



30. Aargang N^o. 15.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1930.

STATSBANERNES ØKONOMI

(Efter Jernbane-Tidende.)

Professor A. R. Christensen ved polytek-nisk Læreanstalt har i »Berlingske Tidende« anstillet nogle Betragtninger om Statsbanernes Teknik og Økonomi.

Professoren gaar ud fra, at de danske Ba-ner for Tiden kun staar overfor Begyndelsen til de Vanskeligheder, de vil møde, og han støt-ter sin Opfattelse paa det Forhold, at vi endnu, ligesom Frankrig og England, kun har et Au-tomobil for hver tredive Indbyggere, medens U. S. A. har et for hver fem. Han mener, og heri har han vistnok Ret, at Automobilernes Antal vil fordobles et Par Gange endnu, og at Rutebilernes Konkurrence, den Epoke, vi nu er inde i, ingenlunde er den mest paagaaende, men at Konkurrencen fra Privatkøretøjernes Side vil genere Banedriften endnu mere.

Men derfor vil det, siger Prof. Christensen, ikke være nødvendigt for Banerne at give op. Vi skal blot regne med de kommende endnu større Vanskeligheder og gøre, hvad der kan gøres, for at leve videre, trods Tidens haarde Vilkaar.

Forf. nævner her forskellige Foranstaltnin-ger, som Banerne i U. S. A. har truffet overfor den voldsomme Bilkonkurrence. Derovre var Persontrafikken i 1929 hele 33,6 pCt. mindre end i 1920, hvorimod Godstrafiken stadig har været nogenlunde tilfredsstillende. De ameri-kanske Baner synes unægtelig at være gaaet imod Konkurrencen med stor Energi, idet de fra 1923 til 1929 har anvendt et Beløb paa ca. 6 Milliarder Dollars til Forbedringer af An-

læg og Driftsmateriel. Det kan ogsaa i denne Forbindelse fremhæves, at man ikke der som adskillige andre Steder har gjort Forsøg paa at forbedre Stillingen ved at reducere Persona-lets Lønninger.

Hovedparten af de mange Penge har Ame-rikanerne anvendt paa Forbedring af Drifts-materiellet. Prof. Christensen oplyser, at der i de første 10 Maaneder af 1929 er blevet ud-rangeret 2882 Lokomotiver, som blev erstattet med 1377 nye Maskiner. Den Forringelse af Antallet af Lokomotiver i Drift, som herved fandt Sted, paavirkede ikke i synderlig Grad Ydeevnen, idet de nye Lokomotiver havde en betydelig større Trækkraft end de udrangerede. Dette i Forbindelse med, at de nye Maskiner krævede et forholdsmæssigt mindre Kulfor-brug, lover godt for et forbedret Driftsresultat.

Ogsaa Godsvognsparken har de amerikan-ske Baner revideret grundigt, og her har man navnlig taget Sigte paa en Udvidelse af Lade-evnen og bygget de nye Vogne saa stærke og rummelige, at de bærer ca. 20 pCt. mere end de gamle.

Efter de samme Linier er man gaaet frem med Personvognene. I Tusindvis er gamle Vogne udrangerede og nye indsat i Driften, og disse nye Vogne er i alle Henseender be-kvemme og moderne med Regulering af Tem-peraturen i Kupeerne og andre gode Bekvem-meligheder, som gør det til en Behagelighed at rejse med Banen og ikke, som det saa ofte tidligere har været, en Tortur.

Der henvises ligeledes til, at de amerikan-ske Jernbaneselskaber i stigende Grad anven-der Automobile saavel til Person- som til

Godsbefordring, naturligvis i Tilslutning til Jernbanelinierne. I 1925 oplyses der, var der kun 10 Jernbaneselskaber, der drev Automobiltrafik, medens der i 1929 er 78 Selskaber, der tilsammen raader over 2400 Personomnibusser og ca. 6000 store Lastautomobiler. Denne Driftsmaade skal efter Prof. Christensens Oplysninger have vist sig lønnende.

