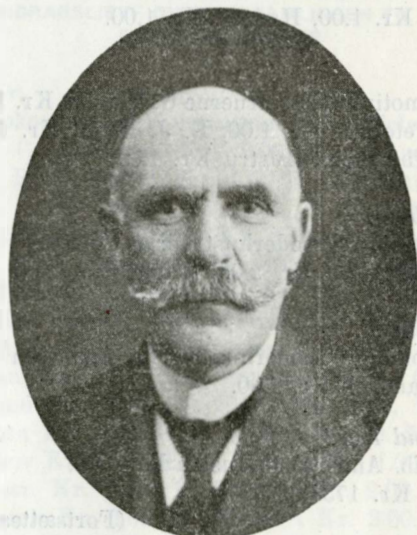
satte, en paalidelig og pligtopfyldende Lokomotivmand som kan se tilbage paa 25 Aars veludført Tjeneste.



Herm. Ohlsen.

Den 1. November fejerede Lokomotivfører Herm. Ohlsen, Sønderborg, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren vil sikkert være kendt af de fleste Lokomotivmænd. Jubilaren kom til Sønderborg ved Genforeningen. Han har trukket sig helt tilbage fra Foreningsarbejdet, som han dog tidligere tog livligt Del i, bl. a. var han i sin Tid en ivrig Medarbejder ved Dansk Lokomotiv Tidende. Hernede i Sønderborg har H. O. skabt sig et godt Navn ved sin varme Interesse for Lejerforeningen.

Til Lykke med de 25!



J. C. Børgesen.

Lokomotivfører J. C. Børgesen, Korsør, fejrede ligeledes den 1. November sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren blev

den 1. November 1898 ansat som Lokfrh. i Thisted og har som saadan gjort Tjeneste ved flere af Landets Depoter, Ro., Gb. og Kh. Ø., indtil Jubilaren den 1. September 1910 blev forfremmet til Fører i Korsør.

Jubilaren hører ikke til de fremtrædende, men er i al sin Færd en stille, rolig Lokomotivmand, en god Kollega og Kammerat.

Begge Jubilarer har været Medlemmer af vor Organisation fra dens Stiftelse, og Børgesen har i flere Aar været Afdelingens Kasserer.

Paa Højtidsdagen sender vi begge vore Jubilarer de bedste Ønsker for Fremtiden med Tak for godt Samarbejde i de svundne Aar.

Kø. Afd.

NORSK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS JUBILÆUM

Som omtalt i sidste Nummer fejrede vor norske Broderorganisation d. 27. Oktober sit 30-aarige Jubilæum, i hvilken Anledning der var udsendt en Række Indbydelser.

Paa Foreningens Kontor i Toldbodgaten i Kristiania var hele Styrelsen samlet, og hvor den i Dagens Løb maatte modtage en Række Deputationer og Gratulanter, og hvor mangt et Bevis blev givet for den Anseelse, vor Broderorganisation nyder, og den højt udviklede Samfølelse, som hersker mellem norske Lokomotivmænd indbyrdes.

Dagen sluttede med en storslaaet Aftenfest, som afholdtes i Kristiania Handelsstands Forenings Lokaler. Efter Fremsigelse af en Prolog, skrevet i Dagens Anledning, sang den tidligere Lokomotivmand, nu i Norge kendte Sanger, Axel Bøhler nogle smukke Sange, og efter en højtidelig Overrækning af et Banner, samledes Deltagerne ca. 300 til en Festmiddag, hvor en Række Taler blev holdt til Ære for Jubilaren.

Blandt de mange Gæster skal vi blot nævne: Stifteren af Norsk Lokomotivmands Forbund pens. Lokf. Andersen, Generaldirektøren og Regnskabsdirektøren for de norske Statsbaner, Stortingsmændene Magnus Nielsen og Ole Lian, endvidere Formanden for Kontorforeningen ved de norske Jernbaner, Herr Hj. Larsen, Formanden for det norske Jernbaneforbund, Herr Alberti og fl. a. Formænd for Sammenslutninger og Organisationer. Sverige var repræsenteret ved Herr Molin, Nordisk Lokomotivmands Forbund ved Herr Mortensen og vor Organisation ved vor Formand.

Efter et smukt Bal, afbrudt af Sang og Oplesning sluttede denne for vor Broderorganisation saa højtidelige og minderige Dag.

