



24. AARG. N^o 8.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. APRIL 1924

VALGET.

Valget den 11. April betegnede et Vendepunkt, idet Vælgerne i saa stort Tal sluttede sig til det socialdemokratiske Parti, at dette blev Landets største Parti, endvidere sluttede sig til det radikale Venstre i saa stort et Antal, at de demokratiske Partier nu staar med en Overvægt af ca. 50 000 Stemmer overfor Venstre og det konservative Folkeparti.

Den Politik, Ministeriet Neergaard har ført i de forløbne fire Aar, fik den 11. April sin Dom, og Vælgerne ønskede ikke længere den by-, arbejder og tjenestemandsfjendtlige Politik, som Venstrepartiet har ført, fortsat.

Valget i 1920 blev jo foretaget i Panikens Tegn, man skræmmede den Gang Vælgerne over i Moderationens Arme, men de fire Aar, den moderate Regering har siddet ved Roret, har tydeligvis aabenbaret, at paa den Maade, de frie Kræfters Spils Mænd førte det danske Statsskib frem, paa den Maade ønskede Vælgerne det ikke.

Ser vi tilbage paa den Periode, der nu afsluttes, kan vi ikke finde noget, den afgaaende Trafikminister har skaffet Tjenestemændene, kun Nedgang, Nedgang paa alle Omraader. Dog paa et eneste Omraade har Ministeren stillet sig velvillig overfor vor Organisation, og det er med Hensyn til Støtte af vort Ferie hjem paa Refs-

næs. Saavel forrige Aar som i Aar har han stillet sig velvilligt heroverfor, det er det eneste Lyspunkt, vi som Lokomotivmænd kan se af denne Regerings Tilværelse.

Den 11. April betegnede et Vendepunkt i Danmarks politiske Historie, idet Valgets Følge bliver det første socialdemokratiske Ministerium i Danmark.

Ministeriet Neergaard har demissioneret, og Stauning har været kaldt til Kongen og paataget sig at danne Regering, ligesom den formelle Side af Sagen er i Orden, idet Partiet har bemyndiget Stauning til at danne Regering. Naar dette Blad læses, er Ministeriet Stauning formentlig en Kendsgerning.

Det er sikkert ingen misundelsesværdig Lod at overtage Regeringen paa det nuværende Tidspunkt, hvor store og vigtige Spørgsmaal staar paa Dagsordenen i første Række Valutaspørgsmaalet. Disse Sager maa naturligvis først og fremmest bringes i Orden, de har Bud til alle Landets Borgere, men vi nærer et stille Haab, om, at den daarlige Luft, der saa ofte i de senere Aar har mødt os, maa blive afløst af en friskere og sundere Luftning.

Gennem fire Aar har vor Administration set til højre, det bliver sikkert ikke ganske let lige med det samme at faa Hovedet langt nok om til Venstre, saadan som Situationen nu kræver det. Det bliver ganske sikkert svært. Lysten driver ikke

Værket, saaledes som naar der skal ses til Højre, da mærkes ofte en umiskendelig Lyst til at gaa længere, længere, naar det bare drejer sig om at trykke Personalet nedad. — Vi venter ikke nu, fordi der kommer et socialdemokratisk Ministerium, at Administrationen skal gaa til den anden Yderlighed, det vi venter, saa vel under en som under en anden Regering, er, at Administrationen saa vidt muligt fører sine Forretninger upaavirket af de siddende Regeringer.

Vi begynder nu paa en frisk, efter fire trøstesløse Aar, der har været som en Vandring gennem Ørkenen, lysner det, og vi hilser det ny Ministerium velkommen, idet vi haaber, at i den kommende Tid vil alle Landets Borgere, hver efter Evne komme til at bidrage til Landets Husholdning, og ikke som den afgaaende Regering, der kun kunde finde Tjenestemændene, naar det drejede sig om at faa Penge i Statskassen.

LØNNINGS-AFKORTNINGSBESTEM- MELSERNE UNDER SYGDOM.

Som bekendt var et af de Resultater, som den neergaardske Periode med sine velsignelsesrige Sparekommissioner havde at opvise, bl. a. det, at Tjenestemændene efter et bestemt Antal Sygedages Forløb skulde lide Afkortning i Lønning.

Denne Foranstaltning, hvis Motivering var at forebygge Antallet af Sygedage, blev, uden ringeste Hensyntagen til, om der var Tjenestemænd, der ved deres Gerning kunde siges at være mere udsat for at paadrage sig Sygdom end andre Tjenestemænd, en generel Bestemmelse indført, gældende for samtlige Statens Tjenestemænd.

Hensigten var vel nok at komme Simulanter eller de Tjenestemænd til Livs, som af ringe Aarsag meldte sig syge, idet der var givet Beføjelse til at se bort fra en enkelt alvorlig Sygdom.

Reglementet, som nu har virket et Par Aar, har givet Anledning til mange Beklagelser, thi Foranstaltningen har i Praksis ramt haardt, men ved Siden af sin Hensigt, — der hvor Skæbnen i Forvejen har bragt Sygdom, Udgifter, Sorg og Bekymringer føjes nu mindre Indtægter med Sult og Savn, og saaledes staar dette Reglement som en af Venstres »smukke Erindringer« om demokratisk Sindelag og hensynsfuld Behandling af Tjenestemændene.

Da vi ofte er Genstand for Henvendelser om, hvorledes Sygereglementet skal forstaas, og da vi ofte erfarer, at Medlemmerne gør sig skyldige i Misforstaaelser, skal vi til Orientering blot anføre følgende.

