



24. AARG. N^o 13.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. JULI 1924

FERIEHJEMMET

Den 17. Juli er det to Aar siden, Dansk Lokomotivmands Forenings Feriehem aabnede sine Porte for Medlemmer eller deres Paarørende, der kunde ønske at tilbringe deres Ferie der. Den forløbne Tid har i fuldt Maal givet os Bevis for, at Feriehemmet, som Institution betragtet, i fuldt Maal har været sin Opgave voksen, og den stigende Benyttelse af dette viser, at Medlemmerne mere og mere indser, at der med Feriehemmet er føjet et værdifuldt Plus til de Goder, som Foreningea iøvrigt kan skaffe sine Medlemmer. Ikke alene den stigende Benyttelse af Feriehemmet viser os, at dette trænger sig mere og mere ind i Medlemmernes Bevidsthed som et Sted, der er værd at være, men ogsaa den Kendsgerning, at de Medlemmer, der med deres Hustruer eller alene en Gang har været der, kommer igen, taler mere end alt andet for, at Hjemmet har prentet sig ind i Medlemmernes Bevidsthed med uudslettelig Skrift, og at de nærer en varm Kærlighed til Stedet.

Dette forundrer jo ingen, som kender Hjemmet, ja, vi vidste alle paa Forhaand, at det maatte gaa saadan, og derfor var det ønskeligt, om de blandt Medlemmerne, som endnu ikke har set Hjemmet, vilde aflægge dette en Visit, kortere eller længere, hvilket vilde have til Følge, at Hjemmet vilde faa saa mange flere Venner.

Hjemmet taler sit eget men tydelige Sprog. Beliggenheden er saa central som overhovedet mulig, og tillige saa skøn, som ønskes kan, lige opad Fjorden med dens ypperlige Vand i et meget kuperet Terræn, der kan give Anledning til mange fornøjelige Spadsereture til forskellige Udsigtspunkter, hvorfra der haves den prægtigste Udsigt til alle Sider mod Kalundborg til Fyn og til den anden Side af Fjorden, der er smukt kranset af Skov til det skønne Asnæs. Fjordens dejlige Vand opfordrer til Bade, og der bades meget. Sidst, men ikke mindst, er Hjemmets Indretning, og den gode og rigelige Mad ogsaa værd at notere, thi ogsaa det betyder noget.

At Medlemmerne befinder sig godt, vidner følgende lille Notits om, som vi har modtaget med Anmodning om Optagelse:

»St. Hans Aften havde Gæsterne, der opholdt sig paa Feriehemmet, besluttet at fejre en lille Midsommerfest. I den Anledning havde man nedsat en Festkomité til at arrangere det fornødne. Kl. 9,30 Em. var det blevet paalagt at møde i Havestuen, men med den bestemte Instruks, at man med de forhaandenværende Midler skulde forsøge at udklæde sig saaledes, at man var ukendelig. Ved den omhandlede Tid kunde man se forskellige Personer i fantastiske Dragter snige sig om mod Havestuen, og efterhaanden, som Deltagerne ankom, slog der dem en Latterbølge imøde, alt eftersom de havde lagt en større eller mindre Opfindsomhed for Dagen. Da alle var samlede, marscheredes der i Procession til Stranden, hvor et stort Baal var antændt for at jage Heksene til Bloksbjerg.

Under Afsyngelse af Midsommervisen dansedes der om Baalet, der lyste klart mod Himlen, og efter Sangen og Dansen nød man det smukke Syn af de mange Baal, der tændtes eller var tændt rundt om Fjorden. Da Baalet var udbrændt, marscheredes ind i Spisestuen under Afsyngelsen af den kendte Julia, Julia o. s. v., hvor Gæsterne bænkedes sig om de blomstersmykkede Borde.

Da alle var samlede, talte Lokf. Olsen, Ng., smukt om Feriehemmet, og paalagde Gæsterne at værne og frede om vort skønne Feriehem og samle saa mange gode Indtryk som muligt, for senere i Mindet at opfriske alle de dejlige Dage, man havde tilbragt hernede.

Efter Olsen havde flere andre Gæster Ordet for at lovprise vort dejlige Feriehem. Efter at man havde afsunget en smuk Sang, fotograferedes Selskabet, hvorefter Festen afsluttedes med en lille Svingom.

Der har som dannet sig Tradition til Stedet, idet at alle Gæster i Løbet af meget kort Tid tilpasser sig efter Stedet, og lever som en stor Familie i et stort Hjem under en venlig og omsorgsfuld Økonom's Ledelse.

Hjemmet arbejder sig sikkert og støt ind i Medlemmernes Bevidsthed; den Modstand, der har været, svinder mere og mere bort, og nu mangler vi blot, at det skal vende sig saa vidt, at Andelshavernes Antal forøges betydeligt, saa at Hjemmet hviler paa det sikreste Grundlag.

Vi skal derfor paany opfordre Medlemmerne til at tegne Andele; der er ingen Grund til at holde sig tilbage. Alle kan deltage, og alle Andele modtages med Taknemmelighed og Glæde.

Tegn Andele! — Agitér for Hjemmet!

TEORI OG PRAKSIS M. M.

Som praktisk Lokomotivmand har man jævnligt Lejlighed til at stifte Bekendtskab med Modsætningsforhold mellem Teori og Praksis, som ikke burde findes, og som ved et mere intimt Samarbejde mellem de to Faktorer kunde udlignes til gensidig Fordel for begge Parter og i sidste Instans til Gavn for Banerne.

Forskellige Omstændigheder har indgivet mig den Tanke at søge Forholdet nærmere belyst gennem vort Fagblad, og jeg haaber dermed at opnaa, at Spørgsmaalet maa blive end mere aktuelt.

At der i Artiklen muligt findes smaa Sidespring fra det egentlige Emne, formoder jeg dog ikke vil virke skadeligt.

