



24. AARG. N^o 21.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. November 1924.

BETÆNKNINGEN

Den af Administrationskommissionen (Forenklingskommissionen) afgivne Betænkning er blevet modtaget med aabne Arme af det konservative Folkeparti, thi det er som Kød af deres Kød, medens det er saa som saa med Begejstringen indenfor de frisindede Partier, specielt indenfor Socialdemokratiet. Princippet i Forslaget er ogsaa efter bedste kapitalistiske Mønster. Og det kan jo heller ikke nægtes, at den Frihed, man ønsker at tillægge Generaldirektøren, kan blive meget ubehagelig for Personalet — naar man ikke ved den mere »smidige« Ledelse af Banerne kan opnaa det ønskede Overskud ved Hjælp af de billigere Takster. Det vil selvfølgelig ikke være ret længe, forinden Banernes større Kunder møder frem med Krav om billigere Takster for deres Varer, naar det vides at Generaldirektøren, som er udrustet med Myndighed i saa Henseende, er i Stand til at imødekomme Ønsket, og et saadant Ønske kan jo for det meste fremsættes med et vist Tryk, thi der er saa mange andre Muligheder for Befordring der kan anvendes. En saadan Udgang kan sikkert tænkes og Resultatet af Forhandlingerne om Takster resulterer maaske kun i dette, at man befordrer Godset billigere uden at den befordrede Godsmængde tiltager. Og det, der skulde være Resultatet, Forrentningen, udebliver.

Der var i gamle Dage en Ordning paa vore Landeveje, som havde til Hensigt at beskatte Ridende og Kørende, idet man paa Vejene med visse Mellemrum havde oprettet Bomme, der betjentes af en saakaldet Bommand, der opkrævede Bompengen. Hvorfor tager man ikke den Tanke op, nu da Landet fattes Penge, at indkassere et vist Beløb af alle Vejfarende, et Beløb, der skulde staa i passende Forhold til Befordringens Mængde, for derved at faa vore Landeveje forrentet. Ved at gennemføre dette, vilde man formentlig vinde to Ting, at Godsbefordringen ad Landevejene formindskedes til Fordel for Statsbanerne og at man fik det nødvendige Beløb ind til Landevejenes Istandsættelse af dem, som ødelægger Vejene. Der er da noget ubilligt i at forlange, at Statsbanerne skal kunde forrente den i dem anbragte Kapital og samtidig konkurrere med Rutebilerne, der kun skal forrente den i Bilen anbragte Kapital. Men man kan selvfølgelig ikke nu vende tilbage til de Tilstande, som eksisterede for et halvt Hundrede Aar siden eller mere, fordi Forrentningskravet stilles i Forgrunden ved Statsbanerne. Statsbanernes Veje er dyre at anlægge, men med den tiltagende Lastbilkørsel paa Landevejene er der vist næppe Tvivl om, at Landevejene, naar de skal være farbare, ogsaa bliver dyre at anlægge og vedligeholde — men denne forøgede Udgift, som Bilerne er Aarsag i, bør ogsaa paalægges

dem. De danske Statsbaner vil med de Hindringer, Landets geografiske Forhold medfører, altid være vanskelige at faa forrentede.

Spørgsmaalet er jo nu aktuelt og man vil antagelig snart faa Lejlighed til at høre Forhandlingerne om Forslaget paa Kristiansborg. Imidlertid kan Spørgsmaalet om Tjenestemandsoverordningens Fortræffelighed formentlig ogsaa ventes diskuteret, naar Forslaget er til Behandling paa Rigsdagen, og der vil man vel, som Betænkningen saa smukt siger, fortælle os, at man, hvis man gik over til frie Lønftaler, ikke kunde bevare Fordelene ved Tjenestemandsoverordningen. Efterhaanden som den sociale Lovgivning forbedres, er f. Eks. Pensionsordningen for de lavere lønnede ikke saa meget værd som tidligere, og det er bl. a. den, der stadig fremhæves som en saa glimrende Ting for Tjenestemændene at bevare, at man hellere maa finde sig i daarlig Tjenestetidsordning m. m. — Det er da ganske indlysende, at Tjenestemændene ikke vilde forlade Tjenestemandsoverordningen, hvis ikke der kunde opnaas visse Fordele ved de frie Lønftaler, og hvis Tjenestemandsoverordningen maatte anses for det bedste, der eksisterede. Foreløbig er det kun Kommissionen, der har udtalt sig om Fordelene ved Tjenestemandsoverordningen, og man kan vel uden at gaa d'Hrr. for nær, sige, at de i denne Sag har set paa Tingene med Arbejdsgiverøjne.

Det er imidlertid Meningen at Statsbanerne skal forrentes, og kommer den Dag, da man opdager, at dette ikke er muligt, vil Opmærksomheden antagelig straks blive henvendt paa Personalet, for om muligt at fremskaffe Overskudet paa den gamle kendte Maade ved at knappe af paa Personalets Lønninger, forlænge Tjenestetiden m. m. eller formindske Antallet af Tjenestemænd. Den tunge Ende vender altid nedad, og fremkommer Overskudet ikke, naar Banerne drives forretningsmæssigt, saa maa man se bort fra Banernes Egenkab, som Samkvemsmiddel, som Kultur-

spreader og fremskaffe Overskudet gennem Personalets Lønner.

Men der staar Organisationerne paa Vagt.

Ved de nye Statsbaneløves Forelæggelse i Folketinget den 15. Oktober udtalte Trafikminister *Friis-Skotte* bl. a. følgende:

»Selve Hovedlinierne i den nuværende Styrelsesform: en Generaldirektør, og Fordelingen af Driftsledelsen mellem Distrikter, som under sig forener de forskellige Tjenestegrene: Trafiktjenesten, Banetjenesten og Maskintjenesten, har Kommissionen fundet rigtige, og man har da ud fra dette Synspunkt gennemgaaet hele den nuværende Styrelseslov og særlig haft sin Opmærksomhed henvendt paa, om der i den fandtes Detailbestemmelser, som i for høj Grad bandt Styrelsen og derfor burde undgaas. Nogen detailleret Gennemgang af de Institutioner, der er skabt paa Grundlag af Dyrtidslovene har man ikke foretaget. Det vilde dels have taget mere Tid, end Kommissionen havde til Raadighed, dels var det Kommissionens Opfattelse, at det overhovedet ikke var muligt at stille detaillerede Forslag til Organisationsændringer paa et Tidspunkt, da Staten stod overfor en saa stor Forandring i sin almindelige Stilling som Følge af Kravet om Forrentning, og hvad dermed følger. Kommissionens Forslag er derfor et Forslag til en Styrelseslov, som er mindre detailleret end den nuværende, saaledes at Organisationen kun fastsættes i meget store Træk; Detaillerne bliver ikke forandret i selve Styrelsesloven, de kan ændres administrativt, paa Finansloven og ved de aarlige Normeringslove. Ordningen vil paa denne Maade kunne tilpasses ganske efter Forholdene, efterhaanden som de udvikler sig, for at kunne opfylde de nye økonomiske Fordringer, der stilles.

Paa to Omraader griber Kommissionen dog ind og foreslaar bestemte Ændringer. Det ene vedrører Statsbanernes Generalsekretariat, der foreslaas ophævet og reduceret til en Personalafdeling. Bortset fra,

om dette Generalsekretariat mulig har været naturligt og rimeligt som en Overgangsform, den Gang da man i 1915 flyttede de ministerielle Forretninger fra Departementet over til Generaldirektøren, er man fra alle Sider enig om, at der ikke nu er tilstrækkelig Nødvendighed for at opretholde dette Organ. Generalsekretariatet har betydet en ikke saa lidt kostbar og unødvendig Opsvulmen af Statsbaneadministrationen, har skabt en ny Instans indenfor selve Generaldirektoratet. Det medfører for alle Sager, der ikke er Personalsager, dobbelt Arbejde: Sagerne sendes fra Generalsekretariatet ud til Generaldirektoratets Afdelinger til Erklæring, behandles af disse og tilbagesendes til Generalsekretariatet, som saa besvarer dem paa Grundlag af de indhentede Udtalelser eller refererer dem for Ministeren efter de af Afdelingerne udarbejdede Referater. Hele denne Side af Generalsekretariatets Arbejde er overflødig, den koster en Del Personale og den er sinkende for Ekspeditionen, og den fører let til, at Afdelingscheferne, der er Generaldirektørens nærmeste Medhjælpere, fjernes fra direkte Samarbejde med Generaldirektøren, i alt Fald bliver deres Samarbejde med ham ikke saa direkte som ønskeligt. Deres Ansvar forflygtiges let, naar en Forelæggelse for Generaldirektøren og Ministeren sker paa Indstilling fra Generalsekretariatet, uden at en virkelig selvstændig Behandling i dette kan siges at have fundet Sted.