»Sygereglementet af 10. Maj 1922 kommer som bekendt til Anvendelse paa alle Sygedage efter 1. Januar 1922 (jfr. Punkt 4). Fra denne Dato — eller hvis vedkommende Tjenestemand først er blevet ansat senere, da fra Ansættelsesdagen — optælles alle Sygedage, og naar den paagældende har haft 180 (for Tjenestemænd over 50 Aar 250) Sygedage, afkortes der for hver Sygedag over det nævnte Dageantal $\frac{1}{1000}$ af Aarslønnen. Saadan Lønafkortning finder derefter Sted for enhver Sygedag, indtil der maatte komme et Tidspunkt, hvor den paagældende i de sidste 3 Aar, der ikke er bundet til Kalenderaaret, ikke har haft over 30 Sygedage. Indtræffer dette — for Tjenestemænd med megen Sygelighed vist ret sjældne Tilfælde — frigøres Tjenestemanden for alle tidligere Sygedage — ogsaa de 30 — og Opsummeringen begynder forfra. Tjenestemænd over 50 Aar frigøres for alle tidligere Sygedage ved i Løbet af 2 Aar ikke at have over 30 Sygedage.

Til de 180 (250) og overskydende Sygedage, som altsaa løber lige fra Tjenestemandens Ansættelse — dog tidligst fra 1. Januar 1922 — og til hans Afskedigelse eller Død, henregnes ikke Sygedage, der falder sammen med Feriedage, eller Sygedage, der er en direkte Følge af Tilskadekomst i Tjenesten. Generaldirektoratet er derhos berettiget til at tillade, at Dagantallet for en enkelt alvorlig Sygdom holdes udenfor de 180 (250) Dage, naar Ansøgning desangaaende indgives under Sygemeldingen eller umiddelbart efter Tjenestens Genoptagelse. I denne Generaldirektoratets Beføjelse er der en Indskrænkning, idet Finansministeriet og Lønningsraadet har udtalt, at der som Regel ikke kan tillades Ikke Medregning for kroniske Sygdomme.

Det Beløb, der skal afdrages for hver Sygedag over det tilladte Antal, er $\frac{1}{1000}$ af den Tjenestemanden paa vedkommende Sygedag tilkommende aarlige Normallønning, d. v. s. ca. $\frac{1}{3}$ af Lønnen, altsaa en meget følelig Lønafkorting, som dog ikke har Indflydelse paa Udregningen af Pensionsindtægt og Efterindtægt.

Det er for Statsbanernes vedkommende Generalsekretariatets 2. Kontor, som behandler og ekspederer alle Sygesager, og det skal siges, at dette Kontors Chef fra første Færd har søgt at træffe Afgørelserne ved ud fra en smuk menneskelig og hensynsfuld Betragtning at fortolke Reglementets Bestemmelser.

Imidlertid er vi bekendt med, at Afgørelsen i en Række Sygeanmeldelsessager, hvor det drejer sig om kroniske Sygdomme, giver Anledning til lidt juridisk Uoverensstemmelse paa højeste Sted indenfor Etaten.

Vi skal ikke nærmere komme ind herpaa, men udtale Haabet om, at 2. Kontors forstaaende Chef maa faa Held til at bane Vej for taktfuld Afgørelse.

Sygereglementet er et Aktstykke, som ikke vil undgaa Revision, og Kravene herom kan Embedsmændene gøre deres til, rejstes hurtigere end sundt var.

»Dick«.

UDDANNELSESKOMMISSIONEN

(Fortsat).

n. Lokomotivmestre.

Lokomotivmesterstillingen rekrutteres for Tiden dels fra Lokomotivpersonalet, dels fra Værkstedshaandværkerne, og de Fordringer, der stilles til de paagældendes Uddannelse for at opnaa den nævnte Stilling, er forskellige, eftersom Rekrutteringen finder Sted fra førstnævnte eller sidstnævnte Kategori.

For Lokomotivpersonalets Vedkommende kræves, at Aspiranter til Lokomotivmesterstillingen først i nogen Tid skal have forrettet Tjeneste som Lokomotivmester, og hvis de derefter findes egnede til Stillingen, forfremmes de ved senere Lejlighed. For Værkstedshaandværkernes Vedkommende kræves, at Aspiranter til Lokomotivmesterstillingen skal have forrettet Tjeneste i 10 Maaneder i Lokomotivværk-

stedet og 2 Maaneder i Kedelsmedien samt paa en tilfredsstillende Maade have gjort Tjeneste som Lokomotivmester i 3 Maaneder. Der findes ikke bestemte Regler for, hvornaar man til Lokomotivmester tager en Lokomotivfører, og hvornaar man tager en Værkstedshaandværker. Medens det for Værkstedspersonalet er en Betingelse for, at Uddannelsen kan paa-begyndes, at den paagældende ikke er fyldt 40 Aar, gælder en saadan Bestemmelse ikke for Lokomotivpersonalets Vedkommende.

Idet Kommissionen forudsætter, at Rekrutteringen til Lokomotivmesterstillingen som hidtil skal foregaa dels fra Lokomotivpersonalet, dels fra Værkstedspersonalet, uden at der fastsættes nærmere Regler for, hvornaar man besætter saadanne ledige Stillinger med en Lokomotivmand eller med en Værkstedshaandværker, skal man bemærke, at man er af den Anskuelse, at den Uddannelse, der for Tiden gives Aspiranter til Lokomotivmesterstillingen, ikke længere er tidssvarende.

For saa vidt Rekrutteringen sker fra Lokomotivpersonalet, mener Kommissionen saaledes, at man bør forlange, at den paagældende har været til Uddannelse i mindst 3 Maaneder i et af Statsbanernes Kedelsmedeværksteder for at blive bekendt med Udførelsen af og Tilsynet med Rør- og Fyrkassereparationer, samt at han har gjort tilfredsstillende Tjeneste som Lokomotivmester i mindst 3 Maaneder og helst i samlet Tid. Sidstnævnte Uddannelse skal helst foregaa paa et Lokomotivdepot, hvor der er ansat en Lokomotivmester, og Aspiranten bør i hvert Fald i et kortere Tidsrum have forrette Tjeneste sammen med en Lokomotivmester, forinden han overtager selvstændig Tjeneste. Man har tænkt sig, at Attesten for, at vedkommende har forrettet tilfredsstillende Tjeneste som Lokomotivmester, skulde udstedes af det Distrikt, hvor den nævnte Tjeneste er udført, og at det ved Vidnesbyrd fra vedkommende Værkstedschef skulde godtgøres, at Uddannelsen i Kedelsmedeværkstedet har fundet Sted.

