



24. AARG. N^o 1

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. JANUAR 1924

1923—1924.

Det forløbne Aar var ikke rigt paa Begivenheder; i Begyndelsen af Aaret var Regeringens Plan om Nedsækning af Konjunkturtillægget det, der i alt overvejende Grad fangede Tjenestemændenes Interesser. Det syntes til at begynde med, som Regeringen ikke skulde faa Held i sit Anslag, men det konservative Parti svigtede, paa trods af mange givne Løfter, og lod Tjenestemændene sejle deres egen Sø. For dem blandt Tjenestemændene, der havde sat sin Lid til dette Parti, maatte det føles som et Slag i Ansigtet, et Slag, der forhaabentlig maatte kunne bringe til alvorlig Eftertanke og Forstaaelse af, at der ikke fra den Side kan ventes Støtte.

Der blev i Aarets Løb fra forskellige Sider rettet skarpe Angreb paa Tjenestemændene, deres Lønninger var for store, og den eneste Vej til at faa Statens Budget til at balance var at nedsække Lønningerne for disse, hvorefter de gyldne Tider igen vil oprinde for Landet. Der blev fra anden Side protesteret mod saadan Tale, bl. a. var Trafikminister Slebsager fremme med en bemærkelsesværdig Udtalelse: »At Tjenestemændenes Lønninger ikke var for store, — men der var for mange af dem —.« Denne Regering af stærke og store Mænd har hele Tiden sin Opmærksomhed henvendt paa Tjenestemændene som det eneste Sted, der kan spares.

Det er let at se, hvad der kan ventes af det nuværende Regeringsparti, men det Aar, vi lige er begyndt paa, bringer os Valg, og med Stemmesedlen i Haanden kan Tjenestemændene gøre en saadan Brug af denne, at de Anslag, der kan komme, bliver forpurret, for saa vidt det nuværende Regeringsparti ikke faar sine Mandater fornyede.

Den 1. Januar 1924 var det 25 Aar siden vor Organisation traadte ud i Livet, begyndte sin Virksomhed for Forbedring af Lokomotivmændenes økonomiske Vilkaar og de mange andre Forhold, som kunde trænge til en grundig Revision.

De 25 Aar har ogsaa sat sine tydelige Spor paa saa mange Maader, og dem, der har været med fra Begyndelsen, dem, der vil se, har sikkert paa Jubilæumsdagen sendt deres Organisation en venlig Tanke.

Det har ikke al Tid været lige let at faa Skibet bragt i Havn, Sejladsen har til Tider været farlig; men nu, da vi er gledet ind i Organisationens 26. Aar, tør vi sikkert sige, at vi fører den rette Kurs og derfor ogsaa lykkelig skal naa det, der kan naas. Vi skal ikke her skrive Organisationens Historie, men alligevel skal Dagen mindes i Organisationens Blad, vi har passeret en Mærkedag, vi har passeret den for fulde Sejl, og Organisationens Ror ligger i faste Hænder. Med Medlemmernes kraftige Støtte baade i 1924 og i de kommende

Aar vil Organisationen kunne bringe frem det, der rører sig i Medlemskredsen og føre det frem til Held og Lykke for os alle.

Det ligger os paa Sinde nu ved Aarskiftet, nu da vi igen med Ængstelse ser frem og tænker paa, hvad Aaret vil bringe, men ogsaa med Fortrøstning og Tillid til, at vor Organisation med Kraft vil værges vore Interesser og sætte ind, hvor der er Haab om Forbedring, at bede Medlemmerne erindre, at kun ved kraftig Støtte, ved til alle Tider at værges Organisationens mod Snigløb af hvad Art tænkes kan, bliver Organisationens det, den skal være.

Ved dette Aarskifte er der særlig Anledning til at mane til Sammenhold, naar man vender Blikket tilbage og ser, hvor mange Brydninger der har været indenfor Organisationens i de forløbne 25 Aar, og skal vi udtale et Ønske for Aaret 1924, maa det blive Ønsket om, at den rette Kammeratskabs Aand i stigende Grad maa præge Lokomotivmændene i deres Færd, i alle de smaa Ting, som af mange lades upaaagtet, men som samlede i en Sum betyder saa uendelig meget.

Og til Slut vil vi haabe, at Aaret maa forløbe under bedre og lysere Kaar for Lokomotivmændene, at Sparemaniens Aand maa være død, og at Lokomotivmændene ved det kommende Valg vil forstå at lægge deres Lod i den rette Vægtskaal, saa vil Organisationens Arbejde sikkert kunne fremmes bedre til Gavn for os alle.

Med disse Ønsker og Haab beder vi alle Medlemmer og vore øvrige Læsere modtage Ønsket om et

godt og glædeligt Nytaar.

EN ENKEBY.

Fra »Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger« har vi modtaget følgende:

Det af Forbrugsforeningens Repræsentantskab nedsatte Byggeudvalg bringer nedenfor nogle nærmere Oplysninger om den paatænkte Enkeby. Men inden disse fremsættes, skal det eftertrykkelig udtales, at det er *Foreningens Medlem-*