»Dich«.



TIL DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

For den vakre gave, som Norsk Lokomotivmandsforbund mottok fra de Danske Lokomotivmænd paa sin 30 Aars stiftelsesdag, bøder de Norske Lokomotivmænd at faa frembære sin hjerteligste tak.

Med solidarisk Hilsen
E. Sandberg.

DE FREMSKUDTE SIGNALER

Vor Organisation har i en længere Aarrække arbejdet for at faa anbragt fremskudte Signaler foran alle Hovedsignaler; i den senere Tid kraftig bistaaet af Sikkerhedskommissionen. Dette har bevirket, at der for 4 Maaneder siden er opstillet en Del af disse Signaler paa Strækningen København—Korsør; mange af disse fuldt monterede og med »Lys i Lygten«; men ak! Med Ugyldighedskrydset, og Lyset blændet til den rigtige Side; bagud blinker de nok saa lystigt eller maaske drilagtigt til Lokomotivføreren, som hans Sindsstemning nu tillader ham at opfatte det.

Var det nu ikke Mening, at Signalerne ogsaa skulde tages i Brug, hvis ikke, vil jeg gerne bede om at faa Vingen hængt lige ned, da det ikke er saa nemt, særlig i Mørke, at se Forskel paa et Signal der »ikke tænkes« og et med Kryds paa og at Lysene slukkes; de kostede i gamle Penge 6 Øre i Døgnet og er vist ikke bleven billigere siden, saa det er dog Penge, naar man saa kun faar Ulemperne og ikke en eneste Fordel for dem, indtil de ad Aare forhaabentlig skal tages i Brug.

M. J.

Vi har forespurgt Signalinspektøren i 1. Distrikt, hvorledes det forholder sig med de blændede fremskudte Signaler og har faaet den Oplysning, at man for Tiden paa Strækningen Slagelse—Korsør foretager Forsøg med Blinklys af tysk System. Signaltjenesten har ikke villet tage de tyske Blinklys i Brug forinden en vis Prøvetid. Af den Grund har Lamperne været tændt, men blændede. Forsøgene har ikke tilfredsstillet, hvorfor man antagelig forsyner Signalerne med det kendte »Aga« Blinklys.

Iøvrigt er der kun Grund til at være tilfreds med, at Statsbanerne nu er ved at gennemføre og anbringe de fremskudte Signaler med Blinklys og dermed Lokomotivmændenes gamle Ønske.

Saa tæt ved vort Maals Opfyldelse i den Henseende, kan det ikke være af væsentlig Betydning om Ibrugtagningen sker fjorten Dage før eller senere, men iøvrigt vil de nye fremskudte Signaler blive taget i Brug saa hurtigt, som det er muligt.

Red.

SELSKABELIG SAMMENKOMST

Fredag den 17. August 1923 havde Struer Lokofører og Lokofyrbøder Afdelinger selskabelig Sammenkomst paa Schous Hotel, for at drøfte Indsamlingen til en Organisationsfane.

Festen, som man havde døbt med Navnet »Genforeningsfesten«, grundet paa, at det var første Gang begge Afdelinger holdt deres Fest sammen, siden de for adskillige Aar siden holdt op dermed, var ganske vellykket. Der var mødt mange Damer, saa Salen var fyldt, og der herskede fra Aftenens Begyndelse en udmærket Stemning.

Da Formanden for Lokoførerafdelingen havde aabnet Festligheden med et Par Ord til Velkomst og takket Hr. Lillie for hans Tilstedeværelse, tog Sangforeningen fat og sang nogle Sange, som lød overordentlig smukt i den store Sal; hvorfor Sangkoret ogsaa høstede meget stærkt Bifald, hvilket var saa meget mere velfortjent, da Sangkoret kun har bestaaet forholdsvis kort Tid, og derfor ikke har haft Tid til at forberede sig ret meget. Det gode Resultat skyldes ogsaa i første Række Sangkorets dygtige Dirigent, der med saa stor Indsigt, paa saa kort Tid, har forstaaet at bringe noget virkelig godt ud af det hele, hvilket jo kun kan blive til Glæde og Fornøjelse for begge Afdelinger, ved de Sammenkomster de eventuelt kan komme til at holde herefter.