Det andet Omraade, hvorpaa Kommissionen foreslaar en positiv Ændring, er Baneafdelingen. Baneafdelingen indenfor Generaldirektoratet udfører i høj Grad ikke alene Nyanlæg men ogsaa store Stationsudvidelser og Flytninger, medens mindre Arbejder og Projekteringer ligger hos Distriktsmyndighederne. Det er utvivlsomt af den største økonomiske Værdi, om denne Baneafdelings Udførelse af Arbejdet indskrænkes til det mindst mulige, saa at Baneafdelingens Chef i størst mulig Grad bliver den kritiske, tekniske Raadgiver for Generaldirektøren ogsaa paa det

økonomiske Omraade. Og da Distrikterne i deres Banetjeneste har et Organ, der er udrustet saavel overfor tekniske som administrative Opgaver, maa det anses for rigtigst i højere Grad, end Tilfældet er nu, at benytte dette Organ ved at lade Distrikternes Banetjeneste udføre flere Projekterings- og Udvidelsesarbejder, end de gør i Øjeblikket, saaledes at Chefen for Baneafdelingen i Generaldirektoratet saa meget som muligt bliver Kritikerens. Ogsaa herved kan utvivlsomt en Del Dobbeltarbejde og Personale spares.«

DANSK JERNBANEFORBUNDS JUBILÆUM.

Den 23. Oktober 1924 fejrede Dansk Jernbaneforbund 25 Aarsdagen for Forbundets Oprettelse ved en Jubilæumskongres i Studenteforeningens Lokaler i København.

Det var en meget talrig Forsamling, der var mødt for at fejre Jubilæet. Foruden Delegerede fra Dansk Jernbaneforbunds Afdelinger Landet over var til Stede en Række tidligere Tillidsmænd, Repræsentanter for Regeringen, mange Organisationer, saavel inden- som udenlandske, Jernbanefagpressen, Dagspressen m. m. Tilstede fra D. L. F. var Formanden og Redaktøren.

Salen var festligt smykket med ca. 50 Bannere og Faner fra forskellige Afdelinger af Forbundet.

Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Formiddag aabnedes Kongressen ved, at Jernbanefunktionærernes Musikforening af 1921 indledede med et Potpourri over danske Melodier, hvorpaa Forretningsfører Ch. Petersen bød Velkommen til Jubilæumskongressen.

Musikken spillede paany nogle danske Melodier, hvorpaa et Jernbanesangkor sang forskellige Sange. Til Slut spillede Musikken, og Sangkoret sang »Internationale«, som Forsamlingen paahørte staaende.

Derpaa sagde Pakmester Orla Petersen, København, et af ham i Dagens Anledning forfattet Digt til Forbundets Pris.

Det var en meget stilfuld og festlig Indledning af Kongressen.

Derpaa havde Trafikminister Friis-Skotte Ordet og bragte en Hilsen og Lykønskning fra Ministeriet og sluttede med et Løve for Dansk Jernbaneforbund, der fandt kraftig Genlyd i Forsamlingen, og fra denne besvarede med et »Leve Friis-Skotte og Ministeriet!«

Sekretær Vilh. Nygaard overbragte en Hilsen

fra De samvirkende Fagforbund, Raadmand *Fr. Andersen* en Hilsen fra Socialdemokratisk Forbund, hvorpaa forskellige Organisationsrepræsentanter havde Ordet. — Saaledes Postbudeforbundets Formand, der overbragte Forbundet et pragtfuldt Ur. — Kontrolør *Ohmeyer* for Jernbaneforeningen, Lokomotivfører *Rich. Lillie* for D. L. F. og Snedker *L. Hansen* paa Værkstedtsorganisationens Vegne. — Endvidere havde en Repræsentant for det tyske Jernbaneforbund, en Repræsentant for Norges Jernbaneforbund og en Repræsentant for svensk Jernbaneforbund Ordet for at overbringe Hilsen og Lykønskning fra deres respektive Organisationer.

Endelig havde en Repræsentant for »Internationale Transportarbejderforbund» Ordet.

Efter en kort Frokostpause aflagde Forretningsfører *Ch. Petersen* Beretning om Forbundets Virksomhed m. m. i de forløbne 25 Aar. Det følger af sig selv, at denne Beretning kun var en i store Træk formet Oversigt over de vigtigste Begivenheder i Aarenes Løb, men dog af et saadant Indhold, at man tydelig kunde følge Udviklingens Gang. Tilsidst foreslog Forretningsføreren Udnævnelse af 6 Æresmedlemmer, tidligere Formænd eller Forretningsførere eller Viceforretningsførere og Forbundets Blads første Redaktør. De paagældende var flv. Togfører *P. D. Pedersen*, Togfører *Christophersen*, Togfører *Rodevang*, *N. P. Christensen* og *Jensen* samt pens. Portør *H. P. Hansen*.

Forsamlingen bifaldt ved Haandklap og Bravoraab Udnævnelserne. Derpaa havde Baneformand *Fr. Nielsen* Ordet for at overbringe Forbundet Lykønskning fra Fællesafdelingerne og overbragte som Gave fra disse en smuk Broncedirigentsklokke.

Derefter havde flere forskellige Medlemmer Ordet, de nysudnævnte Æresmedlemmer og flere andre.

Præcis Kl. 3 hævde Forretningsføreren Jubilæumsrådet, der havde formet sig som en storslaaet Hyldest til Forbundet og til dets dygtige Forretningsfører *Ch. Petersen*.

Om Aftenen mødtes Forsamlingen Kl. 6³/₄ for ved en festlig Sammenkomst at fejre Jubilæumet. Til denne mødte foruden Gæsterne fra Jubilæumsrådet, bl. a. Statsminister *Stauning*, Forsvarsminister *L. Rasmussen*, Finansudvalgets Formand *N. Andreassen*, flv. Trafikminister *Slebsager*, hele Lønningsraadet, Generaldirektøren, Generalsekretæren, Afdelingscheferne, Distriktscheferne, forskellige Kontorchefer, Auditøren o. fl. a. Det var i det hele en meget repræsentativ Forsamling der mødtes og Kl. ca. 7¹/₄ gik man tilbords i det festligt smykkede Lokale.

Efter at Forretningsfører *Ch. Petersen* hav-

de budt Velkommen, talte Statsministeren, Generaldirektøren, flv. Trafikminister *Slebsager* og flere andre. Der blev udbragt mangt et Leve for Jernbaneforbundet og for Forretningsføreren og Festen formede sig paa den smukkeste Maade. Ved Bordet blev sunget forskellige Sange og originalt var Paafundet med at samle Sangene i et Hefte som en Særtogskøreplan, og Sangene blev først afsungne efter at forskellige i »Vejledningen til Køreplanens rette Brug» foreskrevne Signaler var afgivne.

Denne jernbanemæssige Idé gjorde fortjent Lykke saavel som de udmærkede Sange.

Kl. ca. 10¹/₂ hævdes Bordet og man samledes i de tilstødende Lokaler for at nyde Kaffen. Imidlertid blev Spisesalen ryddet og Kl. ca. 12 optraadte en ung Koncertsangerinde *Frk. Elly Bjørk-Wallin*, der bl. a. sang en af *Vilh. Ohlsson* forfattet »Jernbanemændenes Sang». Frøkenen gjorde fortjent Lykke saavel for sin nydelige Fremtræden som for hendes udmærkede Sang. Derefter havde de to Spøgefugle *Schiøler-Linck* og *Arvid Ringheim* Ordet og forlystede Selskabet paa forskellig Maade. Ogsaa disse hostede stærkt Bifald.

Derpaa tog Dansen sin Begyndelse og Kl. 4 sluttede Festen.

Saavel Jubilæumsrådet som Festen forløb paa smukkeste Maade.

I Anledning af Jubilæet har Dansk Jernbaneforbund udsendt et Festskrift (314 Sider). Redaktionen af dette har været overdraget et Udvalg bestaaende af Forretningsfører *Ch. Petersen*, Viceforretningsfører *O. Andersen*, Sekretær *Chr. Vejre* og Togfører *J. Christophersen*. Dette Udvalg har igen konstitueret sig med Togfører *J. Christophersen* som Hovedredaktør. Festskriftet er trykt i Dansk Andels Trykkeri og fremtræder paa den smukkeste Maade, og er forsynet med en Mængde Portrætter og Vignetter og trykt med en ren og klar Type paa godt Papir.