De sidste Aaringer har jo, som vi alle har følt, staaet i Spareaandens Tegn, og næsten utallige er de Foranstaltninger, der fra Administrationens Side er forsøgt for at opnaa en økonomisk Anvendelse af Personale, Maskiner og Materialier. Det er der ikke noget at sige til, vel at mærke dog, naar Foranstaltningerne er fornuftige, og det indvundne Resultat mindst staaer Maal med Anstrængelserne. Det synes imidlertid ikke altid at være Tilfældet, og er efter min Opfattelse da et indirekte Bevis paa manglende Samarbejde mellem Teori og Praksis. I 2. Distrikt, hvor jeg er bedst lokaliseret, er Oliespareriet den ledende Maskiningeniørs særlige Kæphest — med eller uden Grund skal her være usagt — men at Oliespareri kan føres ud over Fornuftens og det heldiges Grænser, skal derimod ikke forblise usagt, ja det forekommer mig endog, at der er Anledning til for Praktikerens at gøre Teoretikeren opmærksom paa, at man paa et Lokomotiv smører og bruger Olie for at opheve Gnidningsmodstanden mest muligt og for at bringe Slitagen ned til Minimum. Det synes os Praktikere saare simpelt; men vi er lige ved at faa Indtrykket af, at Teoretikeren kun interesserer sig for Oliespareri og mindre for Slitage; et vistnok noget fejlagtigt Syn paa god Økonomi. — Af hvilken Grund sendes et Lokomotiv mindst een Gang aarligt paa Værkstedet for at faa et grundigt Eftersyn og en ret gennemgribende Reparation? — Selvfølgelig for at faa raadet Bod paa de Skavanke, som Slitagen foraarsager. At en Maskines Reparation paa Værkstederne for Tiden er kostbar, er noget, der ligger i Sagens Natur; men lige saa naturligt forekommer det Praktikerens, at man som Føl-

ge heraf i ikke mindre Grad end paa Olie-spareri bør have Opmærksomheden henvendt paa Fornyelses- og Reparationskon-toen.

At man er ved at gaa over til Anven-delse af Olietrykpumpen i Stedet for Lu-bricatorer er et Skridt i den rigtige Ret-ning og hilses med Tilfredshed af Perso-nalet. Ligesaa med de stilbare Smøreven-tiler paa forskellige Dele af Gangtøjet, samt af ikke mindre Betydning, at Bronce-lagerne i Driv- og Kobbelslænger efter-haanden erstattes af Staallagere istøbt Hvidtmetall. Især for ældre R- og D-Ma-skiner er denne Reform paakrævet og bur-de være iværksat for lang Tid siden.

Ved Brugen af Hvidtmetallagere kan nemlig opnaas virkelige Oliebesparelser, Faren for Varmløbning bringes ned til et Minimum, og Levetiden for baade Lagere og Tapper forlænges. Mærk dog, heri lig-ger nemlig Hunden begravet, at bemeldte Lagere maa holdes i god Orden, altid sidde fast i Stropperne og være velsammenfilet samt naturligvis være smurt forsvareligt. At disse Omstændigheder ikke altid iagt-tages, har man adskillige Gange haft Lej-lighed til at konstatere. — Et Hvidtmetall-lager og især et Kobbelstangslager kan uden at varme gaa med en yderst ringe Olieforsøl; men selvfølgelig kan Olie-tilførslen blive saa minimal, at Metallet i Lageret »males«, og at Slitagen dermed bliver uforholdsmæssig stor. Herimod maa der indtrængende advares.

Vil Teoretiker og Praktiker hver især vise sig sin Opgave voksen, da maa Op-mærksomheden henledes ogsaa paa Maski-nens Levetid og Levevilkaar, og der maa bestemt advares imod, at der fra Admini-strationens Side raabes: spar Olie — uden Hensyn til Konsekvensen. Naar man smører godt, kører man godt; det er et gammelt Fyndord, der endnu har Hævd.

Den Kvalitet alm. mørk Mineralolie, der anvendes ved Statsbanerne kan vel være god nok til Aksler, men maa anses for at være lovlig simpel eller mager til Gang-tøjet. Det vilde sikkert være god Økono-

mi, om man gik over til at anvende en no-get bedre Kvalitet Olie hertil, thi da kunde Forbruget nedsættes uden nogen yderli-gere Fare for Varmløbning, Slitagen vilde nedsættes og Maskinerne blive betydeligt mindre tilsølet med Olie, end de bliver med den nu brugte Oliekvalitet. Ved Indkøb af Materialier til Lokomotivdriften vil det sikkert lige saa vel som i et privat Hjem betale sig at købe det bedste og ikke det ringeste.

Men, hvorom alting drejer sig med Hen-syn til en økonomisk Drift, er, at Banernes Administration forstaar at bevare og ud-vide Personalets Interesse for dets Ger-ning i Stedet for ved Magtbud o. desl. at gøre Personalet sløvt og ligegyldigt. Den-ne Opgave synes Administrationen ikke at holde sig klart nok for Øje, eller ogsaa søges den ikke løst.

Der er imidlertid andre Brist, der kun-de ønskes omtalt.

Der gør sig i Aarhus, ihvert Fald til-syneladende, imellem Distrikts- og Værk-stedsledelse et mindre godt Samarbejde gældende, ligesom der af og til ses Ting paa Maskiner, udgaaet fra Værkstedet, der er egnet til Kritik, en Kritik, der kan rejses paa Basis af Lokomotivmandserfa-ringer og paa Aspiranterfaringer fra Værkstedet.

Forholdet mellem Distrikts- og Værk-stedsledelsen kan bedst illustreres gennem en Omtale af Distriktets Anstrængelser for at opnaa de bedst mulige Resultater med Hensyn til de stilbare Ventiler paa Kobbel- og Drivstænger. Distriktet lod med en ret stor Bekostning, en Lokofører fra Aarhus efterse de i Distriktet væren-de Togmaskiners stilbare Ventiler og dis-ses Smørerør, der uheldigvis er ret uens-artet af Huldiameter. Dengang stod der aaben Fejde mellem Distrikt og Værk-stedschef om, hvorledes selve Ventilen skulde konstrueres. Distriktet ønskede efter sine Erfaringer den oprindelige Teg-ning ændret saaledes, at Ventilen kunde taale en større Løftehøjde. Herimod strit-tede Værkstedschefen, men maatte dog til-

sidst bide i det sure Æble. I Parantes bemærket har Værkstedschefen den ret kedelige Fejl, at han er højst uvillig til at ændre en Tegning, selv om Ændringen er aabenbar paakrævet.