Hr. Lillie, som iforvejen havde anmodet om en Sammenkomst, hvor Medlemmernes Hustruer var med, holdt et kortfattet men smukt Foredrag om Fanen og Tanken i sin Helhed, hvorved Hr. Lillie samtidig beviste, at han forstod at tage Damerne paa rette Maade.

Efter Foredraget var der fælles Kaffebord hvor man benyttede Lejligheden til at synge en Sang til Fanens Ære. Derefter blev der holdt Taler, hvoriblandt Lokofører A. M. Jensen havde Ordet. Han talte om forskellige Ting, og kom tilsidst ind paa Forholdet mellem Manden og Hustruen i Hjemmet, hvilket Hr. Jensen forklarede paa en ret humoristisk Maade, som vakte stor Munterhed. Taleren forsøgte at bringe de Tilstedværende Troen paa, at han gav sin Hustru Morgenkaffe paa Sengen. Dette lykkedes ikke fuldt ud for Hr. Jensen, og da Hr. Lillie derefter havde Ordet, under hvilket han behandlede samme Emne som forannævnte Taler — »Morgenkaffe paa Sengen« — saa endte de hele tilsidst med en stormende Munterhed og et Par Klapsalver.

Derefter sluttede Kaffebordet og Ballet tog sin Begyndelse, og da man havde danset en Timestid, blev der af Hr. Lokofyrbøder Sørensen foredraget en lille Revysang, som bevirkede, at Salen ringede af Latter og satte Stemningen yderligere op.

Derefter fortsatte man Ballet, der sluttede Kl. 1, og man var enige om at have tilbragt en udmærket Aften, som sikkert hver især, der var med, ønsker om igen ved første Lejlighed.

Dette vil sikkert heller ikke vare længe, nu kommer jo den lange Vinter snart, da er det

raft at kunde finde paa indendørs Adspredelse, hvor man kan slaa sig løs, og hvor der kun er Glæde at læse paa Ansigterne.

Deltager.

SØLVBRYLUP

Den 21. Oktober fejrede Lokf. og Depotforstander i Nykøbing F. Bennekou og Hustru deres Sølvbryllup, og mange smukke Gaver, Blomster og Telegrammer strømmede ind i Dagens Anledning. Som et Bevis paa det gode Forhold ved Depotet var en Deputation fra Rangerførerne og Depotarbejderne tilstede og overrakte Sølvbrudeparret en smuk Gave i Sølv og fra Lokomotivførerne paa Falster blev overrakt et Etui med 6 Sølvskeer.

Ved Frokosten talte Lokomotivfører Hveger for Sølvbrudeparret og takkede Bennekou for hans altid vaagne Interesse for vor Organisation.

H.



DEN TYSKE KÆMPEDAMPER COLUMBUS,

bygget paa Schichau Værftet i Danzig til Norddeutschen Lloyd, er med sit Displacement paa 40.000 Tons den tyske Handelsflaades største Skib. Maskineriet er paa 30.000 I. H. K. fordelt paa to Tregangsmaskiner, og tolv Kedler med Rørene i Ildstedets Forlængelse og 80 Fyr. Dens Længde er 236,3 Meter og Bredden 25,5.

KUL FRA SPITZBERGEN

Den første Damper med Kul direkte fra Spitzbergen ankom i Slutningen af forrige Aar til Christiania med en Ladning paa 6.000 Tons til de norske Statsbaner. Det norske Spitzbergen Kompagni, som udnytter Kulfeltet, har i Øjeblikket 80.000 Tons Kul færdig til Udslibning og 10 Dampere i Kulfart.

NY GLØDEHOVEDMOTOR

Motorfabriken Deutz bygger nu en ny Glødhovedmotor, som arbejder uden Vandindsprøjtning, og hvor Indsprøjtningen af Brændstoft foregaar paa en saadan Maade, at Motoren ikke overophedes og derved faar Tilbøjelighed til at give Førtænding, naar den gaar fuldt belastet, ligesom der heller ikke ved en over flere Timer udstrakt Tomgang selv ved reduceret Omdrejningstal kan blive Tale om en saadan Afkøling af Glødhovedet, at Tænding af den Grund svigter.

Cylinderhovedet er forsynet med to Indsprøjtningsmundstykker, som faar Brændolje fra hver sit Pumpestempel. Mundstykkerne er anbragt i forskellig Højde; den underste sender Oljen ind i Midten af Forbrændingsrummet, medens den øverste udmunder i Glødhovedet.