Professoren gaar i sin Artikel nærmere ind paa Spørgsmaalet større Vogne — billigere Takster og dermed større Konkurrenceevne. Han nævner, at man i flere Byer har gjort Sporvognene bredere for at forøge Siddepladsernes Antal. Det har fundet Sted i Oslo, Milano og flere Byer. I Milano skal Sporvejenes Ydeevne ved denne Foranstaltning være forøget med 40 pCt. De amerikanske Jernbaner har ogsaa Oje herfor, saaledes har Eriebanen bygget nye Vogne med 111 Pladser mod tidligere 60—70, hvilket giver 2 à 300 flere Pladser i et Persontog, uden at det betjenende Personales Antal forøges.

Professoren er ligeledes inde paa Indførelsen af automatisk Godstogsbremse, som aflaster Bremsebetjeningen og forøger Kørehastigheden, og han nævner en Række andre tekniske Foranstaltninger, som han mener, det bliver nødvendigt at indføre, hvis Banerne skal klare sig i Konkurrencen med Tidens nye Befordringsmidler.

Trafikkontrolør, cand. jur. L. Larsen har ønsket at knytte nogle Bemærkninger til disse Professor Christensens Betragtninger, men »Berl. Tid.« ønskede ikke at optage Hr. Larsens Gensvar, hvorefter dette optoges i »Dansk Jernbaneblad«, hvorfra vi aftrykker det:

I »Berlingske Tidende«s Aftenudgave den 1. d. M. findes med ovenstaaende Overskrift en længere Artikel af Professor A. R. Christensen ved Polyteknisk Lærestanstalt.

Da Professoren flere Gang tidligere har omtalt Jernbaneforhold og hævdet at være sagkyndig paa dette Omraade, maa hans Udtalelser forudsættes at have en vis Virkning hos Publikum, og jeg anser det derfor for nødvendigt, at Publikum, hvis Syn paa Statsbanerne næppe nogensinde har været særlig velvilligt, retledes med Hensyn til forskellige Udtalelser i Artiklen.

Allerede selve Formen for Professorens

Fremstilling frembyder efter min Mening til berettiget Kritik. Naar man vil behandle Emnet videnskabeligt, kan man ikke indskrænke sig til at bringe Uddrag af den udenlandske Jernbanelitteratur vedrørende nogle Forhold i »U. S. A.«, England, Tyskland, Frankrig o. s. v., uden at man samtidig klarlægger de tilsvarende Forhold ved danske Jernbaner, undersøger Aarsagen til Forskellen og paaviser, hvor Ændringer bør ske. En saadan Bearbejdelse af det forhaandenværende og for Professoren tilgængelige Materiale er ikke foretaget i hans meget lange Artikel, og jeg finder den derfor ufor-svarlig og kun egnet til at lægge Statsbanerne yderligere Hindringer i Vejen for en Forbedring af Balancen.

Hvad Realiteten angaar, er Artiklen fra først til sidst een stor Misforstaaelse. Professoren begynder med at erklære sig uenig med Folketingsmand Korsgaard i dennes Opfattelse, at der nu, som Forholdene ligger, ikke vil være noget videre at gøre, som kan skaffe Bedring, og han slutter med at udtale, »at uden en meget stor Pengeanvendelse — det drejer sig maaske om et Par Hundrede Millioner Kroner, maaske om mere — vil det være haabløst at tænke paa at bortskaffe det Millionunderskud, som nu kommer igen hvert Aar«. Tænker man over Sagen, Landets Størrelse og økonomiske og politiske Evne, vil enhver uhildet kunne se, at Professor Christensen i Virkeligheden maa være enig med Hr. Korsgaard, for saa vidt som ingen tror paa, at der vil blive ydet 200 Millioner Kroner eller mere paa en Omordning af de danske Statsbaner. Herefter skulde Professorens Artikel være ganske uden Formaal.