Festskriftet indledes med en af Kontrolør *Chr. Schmidt* godt skrevet Artikel »Vigtige Data i Banernes Udvikling», i hvilken man i korte Træk faar de danske Jernbaners Historie fortalt paa en livlig Maade. Efter denne historiske Oversigt indledes Organisationens Historie med et festligt Digt af *Aage Hermann* i Anledning af Jubilæet og for Organisationen.

Saa vidt vi kan skønne, har det til Udgivelsen af Festskriftet nedsatte Udvalg i fuldeste Omfang naaet sit Maal, »at gengive Forbundets Historie, saaledes at det maatte faa en varig Interesse udover selve Jubilæumsdagen for alle dem, som maatte interessere sig for at kende de Kampe og Brydninger, igennem hvilke Organisation og dens Medlemmer er naaet frem

fra en fattig og forkuet Tilværelse til taalelige Vilkaar«.

Festskriftet giver en fortrulig Oversigt over alle de vigtigere Foreteelser i Forbundets Liv og er et vægtigt Bidrag til Oplysning om Jernbanemændenes Arbejds- og Lønningsvilkaar i de forløbne 25 Aar, ja endog længere tilbage.

Festskriftets Stof er inddelt paa en meget praktisk Maade og er meget omsorgsfuldt redigeret.

Det tjener »Dansk Jernbaneforbund« og Redaktionsudvalget med Togfører J. Christoffersen som Hovedredaktør til stor Ære.

STYRINGENS INDFLYDELSE PAA OVERHEDER- LOKOMOTIVERNES KRAFTYDELSE, DAMP- OG KULFORBRUG

Under denne Titel er den afdøde tyske Lokomotivbygnings, klassiske Teoretiker, *G. Strahl's*, sidste Værk paa Foranledning af det tyske Lokomotivforbund nu udkommet paa »Hannoversche Nachrichten« Forlag i Hannover-Linden. Bogen er paa 106 Sider med 36 Afbildninger og koster indbunden 3 Guldmark. Denne Bog er i Fagkredse bleven ventet med stor Spænding, og vi skal derfor til Orientering i det følgende give en kort Oversigt over Bogens Indhold.

Anvendelsen af en Normal-Stempelglider for de forskellige Cylinderstørrelser ved de tidligere preussiske Statsbaners Overhederlokomotiver gav Anledning til Undersøgelse af Spørgsmaalet om, hvilken Indflydelse Styringen og den af den afhængige Spændingsnedgang af Indstrømningsdampen udøvede paa Dampf- og Kulforbruget.

Forfatteren gør først og fremmest Spændingsnedgangens Afhængighed af Styringen, Maalene paa Stempelglideren, Cylinderne og Omdrejningsantallet tilgængeligt for Beregning, ligeledes Middel-Cylindertrykket og sluttelig Ydelsen og Dampfbruget pr. Time, begge i Forhold til 100 Liter Cylinderindhold ved et Overheder-Tvilling-Lokomotiv.

Af særlig Vigtighed er Fremstillingen af Dampfbruget som Resultat af den udførte Ydelse ved konstant Omdrejningsantal. Den fremkomne Kurve af *Strahl*, kaldet »Drifts-Karakteristiken« viser den Ejendommelighed, at den tilnærmelsesvis er den samme for alle Overheder-Lokomotiver med Normal-Stempelglideren, enkelt Ekspansion, hvilken som helst Cylinderstørrelse og for de almindeligste Omdrejningsantal. Saaledes er ogsaa Dampfbruget pr. 100 Liter for forskellige Cylinderstørrelser tilnærmelsesvis det samme, kun Fyldningerne er forskellige.

Til Bevis for ovenstaaende Kendsgerninger bliver paavist, at ogsaa det udregnede Dampfbrug ligger indenfor Grænsen for lagttagelse. Denne Paavisning sker ved Sammenligning med

Dampfbruget ved Overheder-Godstogslokomotiver paa Grundlag af Drifts-Karakteristiken for Drifts- og Strækningsforhold, og ved hvilke der ved Prøvekørslerne steds er blevet maalt de mindste Gennemsnitsværdier for Dampfbrugstallene beregnet pr. Hestkræfter og Time.

Paa lignende Maade bliver der gaaet frem med Hensyn til Kulforbruget og henvist til Vigtigheden af at kunne afgøre, naar det gælder for Driften, om et Lokomotiv under givne Driftsforhold er økonomisk belastet.

Forfatteren antyder ogsaa, hvorledes Udviklingerne lader sig anvende paa Compound Lokomotiver under tilsvarende Ændringer.

O. Bendixen.

UDVIKLINGEN AF HJÆLPEDRIV- MASKINEN FOR LOKOMOTIVER

Ved Otto Bendixen.

Ved tidligere Beskrivelser af amerikanske Lokomotiver har vi nævnt, at nogle af disse var forsynede med en »Booster«, Hjælpedrivmaskine, uden at vi dog nærmere har beskrevet denne. I det følgende skal vi beskrive »The Booster« efter forud at have givet en Oversigt over Udviklingen af Hjælpemaskiner for Lokomotiver paa Grundlag af en Beskrivelse, som er fremkommen herom i det amerikanske Tidsskrift »Railway and Locomotive Engineering«.

Ønskeligheden af en brugbar midlertidig Forøger af Lokomotivets Trækkraft, der virkede paa Hjul, og som bar en Del af Lokomotivets Vægt uden normalt at lugere som Drivhjul, og som kunde være til Hjælp ved Togets Igangsætning eller Befordring over stærke Stigninger, — var allerede bekendt meget tidlig i Jernbanernes Historie.

Den uhørte, og som det tidligere formodedes, umulige Præstation udførtes i Aaret 1836 af den lille Norris Maskine »Georg Washington«, idet han trak en Ladning paa 31720 pound op ad det stigende Terræn ved Philadelphia, som havde en Stigning af 369 Fod pr. Mil (engelsk), og det med en Hastighed af 15½ Mil i Timen. Dette foranledigede *Zerah Colburn* til at udtale: »Ingeniørkunsten tog Verden med Storm, og Præstationen var næsten ikke til at tro.« I Virkeligheden var den ogsaa kun mulig ved Anvendelsen af en primitiv »Trækkraft-Forøger« ved hvilken en Del af Tenderens Vægt var fordelt over paa Drivhjulene. Ingen Rekord af den Slags har været overtruffet med mindre det muligvis har været gjort af det af *E. L. Miller* konstruerede System, patenteret 19. Juni 1834, hvilket Patent først blev anvendt af *W. Baldwin* nogle Aar senere. Forskellige Konstruk-

tioner, alle med den Hensigt midlertidig at forøge Vægten paa Drivhjulene har siden da, Tid til anden været planlagt og ført ud i Eksperimenter, men ingen af dem har bestaaet den praktiske Prøve tilstrækkeligt heldig til at opnaa Godkendelse og Antagelse.

Inden vi gaar over til at beskrive den nu mest anvendte og i 1920 patenterede Hjælpe-maskine for Lokomotiver, Ingersoll Patent, »The Booster« skal vi løselig skitsere nogle af de Forsøg, som med større eller mindre Held er forsøgt af forskellige Lokomotivfabriker og deres Konstrukører.

Følgende det nævnte System, nemlig Træk-kraft-Forøgeren baseret paa forøget Vægt paa Drivhjulene gik det næste Forslag ud paa at anbringe i Forbindelse med Truckakslerne i Togets Vogne, selvstændige dampdrevne Motorer, Drivkræfter som alle tog deres Dampforbrug fra Lokomotivkedlen. Det første Udkast af denne Konstruktion, anmeldt til U. S. Patentkommission 21. Maj 1889 under Nr. 403 758, giver i Specifikationerne følgende Fremstilling: Udstyrelsen bliver som beskrevet, og vil det ses, at hver Motor, hinanden uafhængig, vil modtage frisk Damp fra Kedlen, og vil overføre sin Kraft til den særlige Vogn, paa hvilken den er monteret. Hvis f. Eks. hver Motor bliver paa 6 H. K., saa kan en 100 H. K. Kedel levere Damp til 18 Motorer og drive et Tog af det Antal lastede Vogne op ad stærke Stigninger med haade Lethed og Hurtighed. — En anden Konstruktion af samme Hovedprincip, Patent Nr. 638 801, udtaget 12. Dec. 1899 ved U. S. Patentkommission af R. M. Dixon fremstilles som: »En Hjælmemotor indrettet til at assistere Lokomotivet eller Togets Hoveddrivkraft ved hurtig Igangsætning og ved Fremførelsen af tunge Toge«.