Ved fuld Belastning indsprøjtes langt den største Del af Brændoljen gennem det nederste Mundstykke, ved Tomgang gennem den øverste. De to Pumpestempler bevæges af hver sin skraat afskaarne Knastskive, og begge disse er anbragt paa en Muffe, som kan bevæges af Regulatoren, saaledes at Betjeningsmandskabet ikke behøver at foretage nogen Omskilling, naar Motoren skal gaa fra Tomgang til fuld Belastning eller omvendt. En Maskine, som ved fuld Belastning arbejder med et Omdrejningstal paa 430 pr. Min., kan ved Tomgang holdes gaaende med et saa lavt Omdrejningstal som 200 pr. Min., uden at man behøver at frygte Driftsforstyrrelser. Brændoljeforbruget varierer noget efter Motorens Størrelse og andrager ca. 270—300 g pr. B. H. K.-Time.

Maskinen finder Anvendelse saavel til Drivkraft i Skibe som til direkte Sammenkobling med Dynamoer eller Kompressorer og bygges ydermere som speciel Landmaskine.

Som Drivmotor i Skibe kan den udrustes med Gangskiftningsapparat, hvis man ikke foretrækker at bruge Drivskrue med vendbare Blade. Den er ganske særlig egnet til direkte Kobling med Dynamo, da dens Hastighedsregulering er ualmindelig god. Mindre Motorer lader sig gangsatte med Haandkraft og egner sig derfor godt til Drift af den af Klassifikations-selskaberne forlangte Hjælpekompressor i Dieselskibe.

EN SVENSK METALLEGERING

er under Navn Dizigold — som synes at antyde en Slags Efterligning af Guld — fornylig fremkommet paa det tekniske Marked. Blandingen bestaar af Aluminium og Kobber, hvoraf det sidste forefindes med 90 pCt. Legeringen siges at have Guldets Glans og Farve, og kan derfor anvendes til Fremstilling af billigere Smykker, men den besidder ydermere Staalets Haarhed og modstaar udmærket Syrer og alkaliske Stoffer, hvad der betinger dens Anvendelse i Tekniken.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

H. P. Nielsen, Korsør.

JYDSK-FYNSKE STATSBA NEPERSONALES BIBLIOTEK

udlaaner fremtidig 4 Bøger til de Interessenter, som fremsæter Ønske derom; dog kan der kun byttes 2 Bøger ad Gangen.

STATSTJENESTEMÆNDENES LOMMEBOG

Medio November udkommer en *Lommebog for Statens Tjenestemænd*.

Bogen indeholder en Mængde Oplysninger af stor Interesse for enhver Statstjenestemand. Pris 2 Kr. indbundet i smukt Shirlingsbind.

Faas hos Forhandlerne paa de forskellige Tjenestesteder. Ang. Forhandling: J. A. Petersen, Minorkagade 22, 2. København S.

RABATBILLETTER

Paa Foreningens Kontor, Ny Vestergade 7, 3. Sal, kan Medlemmer mod Forevisning af Medlemskort erholde Rabatbilletter til Folke-teatret og Zoologisk Have.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøderafdelinger:

Slugelse. Formanden, O. E. Hansens Adresse rettes til: Herluf Trolles Vej 2, St.

Perso nalia

Afsked.

Lokomotivfører A. Larsen, Nyborg, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31—12—23 (min. Afsk.).

Lokomotivfører V. E. O. Hoffmann, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—24 (min. Afsk.).

Lokomotivfører H. Bagger, Aalestrup, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—24 (min. Afsk.).

Lokomotivfører H. E. M. Petersen, Roskilde, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30—11—23 (min. Afsk.).

Paaskønnelse.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører A. R. Laursen, Vamdrup, i Anledning af en af ham under Tjenestens Udførelse udvist særlig Agtpaagivenhed og Konduite.

Nærværende Nummer er afleveret paa
Avispostkontoret den 2. Novbr.

Bemærk Kiærs Klæder

HABIT
35 KR.

20 Skindergade 20

HABIT
35 KR.