Professoren opstiller som Forbillede Forholdene i U. S. A.; han anfører som et Faremoment for danske Baner, at der i U. S. A. haves et Automobil for hver fem Indbyggere, medens han samtidig fortæller, at der hos os saavel som i Frankrig og England kun findes et Automobil for hver tredivende. Allerede denne Sammenstilling viser, at Forholdene i U. S. A. er særprægede og derfor uegnede til at være Forbillede for os. Han fortæller os om Overgangen fra mange mindre til færre, men stærkere Lokomotiver, til færre og større Godsvogne indtil 50 Tons Bæreevne, og om mange Pullmanvogne, der er anskaffet, og om Nødvendigheden af Staalvogne i Persontog med store Hastigheder.

Ogsaa Fornyetelsen af Godsvognsmateriellet i Syd-Australien omtales.

Endvidere berettes der om gennemgaaende Godsvognsbremse, om store Hastigheder og mange andre Forbedringer, som enhver rigtig Jernbanemand drømmer om. Der er imidlertid en Afgrund mellem disse Drømme og Virkeligheden, naar man ser paa danske Jernbaneforhold.

I Forhold til de store Landes Jernbaneselskaber er vore Statsbaner som en lille Privatbane i Forhold til D. S. B.

Hvilken Anvendelse skulde vi have for 50 Tons Vogne, for Pullmanvogne eller amerikanske Kæmpelokomotiver eller for Hastigheder paa 106 km pr. Time i Gennemsnit? Saadanne Udpluk fra udenlandske Hovedbaner er anvendt i en Artikel med Overskrift »De danske Statsbaners Økonomi«, kun egnet til at oparbejde en i saa Henseende uberettiget Stemning mod Statsbanestyrelsen.

Danske Jernbanereformer maa gennemføres paa nationalt Grundlag. Der maa tages Hensyn til vore vanskelige geografiske Forhold, som har skabt et Jernbanenet med mange korte Strækninger og har givet os et meget betydeligt Antal Havne til Lettelse for den konkurrerende Skibsfart. Vore Produktionsforhold stiller ganske andre Krav til Banerne end Udlandets. Godsvognene skal derfor være af andre Typer og Størrelser. Befolkningens Fordeling over Landet stiller ogsaa særlige Krav, og ikke mindst vigtigst er det at tage Hensyn til vort demokratiske Publikums Krav til Personvognene. Jeg tror, at der vil blive mere Glæde over Anskaffelsen af flere af de nye Kystbanetruckvogne end over Anskaffelsen af et Pullmantog.

Alt dette burde være Genstand for en nøje Undersøgelse fra Professor Christensens Side. Professoren vil samtidig opdage, at der fra den kritiserede Statsbaneledelses Side allerede er foretaget noget for at forbedre Forholdene. Der anskaffes efter dansk Maalestok særdeles kraftige Lokomotiver og nye Godsvognstyper med større Bæreevne og mere praktisk Form; der er bygget moderne Rangerbanegaarde, Kulfyldningsapparater, Udvaskningsanstalter o. s. v., men naturligvis kun paa tilstrækkelig store Stationer. Ligesom de af Professoren omtalte mange udenlandske Forbedringer kun findes paa de vigtigste Strækninger, saaledes kan vi herhjemme kun indføre relativ Stordrift paa de

faa dertil egnede Steder. Sammenlignet med vore Privatbaner gøres der — foranlediget ved Fællesdriften — snarere for meget for de sekundære Statsbanestrækninger end for lidt.

Hvad sluttelig angaar Professorens Bemærkninger om vore Takster, vilde han ved nøjere Undersøgelse blive klar over, at D. S. B. ogsaa i denne Henseende staar særdeles fint i Sammenligning med Udlandet, og at hans Artikel giver et ganske misvisende Billede af de faktiske Forhold. Jeg føler mig overbevist om, at Professoren ved at spadserere fra Sølvtorvet til Sølgade 40 vilde have skaffet sig bedre og fyldigere Materiale end ved at henvende sig til U. S. A.; men hvad var der saa blevet ud af Artiklen?