Da det efter Kommissionens Mening er af Betydning, at man ikke forfremmes til Lokomotivmester i en mere fremrykket Alder, skal man foreslaa, at der til Lokomotivpersonalet stilles samme Krav, som allerede nu stilles til Værkstedspersonalet med Hensyn til, at Uddannelsen ved Lokomotivdepotet skal paa-begyndes forinden det fyldte 40. Aar. Paa den anden Side maa man dog anse det for rimeligt, at ingen Forfremmelse til denne Stilling finder Sted forinden det fyldte 30. Aar.

For saa vidt Rekrutteringen foregaa fra Værkstedspersonalet, mener Kommissionen, at der for Ansættelse i Lokomotivmesterstillingen

maa kræves, at den paagældende har arbejdet mindst 1 Aar som fast Haandværker i et af Statsbanernes Lokomotivrepurationsværksteder, hvorhos han yderligere skal have 3 Maaneders tilsvarende Uddannelse som nævnt for Lokomotivpersonalet i Rør- og Fyrkassereparation i et af Statsbanernes Kedelsmedeværksteder. Da Lokomotivmesteren som foresat for Lokomotivpersonalet maa kunne vejlede dette, anser Kommissionen det for nødvendigt, at der stilles Krav til de her omhandlede Lokomotivmesteraspiranter om, at de ligesom Lokomotivfyrbøderaspiranterne har præsteret den for disse fastsatte »Attestkørsel«, dog at der ved Udstedelsen af Attesten naturligvis maa tages tilbørligt Hensyn til den paagældendes Alder og Formaalet med hans Uddannelse.

Aspiranterne maa derefter have gennemgaaet Kursus paa Jernbaneskolen og bestaaet Eksamen for Forfremmelse til Lokomotivfyrbøder. Den nugældende Bestemmelse om, at de paagældende skal have gjort tilfredsstillende Tjeneste som Lokomotivmester i mindst 3 Maaneder og helst i samlet Tid, bør i Overensstemmelse med, hvad man har foreslaaet for Lokomotivpersonalets Overgang til Lokomotivmesterstillingen, bibeholdes saaledes, at Uddannelsen ligesom for Lokomotivpersonalet skal foregaa paa et Lokomotivdepot, hvor der er ansat en Lokomotivmester, og hvor Aspiranterne i et kortere Tidsrum skal have forrettet Tjeneste sammen med en Lokomotivmester, forinden de overtager selvstændig Tjeneste. Fordringen om 1 Aars Uddannelse i et af Statsbanernes Lokomotivrepurationsværksteder bør fyldestgøres ved Vidnesbyrd fra vedkommende Værkstedschef, og Fordringen om, at Aspiranterne i mindst 3 Maaneder skal have gjort tilfredsstillende Tjeneste som Lokomotivmester, ligesom for Lokomotivpersonalets Vedkommende, ved Vidnesbyrd fra det Distrikt, hvor den nævnte Tjeneste er udført.

Kommissionen vil anse det for rimeligt, at der samtidig med, at de foreslaaede Uddannelsesregler for de vordende Lokomotivmestresættes i Kraft, indføres Overgangsbestemmelser, og man skal i saa Henseende foreslaa følgende:

Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, der ved ovenstaaende Forslags Ikrafttræden har gennemgaaet den nugældende Lokomotivmesteruddannelse, skal ikke gennemgaa den foreslaaede Uddannelse i et Kedelsmedeværksted, medmindre de paagældende selv maatte ønske det.

Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, der ved Forslagets Ikrafttræden ikke har gennemgaaet den nugældende Lokomotivmesteruddannelse, men som i Løbet af 3 Aar efter fornævnt

te Tidspunkt ansøger om at maatte underkaste sig den foreslaaede Uddannelse, berøres ikke af Aldersgrænsen med Hensyn til, hvornaar denne Uddannelse skal paabegyndes. I øvrigt mener man, at Administrationen bør kunne give Dispensation i saadanne Tilfælde, hvor særlige Forhold maatte tale derfor.

Værkstedshaandværkere, der ved Forslagets Ikrafttræden har gennemgaaet den for nævnte Personale nugældende Lokomotivmesteruddannelse, berøres ikke af de nye Bestemmelser. For dem, der paabegynder Uddannelsen efter det fornævnte Tidspunkt, gælder de nye Regler.

Den for Lokomotivpersonalets Vedkommende foreslaaede Overgangsbestemmelse, hvorefter de Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, som i Løbet af 3 Aar efter de nye Reglers Ikrafttræden ansøger om at maatte indstille sig til den nye Lokomotivmesterprøve, ikke er underkastet Aldersgrænsen, foreslaas *ikke* bragt til Anvendelse for Værkstedspersonalet, da det som foran nævnt allerede nu er en Betingelse for nævnte Personales Uddannelse til denne Stilling, at det ikke har overskredet en Alder af 40 Aar.

(Fortsættes.)

„STREET“ STOKEREN MEKANISK INDFYRINGSAPPARAT FOR LOKOMOTIVER

Ved Otto Bendixen.

I Tilslutning til en foregaaende Artikel om mekanisk Fyring paa Lokomotiver, og hvori det mekaniske Indfyrisapparat »Duplex« Lokomotiv-Stokeren beskrives, skal i det følgende omtales en anden i Amerika anvendt Stoker, nemlig »Street« Stokeren.

Denne er ligesom »Duplex« Stokeren konstrueret og fremstillet af »The Locomotive Stoker Company«, der vilvilligst har tilstillet os det fornødne Materiale til Beskrivelsen, og ligesom »Duplex« Stokeren kan dens Indretninger betegnes som et Transportsystem, et Elevatorsystem og et Spredesystem.