Keith og Dixons Konstruktion er i Principet lig det gamle Sturrock Dampender Princip (Brittisk Patent Nr. 1135 af Aaret 1863), hvilket var brugt i mindre Udstrækning i England for mange Aar tilbage, men som nu rigtig er taget i Brug i Amerika af f. Eks. Southern Virginian, Erie og flere andre Baner ved Baldwin Lokomotivfabrikens Fremstilling af de saakaldte »Trinlex Lokomotiver«. Denne Betegnelse er noget misvisende, da Maskinen ikke arbejder efter Damns Tretrins-Anvendelse, men derimod er en Høj- og Lavtryksmaskine, Compound, hvor Damnen arbejder i 6 Cylindre og Hjularrangementet er 2 — D + D + D — 2 eller 2 — D + D + D + 4. Vi har i »Lok. Tid.« Nr. 15 og 16, 1915 beskrevet denne Maskine.

Invendingerne mod Anbringelsen af Drivkraft som Hjælmemiddel for et Tog, foruden den Drivkraft som Togets Lokomotiv yder, var til-

strækkelig vigtige Grunde for Begrænsningen af Konstruktioner baseret paa anførte Princip, og dette kom til kun at omfatte et forholdsvis lille Antal dampdrevne Tenedere, og Fremstillingen af Midler, som paa anden Maade skulde supplere Lokomotivets Trækkraft ved Anbringelsen af Hjælpedrivkraft, har siden da i Løbet af en vis Periode gaaet i den Retning, at det er fundet nødvendigt eller ønskeligt at anbringe Hjælpedrivkraften paa en af Lokomotivets Aksler, som ikke under almindelig Kørsel var Driv- eller Kobberaksel.

Det tidligste Tilfælde af en saadan Konstruktion, som vor Meddelelser, J. Snowden Bell, Esq., er i Stand til at finde, er indfattet i United States Patent Nr. 516 436, konstrueret af R. Helmholtz og udtaget 13. Marts 1894 af Kransz & Co., München, Tyskland. Hovedprincippet er følgende:

I Lokomotivet (2 B) normalt 4 hjulede Truck er indbygget en ekstra Aksel med Drivhjul og Drivtap, Ekscentrik o. s. v., og som drives af en mindre 2 Cyl. Maskine, som iøvrigt er bygget efter almindelige Lokomotivprincipper. Sidstnævnte Aksel er dog monteret saaledes, at Drivhjulene, naar Lokomotivet kører normalt, holdes oppe godt klar af Skinnerne ved Hjælp af Fjedere af den fornødne Styrke, medens de, naar Hjælpe-maskinens Arbejde ønskes, ved Damptryk i et Par dertil indrettede Cylindre kan presses ned mod Skinnerne og holdes i Kontakt med disse. Lokomotivet vil da, naar Hjælpe-maskinen startes, arbejde med en Trækkraft-forøgelse, der er lig med den af Hjælpe-maskinen udviklede Kraft. Naar denne ikke mere ønskes, udløses Trykket i de to Damncylindre hvormed Hjælpe-maskinens Drivhjul trykkes mod Skinnerne. Drivhjulene hæves da igen klar af disse, Damptilførslen til Hjælpe-maskinen afbrydes, og Lokomotivet arbejder atter som sædvanlig.

Den franske Jernbane Journal »Revue Generale des Chemin de Fer« af Anril 1901 beskriver og illustrerer et 2 Cyl. Compound Lokomotiv, bygget af Kransz & Co. i München og udstillet i 1900 paa Udstillingen i Paris. Det er i alle Hovedprincipperne som ovenfor beskrevet. Under normal Tjeneste kan det betegnes som et 2 B 1 Lokomotiv, medens det, naar Hjælpe-maskinens Drivhjul i forreste Truck er trykket mod Skinnerne og bevæges af denne, maa betegnes som et 3 B 1 Loko. Nævnte Lokomotiv er ogsaa illustreret og beskrevet i »Le Genie Civil« Aug. 1900, medens yderligere Beskrivelse af Helmholtz Patent findes i »The Railway Gazette«, Sept. 1900 og i »Railway Engineer« Sept. 1900.

»Revue Generale des Chemin de Fer« konstaterer ogsaa, at Kransz & Co. havde et Lo-

komotiv af ganske lignende Arrangement udstillet i 1899. Dette havde dog kun et Par enkelte normale Drivhjul. Der skrives herom i nævnte Tidsskrift: »Dette øjensynlig fornuftige Arrangement, som kan blive nyttig paa visse Linier, hvor der undtagelsesvis kan træffes paa lange og stærke Stigninger, er, hvor lovende det end ser ud, ikke desto mindre ikke fri for at medføre Komplikationer, som sikkert langt fra er ganske til at ignorere.«

Den 20. Sept. 1910 udtoges *Leichtys Patent* Nr. 970 512. Dette gaar ligesom *Kransz & Co.*

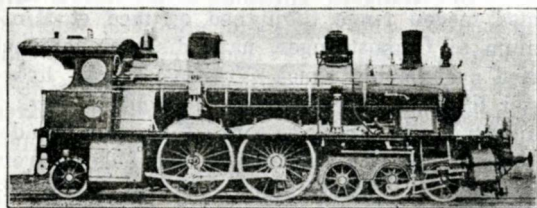


Fig. 1. 2 B 1, eller 3 B 1 Lokomotiv med Hjælpe-maskine. Patent Kransz og Co., München.

Patent ud paa, at Hjælpe-maskinen arbejder og overfører sin Kraft gennem den forreste Truck, men adskiller sig fra sidstnævnte Patent ved, at der ikke i Trucken findes indbygget nogen ekstra Aksel med dertil hørende Drivhjul, samt de specielle Arrangementer til at hæve og nedtrykke disse Hjul mod Skinnerne som ved *Helmholtz* Konstruktionen. Patentet viser sig at besidde nogle praktiske Enkeltheder, særlig fordi man undgaar nævnte ekstra Aksel med Tilbehør, samt ved den Lethed, hvormed Hjælpe-maskinens Krumtapaksel kan til- og frakobles en af de sædvanlige Truckaksler paa Lokomotivet. Fig. 1.

Det næste heldige Fremskridt viser sig i *Evans Patent* Nr. 1 136 947, udtaget 29. April

1915, og bestaar i, at Hjælpe-maskinens Kraft ikke overføres til den forreste Truck, men derimod til et Sæt Løbehjul, som er anbragt under Lokomotivets Førerhus og Fyrkasse.

Som vist i Fig. 2, som er reproduceret efter en Tegning af Patentet er Hjælpe-maskinen, ligesom Maskinen paa de »Shay Geared« Lokomotiver, anbragt paa Siden af Fyrkassen, og Hjælpe-maskinens Krumtapaksel er ved et Universalled forbundet med Tandhjulsakslen for ikke at hindre Løbehjulenes radiale Bevægelser, eller for at disse Bevægelser ikke skal indvirke skadelig paa Hjælpe-maskinens Lejer. Paa førnævnte Tandhjulsaksel findes bevægelige, men styret af Noter, to koniske Tandhjul, som ved en simpel Forbindelse fra Førerhuset kan bringes i Indgreb med det paa Løbehjulenes Aksel fastkilede koniske Tandhjul, saaledes at Hjælpe-maskinen, som forøvrigt er en enkeltcylindret vertikal Maskine uden Gangskiftning, med samme Omdrejningsretning kan trække baade frem og tilbage eller være helt ude af Indgreb, alt eftersom henholdsvis det ene eller det andet eller slet ingen af Tandhjulsakslens Tandhjul er i Indgreb med »Løberne«. Det er selvsagt, at dette Patent kun anvendes paa de Lokomotivtyper (2 B 1, 2 C 1, 2 D 1, 1 C 1, 1 D 1, 1 E 1), som har et Sæt Løbehjul under Førerhuset og, som vist i Fig. 2, kun, hvor nævnte Løbehjul er monteret i Hovedrammerne, altsaa ikke, hvor der anvendes Bisseltruck eller andre lignende Systemer.