Nærværende Indlæg ønsker jeg kun opfattet som en Kritik af Professor Christensens Artikler vedrørende Jernbaneforhold. Der kan være meget at ændre ved danske Jernbaner; men Forslag herom maa som sagt først og fremmest baseres paa vore hjemlige Forhold, og Drøftelsen af Emnet sker formentlig bedst i Fagpressen.

DET INTERNATIONALE ARBEJDS- BUREAU I GENEVE

II.

I Versaillestraktaten blev det bestemt, at den første internationale Arbejdskonference, altsaa Hovedforsamlingen af Repræsentanter for de Stater, der er Medlemmer af Organisation, skulde afholdes i Washington i Oktober 1919, altsaa nogle faa Maaneder efter, at Traktaten blev underskrevet. Paa denne første Konference skulde følgende Punkter drøftes:

- Gennemførelse af 8 Timers Arbejdsdagen og 48 Timers Ugen;
- Midler til at hindre Arbejdsløshed og at modvirke Arbejdsløshedens Følger;
- Beskæftigelse af Kvinder: Før og efter Nedkomst, ved Natarbejde, i sundhedsfarlige Virksomheder;
- Beskæftigelse af Børn: Aldersgrænse for de Børn, der maa beskæftiges; Natarbejde: Beskæftigelse i sundhedsfarlige Virksomheder;
- Udvidelse og Gennemførelse af den i 1906 i Bern vedtagne internationale Overenskomst vedrørende Forbud mod Kvinders Natarbejde i Industrien og mod Anvendelse af gult Fosfor i Tændstikindustrien.

Konferencen blev afholdt efter Programmet. Fra 40 forskellige Lande kom Repræsentanter fra Regeringen, Arbejderne og Arbejdsgiverne sammen for at diskutere og træffe Bestemmelser vedrørende de omtalte Forhold.

Diskussionen paa Konferencen kom ganske naturligt til for en stor Del at staa om dette, om nu alle Lande — og navnlig selvfølgelig de mest tilbagestaaende i industriel Henseende — overhovedet var i Stand til at antage de paagældende Reformen uden at standse deres opvoksende Industrier i Væksten. Thi det er klart, at en gammel indarbejdet Industri i mange Tilfælde vil kunne byde sine Arbejdere bedre Vilkaar end en ny, der skal arbejde sig op i Konkurrence med de bestaaende Industrilande, og som først efterhaanden, som den vinder Fodfæste, kan naa op paa Højde med disse i Henseende til Arbejdsbetingelser.

Det blev derfor hurtigt Konferencens Deltagere klart, at der maatte indrømmes visse Stater Lempelser paa Forhaand, og da særlig Japan, Kina, Indien o. l. Lande med en nyere industriel Udvikling. Derved svækkedes i nogen Grad Hensigten med de foreslaaede Forholdsregler, som jo netop skulde gaa ud paa at hindre de nævnte Lande i at arbejde sig op ved Hjælp af en særlig Udnyttelse af deres Arbejdskraft. Men det maa indrømmes, at Forholdene er meget udviklede og kræver lempelige Fremgangsmaader.

De paa Konferencen vedtagne Beslutninger betød for de mere fremskredne Industrisamfund af ældre Dato i Europa og Amerika i Hovedsagen kun en Bekræftelse paa Forholdsregler, der allerede var truffet, idet disse Forholdsregler i alt væsentligt allerede forlængst var gennemført i disse Samfund. Forbud mod Anvendelse af Børn i Fabrikker, Miner o. l. blev f. Eks. allerede gennemført i England i 1833, i Danmark ved Fabrikloven af 1873 (Aldersgrænsen blev den Gang sat til 10 Aar, fra 1901 til 14 Aar); tilsvarende Forholdsregler er efterhaanden ad Lovgivningens Vej gennemført i en lang Række andre Lande. Noget lignende gælder Regulering af unge Menneskers Arbejde, af Barselkvinders Arbejde o. s. v., og — hvad der er af stor Betydning — Indførelse af offentlig Tilsyn gennem Fabriksinspektører med, at de givne Love bliver overholdt i Praxis.