For at fortsætte med Smøreventilerne bemyndiges den af Distriktet udsendte Lokofører til fra Værkstedet at rekvirere Ventiler, der passede til sit bestemte Smørerør. Efter Modtagelsen af de rekvirerede Ventiler indsattes de af nævnte Lokofører, og Løftehøjden reguleredes. Det var saare godt. Bagefter udviser Værkstedet imidlertid den Ligegyldighed eller Vrangvillie, naar en Maskine med saadanne tilpassede og brugbare Ventiler tilgaar Værkstedet for Reparation, at Ventilerne ikke opbevares særskilt; men i Stedet isættes, naar Maskinen atter er færdig til Brug, alle mulige vilkaarlige Ventiler, hvad enten de passer for Smørerøret eller ej. Paa den Maade ophæver Værkstedet i Realiteten Distriktets Sparebestræbelser; thi en Ventil, der er meget for tynd eller for konisk, taaler kun en mikroskopisk ringe Løftehøjde, kan altsaa praktisk talt ikke indstilles med Sikkerhed uden Olie-spild, og det er Lokomotivmanden ikke tjent med, thi han maa staa for Skud, naar Olieforbruget bliver for stort. Iøvrigt er de Oliekvanta, der er fastsat som Norm for de forskellige Maskintypers Forbrug af en saadan Beskaffenhed, at hvis Administrationen vil bevare Personalets Alvor og ikke et stort Grin overfor den Slags Bestemmelser, da maa der snarest foretages en Revision paa det Omraade. Til Eksempel skal blot nævnes, at der paa en R-Maskine af Schweitzerne kan »spares« op til 150 kg Olie pr. Maaned!

Hvor der i Realiteten kunde og burde spares Olie er ved Kryshovedboltene paa de allerfleste Lokomotiver. I mange Tilfælde er enten Smørepindene for tynde, eller ogsaa er de utætte ved Konussen, saa at Olien slynges ovenud og dermed gaar til Spilde. Det bør man komme bort fra snarest ved i Stedet for de gamle Dæksler og Smørepindene at anbringe Dæksler af

Konstruktion, som de paa de 3 cyl. R-Maskiner anvendte, nemlig med forskydeligt Lukke over Paafyldningsaabningen, og med en alm. Smørevæge anbragt i Smørerøret.

Vedrørende Bremsesetøj og Balancetøj gaar Tendensen i modsat Retning, thi mange Lokomotivmænd, og Værkstedsfolk ligesaa, tillægger ikke en ordentlig og regelmæssig Smøring af nævnte Dele tilstrækkelig Betydning, og dette er forkasteligt. At Bremsesetøj og især Balancetøj holdes vel smurt har stor Indflydelse paa en Maskines Bevægelighed, maa og kan ikke underkendes, og til Gengæld har mangelfuld Smøring her selvsagt til Følge. at Slitagen paa nævnte Dele bliver uforholdsmæssig og uforsvarlig stor. Men Forudsætningerne for, at der smøres, er selvfølgelig først og fremmest, at der er Adgang til at smøre, at der findes de fornødne Smørehuller, og at Hullerne vender opad og ikke nedad, og at eventuelle Føringer ogsaa er forsynet med Smørehul. At anføre sligt skulde ikke synes paakrævet, men er det desværre alligevel; thi fra Værkstedets Side udvises en mindre passende Skødesløshed i omhandlede Retning, hvilket ikke just animerer Lokomotivmanden til muligvis forgæves at kravle ned under en tilsølet og aldrig ordentlig rengjort Maskine for at eftersøge Smørehuller i Balancer osv.

Apropos Rengøring. Hvorfor benytter Lokoførerne sig ikke af deres Ret til at paaføre Rapporten fornøden Bemærkning om, naar hans Maskine paa Udvaskerdagen ikke gøres ordentlig ren? Det synes der dog at være mere end 100 pCt. Anledning til — men sker ikke. — Og hvorfor bliver Maskinerne paa Aarhus H. daarligere rengjort end paa noget andet jydsk Depot?

Værkstedernes Monteringsmetoder er heller ikke uegnet til Kritik. Det vil være de allerfleste for ikke at sige alle Lokomotivmænd ret pinligt bekendt, at hvad der paa en Maskine ved Brugen *kan* gaa løs ret hurtigt efter Afgangen fra Værkstedet

gaar løs; det være sig Førerhus, Fodplader, Afstivninger, Forbindelsesstykker, Askekasser, Stang- og Akselkiler osv. i næsten det uendelige. At dette er en ubehagelig og ikke ufarlig Kalamitet for Lokomotivmanden og et Besvær for Remisehaandværkeren siger sig selv, ligesom Slitage paa løstsiddende Dele, Tab af Bolte og Møttriker blev uforsvarligt stort. Men beklageligt nok er det, at Skylden for Misere væsentligt kan tilskrives Værkstederne, nemlig ved at der fra Haandværkernes Side udvises nogen og fra Værkmestrenes Side nogen Skødesløshed, eller i det mindste manglende Paapasselighed. Jeg har nemlig Erfaringen for, at adskillige Haandværkere systematisk undlader at spænde Møttriker og Skruer tilbørligt fast, og dette er i Hovedsagen Skyld i, at mange Dele paa en Maskine rystes løse og undertiden endog tabes. At det er for groft synes indlysende, dog beklageligt nok ikke for mange Værkstedsfolk.