Den 11. Maj 1920 udtoges af *Howard L. Ingersoll, Esq.*, Assistent hos Præsidenten for New York Central Railwad, Patent paa en Hjælpe-maskine, der i Lighed med *Evans* er forbundet med en Løbehjulsaksel. Da vi imidlertid senere skal komme tilbage til Patentet »Ingersoll« og de dermed opnaaede Resultater, skal vi ikke komme nærmere ind paa det nu, men kun næv-

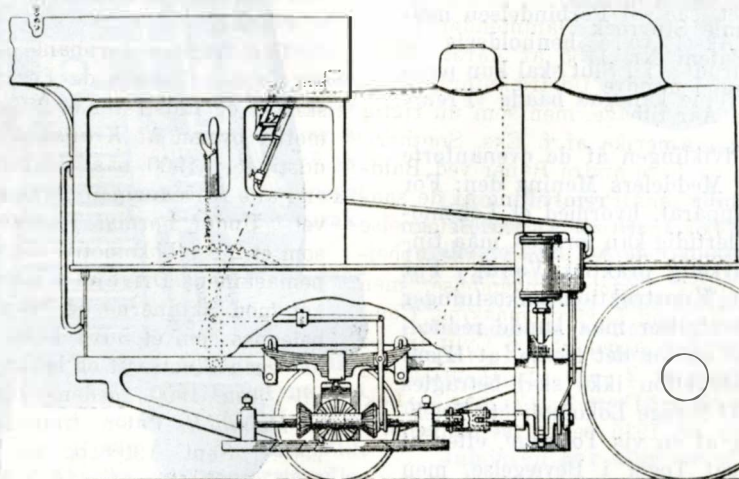


Fig. 2. Evans Hjælpe-maskine. Patent No. 1 136 947 af 29. April 1915.

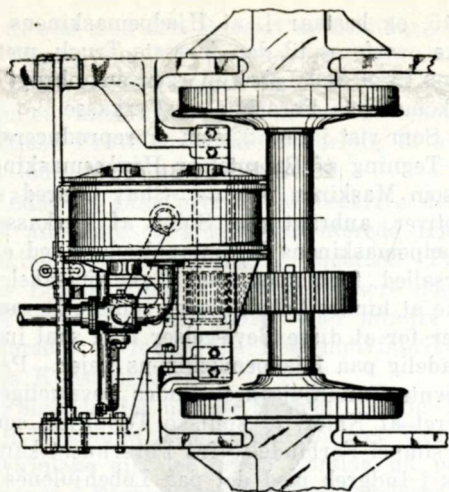


Fig. 3. Hjælpemaskine med Damp turbine kaldet Kellogg og Sheedys Patent.

ne, at »Ingersoll Patentet« er blevet suppleret med *Pfloyd* Patentet Nr. 1 357 928 udtaget 2. Nov. 1920, hvilket omfatter Montering og Op-hængning af Ingersoll Hjælpemaskinen, hvorved denne altsaa er bleven endnu mere fuldkommen.

Tilslidst skal kun nævnes, at det sidste Hjælpemaskine-Patent, udtaget 16. Novb. 1920, kaldet *Kellogg & Sheedy* Patent Nr. 1 359 175, gaar ud paa at anvende som Hjælpemaskine en roterende Motor, f. Eks. en Damp Turbine. Denne er monteret bag det Par Løbehjul, til hvilken den med Tandhjul er forbundet. Denne Forbindelse sker ikke direkte mellem Turbinens og Løbeakslens Tandhjul, men gennem et ekstra Tandhjul, som i stadig Indgreb med Turbinens do. er monteret paa en solid Hænger, der kan svinge om samme Centrum som Turbinens Tandhjul. Bevæges denne Hænger i Retning fra eller til Løbehjulsakslen, hvilket selvsagt sker fra Førerhuset, saa vil Forbindelsen mellem Turbine og Aksel være henholdsvis »i Indgreb« eller »afbrudt«. Til Slut skal kun nævnes, at nævnte Turbine kan gaa baade »Frem« og »Bak«.

Baseret paa Udviklingen af de ovenanførte Optegnelser er vor Meddelers Mening den: For det første, at et Apparat, hvormed et Lokomotivs Trækraft midlertidig kan forøges, maa findes at være af virkelig praktisk Værdi. For det andet, at Vægt, Konstruktionsomkostninger og Vedligeholdelsesudgifter maa kunde reduceres til et Minimum og for det tredje, at Hjælpemaskinens Konstruktion ikke skal betragtes som et Middel til at forøge Lokomotivets Trækraft til Befodrning af en vis Tonnage, efter at Lokomotivet har sat Toget i Bevægelse, men skal betragtes som et Middel til at sætte den størst mulige Tonnage i Bevægelse, som Loko-

motivet i det hele taget kan trække, fra Standsning paa Steder, hvor det ikke vilde være muligt at sætte i Gang uden først at bakke til et for Igangsætning fremad mere heldigt Punkt paa Linien.

Med et Par Forord gaar vi nu over til at beskrive det i Begyndelsen af denne Artikel ævnt *Ingersoll's Patent »The Booster«*. Denne Lokomotiv-Hjælpemaskine er bestemt specielt til at overføre den udviklede Kraft til en 2 hjulet Truck af den sædvanlige Type, som anvendes paa amerikanske Lokomotiver, og den kan monteres paa alle eksisterende Lokomotivtyper med megen ringe Ulejlighed og med et Minimum af Omkostninger, naar disse er forsynet med ovennævnte Truck (Trailing Truck), hvorved forstaas Løbeaksel bag de koblede Aksler, anordnet som Truck og som i Følge den Maade, hvorpaa den er i Forbindelse med Lokomotivets Rammer og Tværdragere »trækkes« i Modsætning til en Truck som »skydes« fremefter.

Vægten af »Booster« Hjælpemaskinen er ganske lille, omkring 3500 pound, i Forhold til den Vægt, som sædvanlig bæres af en tohjulet Truck, en Vægt, som, naar »Boosteren« arbejder, er stor nok til, at Virkningen bliver næsten lig med Virkningen af et Par Kobbhjul paa Lokomotivet. I mange Tilfælde har Lokomotiver af 1 D 1 Typen forsynet med »Boosteren« været sat i Tjeneste med Ladninger og paa Stigninger, som man ellers maatte anvende 1 E 1 Typer til, og man har paa den Maade undgaaet kostbare

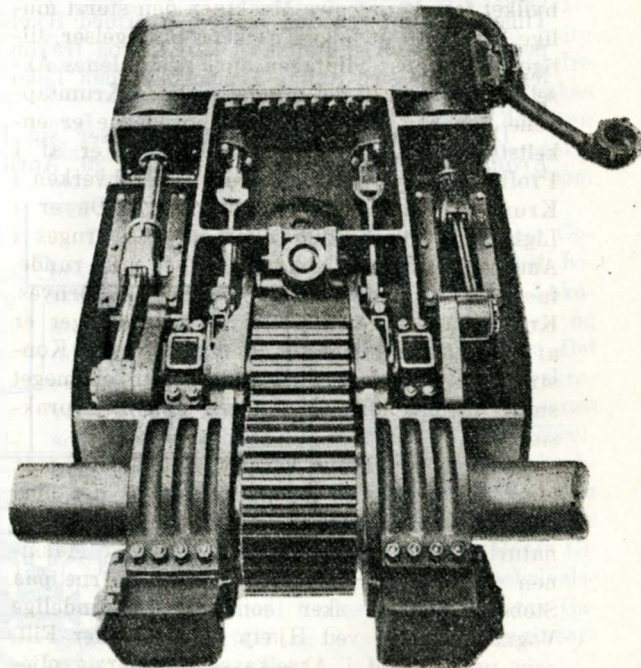


Fig. 4. Ingersoll's »Booster« med aftaget Skærm.

nye Konstruktioner, ligesom Lokomotiverne kan anvendes i længere Tid, inden man paa Grund af Slid og anden Medtagethed bliver nødt til at sætte dem i lettere Tjeneste.

»The Booster«, der som tidligere nævnt er konstrueret af *Howard Ingersoll Esq.*, vises paa hosstaaende Illustration i Fig. 4, som skyldes Firmaet »The Franklin Railway Supply & Co.« i New York, og som foruden mange andre Specialiteter for Lokomotiv- og Jernbanevæsen ogsaa fremstiller »Boosteren«.