Ogsaa 8 Timers Dagen er nu en Kendsgerning i de fleste af disse Lande. Før Krigen ansaa mange en saa kort Arbejdstid for at være en Utopi; men i de socialt bevægede Aar efter Verdenskrigen gik Princippet sin Sejrsgang gennem Landene, nogle Steder gennemført ved Lov (f. Eks. i Tyskland, Frankrig, Belgien, Holland, Czekoslovakiet og Schweiz), andre Steder fastlagt ved Overenskomst mellem Arbejdere og Arbejdsgivere, som f. Eks. i England og Danmark.

Anderledes med de lidet udviklede industrielle Samfund. For Japan f. Eks. stillede Spørgsmaalet om at antage de paa Konferencen foreslaaede Reformen sig saaledes: Det stod Japanerne klart, at Tiden var kommet for en videre Udvikling af Arbejderlovgivningen i Japan, der indtil da havde været meget ringe. Den offentlige Mening i Japan fordrede en saadan Lovgivning, og Regeringen var paa det rene med, at den maatte skabe en saadan Lovgivning af en Standard i Lighed med — om end

ikke fuldt ud svarende til — den, der fandtes i de mere fremskredne Lande i Occidenten, hvis da Japan vilde hævde sig som en Stormagt paa lige Fod med de øvrige Stormagter.

Spørgsmaalet havde imidlertid en anden Side for det japanske Samfund, nemlig denne: Kunde det ikke risikere at ruinere sin voksende Industri, hvis det i Lighed med den øvrige Verden antog de der gældende Betingelser med Hensyn til Arbejdstid, Forbud mod mindreaariges Arbejde, Mødrebeskyttelse o. s. v.? Det er ikke vanskeligt at forstaa de mere konservative Elementers Ængstelse, naar de saaledes skulde træffe Afgørelse i disse Spørgsmaal i Offentlighedens fulde Lys. Fra den Side hævdede man følgende Synspunkter: Den japanske Industri er af saa ny Dato, dets industrielle Udvikling har været pludselig og fænomenal som selve Nationens Udfoldelse som Faktor i Verdenspolitikken. F. Eks. fandtes der i Aaret 1900 kun ca. 120 000 Industriarbejdere, men i 1919 over 3 Mill. Krigen i Europa gav Landet et vældigt Fremstød i industriel Henseende; men det var ikke desto mindre øjensynligt, at den japanske Industri stadig stod paa et temmelig usikkert Grundlag. Man maatte regne med et Fremstød fra europæiske og amerikanske Industriers Side efter Verdenskrigens Ophør, og under slige Omstændigheder kunde det blive yderst vanskeligt for et saa ungt Industriland at bevare sine Afsætningsmarkeder blot nogenlunde, saafremt Industrien skulde yde sine Folk samme Vilkaar, som gamle Industrilande yder deres.

(Fortsættes.)

REPARATION AF MOTORERS ENKELTDELE

Bearbejdelse og Oversættelse af Ing. A. Pretsch:
•Die Auto-Panne• o. a. Motorbøger ved O. Berrig.

(Fortsat.)

Karburator.

For at finde Aarsagen til en dryppende Karburator, trykker man Svømmerventilen mod sit Sæde. Hører Drypningen op, vil Aarsagen sandsynligvis være en utæt Svømmer. Efter at have taget Svømmeren ud, kan man ved at ryste den let konstatere, om der er trængt Benzin ind eller ikke. Hører man en Lyd, som om der var fint Sand i Svømmerens Indre, da er denne utæt og maa repareres. Det er altsaa nødvendigt at fjerne Brændstoffet og finde det defekte Sted. Dette opnaas bedst ved at dykke Svømmeren ned i et Fad med varmt Vand. Ved Opvarmningen vil Luften i Svømmeren udvide sig og faa Brændstoffet til at fordampe. Den derved dannede Gas vil da trænge ud gennem de smaa defekte Steder, som Luftperler. Stederne mærkes med en Blyant. Efter at den indtrængte Benzin er fordampet, loddes de defekte Steder. Man maa her passe paa ikke at anbringe for meget Lodning paa Svømmeren, da den derved kan blive for tung.