Transportsystemet er det unødvendigt at beskrive, da det kun i meget ringe Grad adskiller sig fra »Duplex« Stokerens. Forskellen ligger egentlig kun i, at Transportskruen (i Trug i Tenderens Bund) drives fra sin forreste Ende og ikke som i »Duplex« Stokeren fra den bageste Ende. Dette medfører, at den udvendige Transport-Drivaksel er undgaaet, hvorved Konstruktionen er betydelig simplificeret. Endvidere anvendes der til »Street« Stokeren en Rist, som anbragt over Transportskruens Trug, ved mekanisk Drivkraft bevæges frem og til-

bage — eller om man vil, rystes. Aabningerne i Risten forhindrer for store Kul at komme i Stokeren, medens paa den anden Side Ristens Bevægelse hjælper Kullene gennem Risten.

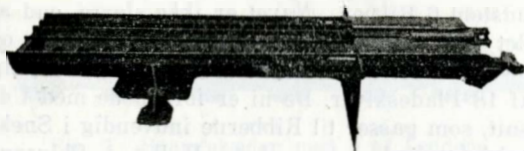


Fig. 1. Trug med Transportskrue og bevægelig Rist.

Fig. 1 viser Truget, som skal indbygges bevægelig i Tenderens Bund. Man ser tydelig Transportskruen i Bunden af Truget samt den bevægelige Rist.

»Street« Stokerens Drivmaskine (Fig. 2) bestaar af en lille enkelt cylindret, enkelt virkende, vertical Stempelmaskine, som fuldstændig indkapslet løber i Oliebad med et variabelt Omdrejningsantal fra 400—600 pr. Minut. Cylinderen er 4 Tommer (101,6 mm) med $3\frac{1}{2}$ Tomme (88,9 mm) Slag. Maskinen er som sagt enkeltvirkende, idet Stemplet kun paavirkes af Kraftdamp paa sin Overside. Kraftdampens Tilgang til Cylinderen og Spildedampens Afgang fra denne dirigeres af en ca. 2 Tommer

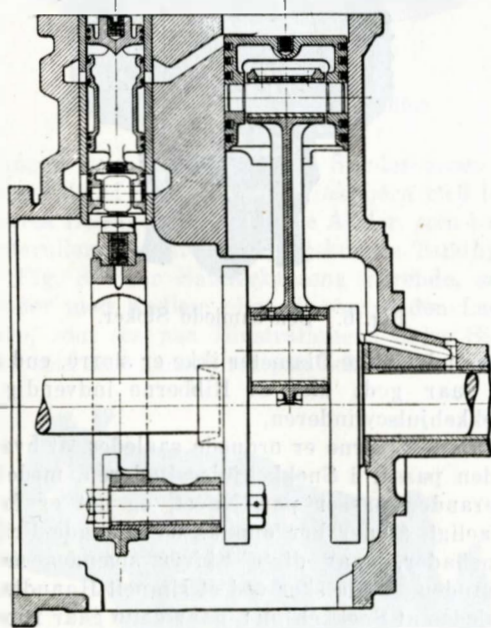


Fig. 2. Snit gennem Drivmaskinen.

(50,7 mm) Stempelglider af en kombineret Blok- og Hulrumstype og tætnet med 6 Ringe anbragt parvis tre forskellige Steder (se Fig. 2). Den drives fra en ret stor Eksentrik, som bevægelig er monteret paa en Tap paa den ene Krumtapslags Kontravægt. Ekscentrikskiven er formet som en Ring, indeni hvilken der er

monteret et Fjersystem (se Fig. 3). Desuden findes der en Arm belastet med en vis Vægt, som under Maskinens Omdrejning i Følge Centrifugalkraften vil slynges ud, bort fra Centrum. Det hele System regulerer Maskinens Hastighed paa følgende Maade.

Glideren er indstillet med et bestemt Forspring svarende til en bestemt Cylinderfyldning ved et til en given Damptilførsel svarende Omdrejningsantal. Ekscentriken, Fjedrene og den førnævnte Arm med dens Belastning er ligeledes indstillet og svarer til en vis Arbejdsydelse. Forøges Arbejdet f. Eks. ved at Stokeren forsluger sig, formindskes Maskinens Omdrejningsantal. Centrifugalkraften bliver mindre og Fjersystemet kan overvinde den i den be-

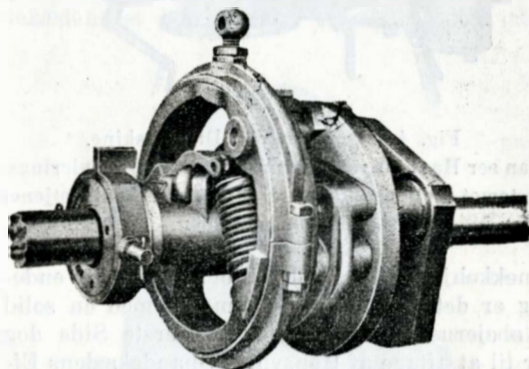


Fig. 3. Krumtapaksel med Ekscentrik og Regulatorsystem.

lastede Arm beroende midtpunktflyende Kraft, hvilket bevirker, at Ekscentrikskiven drejes lidt, hvorved Gliderens Stilling forandres og giver større Fyldning. Det modsatte foregaar, naar Maskinens Arbejde reduceres. Omdrejningerne forøges, Centrifugalkraften bliver større, den belastede Arm svinger ud, overvindende Fjersystemets Kraft og bevirkende, at Ekscentriken drejes modsat af før, hvilket giver mindre Fyldning.

Maskinen faar Damp direkte fra Kedlen, kun gaar Dampen gennem en Kontrolventil, hvormed Maskinens Hastighed kan reguleres. Dette foregaar dog under normale Forhold mest med et Haandtag (se Fig. 4), hvis Spindel er ført ind i Maskinens Hus, hvor den med en Gaffel kan føre en paa Krumtapakslen glidende særlig formet Bøsning ind i Ekscentriken Fjersystem, hvorved dette strammes eller løses.

Maskinens Stempel er af Trunktypen og tætnet med 5 Ramsbottom Stempelringe. Forbindelsesstangen er af I Profil og griber med sin Topende med en trukket Føring om en Bolt, som er ført igennem og fastsat i Stempelvæggen (Fig. 2). Stilbare Pander findes i Krumtapenden.