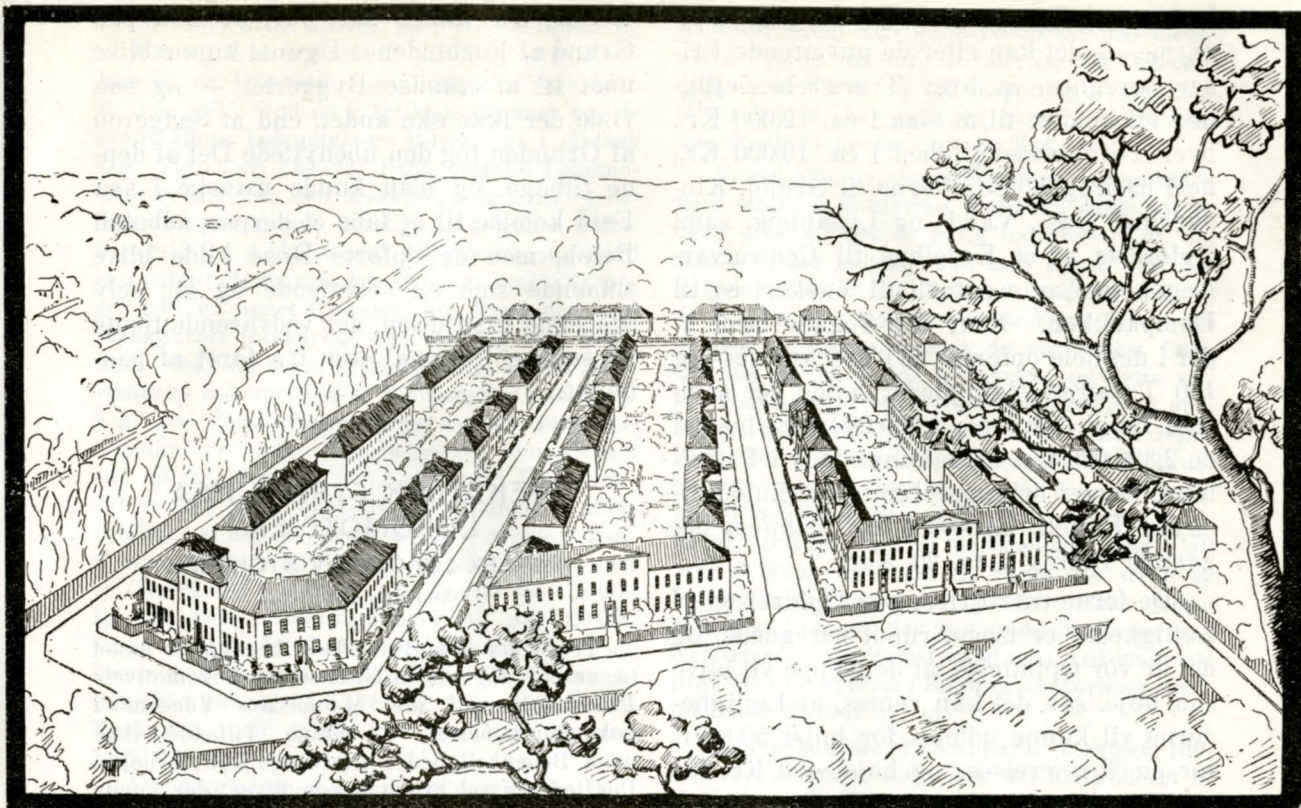
mer, der skal afgøre, om Planen skal blive til Virkelighed. Repræsentantskabet og Bestyrelsen har ment, at Tanken fortjente at fremsættes, men anser det for en Selvfølge, at det maa overlades til Medlemmerne at skønne om, hvorvidt Tanken bør bringes til Udførelse.

Efter disse Ord sagt een Gang for alle, skal Udvalget i denne Artikel bringe saadanne Tal og nærmere Oplysninger, at der paa Grundlag af dem kan dømmes om Planens Forsvarlighed og Gennemførlighed.

I de 38 Aar, Forbrugsforeningen nu har eksisteret, har Udbyttet været ret skiftende; i Gennemsnit har Udbyttet været 6,4 Procent men for 1918 naaedes 7 Procent, for 1919 blev det 7,2 Procent og siden 1920 har det været 7,3 Procent, og efter alt at dømme er det sandsynligt, at Udbyttet for de kommende Aar vil blive omkring 7,5 Procent.

Planen gik saa ud paa, at det skulde fastsættes, at Udbyttet indtil videre ikke kunde overstige 7 Procent, idet det overskydende Beløb skulde henlægges til et Byggefond med det Formaal at bygge velindrettede og billige Boliger for Enker og enligstillede Kvinder blandt Medlemmerne. Det vilde for Medlemmerne betyde, at de i Gennemsnit afstod lidt over 3 Kr. aarlig (de, som havde købt meget, kom til at yde et forholdsvis større Bidrag, mens de, der havde købt lidt, kom til at afstaa mindre), hvis det overskydende Beløb naaede 0,5 Procent, altsaa i Virkeligheden saa lidt, at det næppe vil kunne mærkes. Men da Forbrugsforeningen i Øjeblikket har henved 25000 Medlemmer, vilde det blive en samlet Sum paa mindst 80000 Kroner aarlig, som kunde ydes til Opførelsen af en saadan By.

Planen adskiller sig fra andre Byggeplaner med lignende Øjemed ved, at der ikke er Tale om Opførelse af en stor Kaserne med en Mængde Lejligheder, men om Opførelse af en Række Huse med — som det vil fremgaa af Grundplanen — To- Treværelseslejligheder til billig Pris,

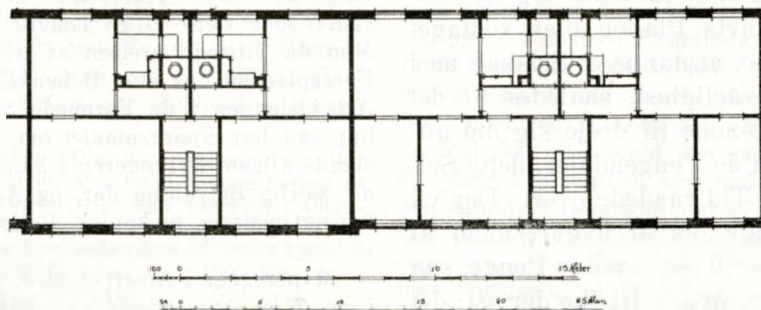


idet det forudsættes, at Forbrugsforeningens Tilskud skulde være en Gave med det Formaal at gøre Boligerne saa billige som muligt.