Samtidigt ønskes Lejligheden benyttet til at gøre Læseren bekendt med et nyt og interessant System, der er indført af Administrationen i Aarhus-H. Remise for at spare Lokofb. og Aspiranter. Først bør dog oplyses, at Antallet af Lokofb., Aspiranter og faste Haandværkere i Remisen er nede paa et saadant Minimum, at man nærmer sig Katastrofen, og at Lokomotivmestre og Maskiningeniører fører en Fortvivlelsens Kamp med Personalemanglen. Men til Sagen. Det ny System bestaar i, at Reparationer paa Maskiner i Remisen foretages efter Forholdstalsmetoden, saaledes at forstaa, at Reparationen udføres i en vis Brøkdelen af det Omfang, som Lokoføreren finder paakrævet, og som han indfører i Reparations-Journalen. Systemet er udmærket egnet til Hensigten og derfor anbefalelsesværdigt til Efterfølgelse. Antallet af Haandværkere i Remisen Ar. H. er saa lavt, at de 6—7 Aspiranter, der findes for Tiden, ikke kan undværes. Lokomotivtjenesten kan heller ikke undvære samme Aspiranter, ergo *maa* de ud at køre. Saa indføres Forholdstals-

reparationerne, og der spares 6—7 Mand. Det er god Religion i 2. Distrikt; thi hvad har det med Økonomi og Sikkerhed at gøre, at Maskinerne ikke bliver istandsat, naar de trænger dertil, og tillige gælder det naturligt om kun i saa ringe Grad som muligt, at 2. Distrikt opfylder Lokomotivmandens Ønsker, og gør ham Tilværelsen taalelig.

Statsbanernes Lokomotivpark repræsenterer en mægtig Kapital, og til at bestyre og forvalte en saadan Storkapital maa Samfundet og dets Borgere kræve indsat dertil fuldt kvalificerede Mænd. Man har hidtil hentet disse Mænd fra Teoretikernes Lejr alene og ikke, saavidt mig bekendt fra Praktikernes.

Sammenstødene mellem disse to Løjre, og de derved fremkomne Guister, beviser imidlertid det uheldige i Administrationsens ensidige Sammensætning, og, for at afbøde dette og for at skabe Ro i Lejrene, var det betimeligt og ønskeligt, om der ved D. S. B. snart blev lidt mere Fart i Udviklingen i moderne og mindre stokkonservativ Retning end den hidtidige.

Aarhus, Anno 1924.

Pen og Blæk.



DR. INGENIØR WILHELM SCHMIDT

Ved Otto Bendixen.

Den 16. Februar i Aar er *Bygningsraad Dr. Ingeniør Wilhelm Schmidt* en af de største Banekrydere inden for den tyske Teknik, Grundlæggeren af det Schmidtske Overhederselskab i Cassel, efter lange og svære Lidelser død i Bethel ved Bielefeld i sit 67. Aar. Han blev bisat paa Kirkegaarden i Wahlershausen i det Hvilested, han selv havde valgt.

Schmidt blev født den 18. Februar 1858 i Wegeleben ved Halberstadt som eneste Søn af jævne Bønderfolk, og hvor han gik i Folkeskolen. Allerede tidligt viste Anlægget for Teknik sig hos ham. Han lærte Klejnsmedeprofessionen i Wegeleben og Halberstadt og gik da paa Vandrang. Under hans Arbejde i Dresden førte Tilfældet ham sammen med en betydelig

Kunstner, Kunstmaleren, *Prof. Ehrhardt*, Lærer ved det daværende Kunstakademi. Han opdagede Schmidt's usædvanlige Evner og gjorde ham bekendt med den daværende Rektor for Dresdens tekniske Højskole den berømte Professor, *Dr. Zeuner*. Gennem denne lærte han ligeledes den ved samme Højskole virkende Professor *Lenicki* at kende, som paa den elsværdigste Maade tog sig af ham og fremmede hans tekniske Uddannelse. Mærkværdigvis kunde Schmidt aldrig gøre sig fortrolig med Matematikens Formler, men han lagde alt til Rette for sig paa sin egen simple Maade, saaledes at han ved Hovedregningsoperationer og paa fri Haand var i Stand til at beherske de vanskeligste Problemer i Varmetekniken, hvilket ofte satte hans videnskabelige Medarbejdere i Forbavselse.

Næppe 25 Aar etablerede han sig selvstændigt i Braunschweig og stillede sig Forbedringen af Varmekraftmaskinen som Livsopgave. En af hans første Planer gik ud paa at konstruere en lille Kraftmotor for det nødlidende Haandværk. — Elektromotoren manglede endnu den Gang. Ved disse Arbejder kom han ind paa at drive Maskiner med en Blanding af varm Luft og Damp og sluttelig Dampmaskiner med højt overhedet Damp alene. Forsøgene med overhedet Damp greb dybt ind i Dampmaskinens Historie, og frem for alt var det *Hirn's* Arbejde i Mühlhausen i Elsass, som ogsaa videnskabeligt kom Spørgsmaalet nærmere. Men det var egentlig kun tør Damp, som man praktisk vilde opnaa, og selv bekendte Lokomotivfagmænd som *Borries* og *Gölsdorf* ansaa dette for fyldestgørende i Forbindelse med Compoundindretning. De første Forsøg, som foretoges i 8 Maaneder i Aaret 1891 hos *Beck* og *Henkel* i Cassel, førte til en fuldstændig Omvæltning i Dampmaskinbygningen. De førte ogsaa til Schmidts Flytning til Wilhelmshöhe ved Cassel, da den ham venligtsindede Direktør *Henkel* havde lovet ham en videre Understøttelse til Gennemførelsen af hans Arbejder. Nu bliver næppe bygget et nyt Dampkraftanlæg, hvor ikke bliver benyttet højt overhedet Damp.