Det hele er som sagt indkapslet i et Hus, som ved Flanger er boltet til et andet Hus, der omfatter og danner Lejer for en paa Krumtapakslen fastsat Snekke, et deri indgribende

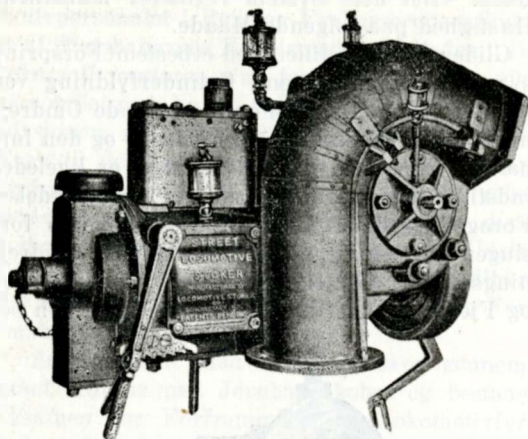


Fig. 4. Den samlede Drivmaskine. Man ser Haandtaget, hvormed Ekscentrikregulerings-systemet betjenes, samt Haandtaget, som betjener Friktionskoblingen.

Snekekehjul, samt en Friktionskobling og endelig er det hele faststøbt sammen med en solid Støbejerns Rørhøjning, hvis øverste Side dog er til at aftage af Hensyn til Spandekædens Eftersyn (se Fig. 5).

Maskinens Kraft overføres gennem en Sneke og et Snekekehjul, gaaende i Oliebad. Sneke-

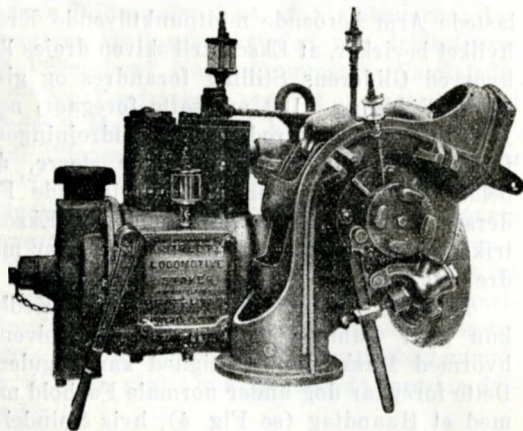


Fig. 5. Den samlede Drivmaskine. Dog er her Dækslet fjernet over Spandekædens Drivhjul. Spandekæden ses tydeligt samt Dampkontroll-ventilen.

ken er fastsat paa Krumtapakslen, men kan, naar Husets Dæksel samt Svinghjulet fjernes, let omskiftes. Snekekehjulet passer uden at være fast paa en Aksel, som ovenover og vinkelret paa Drivmaskinen er monteret i solide, men ustilbare Lejer. Snekekehjulet bestaar af en Cy-

linder, paa hvis lukkede Ende Tandkransen, med fræsedede Tænder, i to Halvdele er boltede, medens der paa Cylinderens Inderside er udstøbt 6 Ribber. Fastsat paa Snekekehjulsakslen findes et Nav, paa hvis Ydre der ligeledes er udstøbt 6 Ribber. Navet er ikke større, end at det kan gaa ind i Snekekehjulscylinderen, og mellem disse to Dele opnaas Friktion ved Hjælp af 18 Pladeskiver. De ni er forsynede med Udsnit, som passer til Ribberne indvendig i Snekekehjulscylinderen, medens Hullet i Skiverne gaar godt klar af Ribberne paa det faste Nav. De andre 9 Skiver har i Hullet Udsnit, der svarer til Ribberne paa det faste Nav, medens

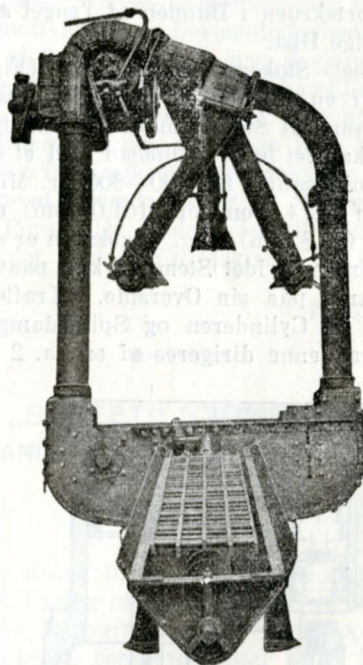


Fig. 6. Den samlede Stoker.

deres udvendige Diameter ikke er større, end at de gaar godt klar af Ribberne indvendig i Snekekehjulscylinderen.

Pladeskiverne er ordnede saaledes, at hveranden passer i Snekekehjulscylinderen, medens hveranden passer paa Navet, og det er forstaaeligt, at der her opnaas en Mængde Friktionsflader, naar disse Skiver spændes mod hinanden. Dette sker ved et simpelt Haandtag, saaledes at Snekekehjulet, naar dette gaar rundt trukket af Drivmaskinen, og naar Haandtaget staar i en vis Stilling, hvor Friktionsskiverne er i Spænd, vil trække Navet med rundt og dermed Akslen, paa hvis ene Ende Spandekædens Drivhjul sidder.

Fig. 6 viser den samlede Stoker. Drivmaskinen ses i venstre Hjørne foroven. Man forstaar, at Spandekæden trækkes op i venstre Side med Kullene. Efterhaanden som Kæden

passerer Drivmaskinen, »tipper« Spandekæden Kullene ned i de tre Fordelingsrør, hvis nederste Ende fører ned til Fyrkassen, hvor Kullene indblæses af Dampstraaler. Spandekæden



Fig. 7. Spandekæden med 6 af Leddene.