Efter de af Udvalget med sagkyndig Assistance foretagne Undersøgelser foreligger nu følgende:

Foreningen kan faa en tæt ved Sporvogn og Jernbane beliggende Grund ved Femvejen i Gentofte Kommune, 203,000 Kvadratalen (79982 m²), til en Pris af 2,70 Kr. pr. Kvadratalen (6,85 Kr. pr. m²); af dette Areal kan dog godt en Fjerdedel frasælges som Villagrunde, eller tages tilbage af Sælgeren, til en højere Pris, saaledes

at det øvrige Areal kun vilde komme til at staa i ca. 2 Kr. pr. Kvadratalen (ca. 5 Kr. pr. m²). Foreningen vilde derefter have et Areal paa ca. 150000 Kvadratalen til Bebyggelse til en Pris af ca. 300,000 Kr. Men disse Penge skulde først betales, efterhaanden som Byggeforetagendet skred fremad. De nødvendige Vejanlæg (indbefattet Kloakering i Vejene) vilde komme paa ialt ca. 170,000 Kr., men ogsaa dette Beløb skulde jo først udredes efterhaanden. Endvidere maatte der regnes med en Renteudgift paa højst ca. 100,000 Kr. Paa Arealet skulde saa opføres Huse med To- og Treværelseslejligh-



heder med Spisekøkken, W C og Centralvarme, og det kan efter de nuværende Priser beregnes, at hver Treværelseslejlighed vil komme til at staa i ca. 12,000 Kr., hver Toværelseslejlighed i ca. 10,000 Kr., heri medregnet Udgifterne til Grund, Kloakering, Gas-, Vand- og Lysanlæg, samt Opførelse af et Kedelhus til Centralvarmeanlæg, eventuelt til Vaskeri og til Dampkøkken. Naar der regnes med, at der i det hele opførtes 200 Treværelses- og 180 Toværelseslejligheder, vilde det samlede Beløb blive ca. 4,200.000 Kr., hvoraf de 2,300.000 Kr. vilde kunne faas i Prioriteter, mens Forbrugsforeningen skulde tilskyde Resten, 1,900.000 Kr. gennem det aarlige Bidrag i ca. 20 Aar.

De førnævnte Priser paa Opførelsen af Lejligheder er meget rundt beregnede, og det er vor Opfattelse, at de næppe vil blive saa høje, saa det kan ventes, at Lejlighederne vil kunne udlejes for højest 500 Kr. for en Treværelses- og højest 400 Kr. for en Toværelses-Lejlighed. Hertil vil komme Betaling for Centralvarme, men denne vil blive lavere, end hvad det vilde koste at fyre i Kakkellovne, og Beboerne slipper helt for alle de Ulemper og den Ulejlighed, som er forbundet med Kakkellovne.

Bygningerne vil kunde bære sig selv uden at kræve noget yderligere Tilskud fra Foreningens Side.

For det Tilfælde, at Tiderne skulde forværre sig, maa man selvfølgelig sikre sig mod, at det paa nogen Maade skulde kunne gaa ud over Forbrugsforeningen eller dens Medlemmer, for det kan vi sikkert alle let blive enige om, at Forbrugsforeningen er Nr. 1 — Byggeplanen kan kun komme i anden Række. Og det var da Meningen, hvis Planen blev vedtaget af Medlemmerne, at danne et Selskab med begrænset Ansvarlighed, saaledes at det aldrig kunne komme til dreje sig om andet og mere end de Pengemidler, dette Selskab til enhver Tid raadete over. Der vil aldrig blive Tale om at bygge, uden at man havde de dertil nødvendige Penge, saa der ikke vil blive nogen Risiko derved; det

værste, der kunde ske, var, at man paa Grund af Forholdenes Ugunst kunne blive nødt til at standse Byggeriet — og saa vilde der ikke ske andet, end at Sælgeren af Grunden tog den ubenyttede Del af den tilbage, og man kunde maaske i saa Fald komme til at tabe et derpaa udbetalt Beløb, men de opførte Huse vilde blive staaende som en selvejende og sig selv klarende Institution, der vedvarende tjente til samme Formaal som fra først af paa-tænkt.

MEKANISK FYRING PAA LOKOMOTIVER

DUPLEX LOKOMOTIV STOKEREN

Ved Otto Bendixen.

Trods det høje Trin, Tekniken nu er naaet til, er der dog sat en Grænse for Lokomotivets Præstationsevne, idet Menneskets Ydeevne i Lokomotivtjenesten i mange Tilfælde ikke uden Betæneligheder yderligere kan forhøjes. Der lod sig vel bygge Lokomotiver, der kunde køre hurtigere og befordre endnu større Last, end det nu er almindeligt, men Lokomotivførerens og navnlig Lokomotivfyrbøderens Tjeneste vilde derved saaledes vanskeliggøres, at de næppe vilde kunne opfylde de Krav, der stilledes til dem.