Ved den første Schmidt'ske Compoundmaskine med overhedet Damp og Kondensator, en yderligere Forbedring af de første Maskiner, og som ligeledes blev bygget af *Beck* og *Henkel*, blev i Aaret 1894 fastslaaet det overordentlig gunstige Dampforbrug af $4\frac{1}{2}$ Kilegram for en indiceret Hestekraft-Time, en Værdi, som i hele Ind- og Udlandets Teknik vakte berettiget Opsigt, thi de indtil da almindelige Dampmaskiner af samme Størrelse havde et cirka dobbelt saa stort Dampforbrug.

Den af *Schmidt's* Konstruktioner, som skulde blive af størst Betydning for hele Verdens

Økonomi, er *Overhederlokomotivet*. Lokomotivet med overhedet Damp. Der bliver nu drevet over 100 000 Lokomotiver med overhedet Damp i alle Verdensdele. Foruden en Kulbesparelse paa fra 15—30 pCt. bliver paa dette Omraade ved Anvendelsen af overhedet Damp opnaaet en Forøgelse af Lokomotivets Træktydelse paa indtil 50 pCt.

De praktiske Englændere kaldte Schmidts Opfindelse det største Fremskridt i Lokomotivbygningen siden Stephensons Dage, og med fuld Ret. Det Schmidtske Overhederlokomotiv førte ind paa Vejen til Simplificering, hans 2 B Lokomotiver (Hjularrangement som paa vore K-Maskiner) overtraf 4 Cylinder Atlantic (2 B 1) og 2 C-Lokomotiverne med mættet Damp. Lokomotiverne blev atter enklere, kortere og endog lettere, frem for alt var det muligt med det enkle to Cylindre Drivværk endnu at gøre Fyldest selv ved de største Ydelser. Hvem kan vel tænke sig de amerikanske Kæmpelokomotiver arbejde med mættet Damp? Med 3500 Hestes Kraft kunde selv mekanisk Fyring næppe klare den.

Siden Schmidts Indførelse af Overhederlokomotiver viser den mest epokegørende Vending i Lokomotivbygningen sig i Bygningen af Kedlerne med Hensyn til Opretholdelsen af det hidtidige Kedeltryk, ja det var endog hyppigt muligt at gaa langt under dette, saaledes i Østrig ved Litra 760,228 til 11 Atm., i Tyskland til hyppig kun 12 Atm., som først een og to Aartier senere med voksende Ydekrav igen steg til 14—15 Atm.

Et Eksempel tør frem for alle belyse Schmidt's Ydelser. Den franske Nordbane fører som bekendt de hurtigste Tog i Europa. Tvunget af voksende Togbelastning blev den sidste Type med mættet Damp, 2 C 2 4 Cyl. Compound Lokomotiver konstrueret med Vandrørskedler med et Tryk paa 18 Atm. Disse svære og i Driften og Vedligeholdelsen dyre Lokomotiver kunde ikke tilfredsstille. Man greb da straks til den overhedede Damp, ombyggede denne Baltic Type til 2 C Compound Lokomotiver med overhedet Damp og havde den samme Ydelse.

I Virkeligheden blev senere anskaffet lette 2 C 1 Lokomotiver med smal Fyrkasse, som med en Belastning af 400 t og paa Strækninger med lange Stigninger af 5 : 1000 havde en Kørehasighed paa 100 km i Timen (Paris—St. Quentin). Disse Maskiner er endnu Banens Stolt-hed og benyttes af de Fagfolk, som har faaet Tilladelse til at deltage i Kørslen paa dem. Allerede i Aaret 1913 udtalte den daværende Maskinchef for den franske Nordbane, Mr. Asselin: »Avec le surchauffeur Schmidt nous

avons tous. (Med Schmidt Overhederen har vi alt.)

Alle Nybygninger for offentlige Jernbaner og Overhederlokomotiver og kun ganske smaa Typer bliver endnu bygget til mættet Damp. Det vil i Lokomotivbygningen næppe foreløbig være en Nødvendighed at gaa over til højere Damptryk, dog ogsaa her har Schmidt allerede vist Vejen.

De sidste tolv Aar af Wilhelm Schmidt's Virken var optaget af Indforelsen af høje Dampspændinger paa 60 og flere Atm. Disse Arbejder havde han allerede paabegyndt i 1885 som ung Mand, men maatte efter fleraarig Virksomhed opgive dem, fordi paa den daværende Tid hverken han selv eller Teknikens Hjælpemidler endnu var modne til dette Problems Løsning. Den første Offentliggørelse af Wilhelm Schmidt's heldige Arbejder og Forsøg med højspændt Damp skete paa Foreningen af tyske Ingeniørers Generalforsamling i Cassel i Juni 1921. De den Gang bekendtgjorte usædvanlig lave Dampforbrugstal paa ca. 2.5 kg pr. indiceret Hestekraft/Time, som var blevet fastslaaet ved en Dampmaskine paa 150 HK, vakte atter uhyre Opsigt saavel i Ind- som i Udland, thi de beviste, at den Videnskab og Praksis, som uhensigtsmæssig ansete Stigning af Damptrykket, vilte paa falske Anskuelser. Nu, næppe tre Aar efter, staar fast, at i Fremtiden vil næppe et større Dampkraftanlæg blive bygget, som ikke anvender Damptryk paa 40, 50 — ja til 100 Atm., ligeledes et andet fremragende Afsnit i Dampmaskinens Historie, som er indledet af Wilhelm Schmidt.

Schmidt var en beskeden, uegennyttig Mand til sin Død. Ingen af hans mange Udmærkelser kunde bringe ham bort fra hans Jævnhed. Gerne fortalte han om sin Udvikling. For fattige og nødlidende havde han stedse en aaben Haand og et trøstende Ord. Hans Førematur gjorde sig ikke gældende i den brede Offentlighed. Han var ingen Taler og skyede enhver offentlig Optræden. Han var en udpræget Lærd og Kunstnervatur. I hans mægtigt arbejdende Aand kæmpede hans Skatideer sig ofte først igennem efter svære Kampe. Hans Genialitet gjodre sig særligt gældende i hans Venners og Medarbejderes snævre Kreds. Der var ingen, som kom i nærmere Berøring med Schmidt, som kunde unddrage sig hans stærke Personligheds Indflydelse. Han var gennemtrængt af en dyb Fromhed og fast overbevist om, at han ved Guds Naade var kaldet til at hjælpe Menneskeheden ved sit Arbejde. Den ulykkelige Udgang af Krigen virkede overordentlig nedtrykkende paa ham. Han pinte sin Aand med den Opgave, hvorledes han bedst skulde hjælpe sit elskede tyske Fædreland. De dermed for-

bundne Tanker og Arbejder, saavel som de heraf følgende Sindsbevægelser var sluttelig ogsaa Aarsagen til hans sidste svære Sygdom, fra hvilken nu Døden har udfriet ham.