Som det vil ses, bestaar denne af en tocylin-dret Maskine med en enkelt Ekscentrik til hver Cylinder, og da der ikke findes Styring til Skiltning af Damptilførslen, kan Maskinens Bevægelsesretning ikke forandres. Endvidere er Glideren sat fast med en Gang for alle fastslaaet Afskæring, Forspring og Ekspansion. Cylindrene er fastgjort paa en Bundramme eller en Bundplade, som foruden at bære Cylindrene danner Hovedlejer for Krumtapakslen, Styr for Krydshovederne, Lejer for Løbehjulenes Aksel og er tillige støbt i en saadan Form, at den, naar de behørig Skærne paaskrues, danner et olietæt Hus, som omslutter alle bevægelige Dele. Hele Maskinen er ophængt i en saakaldet »Tre Punkts Ophængning«, idet at den bæres af de to Lejer, der, som før nævnt, er støbt i et med Bundrammen, omslutter Løbehjulenes Aksel, et paa hver Side af dennes Tandhjul. Endvidere hænger Maskinen i et Kugle- eller Universalled, som fra Truckrammens bageste Del gaar ned til Maskinens omtrentlige Midt- eller Tyngdepunkt, hvilket foruden at give Maskinen den størst mulige Frihed til at følge Truckens Bevægelser, tillige bevirker, at Slidtagen om Løbehjulenes Aksel bringes ned til det mindst mulige. Krumtap-pene har Kontravægte, Krydshovederne er enkeltstyrede, og Forbindelsesstængerne er af 1 Profil, men har ikke stilbare Pander hverken i Krumtap- eller Krydshovedenderne. De er i Lighed med, hvad der almindeligvis bruges i Amerika i Kobbeltænger, forsynet med runde, faste Metalforinger, som periodevis fornyes. Krumtapaksel, Stempler og Stempelstænger er af smedet Staal, ligesom Beregningen og Konstruktionen af hele Drivværket, som er meget smukt formet, følger almindelig Lokomotivpraksis.

Smøringen af alle bevægelige Dele foregaar efter det bekendte »Stænkesystem« i det med Olie passende opfyldte olietætte Hus, hvilket naturligvis ogsaa fuldstændig beskytter Maskinen mod Støv. Smøringen af Bærelserne paa Støbehjulsakslen sker som paa almindelige Vognakselkasser ved Hjælp af Tvist eller Filt, som pakkes ned i Akselkassens nederste oljefyldte Halvdel, saaledes at det stadig sugende Oliet rør ved Slidfladen.



25 AARS JUBILÆUM



C. F. Mouritzen.

Lokomotivfører *C. F. Mouritzen*, Frederikshavn fejrede den 1. November sit 25. Aars Jubilæum som Lokomotivmand og Borger i Frederikshavn, idet Jubilaren har været samme Sted siden sin Ansættelse, og i den Anledning fejrede et dobbelt Jubilæum, hvilket jo ikke er helt almindeligt for en Jernbanemand. Jubilaren er en impulsiv, arbejdsom og energisk Natur som forstaar at benytte Tiden og faa noget ud af den. Jubilaren har haft flere Tillidsposter indenfor D. L. F. For Tiden beklæder han Posten som Repræsentant for Feriehjemmet. Vi ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Højtidsdagen og ønsker ham endnu mange Aar at virke i, til Gavn for sig selv og sin Stand.

J. A. B.



C. L. Christiansen.

Lokomotivfører *C. L. Christiansen*, Fredericia, fejrede ogsaa den 1. November sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren kom paa Værkstedet i Ng. den 15. Juni 1898, blev den 1. November 1899 forfremmet til Lokomotivfyrbøder og stationeret i Thisted, kom efter et Aars Forløb tilbage til Ng. og blev ved sin Forfremmelse den 1. November 1914 til Lokomotivfører forflyttet til Fredericia, hvor C. siden har været.

Jubilaren har altid været en meget interesseret Foreningsmand og har i mange Aar taget aktiv Del i Afdelingsarbejdet, var som Lokfb. Afdelingsformand i Ng., og overtog kort Tid ef-

ter sin Ankomst til Fredericia Formandsposten for Fa. Lokfører Afdeling. I de senere Aar har Jubilaren indtaget en Repræsentants mere rolige Tilværelse indenfor Afd. Bestyrelsen, men altid kan man være sikker paa at finde C. beredt til at ofre sin Tid og Arbejdskraft for sine Medansatte og D. L. F. — Vi bringer Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning med en Tak for de svundne Aar og Ønsket om Held og Lykke i de kommende Aar.

M. R.

SKRIVERI, TANKEGANG OG MOTTO

Den overvejende Del af D. L. F.'s Medlemmer, eventuelt andre, udenforstaaende, der modtager Lokomotiv Tidende, læser naturligvis Bladet; nogle grundigt, andre mindre grundigt. Det interesserede Organisationsmedlem studerer selvfølgelig særligt nøje de i Bladet skrevne Artikler for derved stadigt at være paa Højde med Situationen indenfor Standen, for Tidens Rørelser, der angaar denne, og for muligt at berige sin Viden og Kultur. — Thi dette maatte jo da anses for at være et Fagblads egentlige Opgave; ikke alene at indeholde faglige og organisationsmæssige Meddelelser, men ogsaa oplysende og belærende Artikler og tillige være Medlemmernes Talerør og Bindeled.

Vor ærede Redaktør søger stadig at faa Bladet til at svare til sin Opgave, og det kan Medlemmerne selvsagt kun være ham Tak skyldig for. — At der indenfor Organisationen findes Folk, der imidlertid synes at være noget uforstaaende overfor et Fagblads Opgave og Benyttelse, er en anden Side af Sagen, som den seneste Tids Skriveri i Bladet bærer et tydeligt Præg af, og som det derfor synes at være Anledning til at søge ændret — til det bedre.

Der sigtes hermed til det Gbske Smuds- og Renselsesskriveri, som det maa forekomme Ikke-Gb'er noget malplaceret at bebyrde et Fagblad og dets Læsere med. Saadant mispryder et Blad, og samtlige Manuskripter burde højst være anvendt til Optændingspapir for dog at gøre en Smule Nytte. — Denne J. Knudsens Lersømostil og Udtryksform er nemlig ikke egnet til at hæve Standen i udenforstaaendes Øjne; og hvad Interesse mon det kan have for ret mange Lokomotivmænd Landet over, at Lokofyrbødernes Afdelingsformand paa Gb opfører sig paa en Maade, at Lokoførere ikke ønsker hans Nærværelse selv i et Vaskerum. Saaledes formodes Sagen jo i Realiteten at forholde sig; lad os derfor bede os fritaget for mere af den Pose, Hr. Redaktør. Kommer der alligevel mere Manuskript af den Slags, lad det da gaa i Kakkelloven; det er Bladet og Standen bedst tjent med. Og skulde der endelig være Anledning til for Redaktionen at give sig særligt af med Gb II, vilde

det sikkert være formaalstjenligt og gavnligt, om der blev gjort et Stykke Arbejde for at bibringe Medlemmerne der Forstaaelsen af, at det i organisationsmæssig Henseende vilde være heldigt, om man forstod at finde en Formand, der paa en mere værdig Maade varetog Standens og Afdelingens Interesser, end denne J. Knudsen.

I denne Forbindelse bør D. L. F.'s udmærkede Motto bringes i Erindring til behagelig Eftertanke, ganske specielt for Gb's Kamphaner.

Se paa vore Samlingsmærker, Fanerne! Der staar skrevet: Enighed — Kundskab — Hjælp. Det er store Ord, men dog ikke fedt Flæsk. Det er Ord, der i højere Grad burde mane til alvorlig Eftertanke, thi de indeholder samlet og hver for sig Sandheder og Værdier, om der indenfor os levedes og handledes i deres Aand.

Enighed gør stærk, og Kundskab er Magt, siger gamle Ord, der forlængst har staaet sin Prøve, ogsaa for andre end danske Lokomotivmænd. — Afhængige af Enigheden og Kundskaben staar Hjælpen. — Den Organisation, der ikke staar enigt samlet og ej heller bestaar af et tilstrækkelig oplyst og kundskabsrigt Materiale, kan ikke yde sine Medlemmer tilbørlig Hjælp; og dette, at hjælpe Medlemmerne, maa da være en Organisations vigtigste Opgave.

Omvendt kan den Organisation, hvor Enigheden er eneherkende, og hvor Kundskabens Sæd bærer sine gyldne Frugter til Organisationen og dens Medlemmer at høste af, være til mægtig Hjælp for sine Medlemmer, men ikke for disse alene, men for det Samfund, den tilhører, og ydermere vil den være i Stand til at hjælpe andre, f. Eks. Standsfæller i Udlandet, der muligt paa en eller anden Maade kunde trænge til en Kollegas hjælpende Haand og Hjerte. Hvilken Lykke ligger der ikke deri at kunne give fremfor at maatte modtage.