FORLANG URBAN ØL I NORDJYLLAND



Amk. Gummiware
Industri Vestergade 3 Kbhvn. B.
Modersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Frimrk.
(DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat)

STOP!!
i Frederiksborggade 12^{Mez}
Konfektions- og Pelsvarelagere
(ved Nørreport)

PAA RATEBETALING
leveres alt
Damekonfektion, Pelsvarer & Kjoler
Lille Udbetaling — Rentefrit

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 5 pCt. Rabat.

L. P. Aistrup leve-

rer Søgræsmøbl., Divaner, Tæpper.
Spisest., Sovevæ., Børne-,
Ungpige- og Bondemøbler
Ratebetaling
TORVEGADE 20
Sporvognsline: 2-9-19

Lædervarer! Lædervarer!

Dame- og Herreportemonnaier,
Lommebøger, Note og Doku-
mentmapper samt Dame- og
5 pCt. — Rejsetasker. — 5 pCt.
Reparationer og Bestillinger modtag.
JOHN. R. HANSEN
Absalonsgade 29.

Telf. **NY RAVNSBORG** V. 43

Vesterfælledvej 80-82
anbefaler sin ny Restaurant

Ny Ravnsborg-Kabaretten:

„Lillebilen“

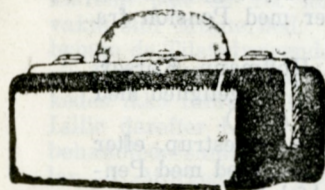
Kl. 7³/₄

Entré 50 Øre

Charles Christiansen, Flensborggade 61.

Telef. Vester 6359 y. **I. Kl. Bageri og Konditori.** Telef. Vester 6359 y.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



Reparationer
udføres.

Lædervare-Forretningen

Sdr. Boulevard 44-46
anbefales.

Rejsekufferter Citytasker Portemonnæer
Skoletasker, Tegneböger m. m.
i stort Udvalg.

Telefon Vester 1494 v.

Færdige Herreklæder

skrædersyede, prima engelske Stof-
fer, Vinterfrakker, moderne Façons
78,00-98,00. med Læg og
Spænde og i Raglan Façon, svært
engelsk Stof **125,00.** Habitter,
prima blaa Serges **55,00-78,00**
— **115,00.** Peber og Salt **58,00**
— **75,00-110,00.** modernegraa
og blaastribede **75,00-95,00**
Stribede Kamgarns Benklæder
25,00. Sorte Benklæder, **25,00**
— **32,00.**

Helgolandsgade 2, 1.

Ingen Butik. Stort Lager.

Statsbanefunkt. 10 pCt. Rabat

C. B. Møller & Co.s

BØRS CIGAR

der faas over hele Landet, er
fabrikeret af de fineste Tobakker

Det er den bedste 15 Øres Cigar

C. JORSØ

37 Dybbølsgade 37

Vine, Cigarer, Cigaretter & Tobakker

Stort Udvalg i

Festtelegrammer og Kort, Papir- og Skriveartikler
Telefon Vester 4665

Alle Arter Divaner

direkte fra Værksted. Divantæpper, Søgræs-
møbler m. m. Stort Udvalg. Altid billigst.
Nikolaj Plads 7, ved den hvide Flip. Odense-
gade 5, ved Trianglen.

Gramofoner

og Plader saavel nye som brugte
købes, byttes, sælges.

Billige Priser, stort Udvalg.

Apparater udlejes. Reparatur udføres

Jernbanefunkt. 10 pCt. Rabat.

Gl. Kongevej 113, Telf. V. 8415.

Statsbanepersonalets

Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditions-kontor:

Vesterbrogade Nr. 26,

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 9000
Medlemmer, ejer ca. 63,300 Kr. og har i
Understøttelse uddelt ca. 66,500 Kr.

Lav Præmie. Kulant Erstatning

Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene,
der for Aarhus er:

Hr. Togfører L. P. Hansen, Hr. Maskinarb.
N. M. Nielsen, Hr. Magasinformand M.
Nielsen, Hr. Lokomotivfører J. J. Nis-
sen, Hr. Assistent Thiede, Hr. Overbanemst.
Sølling og Hr. Kontrolør Bottelet.

Regnskabskontrollen, giver Oplysning
om alle Foreningen vedrørende Forhold.

Cigarforretningen, Vesterbrogade 9 A, (ved den gamle Bræddehytte)

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition

Ny Vestergade 7³, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10-4.