De tyske Ingeniører og hele Verdens Tekniker beklager hans altfor tidlige Bortgang.

FORBEDRING AF KRONENS KØBEEVNE FOREDRAG I NATIONALØKONOMISK FORENING AF EJNAR COHN

I Løbet af det 3. Aarhundrede efter vor Tidsregnings Begyndelse faldt Pengenes Værdi i det romerske Kejserrige til mindre end $\frac{1}{20}$. Dengang som nu finansieredes Krigene gennem en Pengeforringelse, der, da man ikke kendte Seddelpressen, foretoges ved en stadig stigende Illanding af Købber i Guldmonterne. Dengang som nu havde dette en Dyrtid til Følge, der søgtes modvirket ved Udførselsforbud og ved Maksimalpriser. Omkring Aar 300 e. Kr. udstedte Diocletian, da Priserne stadigt steg, en Maksimalprisforordning, der omfattede alle Luxusvarer og alt Arbejde fra den ufaglærte Arbejder til Professorernes (M.P. son Nilsson: Den romerske Kajsertiden, I, 93). Det hedder i Indledningen til denne Forordning, at »for de Varer, som føres i Engroshandelen eller omsættes i den daglige Detailhandel i Byerne, er Prisjobberiet steget til den Grad, at en tøjsløs Profitlunger ikke stækkes hverken af rigeligt Udbud eller af gode Aar«. Forordningen fastsætter derfor Maksimalpriser, og hedder det videre »da ogsaa vore Forfædre har givet Love med den Hensigt, at Frygten for Løven skal sætte en Bom for Frækheden, saa paabyder vi, at om nogen frækt vover at overtræde denne Forordning, skal han løde med Livet«. Der var Dødsstraf for haade Købere og Sælgere, der overtrædte Maksimalpriserne, og Dødsstraf for den, der oplagrede Varer i Stedet for at fore dem i Markedet. Saa forsvandt Varerne, og Dyrtiden steg — en Denar, som 100 Aar tidligere var saa meget værd som en engelsk Sovereign i vore Dage, var efter Diocletians Død faldet saa stærkt, at der f. Eks. gik 18 000 af dem til Betaling af et Maal Vin paa godt $\frac{1}{2}$ Liter. Hermed forsvandt Pengene som Omsætningsmiddel, og Romerriget vendte tilbage til Naturalhusholdningen.

Femten Hunderede Aar senere, den 28. Juli 1793, udstedte Jacobinerne efter Girondens Fald et Dekret, der ganske var kalkeret over Diocletians. Der fastsættes Maksimalpriser, Pligt til at afgive Indberetning om Beholdninger, navnlig af Korn, samtidig med at det blev forbudt Møllere under Straf af Slaveri paa Galejerne at

handle med Korn, og Hamstring straffedes med Døden. Resultatet var som sædvanlig, at Varerne forsvandt, og Paris' Borgmester sagde i en Forhandling med Konventet som Diocletian havde sagt 1500 Aar før: Profitthunger, Egoisme og Ondsind hos dem, der ejer Lagrene. Saa skred man videre og udstedte den 29. September 1793 et næsten almindeligt Maksimalprisdekret. For Varer gjaldt som Regel Priserne i 1790 med Tillæg af $\frac{1}{3}$, for Arbejdslønnen fordobledes Sætterne fra 1790. Det forbødes samtidigt at udføre næsten alle Raastoffer. Men Varerne kom stadigt ikke frem, hvorfor man i Paris indførte Brødkort; men de to Unser Brød og det Maal Ris, som Kortet gav Ret til daglig, var ikke til Stede. Selv om det saaledes ikke lykkedes at skaffe Varer og da navnlig Brød frem til de store Byer, synes det at være lykkedes at standse Pristigningen. Men der fastsattes ogsaa Straffebestemmelser, der var stadigt strengere og som kulminerede i et Dekret af 10. Maj 1794, hvori der fastsattes Dødsstraf for dem, der nægtede at modtage Assignater, som havde betalt med eller modtaget Assignater til Underkurs eller som, før en Handel var afsluttet, spurgte om, i hvad Mønt Betalingen skulde finde Sted. Og endelig straffedes med Døden saadanne Personer, der maatte blive sigtet for at have købt eller solgt Valuta. Min Kilde til disse Oplysninger (Levasseur: Histoire des classes ouvrières etc. en France, I, S. 201) mener, at Rædselsherredømmet medførte en Standsning i Prisstigningen. De 100 livres i Assignater, der var faldet til en Værdi af 27 i September 1793, steg til 48 i December og holdt sig paa 30 à 40 i første Halvdel af 1794. Men da Rædselsherredømmet faldt med Robespierre, og da Strømmen af Assignater stadigt løb, begyndte Prisstigningen for Alvor, ganske som vi saa det nu under Verdenskrigen, da Baandene slappestes og Papirpengenes Masse ikke reduceredes eller endog forøgedes. »Lad os vende Blikket mod denne umaadelige Papirpenge-Cirkulation; lad os sige Folket hele Sandheden, for at det skal vide, at Dyrtiden ikke alene skyldes Profitbegær og Begivenheder, over hvilke man ikke er Herre, men ogsaa den store Mængde Papirpenge, der er sat i Omløb, og som vi nu skal beskæftige os med forsigtigt at drage ind.« Ja, Ordene er ikke fra 1924, men fra 1794 og skyldes en Taler i Konventet efter Robespierres Fald. Men før Direktoriets begyndte Inddragningen af Assignaterne i 1796, var deres Mængde steget til 48 Milliarder (hvoaf dog kun 24 i Omløb) og deres Værdi faldt til $\frac{1}{2000}$ eller saa meget som den østerrikske Krones i Juni 1922 (E. Heckscher: Ekonomi och Historia, S. 298).