Derfor, danske Lokomotivmænd, gammel som ung, sky Splittelsens Sæd eller tramp den ned, men hegn og værn om Enighedens stolte Træ.

Udvid dernæst dine egne og dine Børns Kundskaaber i det Omfang, Evnerne tillader. Vær ikke hange for at bringe Ofre for at naa Kundskaaber, og har du naaet disse, lad da din Organisation og dine Standsfæller nyde godt deraf ogsaa. Bekæmp din medfødte menneskelige Egoisme for, naar der muligt bød sig Anledning dertil, da at være rede til at kunne hjælpe din trængende Næste — baade med Raad og Daad.

Aarhus, i Oktober 1924.

Evershurp.



ET SVAR!

Tillad mig, Hr. Redaktør, endnu en Gang at lægge Beslag paa en lille Plads i D. L. T. for at imødegaa Hr. Knudsen, Gb.

I Deres Svar i sidste Blad paa min Artikel i Bladet Nr. 19 siger De, »hvorfor bruge alle de Personligheder mod mig, Hr. S., det maa være en daarlig Sag, De forsvarer«. — Jeg skal dertil sige, at Deres hidtilværende Optræden paa Gb. berettiger mig til, ikke at bruge Personligheder, men Udtalelser, der afdækker Deres udfordrende Holdning overfor Lokoførerne paa Gb. til Skade for det gode Forhold i Almindelighed indenfor D. L. F. Jeg kunde nævne ikke saa faa Eksempler.

De skriver videre, at De har fraraadet Distriktet at give Lokf. og Lokfb. Vaskerum fælles o. s. v. Jeg kan ikke tænke mig, at det var den tidligere Formand for Afdeling I der, for at opnaa Deres Erkendtlighed ordnede det fornødne alene; thi tager man D. L. T. Nr. 3, 1922, staar der udtrykkelig i en Artikel »Nyttaarsløjer paa Gb.« og underskrevet »Lokomotivfyrboder Gb.« nemlig følgende. I længere Tid har Lokf. og Lokfb. haft hver sit Vaskerum paa Gb. Paa Grund af forskellige uheldige Omstændigheder, blandt andet den, at Lokfb.s Vaskerum, der blev benyttet saa meget af uvekkende, at de for hvem det var bestemt, ret ofte maatte vente paa at kunne komme til at vadske sig, *søgte man at faa fælles Vaskerum med Lokf. som tidligere og fik det ogsaa* efter at der i det Rum, som Lokf.erne havde, var opstillet dobbelt saa mange Kummer, som der før havde været. Ser De, Hr. Knudsen, det er Sandheden.

De siger videre, at det ikke bliver 200, men 100 Lokf. pr. Døgn, der vasker sig af 7 Kummer. De fratager ganske rolig Lokoførerne, der rangerer, Retten til at vaske sig i vort Vaskerum. Det kan man ikke.

Jeg vil blot oplyse om, at der i Vaskerummet er 18 Kummer. Hr. Knudsen breder sig ganske ugenert over de 11, noget lignende som Gøgeunger, der kommer ind i en pæn Familie, men efterhaanden som den vokser erobrer hele Pladsen. »Det kan man heller ikke.«

Med Hensyn hertil har jeg oplyst Distriktet om, at Kummerne er saa smaa, saa der skal mindst 2 til, for at hver Mand kan faa Plads. Jeg har Ret, naar jeg siger, at Pladsen er for lille.

De skriver videre om mig: »De har tilsyneladende ikke tænkt Dem af hvilke Grunde vi var misfornøjede med vort gamle Vaskerum osv.«. Det er heller kun tilsyneladende; thi mig forekommer det ikke, at nogen kan tage legemlig Skade af at gaa fra 1. og 2. Sal ned i Stuen, om ogsaa de er halvt paaklædte; thi hele Bygningen er jo centralopvarmet, saa Temperaturen er ens baade paa Gange og i Stuer. Skulde der endelig staa et Vindue aabent for frisk Luft, er Lokfb. sikkert af en saadan Konstitution, at det vilde fremme deres Velbefindende; men jeg forstaar godt det mere behagelige i at

have Vaskerummet i umiddelbar Nærhed af Omklædningsstuerne, blot skal vi ikke indsnævre vore Lokalteter af den Aarsag til Skade for Hygiejnen, som sket er.

Endelig kaster De en ny Sag ind, nemlig Fanefonden, og skriver: »Har De, Hr. S., vist os Lokfb., at De gerne vilde, at der skulde være et godt Forhold mellem os osv.?« Og jeg tør sige: Ja! Men de Ændringer, De stillede, var jo af en saadan Beskaffenhed, at Lokf. ikke kunde gaa med dertil, og jeg skal opfriske hvorfor. I Deres Ændring var ganske udeladt, at Fanen ikke maatte bruges til politiske Formaal; dette kan vi, de ældre, der har været med til at anskaffe D. L. F.s første Fane, ikke ændre, da det var en af Hovedbetingelserne den Gang. For det andet opsætter De en hel Del andet om Fanens Repræsentation, der vil virke mere skillende end samlende, og meget andet. Men hvorfor kaste dette Spørgsmaal ud paa »Mistanke« mod mig? De har jo overgivet Sagen til H. B., saa De burde jo loyalt vente og se Resultatet heraf, saa kunde det jo være, at De fik et andet Syn paa den Sag.

L. M. Schmidt.

Herved afsluttes denne Diskussion her i Bladet.

Red.

DAGLIGT LIV ! NORDEN

De fleste har vel hørt omtale, og en Del kender maaske ved Selvsyn Aalborg ved Nat. Og dog! Faa kender det Liv, som rører sig en mørk Efteraarsnat paa Godspladsen paa Ab Station. I det følgende skal gives et lille Rids af dette set gennem en Rangermaskines Vinduer. Som indledende Bemærkning maa anføres, at Tjenesten foruden at være ret haard er en Del sammentrængt. Man begynder Rangertjenesten Kl. 7 Morgen til 2 Em., fortsætter Kl. 12 Nat til 7 Morgen og endelig fra Kl. 9 Aften (samme Dag) til 4 næste Morgen. Det er særlig denne sidste Nat, Interessen drejer sig om. Man har da gjort 23 Timers Rangertjeneste i 45 Klokketimer. Den sidste Nat skal Maskinen være i Hus Kl. 4. Man gaar altsaa løs paa Arbejdet; der er nok at tage fat paa. Tre Tog fra Syd at skille ad, et Morgentog til Syd og et til Ncd at samle foruden Oprangering ved Pakhuset af ca. 30 Pakvogne. Dette Arbejde kan, naar det gaar normalt, lige netop gøres færdigt til 4-Tiden; men er der noget ekstra, kan det ikke lade sig gøre. Og det er der som Regel. Det gælder derfor om for Stationen at paalægge saa meget Ekstraarbejde som muligt, for kan der laves lidt Overarbejde med denne Maskine, er det tjent, da Togplanen ikke derfor forandres. Man gaar altsaa paa med »frisk Mod, Antonius«. Natten iler, og Vognene løber med, under Ledsagelse af Pift og Hyl fra diverse Fløjter. Fyret faar mangt et Foder, og Røg og Damp vælter ned over Landskabet. Øjet stirrer i Mørket, — jo der er Signalgiveren med Lygten. Slag paa