(se Fig. 7) bestaar af solidt samlede, staaletøbte Spande, hvis ene Side er særlig formet med Henblik paa at kunde gaa saa jævnt og roligt som muligt rundt Spandekædens Drivhjul og de nødvendige Lederuller, medens Spandenes anden Side er konstrueret under Hensyn til, at de skal kunne grave ned og fylde sig med de Kul, som Transportskruen

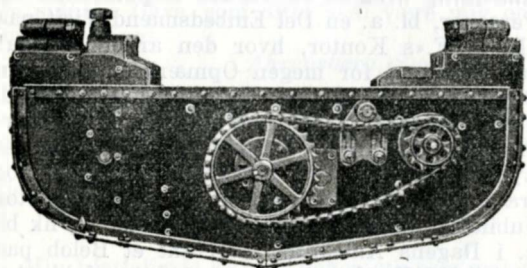


Fig. 8. Samlerkassen.
Den Side, der vender mod Kedlen.

bringer ind i Samlerkassen. Samlerkassen er bygget op af Staalplade og Vinkeljern med fornødent Beslag til Lejer for de Aksler, som bære Lederullerne samt Transportskruens Tandhjul.

Fig. 8 viser Samlerkassens Forende, som vender mod Kedlen. Det vil ses, at den Lederulle, som ses paa Illustrationens højre Side, men som altsaa monteres paa Lokomotivets ven-

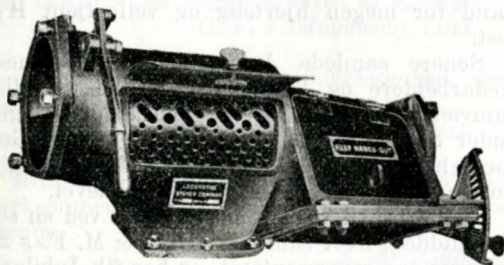


Fig. 9. Fordelingssektionen.

stre Side, gennem en kort Aksel og et Tandhjul pr. Kædetræk overfører Bevægelsen til et større Tandhjul i Midten, og dette sidder paa Transportskruens Spindel. Det er indlysende, at saavel Trug som Transportskruen er leddede for at tillade Bevægelse mellem Maskine og

Tender. Fra Samlerkassens venstre Side (se Fig. 6) fører et Optager Rør op til Drivmaskinen og umiddelbart til højre for den findes Fordelingssystemet. Med dette er man i Stand til at kunne fyre over hele Ristearealet eller i den ene eller anden Side, eller mere i den ene end i den anden Side og omvendt, samt i Midten af Fyret o. s. v. Dette foregaar paa følgende Maade.

Umiddelbart til den sammen med Snekehjulshuset støbte Rørbøjning er boltet et Støbejernsstykke, som er aabent paa Undersiden med Flange, hvortil kan boltes et Nedstyrtningsrør, som fører til Midten af Fyret (se Fig. 6 og 9). Inde i dette Stykke Støbegods ligger der imidlertid et Staalrør, stort nok til at Spandekæden let kan passere igennem, men ikke

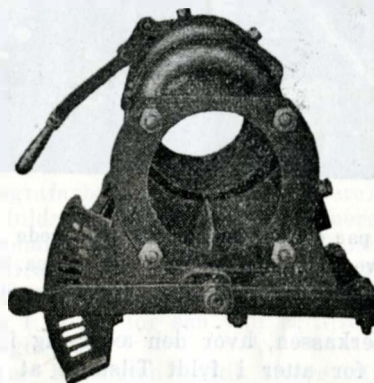


Fig. 10. Højre Ende af Fordelingssektionen.

større, end at det med største Lethed lader sig dreje rundt. Til dette Formaal er Rørets Kant til venstre forsynet med firkantede Huller helt rundt. I disse kan en Pal gribe ind, saaledes at man ved at bevæge et Haandtag kan dreje Røret rundt til den ønskede Stilling. Røret er nemlig forsynet med flere forskellige Sektioner med forskellige Hulstørrelser, og man forstaar, at jo større Huller der vender nedad, desto større Kul eller desto større Kulmængder vil gaa igennem og styrte ned til Fordeling over Midten af Fyret. De Kul, som ikke gaar igennem det perforerede Rør maa altsaa fortsætte. De vil da komme hen over en Aabning op under hvilken der er boltet to Nedstyrtningsrør, et til hver Side af Fyret. Da det jo imidlertid fordrer, at Stokeren fuldstændig skal kunne dirigeres, saa er her anbragt i Midten (se Fig. 10) et Spjæld, som med et Haandtag udvendig fra kan stilles i Midterstilling som paa Figuren, eller lægges over til den ene eller anden Side, mere eller mindre, saaledes at de Kul, som ikke gaar til Fyrets Midte, her bliver fordelt til een af Siderne eller ligeligt til dem begge, alt efter Ønske. Kullene, som styrter ned gen-

nem Nedstyrtningsrørene, gaar gennem støbte Knærør, hvor de gribes af en kraftig Dampstraale, som kaster dem mod en Spreder, omtrent som den i »Duplex« Stokeren anvendte, dog er de, da der her anvendes tre Spredere, formet lidt anderledes. Man skelner saaledes mellem højre, Midter- og venstre Spreder.

Spandekæden fortsætter, efter at den har udtømt sig, ned gennem det højre Modtagerrør

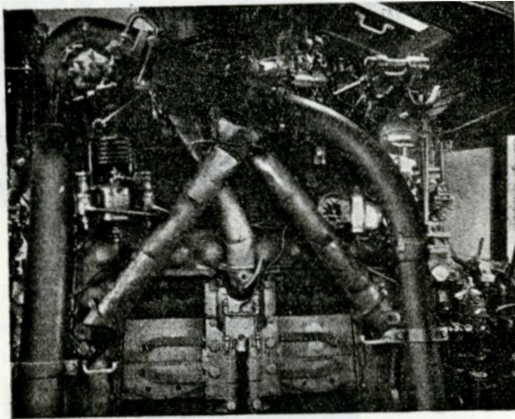


Fig. 11. Street Stokeren, monteret paa et af Eriebanens 6 Cylindrede „Triple“ Lokomotiver, som med en Totalvægt paa ca. 380 Tons har en Trækkraft i Krogen paa 80 Tons eller 80000 kg.

til Samlerkassen, hvor den æder sig igennem Kullene for atter i fyldt Tilstand at gaa til Vejs. Som ved »Duplex« Stokeren foregaar Reguleringen af det behandlede Kvantum ved Drivmaskinens Omdrejningsantal, medens Kullenes Fordeling og Spredning sker ved Indstilling af det perforerede (gennemhullede) Rør og Spjældet, samt ved Dampstraalens Styrke. Fig. 11 viser et Førerhusinteriør med en monteret Street Stoker.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Maj kan følgende Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd:

København: C. Flies, Esbern Snaresgade 22, B., F. C. Schiødt, Sankelmarksgade 34, 3., B., J. J. Rinnow, Søndre Boulevard 69, 3., B., K. H. M. Helmer, Ny Carlsbergsvej 2, 2., B.