I 1797 suspenderede Englands Bank sin Guldindløsning, og i 1800 var Sedlerne faldet

15 à 20 pCt. i Værdi overfor Guldet. I 1810 udsendte Ricardo sit berømte Skridt: High price of bullion as a proof of the depreciation of bank notes. Der findes paa de ialt 66 Sider i denne lille Bog saa godt som alle de Argumenter, der er at anføre for at vise, at det er Køhemidlernes Overtallighed, der har fremkaldt den ugunstige Handelsbalance saavel som Prisstigningen paa Varer og Guld. Den lige saa berømte Bullion Committee afgav i 1810 sin Betænkning i Overensstemmelse med Ricardos Betragtninger. Men hverken Ricardo eller Bullion Committeeen formaaede at overbevise Bank of Englands Direktører og store Kredse af Befolkningen. Underhuset vedtog under sin Behandling af Bullion Committeeens Betænkning med 151 Stemmer mod 75, at Sedlernes Købeevne maatte anses for hidtil at have været og ogsaa nu var lig med Rigets lovlige Mønts, og at det følgende var Guldet, der var steget i Pris, og ikke Sedlernes Købeevne, der var faldet. Da først Guldindløsningen, efter Ricardos Mening i et Øjeblik af politisk Panik, var suspenderet, var det faste Holdepunkt borte, og Seddelmængden fordobledes, mens Priser og Vekselkurs steg. Den evige Historie om igen; men Ricardo ser klart gennem det hele Forhold, gendriver Argumenterne om den ugunstige Handelsbalance som Aarsag til Valutafaldet og giver vægtige Bidrag til Spørgsmaalet om Diskontoens rette Højde. Hvad han forlanger som Lægemedel mod Prisstigningen, er en Reduktion af Seddelmængden, til Guldprisen i det fri Marked atter er gaaet ned til Møntprisen, saaledes at Guldindløsningen kan genoptages. Det gjorde man ogsaa i 1819, idet Banken tilpligtedes at sælge Guldbarer paa mindst 60 unzers Vægt, d. v. s. til en Værdi af 240 Pd. Sterling (c. 4500 Kr.), til en Pris, der var suksessivt faldende. Men Deflationen gik som altid, naar en saadan økonomisk Bevægelse sætter ind, hurtigere end ventet, og paa 2 Aar var man atter i Stand til at genoptage Indløsningen (jfr. Artiklen: Bullion Committee i Palgraves Dictionary, E. Cannan: The paper pound 1797—1821, London 1919, hvori Bullion Committeeens report er optrykt, og Axel Nielsen: Bankpolitik, I). Jeg vil senere komme tilbage til det hele Spørgsmaal om Gulddækning og Guldindløsning i Almindelighed.

Samtidig med disse Forhold i England havde vi jo her i Landet en Valutaelendighed af et ganske andet Omfang. Ogsaa her var Statens Laan hos den seddeludstedende Bank Hovedaarsagen til Pengeforvirringen, og alle ledsagende Fænomener var iøvrigt af ganske samme Natur, som vi kender dem baade før og senere. Det er ganske interessant at se, hvorledes A. S. Ørsted i sine »Betragtninger over Danmarks nuværende Pengevæsen« fra 1815 er

trængt ind til Problemets Kærne. Han ser saaledes, at Pengenes Værdiforringelse betyder en Beskatning af »Kapitalister, Embedsmænd, Pensionister og alle andre, hvis Formue og Indtægter var bestemt til noget vist i Landets almindelige Penge«, og at man paa denne Maade afholdt mange af de Udgifter, som under en regulær Laanevirksomhed vilde være kastet over paa Fremtiden. Han viser ligeledes, at de producerende Klasser faar Muligheder for igennem Møntforringelsen at sætte deres Indtægter i Vejret, og han taler om, hvorledes den tilsyneladende Velstand, der herved fremkommer, har »haft den uheldige Følge, at disse Klasser ikke blot vedligeholdt alle forhen tilvante Nydelser, men ogsaa udvidede disse, noget som man vist ej skulde misunde dem, saafremt disse Nydelser havde staaet i et rigtigt Forhold til den dem billigen tilkommende Del i Nationalvelstanden, men som ellers skader haade dem selv og det hele«. Og han siger videre: »Endelig staar den produktive Klasse sig i Længden bedst ved at give de Mænd, der skulde sørge for Sædelighed, Oplysning, Ret og Orden, en saadan anstændig Belønning for deres Arbejder, at de med Iver, Lyst og ren Villie kunne gøre deres Gerning. Dog de fysiske og moralske skadelige Følger, Landets Oversvømmelse med Papirpenge har haft, lader sig nogenlunde oprette, og Kongens Visdom har givet os Borgen for, at dette Onde efterhaanden skal forsvinde og aldrig mere fornyes«.

»Vi erkender altsaa fuldkommen de skadelige Følger af det System, som fra Aaret 1808 til 1813 blev brugt for at tilvejebringe, hvad Financerne behøvede. Men vi paastaar kun, at vor Stilling var saa mislig, og Collisionen var saa stor, at hvad der end var bleven gjort, vilde det ikke været uden skrækelige Følger; og vi holder os fuldkommen overbeviste om, at de fleste, der nu med saa megen Bestemthed og Selvtillid vide bag efter at udvikle, hvorledes Regeringen skulde have haaret sig ad, vilde have skreget lige saa heftigt over de modsatte Forholdsregler, hvis disse havde været tagne, som over dem, der blev fulgte«.