Slag gaar det ustandseligt. Pludselig ser man to smaa lysende Punkter glide forbi. »Hvad var det?« vil en ukendt spørge. Aah, det var bare Kontrolør »N.«s Lorgnetter, som Lanternen kaster sit Skær i. — »Hvad vil han dog her paa denne Tid af Døgnet?« vil man spørge. Tja — hvad vil han? Nogle mener, han kan ikke sove om Natten, fordi Spisevognen staar ud for hans Vinduer, derfor har han Nattjeneste. Andre siger, det er Samvittigheden —? Jo Vedkommendes Tjeneste er analog med den, som andre Kategorier kun faar $\frac{2}{3}$ for; derfor al den Traven paa Pladsen for derved at gøre mere Fyldest. Portørerne mener ganske vist, det er af Frygt for, at det skal gaa dem, som det gik Bech fra Ellidshøj, at de skal falde i Sovn; men det er der absolut ingen Fare for. Men i alle Tilfælde: Nærværelsen kan virke forstyrrende, idet man kan gaa ud fra, at de ædle Motiver er Mistro til Personalet, hvad Arbejdsudfyldelse angaar. Og et Arbejde udføres bedst i Bevidstheden om, at det paaskønnes. Ergo! Naar Personalet ser »N.«s Skikkelse list rundt paa Pladsen, føler de, at Mistænkeligheden er ude efter dem, og dermed indfinder Nervositeten sig og dermed Usikkerheden. At arbejde med usikkert Personale er absolut forkasteligt, ja aldeles hen i Vejret. Naar Arbejdet skal udføres i den knapt tilmaalte Tid, bliver det selvsagt forceret, hvilket bl. a. vil sige, at der ikke er Tid til f. Eks. at holde stille, medens der stramkobles og lænkes færdig; og skal dette gøres, medens Toget langsomt glider tilbage, har man sørgelige Følger at opvise. I Stedet for at løbe og gøre Personalet nervøs, saa giv disse den Tid til Arbejdets Udførelse, der behøves. Dette gøres ved at bestille Maskinen ude til Arbejdets Ophør. Herregud! skulde denne køre i Hus en enkelt Gang en halv Time for tidligt, bliver Kontroløren vel ikke hængt op af den Grund. — Naa Natten glider, og Arbejdet skrider jævnt frem, og det lykkes virkelig at faa Arbejdet færdigt 15 Minutter over Tiden og at undgaa at køre »N.« over. Nu maa Maskinen hurtigst muligt i Hus, for nu skal der pyntes og gøres fint, hvilket sker ved, at to Mand gaar langs Sporene slæbende hver to River efter sig. A propos! Var det ikke en Ide at binde Riverne bag i Maskinen og lade denne køre gennem Sporene? Saa sparede man da et Par Mand, og det er tilsyneladende Alfa og Omega for nogle.

Bro'r Skæg .

FÆLLESMØDE

Fredag den 17. Oktober afholdtes i Gedser Fællesmøde, hvortil Forretningsudvalget var kommet til Stede.

Efter at der om Eftermiddagen havde været afholdt Afdelingsmøder samledes begge Afdelings Medlemmer til Møde paa Hotel »Dannebrog«, hvor Organisationens Formand indledede med en Omtale af de Sager, der havde aktuel Interesse. Efter nogen Diskussion slut-

tede Mødet ved 10-Tiden. Imidlertid var Medlemmernes Damer kommet til Stede og man samledes om et fælles Kaffebord, ved hvilket der holdtes forskellige Taler og blev afsunget en i Dagens Anledning forfattet Sang, der gjorde megen Lykke. — Sangen var i høj Grad aktuel, som den var bygget over Dagens Begivenheder.

Derefter tog Dansen sin Begyndelse og Festen sluttede først henad Morgenstunden. Den lille Sammenkomst var haaret oppe af en fortrinlig Stemning og et udmærket Humør, der gav sig mange muntre Udslag.



SELVSMØRENDE LEJEMETAL

Durex Metallet til Bærelejer i hurtiggaaende Maskiner og Eksplosionsmotorer, bestaar af Bronze i Forbindelse med Kobber, Tin og Grafit. Det sidste findes i meget finfordelt Tilstand, ligelig fordelt gennem hele Broncemassen og indespærret mellem Krystallerne. Materialets oliesugende Egenskaber skyldes alle de uendelig mange smaa Poreres Haarrørsvirkning, og Durex Metallet er derfor selvsmørende i saa høj Grad, at det i sig optager Olie indtil en Fjerdedel af sit eget Volumen.

Olien kan viskes af Metallets Overflade; denne bliver dog straks fedtet igen, og forhindrer saaledes Lejet i, nogensinde at løbe tørt.

DIESELMOTORDRIFT MED PLANTEOLIE SOM BRÆNDSEL.

I Frankrig har man fornylig anstillet nogle interessante Forsøg med Jordnøolie som Brændstof i Dieselmotorer. Resultatet var, at Gangen ikke forandredes, ligesaa lidt som Motorens hele Tilstand; Tændingen fulgte Dødpunktet, og alle Diagrammer viste tilfredsstillende Kurver.

Kompressionstrykket var ved Gangsætning fra kold Maskine, ganske det samme som ved Solarolie og Forbrændingen hel og svigtende aldrig. Derimod bevirkede Jordnøoliens ringe Flydenhedsgrad, at Kompressionen maatte forøges væsentlig, for at faa tilstrækkelig Forstøvning; ligeledes maatte Brændstofventilens Gennemstrømnings tværsnit være større.

Udstødet var røgfrit, og udviste saaledes en fuldstændig Forbrænding.



BYTNING

Lokomotivfyrbøder i Fredericia ønsker Bytning med Kollega ved andet jydsk Depot, helst Midtjylland. — Gerne snarest.

Billet mrkt. »Hast« bedes sendt til Bladets Kontor.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Tønder: Formandens Adresse rettes til Strucksallé 9.



Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 5. November.

Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Ekstr. B.
Modersproget, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Præliste med 30 Afs. i Primær.
DISKRET EKSPEDITION • Telef. Byen 4196
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

„Råttut“
er bedst
Faas overalt!
Godkendt af Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole i Henhold til Lov af 6 Maj 1921.

RATTUTS SALGSKONTOR
Amleisvej 8, København V.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.

Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.

Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,
Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“
KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

Billige elektriske Lamper og Kroner

P. Hindsbøl, aut. elektr. Installatør

Sønder Boulevard 77 — Telefon 10354

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.
Trikotage- og Garnforretning.
Stort Udvalg.
Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

Ægte Honning

Billigst i Danmark.
6 Pd. 7 Kr., 9 Pd. 10 Kr.
inkl. Spande. Sendes
overalt pr. Postopkrævning.
Bestilling paa
mindst 18 Pd. portofrit.
København Honninghus, Graabrodervej 4, Kbhvn. K.
Telef. 6024. Største og ældste Specialfirma. Grdlt. 1829.

DRIK URBAN ØL I NORD-JYLLAND

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Slotsbryggeriets Husholdningsøl og Skibsol

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

35, Istedgade 35 — **BLUSEBASAREN** — 35, Istedgade 35

Grundet paa Forretningsovertagelse udsælges under halv Pris et stort Parti

KJOLER — NEDERDELE — JUMPER OG BLUSER

Jernbanefunktionærer ydes 10 pCt.

„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.

Annønce-Expedition
Ny Vestergade 7^a, København B.
Telefon Central 14613.
Kontortid Kl. 10—4.



Ceres Export Beer
Herligt Øl.
Smagfuld Udstyrelse

Bemærk
LÆDERHANDELEN
Ny Carlsbergvej 24

Telf. V. 9422 x. Lars Mathiesen.

KØB DERES CIGARER & VINE
i Cigarforretningen
Hørsholmsgade 28
(ved Nørrebros Station)

NY RAVNSBORG

Vesterfælledvej 82

Telefon 10718

anbefaler sine Selskabslokaler og
store Festsal til Møder og Fester

Thora Sørensen.

Kaffe- & Thehandel.

Søndre Boulevard 79.

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 452 x

Tlf. Vester 452 x

„Vesterhus“ Herreekviperings - 29, Istedgade 29

Alt i Herrelingeri til Dagens billigste Priser.

Stort Udvalg i Gummikravetøj.

Jernbanefunktionærer 6 pCt. Rabat.

A. Larsens Eftf., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20,

anbefaler sig med l. Kl.s Viktualier
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

Da Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation i Forbindelse
med Dansk Lokomotivmands Forening har overtaget Driften af Marke-
tenderiet i Centralværkstederne og Godsbanens Remise, anbefaler vi
derfor Benyttelsen af dette til ærede Medansatte.

DRIFTSUDVALGET.

Krone-Smergellærred
Flintpapir

Lokomotivmænd.

Jubilæumsmapper og Adresser
leveres smukt og billigt. Prøver og
Prisliste vil være til Eftersyn hos
d'Hrr. Afdelingsformænd ved stør-
re Depoter.

Ærbødigt
I. C. M. NIELSEN,
Pudserformand, Nyborg.



Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. svensk Holteverander

C. L. SEIFERT

St. Regnegade 12—16 København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter
i bedste Kvaliteter

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telegramadresser:

Seifert

Telefon: Central 297
5 Ledninger

Mejeriet Sdr. Boulevard 77

Hj. af Skjalm Hvides Gade

HUGO RYDING

TELEFON VESTER 9862

Smør, Æg, Margarine, Mælk, Fløde og Brød
Confecture - Alle gangbare Ølsorter



Reparationer
udføres.

Lædervare-Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46

anbefales.

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

Telefon Vester 1494 v.

Loehr's Diamantstøv

uundværlig til al Vask.