Jernbanerne i de Forenede Stater er som bekendt gaaet langt videre i deres Lokomotivers Størrelse end her i Europa, og som Følge deraf gør sig der de Vanskeligheder gældende, som fremkommer ved Overskridelsen af en vis Grænse for Lokomotivernes Størrelse. Bortset fra de tekniske Vanskeligheder er der i Amerika ogsaa opstaaet Ubehageligheder derved, at Førere og Fyrbødere paa de store og svære Maskiner har forlangt højere Løn end deres Kolleger paa de mindre. Ved Voldgiftsdom er der ogsaa truffen den Bestemmelse, at Lønninger skulde rette sig efter Lokomotivets Vægt, og ved Overskridelsen af en vis Grænse skulde der være to Fyrbødere paa Maskinen. Men da Tilstedeværelsen af tre Personer paa Førerpladsen har sine Betæneligheder, og da Arbejdslønnen i de Forenede Stater er meget høj, saa har Spørgsmaalet om, hvorledes man skulde aflaste Fyrbøderen i hans Arbejde, vundet særlig Betydning der, og Arbejdet med en hensigtsmæssig mekanisk Betjening af Fyret er langt mere fremskreden end andet Steds.

Man regner i Amerika med, at en Fyrbøder i en Time kan skovle ca. 2300 kg Kul paa

Fyret; men dette svarer med en Forbrænding af 600 kg Kul i Timen*) pr. 1 m² Risteflade kun til en Risteflade paa 3,83 m² (Vore Litr. R. 2,62 m²). Ved de i Artiklen »Tanker om de svære Iltogs Lokomotivers Udvikling« i »Dansk Lok. Tid.« Nr. 18—22, 1922, omtalte Lokomotiver er der kun een Maskine, som naar et Ristearéal paa 5 m², nemlig de belgiske Statsbaners 2 C 1 4 Cyl. Comp. Iltogslokomotiv. Med et saadant Ristearéal tør siges, at man saa noget nær er naaet Grænsen for, hvad der med Haandkraft forsvarligt og ordentlig kan betjenes. Naar da tages i Betragtning, at ved amerikanske Lokomotiver er Ristearæaler paa op til 8 m² ved Persontogsmaskiner og ved Godstogslokomotiver endnu højere meget almindelige, saa vil man forstaa, at et mekanisk Fyreapparat er ikke alene ønskeligt men tvingende nødvendigt, og det er ganske afgjort, at uden disse Fyreapparater vilde saadanne Lokomotiver med en Trækkraft i Krogen paa 15 000 kg—28 000 kg for Persontogslokomotiver og paa 20 000 kg—80 000 kg for Godstogslokomotivernes Vedkommende være en Umulighed. Til Sammenligning anføres, at D. S. B. Litr. R. har en Trækkraft paa 9 200 kg og Litra D. paa 7 230 kg.

For yderligere at fremhæve de enorme Fordringer, som kan stilles under amerikanske Forhold, skal kortelig nævnes, at det paa »Virginian Railway's« nye 1 E + E 1 Mallet Compound Lokomotiver, der har et Ristearéal af 10,098 m², naar disse har været anvendt til svære Godstog paa store Stigninger, har været nødvendigt at indfyre 6 000 kg Kul paa en Time eller en Tons hvert tiende Minut. Her vilde Haandfyring komme ynkeligt tilkort, men det drejer sig da ogsaa om Befordring af op til 150 svære Godsvogne.

Det ligger allerede adskillige Aar tilbage, at de første Forsøg anstilledes med Indførelsen af et brugbart mekanisk Indfyringsapparat for Lokomotiver. At Amerikanerne nu er naaet saa vidt paa dette Omraade, og at mekanisk Fyring anvendes i saa stort Omfang, skyldes ogsaa andre Grunde end selve Betjeningen af den, som ovenfor nævnt, af Lokomotivernes Størrelse betingede store Risteflade. Det har nemlig mange Steder vist sig, at den mekaniske Fyring er mere økonomisk end Fyring med Haandkraft, selv om der ogsaa paa Steder har gjort sig de modsatte Erfaringer gældende. Mange

Kularter egner sig ogsaa bedre for den mekaniske Fyring end for Skovlen, og den Omstændighed, at Fyrdøren ved mekanisk Fyring forbliver lukket, har ogsaa en gunstig Indflydelse paa Forholdene for mange Kul.

Vi ved alle, hvorledes Damptrykket umiddelbart efter en Indfyring gerne vil falde, og at dette dels skyldes de nylig indfyrede Kul, der straks virker kølende paa hele Fyret, dels den aabnede Fyrdør. Endvidere maa de indfyrede Kul tage en Del Varme fra Fyret for at antændes, og tillige kræver de en forøget Lufttilførsel for at kunde forbrænde, og dette virker nedslaaende paa Fyrets Temperatur og nedsætter Fordampningsevnen. At kunde holde Fyret jævnt og ensartet forbrændende uafbrudt er som bekendt Idealet, og det opnaas bedst ved at fyre tyndt men ofte. Herved er det imidlertid uundgaaeligt, at en Mængde kold Luft faar Adgang til Fyret til Skade for dette og forringende Fyrkassens Levetid. Hvor meget af denne Ulempe, der kan undgaas, beror paa Fyrbøderens Duelighed samt paa Lokomotivets praktiske Udstyrelse i Retning af Murbuer, selvlukkende Fyrdør m. m.

Det mekaniske Fyreapparat kommer Idealet saa temmelig nær, som det kontrolleret af Fyrbøderen indfyre den nødvendige Kulmængde jævnt hele Tiden, samtidigt med at Fyret tilføres en jævn Luftmængde, enten denne nu holdes vedlige paa naturlig Maade gennem Askekasse ved den af Spildedampen frembragte Træk eller der anvendes Blæser, som vedligeholder et jævnt Fyr med praktisk talt ensartet Temperatur medførende en konstant, jævn Fordampning. Det mekaniske Fyreapparat behandler alle Slags Kul, og det tjener til dets Triumf, at selv de daarligste Sorter behandles, indfyres og forbrændes med godt Resultat.