Aarhus H.: Jens Hansen, Bülowsgade 61, 1. Esbjerg: P. Vartoft, Skolegade 30, 2.

Fredericia: T. C. Jensen, Anders Billes Vej 27.

Frederikshavn: O. E. Larsen, Vestergade 8. Helsingør: C. T. Bjørnsten, »Svinget«, Rosenstandsvej.

Randers: V. Ankerstjerne, Slyngborggade 18.

Struer: J. F. Schmuck, Dusebergvej 48, F. K. Nielsen, Bachsvej 15, St.

Viborg: T. P. Graver, Skottenborg.

Afdelingsformændenes Opmærksomhed henledes paa ovenstaaende og eventuelle Meddelelser, Fotografier m. m. bedes tilsendt omgaaende og senest den 25 ds.

TO KENDTE JUBILARER.

Den 1. April kunde Forretningsfører for »Dansk Jernbaneforbund«, Herr Overportør Ch. Petersen holde 25 Aars Jubilæum. I Dagens Anledning aflagde en Række Deputationer og Personer, bl. a. en Del Embedsmænd Visit paa »D. J. F.«s Kontor, hvor den ansete Jubilar var Genstand for megen Opmærksomhed. En Deputation af de tre Organisationsformænd, d'Hr. Ohmeyer, L. Hansen og Rich. Lillie overbragte Jubilaren Jernbaneorganisationernes Lykønskning. Fra en Række Organisationer og fra forskellige Afdelinger af »D. J. F.« modtog Jubilaren smukke Gaver og Blomster og fik bl. a. i Dagens Anledning overrakt et Beløb paa over 3 000 Kr. for sit store, betydningsfulde Arbejde for »D. J. F.«.

Den 2. April kunde »Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund«s Formand, Herr I. A. Hansen holde 25 Aars Jubilæum som Formand for »D. S. & M. F.«.

Allerede fra de tidlige Formiddagstimer strømmede Gaver og Blomster ind til »D. S. & M. F.«s Kontor, hvor efterhaanden Jubilarens Arbejdsværelse forvandlede til en Blomsterhave. En Række kendte Organisationsledere, Politikere og Pressefolk samledes ved 12 Tiden i Smedenes Mødesal, og her blev Jubilaren Genstand for megen hjertelig og velfortjent Hyldest.

Senere samlede Jubilaren sine nærmeste Medarbejdere og Venner til et lille gemytligt Samvær i sit Hjem, hvor Timerne hurtigt gled under Skæmt og Historier om de mange Genvendigheder ude og hjemme, Smedenes dygtige Formand i de mange Aar havde oplevet.

Den 5. April var Jubilaren Gæst ved en stor Festmiddag, hvor samtlige »D. S. & M. F.«s Afdelinger var repræsenteret, og her fik Jubilaren overrakt et stort Sølvbæger, hvori laa mellem 7—8000 Kr. i Guld, som Tak fra Smedene til deres Formand for hans mangeaarige værdifulde Arbejde.

Vor Organisation overbragte ved vor Formand Lokomotivmændenes Lykønskning.

KRANSEKASSE.

Paa given Foranledning henleder man Opmærksomheden paa, at der i Brande Afdelinger findes en Kransekasse, hvis Formaal er at yde en Krans til alle Dødsfald af D. L. F.s Medlemmer.

Man undlader ikke at bede alle Afdelinger direkte meddele os, naar der indtræffer Dødsfald indenfor deres Afdelinger.

Brande Afdelinger.

TAKSIGELSER.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

N. C. Olesen, Lokomotivfører, Struer.

Min bedste Tak til alle, der glædede mig paa min Jubilæumsdag den 1. April 1924. En særlig Tak til d'Hr. Lokomotivførere i Slagelse for den smukke Gave, som altid skal være mig en kær Erindring.

Ahrensberg, Slagelse.

Lokomotivpersonalet i Sønderborg og Skelde hedes modtage min dybtfølte Tak for den udviste Opmærksomhed ved mit Jubilæum. Hjertelig Tak.

J. Schnalm, Lokf.

Min hjerteligste Tak til Lokomotivpersonalet i Fa. for den smukke Gave og de mange Æresbevisninger, jeg modtog paa min Jubilæumsdag, ligeledes Tak til de Herrer Lokomotivmestre Eriksen, Hendriksen og Petersen for udvist Opmærksomhed.

H. K. Hansen, Lokomotivfører i Fredericia.

Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. April.

J. A. Andersen, Lokf., Ar. H.

En hjertelig Tak til Kolleger og Medansatte for udvist Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag, Tak for den prægtige Gave af Kolleger.

C. V. V. Mogensen, Lokf.

Hjertelig Tak for al Opmærksomhed, som vist mig ved min 25 Aars Jubilæum.

S. J. Simonsen, Esbjerg.

Min bedste Tak til alle, som viste mig Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum.

C. J. Ramkilde.

Min bedste Tak til alle, der viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

C. Andersen, Lokomotivfører, Struer.

Min hjerteligste Tak for den Venlighed og Opmærksomhed, der er vist mig i Anledning af mit Jubilæum.

A. B. C. Larsen, Kh., Gb.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

R. Larsen, Lokomotivfører, Vamdrup.

Hjertelig Tak til alle som viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

S. H. Karlsen, Skanderborg.

Min hjerteligste Tak til alle, som viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

J. A. Mortensen, Lokomotivfører.

PERSONALFORTEGNELSE.