(Fortsættes.)



VELFÆRDSFORANSTALTNINGER PAA LOKOMOTIVERNE

Paa H. B. Mødet den 15.—16. Maj ser jeg, at Sager, som Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne er drøftet, og jeg vil gerne benytte Lejligheden til at spørge den ærede H. B.:

»Hvor bliver Bagsejlene af til Maskinerne? Vi har her ved Gedser Depot forgæves spejdet efter dem hver Gang, at en Maskine kom fra Værkstedet nu det sidste Aar.

For 1½ Aar siden blev det os meddelt, at der var foretaget nogle Forsøg med faste dels med Pressenning, men de Forsøg maa være meget indgaaende, siden at der ikke har vist sig noget Resultat endnu.

Hvad Personalet paa Maskinen har døjet, og særlig i den sidste haarde Vinter, kan ingen, som ikke har prøvet det, danne sig Begreb om, og i Særdeles paa de ældre Maskintyper med de altfor korte Sidevægge og Tag, som der særlig mærkes ved taglæns Korsel, naar Regn og Sne staar ind i Huset.

Hreger.

Bagsejlene er paa Trapperne.

Red.

JUBILÆUM

Lokomotivmester N. P. Nielsen, Eshjerg, fejrede d. 19. Juni 25 Aars Dagen for sin Ansættelse ved Statsbanerne.

Da N. er en gammel Kending fra Lokomotivfolkenes Rækker, der den meste Tid har været stationeret i Es. dels som Lokomotivfyrb. senere som Fører og nu sidst som Lokomotivmester, har i sin Tid som Tillidsmand for Afdelingen deltaget livlig i Organisationsarbejdet, var det en Selvfølge, at Eshjerg Afdelinger ikke lod Dagen gaa upaaagtet hen.

Allerede ved 7-Tiden om Morgen mødte Lokomotivmændenes Sangkor (af hvilket N. har været passiv Medlem siden Stiftelsen) for at bringe Jubilaren en Morgenkoncert. Jubilaren og hans elskværdige Hustru kvitterede ved at indbyde Sangerne til Morgenkaffe.

Senere paa Dagen mødte Deputationer fra Afdelingerne for at overrække Jubilaren et dobbeltkapslet Guldur med Inskription. Ved det veldækkede Frokostbord, til hvilket saavel Sangerne som øvrige Gratulanter blev indbudt, gik Taler og Sang Slag i Slag.

Blandt Gratulanterne var bl. a. Maskiningeniør Hersom, som udtalte, at det jo ikke var paa Generaldirektoratets Vegne men som privat Mand og Leder af 5te Maskinsektion, han fandt Anledning til at takke Jubilaren for godt Samarbejde i den forholdsvis korte Tid, de endnu havde arbejdet sammen, haabede paa fortsat godt Samarbejde endnu i mange Aar.

Iøvrigt formede Dagen sig som en Festdag, som sikkert saavel Jubilaren som de deltagende vil mindes længe.

H. C.



JYSK-FYNSKE STATSBA NEPERSONALES BIBLIOTEK

Lørdag den 14. Juni Kl. 4½ Em. afholdtes
Generalforsamling i Bibliotekslokalet.

Regnskabet fremlagdes og godkendtes.

Stationsforstander Nielsen og Regnskabsfø-
rer Lund genvalgte som Medlemmer af Be-
styrelsen.

Assistent Amorsen genvalgte som Revisor
og Kontorist Frk. Agger som Revisorsuppleant.

SYGEKASSEN

Jernlanelæge Petri, Classensgade 34, er
bortrejst fra 20. Juni til 20. Juli d. A. Hans
Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Over-
læge Friis, Odensegade 2.

Konsultationstid: Kl. 12½—1½.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerkredsen.

Holbæk: Repræsentant V. Møller, Enigheds-
vej.

Glyngøre: Repræsentant S. B. A. Black.

Silkeborg: Repræsentant M. A. Helund, Told-
lodgade.

Aabenraa: Repræsentant M. Mathiesen.

Vojens: Repræsentant B. Elmgreen.

Løgumkloster: Repræsentant N. J. Per
Kvist.

Tinglev: Repræsentant N. P. Jørgensen.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Bramminge: Repræsentant Th. P. Andersen.

Varde: Repræsentant S. Andersen, Tre-
kanten.

Skjern: Repræsentant C. G. V. Pedersen.

Aalestrup: Repræsentant W. Thorngaard,
Tjenestebolig E.

Herning: Repræsentant C. Clausen, Grønne-
gade.

Hjørring: Repræsentant P. Conradsen, Bag-
terpvej.

Løgumkloster: Repræsentant M. K. Jørgen-
sen.

Tinglev: Repræsentant H. P. H. Hansen.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F. 1. Juni
1924: Lokfb. Aspr. J. Petersen, Aarhus.

Perso nalia

Forflyttelse.

Lokomotivfyrbøder K. G. Madsen, Vam-
drup, til Aabenraa under 14—6—24.

Lokomotivfyrbøder K. K. V. Andersen, Vi-
borg, til Herning fra 1—7—24.

Afsked.

Lokomotivfører E. P. J. S. Mortensen,
Kbhavns Godsbanegaard, efter Ansøgning paa
Grund af Svagelighed med Pension fra 30—9
—24 (min. Afsked).

Ledsfald.

Lokomotivfører R. C. Bendixen, Østerbro,
den 11—6—24.

Bortfald af Funktion.

Den Lokomotivfyrbøderne i Næstved E. C.
Vidstrup, C. C. Larsen, R. V. S. Jakobsen og
V. T. Thomsen tildelte Funktion som Rangerfø-
rer betragtes som bortfalden (under 17—6—24)
ved Næstved Maskindepots Overgang fra Ran-
gerdepot til Liniedepot.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 4. Juli.



„Roberts“ Herre-Magasin — Istedgade 140.
Alt i Herre- og Drengetøj. Lingeri, Hatte og Arbejdstøj. — Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14.613
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.