Pennsylvania Jernbanen, som altid har indtaget en førende Stilling blandt de Forenede Staters Jernbaner, har i sit Forsøgsanlæg i Altona saavel som ogsaa i den praktiske Tjeneste anstillet Forsøg om Paalideligheden af den mekaniske Betjening af Lokomotivets Fyr. Der blev bl. a. prøvet et af denne Banes sværeste seksakslede Lokomotiver med tre Drivaksler, og som med en Risteflade paa 5,4 m² i en Time forbrugte 4 360 kg Kul. En saadan Kulmængde havde naturligvis ikke været til at faa Bugt med ved Haandkraft. Naar de indfyrede Kul ikke overskred den sædvanlige Mængde, viste Lokomotivet ved mekanisk Betjening den samme Ydelse som ved kyndig Behandling ved Haandkraft. Ved Prøvekørsler med Forsøgsvogn over en ca. 180 km lang Strækning blev fastslaaet, at Trækkraften i Lokomotivets Trækkrog ved mekanisk Fyring af Kullene var

*) I Robert Garbes »Die Dampflokomotiven der Gegenwart« er angivet, at i Følge mange Forsøg er de største Kulmængder, der kan brændes i amerikanske Lokomotiver pr. 1 m² Risteflade pr. Time følgende:

Bløde Kul (Bituminøse) . . .	1000 Kg.
Antracit i store Stykker . . .	500 „
» » smaa » . . .	300 „

8—10 pCt. større end ved haandbetjent Fyr, hvilket kunde føres tilbage til det regelmæssigt betjente Fyr. Mængden af det fordampede Væd var ved mekanisk Fyring 5 pCt. større end ved Haandfyring. Paa jævne Stigninger kunde det mekanisk fyrede Lokomotiv befordre en 15 pCt. større Last. Forsøgene har foranlediget Pennsylvania Jernbanen til vidtgaaende Indførelse af mekanisk Betjening af Lokomotivernes Fyr.

Andre Jernbaneselskaber, hvis mekaniske Indfyringsapparater afviger fra den Konstruktion, som anvendes ved Pennsylvania-banen, kan ligeledes herette om gunstige Resultater. Baltimore og Ohio Jernbanen befordrede f. Eks. med mekanisk fyret Lokomotiv 4800 t. paa en Strækning, hvor den haandfyrede Maskine kun formaaede at transportere 4500 t. Ved hurtigtkørende Godstog er det foruden Forøgelsen af den befordrede Last ogsaa blevet muligt at forøge Hastigheden meget betydeligt. En meget Bemærkelsesværdig Ydelse af mekanisk fyrede Lokomotiver blev omtalt ved et Møde i Foreningen af amerikanske Maskiningeniører. Et Ilgodstog med en Last af 3200 t var paa en Strækning af næsten 160 km blevet befordret med en vedvarende Hastighed af 80 km i Timen, og ved en anden Lejlighed var med et mekanisk fyret Lokomotiv blevet befordret et Tog med en Vægt af over 5400 t. Saadanne Resultater taler naturligvis til Gunst for Indførelsen af mekanisk Indretninger til Betjeningen af Lokomotivernes Fyr, og de amerikanske Jernbanedirektioner har da heller ikke tøvet med at indføre saadanne Indretninger. Pennsylvania Jernbanen havde i Midten af 1914 allerede 300 Lokomotiver i Drift, som blev mekanisk fyrede, og et større Antal af saadanne Lokomotiver var yderligere bestilt.

Naturligvis har Nutidens mekaniske Indfyringsapparat for Lokomotiver, eller som det kaldes: »Stoker« (Mechanical Stoker), stadig været underkastet Forandringer og Forbedringer, inden det kunde fremtræde i dets nuværende Skikkelse. Det er ikke mange Aar siden, at en Stokertype lignende den til stationære Anlæg anvendte »Erie« Stoker blev betragtet som det bedste. I 1912 blev en Del nye Godstogslokomotiver sat i Drift paa Chicago Burlington og Quincy Banen. Maskinerne var af 1 E 1 eller »Santa Fe« Typen og blev udrustet med et »Barnum« Indfyrings- eller rettere Underindfyringsapparat, som bestod af 4 Snegle, der modtagende de nødvendige Kul fra en Grube i Førerhusgulvet, hvorfra Fyrbøderen skovlede disse, skruede dem ind under og op i Fyret. De 4 Snegle drives gennem Snekehjul af en lille selvstændig Dampmaskine. Endvidere har der været gjort Forsøg med

roterende Apparater, som ved Hjælp af Rotor slyngede Brændselet ind i Fyret. Alle disse forskellige Forsøg, hvoraf største Delen endda er ret ukendte havde det tilfælles, at Kullene af Fyrbøderen skulde lempes fra Tenderen til Indfyringsapparatet.