Vi har modtaget nedenstaaende, som vi kan medgive vor bedste anbefaling:

Efter Opfordring fra mange Sider indbydes herved til Subskription paa en ny Udgave af *Statsbanernes Personale Bind I* omfattende bl. a.

1. Oversigt over Statsbanestyrelsens forskellige Organer,
2. Anciennitetslister over Statsbanernes maa-nedslønnede Tjenestemænd (ekskl. Bane- og Telegrafhaandværkere, Bane- og Telegrafnæstformænd, Vogn- Magasin- og Magasinpassere, Depotarbejdere, Bane- og Telegrafarbejdere samt Ledvogtere).
3. Et fuldstændigt alfabetisk Navneregister.

Personalfortegnelsen, der med Tilladelse til Generaldirektøren for Statsbanerne udarbejdes efter Generaldirektoratets Bøger, agtes udgivet omkring 1. Juni, for saa vidt et tilstrækkeligt Antal tegner sig.

Det er Hensigten indtil videre at udgive Personalfortegnelsen hvert 2. Aar, saaledes at de, der interesserer sig for altid at kunne følge med paa dette Omraade, let vil blive sat i Stand dertil.

Til trods for, at Udgiften ved Personalfortegnelse Trykning i alt væsentlig vil blive lige saa stor, som da Bogen sidst udkom i Foråret 1922, har vi dog nedsat Prisen pr. Bog med 50 Øre, saaledes at Prisen for hvert Eksemplar hæftet i svært Omslag bliver 3 Kroner.

Bestillinger paa Personalfortegnelse bedes indsendt til en af os undertegnede *inden den 25. April.*

København i April 1924.

<i>D. O. Høgsgaard,</i>	<i>J. Henriksen,</i>
Fuldmægtig,	Trafikkontrolør,
Generalsekretariatet.	Generalsekretariatet,

TIL MEDLEMSLISTEN

1—4—1924.

Overført fra »D. S. & M. F. til »D. L. F.«:
 Lokfb. Aspr. S. A. Lund, Kbhavn Gb., Lokfb.
 Aspr. E. A. Christensen, Kbhvn. Gb., Lokfb.
 Aspr. J. R. Johannessen, Kbhvn. Gb., Lokfb.
 Aspr. R. V. Larsen, Kbhvn. Gb.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen.

Helsingør: Afdelingsformand: L. Nielsen,
»Sun Hill« Byggeforeningen.

Slagelse: Afdelingsformand: P. Madsen,
Kalundborgvej 20, St.

Lokomotivfyrboderkredsen.

Vamdrup: Afdelingsformandens Adresse ret-
tes til: Østbanevej.

Tønder: Afdelingskassereren: J. A. Juultoft,
Hørupsgade 54, 2. S.

Roskilde: Formandens Adresse: L. C. Niel-
sen, Lidtgodtvej 1.



Udnævnelse.

Lokomotivmester H. A. J. Carstensen, Kø-
benhavns Godsb., efter Ansøgning til Loko-
motivmester I paa Kbhavns Godsbgd. fra 1
—4—24 (kgf. Udn.).

Lokomotivfyrboder H. A. Simonsen, Næst-
ved, Rangerfører, til Lokomotivfører i Glyngøre
fra 1—4—24 (min. Udn.).

Lokomotivfyrboder A. L. Johansen, Nyborg,
til Lokomotivfører i Vamdrup fra 1—4—24
(min. Udn.).

Haandværker C. G. Vangsgaard, Brande, til
Lokomotivfyrboder i Skjern fra 1—4—24.

Afsked.

Lokomotivfører C. L. Blicher, Kbhavns
Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Sva-
gelighed med Pension fra 30—6—24 (min.
Afsk.).

Afgaaet ved Døden.

Lokomotivmester I A. E. Møller, Helsingør,
den 22—3—24.

Forflyttelse fra 1—4—24.

Lokomotivfører A. G. Andersen, Østerbro, til
Kbhavns Godsbgd.,

Lokomotivfører O. E. Poulsen, Østerbro, til
Kbhavns Godsbgd.,

Lokomotivfører K. T. Florentz, Østerbro, til
Kbhavns Godsbgd.,

Lokomotivfører H. Nielsen, Langaa, efter
Ansøgning til Randers,

Lokomotivfører J. M. Junge, Vamdrup, efter
Ansøgning til Langaa,

Lokomotivfører J. K. Holm, Glyngøre, efter
Ansøgning til Skelde og

Lokomotivfyrboder K. A. Nikolajsen, Skjern,
efter Ansøgning til Nyborg.

Paaskønnelse.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste
Paaskønnelse og Tak over for Lokomotivfører
J. A. J. H. Jakobsen og Lokomotivfyrboder H.
P. Larsen, begge i Løgumkloster, i Anledning af,
at de ved resolut Optræden har reddet en Dame,
der var sprunget paa et kørende Tog, ud af en
farlig Situation.

Nærværende Nummer er afleveret

paa Avispostkontoret den 23. April.



Reserveret

Carl Larsen,
26, Pilestræde 26

Børnernes TØJ-BØRS

Telf. Byen 3512.

Billigst i Byen.

Medlemmer 10 pCt. Rabat.
Matroshabitter fra 16 Kr.

Gf. Kongevejs Forlængelse 4,
ved Trommesalen.

STØT VORE ANNONCØRER

LÆGGEKARTOFLER

Askebladet, Hammersmith, Juli,
Scharpes Victor, Webbers.

Urtefrø - Blomsterfrø - Græsfrø.

Alt til Haven. Forlang min Prisliste.

A. B. LINDHARDT, Frøavl & Frøhandel, Fredericia.
Telefon 913. (Lige ved Banegaarden.)

STØT VORE ANNONCØRER

Eget Røgeri

1. Klasses Røgeri og Paalægsforretning
Varer modtages til Saltning og Røgning
Johs. Olesen, Istedgade 121. Tlf. V 1867



Amk. Gummivare

Industri Vesterbrogade 3 Kbhvn. B.
Modersprøjer, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4196
Jernbanemænd 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 Vesterbrogade 7³, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.