Af en moderne Lokomotiv Stoker fordres der:

- 1) At en ringere Kulkvalitet kan anvendes.
- 2) At Kullene transporteres mekanisk fra Tender til Indfyringsapparatet.
- 3) At dette er i Stand til under Fyrbøderens Kontrol at kunde indfyre Kullene i den ønskede Mængde og paa en saadan Maade, at hele Ristearealet dækkes jævnt, deri naturligvis indbefattet saavel de forreste som de bageste Hjørner uden Anvendelse af nogen Slags Fyrværktøj.
- 4) At der opnaas en bedre Forbrænding end ved Haandfyring.
- 5) At der opnaas større Tonnage pr. Tog.
- 6) At der opnaas større Gennemsnitshastighed.
- 7) At Kedelreparationerne nedsættes.
- 8) At Stokeren fungerer sikkert, og at eventuel Skiften af Reservedele let lader sig gøre.
- 9) At der ikke tager mere Plads end højst nødvendig.
- 10) At dens forskellige Dele i Fyret er monteret saaledes, at de ikke forbrændes, samt at de ikke virker formindskende for Ristearealet.
- 11) At Stokeren er saaledes indrettet, at den delvis kan fungere, selv om enkelte Dele af den havarere, eller at den i Tilfælde af total Nødbrud ikke er i Vejen for Haandfyring.

Alle disse Fordele maa siges at være taget i Betragtning ved de Stokertyper, som her skal beskrives, og af hvilke vi skal begynde med »Duplex Stokeren« til hvis Beskrivelse vi har faaet tilsendt Materiale fra »Locomotive Stoker Company«, Pittsburgh.

I denne Beskrivelse er anført de Fordele, som Anvendelsen af Stokeren giver baade set fra Lokomotivpersonalets — som fra Jernbanedirektionens Side. Denne Anførelse former sig som Svar paa Spørgsmaalet: »Hvorfor modtages Deres Opfindelse med Bifald og Glæde af Legge Parter — baade Lokomotivpersonale og Jernbanedirektion, naar nye Opfindelser for det meste bekæmpes af den ene eller anden Part?«

(Fortsættes).





INDTÆGTEN I 1923

Vi skal i næste Nr. bringe en Opgørelse af Lokomotivmændenes Indtægter i 1923 til Brug for den forestaaende Opgivelse paa Skatteblanketten.

DØDSFALD.



Lokomotivfører H. W. Hansen, Aarhus H., afgik den 5. December pludselig ved Døden. Afdøde, der vel var sygemeldt men ikke seneliggende, overraskedes af Døden paa Vej til sit Hjem. Begravelsen fandt Sted den 10. paa nordre Kirkegaard, og Afdøde fulgtes til Graven af et stort Følge fra begge Afdelinger af D. L. F., foruden Slægt og Paarørende. I Følget saas begge Distriktets Maskiningeniører.

Ved Graven bragte Formanden for den stedlige Lokomotivfører-Afdeling Afdøde en Hilsen og et »Farvel« fra D. L. F., og mindedes ham som den gode Kaldsfælle med en Tak for Samarbejdet i Aarene som svandt.

Afdelingens Fane samt Fanen fra Jernbaneforeningen af 1883 paraderede ved Graven.

Ære være hans Minde!

P—

„SELSKABELIG SAMMENKOMST“.

Lørdag den 17. November havde Langaa Lokofører og Lokofyrbøder Afdelinger selskabelig Sammenkomst paa Hotel Langaa.

Formanden for Langaa Lokførerafdeling

aabnede Festligheden med i nogle smukke Ord at byde Forsamlingen velkommen, en særlig Velkomsthilsen til Hr. Rich. Lillie, som efter Indbydelse havde beæret Festen med sit Besøg, og de fremmede Deltagere fra Randers Afdelinger.

Lokofører Alf Nielsen, Hobro, med sine to Sønner underholdt derefter Forsamlingen i ca. en halv Time, for hvilket de høstede stort Bifald.

Derefter overgaves Ordet til Hr. Rich. Lillie, som underholdt med et meget indholdsrigt Foredrag, dels omfattende D. L. F.s Arbejde i de omtrentlig 25 Aar, den har levet, dels Lokomotivmændenes Arbejde og Ansvar paa Staalhesten, samt et Par Ord til Damerne om, hvorledes de burde modtage og hygge om Manden, naar han kom hjem efter endt Arbejde. Alt i alt et Foredrag, som var præget af den fulde Alvor, og som nok før eller senere vil vække Tanker og Frugter hos de tilstedeværende Tilhørere; ja, den Slags burde vi indenfor D. L. F. have mere af, hvilket jeg tror vil være baade til Gavn og Glæde for Medlemmerne og lette Arbejdet en Del for Hovedbestyrelsen i sin Helhed.

Efter Foredraget var der fælles Kaffeord, som, maa siges til Værtens Ros, var smukt arrangeret, her herskede den rigtige Feststemning, og flere havde Ordet bl. a. Rich. Lillie, som takkede Afdelingens Damer for den store Offervilighed, de havde udvist ved Indsamlingen til Jubilæumsbanneret, og fortsatte derefter med en Tale, som særlig gjaldt Damerne, og hvori han fremkom med Vendinger, som til Tider vakte stormende Muntherhed.

Til Slut udbragtes Damernes Skaal, og Lokf. Afd.s Fmd hævdede derefter Bordet.

Derefter tog Ballet sin Begyndelse efter Alf Nielsen og Sønners gode Musik.

Efter Ballet var der arrangeret et festligt og delikat Frokostbord, hvor det gik Slag i Slag med Taler og udbragtes Skaale og Leve for saavel Hr. Rich. Lillie som D. L. F., Musikken og Festudvalget.

Festen sluttede Kl. 3, hvori omtrentlig alt Personale fra Lokoafd. i Langaa deltog.

En god og vellykket Fest, der nok skal bidrage til, at lignende Fester afholdes noget oftere.

Deltager.



JOHANSENS STAG TIL PROPNING AF KEDELRØR

er en norsk Konstruktion paa hvilken der er udtaget Patent over hele Verden; det udmærker sig fremfor de mange andre lignende Hjælpe midler ved sin enkle Form, og bestaar af et kegleformet Legeme som bruges til Tætning af Rørenden i Forbrændingskammeret. Keglen er

delt i to Dele forenet med et Hængsel; den føres gennem sit Stag gennem det Rør der skal proppes, hvorefter den ved en enkelt Bevægelse udefra klapper sammen som en Kegle, der trækkes ind i Rørenden og fastspændes tæt, ved Hjælp af en Plade med tilsvarende Gevin og Møttrik, som dækker den anden Ende af Røret i forreste Rørflade.

Staget har været forevist tekniske Myndigheder i Norge, fra hvem der foreligger de bedste Anbefalinger, og det synes ogsaa at opfylde alle de Fordringer man bør stille til en saadan Sikkerhedsforanstaltning.

EN NY MOTOR

er fremkommet som en Sammenstilling af de tre Maskintyper: Dampmaskinen, To- og Firtaktmotoren. Saasart den begynder at arbejde udvikles der Damp ved Hjælp af Udstødets Spildevarme; denne Damp anvendes til at skylle Cyllindrene ud, og bortdrive Forbrændingsprodukterne. Dampudvikleren besørger tre Ting: Dampfremstilling, Afkøling af Forbrændingsgassen og Lyddæmpning.

Motoren omtales og afbildes i amerikanske Fagblade, desværre kun fotografisk, saa det er umuligt at forstaa dens nærmere Indretning, som jo nok kunde være egnet til at fange Interessen, særlig da den skal være betydelig lettere end en tilsvarende Motor for samme H. K.

SKIBET TIL FLYVEMASKINER.

Det tidligere amerikanske Transportskib »Jupiter« er blevet ombygget til at være Afgangs- og Landingssted for Flyvemaskiner, og er under Navnet »Langley« indlemmet i Flaaden. Af det oprindelige Skib er kun Skroget og Drivmaskineriet tilbage, hele det øverste Dæk er raseret og afgiver nu uden noget som helst opstaaende, Plads til nogle og tredive Flyvemaskiner. I sin tidligere Skikkelse var det et af de første Skibe i Verden, som havde elektrisk Fremdrift, og denne er da ogsaa beholdt i det ca. 170 Meter lange Skib, der har to Skruer som kan give det en Hastighed af 15 Knob. Flyverdækket er opbygget paa flere Søjlerækker af Gitterdragere, indbyrdes forbundet med Skraastag, saaledes at den samlede Landingsflade bliver paa ca. 165 Meter, hvor det eneste opstaaende er to Radiomaster ibord, som kan lægges ned, saaledes at de ikke generer.

Røgen fra Kedlerne føres til to langskibs — under Dækket løbende — liggende Skorstene, som er indbyrdes forbundet, saaledes at Røgen efter Forgødtbefindende kan føres ud i Læsiden.

JERNBANELÆGER.

Sygekassens Repræsentantskab har fra 1. Januar 1924 ansat fung. Jernbanelæge H. Friederichsen, Gl. Kongevej 147, i den ved Jernbanelæge Eiler Nielsens Død ledigtblevne Post som Jernbanelæge i 25 B Lægedistrikt paa Frederiksberg.

Repræsentantskabet har fra 1. Januar 1924 af en Del af det nuværende 25. Lægedistrikt oprettet et nyt Distrikt — Nr. 37 — omfattende Vanløse, Husum og Rødovre.

Som Jernbanelæge i Distriktet er ansat Læge V. Brandt, Klingsevej 20, Vanløse.

Interessenterne har for 1 Aar ad Gangen regnet fra 1. April—31. Marts frit Valg mellem den i Distriktet ansatte Jernbanelæge og Jernbanelægen i 25 A Lægedistrikt (p. t. Jernbanelæge Stamer, Smallegade 8).

TAKSIGELSE

Min hjerteligste Tak bringes alle for den venlige Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

C. I. Klem, Ro.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER. NYE BØGER.

Sj. Falst.	Jyll. Fyn.	
12370	10869	Rung, Otto: Den røde Halvmaane.
12371	10892	Harboe, Rolf: Brevet og andre Fortællinger.
12372	10891	Hamsun, Knut: Siste Kapitel.
12376	10899	Ott, Olga & Estrid: Vi Tre.
12380		Andrejev og Gorki: Det russiske Dyb.
12383	10903	Thisted Jensen: Kapellanen.
11690c	10244c	Leopold, Svend: Assessor Holberg.
12385	10930	Krarup Nielsen: En Østerlandsfærd.
12386	10909	Bregendahl, Marie: Den gamle Provst.
12392	10942	Ring, Barbra: En Mand.
12393	10944	Rønberg, G.: Den gamle Købmandsgaard.
12394	10921	Gravlund, Thorkild: Voksebro.
12395	10926	Janssen, Børge: Firenzes Guld.
12396	10924	Hoffmeyer, N.: Tonen fra Himlen.
12397	10906	Baadsgaard, Anna: Clara Bille.
12398	10916	Elster d. y.: Den skønne Ungdom.
12399	10927	Jespersen, H.: Den stærkeste Magt.
9774d	10920	Gorki, Maxim: Vandringer.
12404	10938	Neiendam, Rob.: Ungdom og Galskab.

Sj. Fairst.	Jyll. Fyn.	
12406	10948	Strange, H.: Inger Prier.
12407	10933	Lohmann, Edv.: I danske Farvande.
12411	10945	Sandemose: Fortællinger fra Labrador.
12412	10970	Sandemose: Jul. En Julebog fra Hjemmene.
12413	10911	Bure, Kr.: Kærlighed er Guds Gave.
12416	10923	Hoffmann, Kai: Nat og Dag. Digte.
12417	10928	Juel, Axel: Rosa. En Skæbne.
12419	10957	Bruun, Hans C.: Livets Veje.
12420	10961	Dal, Signe Greve: Den gamle Mester.
12421	10915	Eggers, Olga: Gaden.
12422	9332	Borberg, Svend: Ingen.
12423	10978	Reumert, Ellen: Som Mennesker er.
12426	10968	Heinberg, Aage: To unge Hjerter.
12427	10975	Muusmann, Carl: De skraa Brædder.
12429	10962	Dinesen, Marie: Mens Dansen gaar.
12430	10973	Michaëlis, Karin: Syv Søstre sad —
12433	10963	Ewald, Jesper: Profeten fra Adelgade.
12436	11004	Burrouges: Vildmanden Tarzan.
12437	11003	Bondesen, P. N.: Julesne.



Udnævnelse fra 1—1—24:

Lokomotivfyrbøder F. A. Möbius, Frederikshavn, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. L. G. Petersen, Kbhavns Godsb., til Lokomotivfører i Gjedser (min. Udn.).

Haandværker K. P. M. Nielsen, Kbhavns Godsb., til Lokomotivfyrbøder i Gjedser.

Haandværker H. C. Nielsen, Kbhavns Godsb., til Lokomotivfyrbøder i Vamdrup.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—1—24:

Lokomotivfører J. M. N. Pedersen, Oddesund Nord (Depotforst.) til Ringkøbing (Depotforst.) if. Opslag.

Lokomotivfører H. C. C. Henriksen, Gjedser, til Nyborg.

Lokomotivfører L. Christensen, Brande, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder J. G. Milne, Kbhavns Godsb., til Holbæk (Rangf.) ifølge Opslag.

Lokomotivfyrbøder H. A. T. Gotfredsen, Vamdrup, til Frederikshavn.

Lokomotivfyrbøder N. B. S. Nielsen, Gjedser, til Kbhavns Godsb.

Lokomotivfyrbøder P. Andersen, Korsør, til Fredericia.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Paaskønnelse over for Lokomotivfører Hans Christian Pedersen, Kbhavns Godsbanegaard, i Anledning af, at han paa Taastrup Station ved resolut Optreden har reddet en Medansat fra at blive overkørt af et gennemkørende Tog.

Afgaaede ved Døden:

Lokomotivfører H. V. Hansen, Aarhus H., den 5—12—23.

Lokomotivfyrbøder C. M. Nielsen, Fredericia, den 7—12—23.

Afleveret paa Avispostkontoret d. 4. Januar.



SENKING

GASAPPARATER

med ny
patenteret
Luftblandings
Regulator



GASOVNE

(Hvid Porcelænsemaille)
med Cirkulations-Varmekanaler.

Mindste Gasforbrug

Regelmæssig Varmefordeling —

Stegning paa Rist

Ovnene, hvori alting lykkes

Skandinaviens største Specialudstilling.

Vestergade 2 ligefor **Gl. Torv**

Tlf. 14312

Bemærk • Kiærs • Klæder

HABIT
35 KR.

20 Skindergade 20

HABIT
35 KR.

L. P. Aistrup leve-

rer Segræsmøbl., Divaner, Tæpper,
Spisest., Sovevær., Børne-,
Ungpige- og Bondemøbler
Ratebetaling
TORVEGADEN 20
Spørgsmaal: 2-9-19

C. B. Møller & Co.s BØRS CIGAR

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

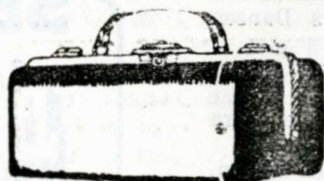
Det er den bedste 15 Øres Cigar

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.



Reparationer
udføres.

Lædervare-Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46

anbefales.

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

Telefon Vester 1494 v.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

STØT VORE ANNONCØRER

Thora Sørensen.

Kaffe- & Thehandel.

Søndre Boulevard 79.

Telf. **NY RAVNSBORG** 10718

Vesterfælledvej 80—82

anbefaler sin ny Restaurant

Ny Ravnsborg-Kabaretten:

„Lillebilen“

Kl. 7³/₄

Entré 50 Øre.

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 København er:

Hr. Lokomotivmester Clausen, Hr. Te-
ner W. Jacobsen, Hr. Maskinar-
bejder M. Kirketerp, Hr. Rangermester
Lemning og Hr. Fuldmægtig Pockel.

Regnskabskontrollen, giver Oplysning
om alle Foreningen vedrørende Forhold

Reserveret

Carl Larsen,

26, Pilestræde 26



Amk. Gummivare

Industri Vesterbrogade 3 Kbhvn. B.
Modersprøjer, Sanitets- & Sygeplejeartikler
Ill. Prislister med 30 Øre i Frimrk.
DISCREET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

„Vesterhus“ Herreekvipering - 29, Istedgade 29

Alt i Herrelingeri til Dagens billigste Priser.

Stort Udvalg i Gummikravetøj.

Jernbanefunktionærer 6 pCt. Rabat.

TRICOTAGEFABRIKEN „ABEL“

ABEL KATRINESGADE 22

Alt i Trikotage direkte fra Fabrik — — Jernbanefunktionærer 5 pCt.
O. KNUDSEN

HUSK! — Cigarforretningen, Istedgade 124 — HUSK!

Slotsbryggeriets Husholdningsøl og Skihøl

i original pasteuriseret Aftapning bedst
og absolut holdbart. - Faas paa 1/1 & 1/2 Fl.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a, København B.

Tlf. Vester 8178 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Ny Vesterbrogade 73, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.