Drypper Karburatoren stadig, selvom Svømmeren er i Orden, kan et Fremmedlegeme have sat sig

fast mellem Ventil og Sæde og derved forhindre en fuldstændig Lukning. Ventilen renses grundigt.

Lukker Svømmerventilen ikke tæt til sit Sæde, slibes Ventilen forsigtig til med pulv. Pimpsten.

Det kan forekomme, at Vægtarmene klemmer. Man gør dem letbevægelige.

Er Svømmeren for let for det anvendte Brændstof, kan den gøres tungere ved Underlagsskiver.

At gøre Svømmeren lettere er vanskeligere. Dette opnaas bedst ved yderst forsigtigt at file af Svømmerdækslet.

For fed Gasblanding giver sort Røg i Udstødningen. Karburatoren maa da indstilles rigtig.

Tændrør.

Afstanden mellem Elektroderne maa ikke være over 0.4 mm. For stor eller lille Afstand reguleres med en Fladtang. Saafremt Afstanden ikke er rigtig, springer Gnisterne uregelmæssigt, hvorved Fejl-tænding opstaar.

Er Afstanden mellem Elektroderne for kort, kan det forekomme, at der dannes en Smelteperle, som derved kortslutter Strømmen. Perlen saves over med en Løvsav, eller Tændrøret fornyes.

Revnet Isolation paa Tændrøret medfører Fejl-tænding. Kan Isolationen udvaskes, fornyes den, i modsat Fald fornyes Tændrøret.

Tilsodede Tændrør er en Følge af for rigelig Smøring og forekommer ret ofte. Renses med Benzin.

Har der dannet sig Oliekulskorper paa Tændrørets Elektroder, opstaar der Fejl-tænding. Skorpen fjernes ved Hjælp af en Traadbørste. Er dette ikke tilstrækkeligt, gnides de sodede Steder med et Stykke Træ, der er gennemtrukket med Saltsyre eller Salmiakspiritus. Disse Syrer vil da opløse Skorpen. Enhver Rest af Syre maa bagefter fjernes med Benzin. Man maa endvidere vogte sig for at tage et fugtigt Tændrør i Brug.

Kølevandskredsløb gennem Pumpe.

Fremmedlegemer i Pumpe eller Rør maa straks fjernes. For at undgaa saadanne Forstyrrelser, hældes Kølevandet gennem en Si.

Løse Pakninger spændes fast.

Har Afløbshanen kunnet aabne sig som Følge af defekt Tilstand, vil Følgen være Tomløbning af Køleren og Varmløbning af Motoren.

Dannelse af Kedelsten i Køleren eller i Cylindrens Vandkapper, forhindrer en tilstrækkelig Varmefrigivelse. Kedelstenen maa snarest fjernes. Til Fjernelse af Kedelsten anbefales det at blande Kølevandet med 2 til 3 pCt. ren Svovlsyre. Saasnart der danner sig Luftbobler, lader man Opløsningen løbe ud ved langsom gaaende Motor og skyller godt efter med rent Vand.

Køler.

Kølerens mange fine Kanaler og Rør er naturligvis meget følsom overfor stærke Rystelser og haarde Stød. Bemærkes der Utætheder, maa saadanne defekte Steder snarest loddess. Som Nødhjælp kan man ved Bikubekøler bruge et Stykke Træ eller

Kork. Defekt Slange eller Rørkøler udbedres med Isolationsbaand, medens man ved Lamelkøler kan foretage en provisorisk Tætning med Mønje eller Mønje blandet med Blyhvidt.

Ventilator.

Er Remmen for slap vil den slæbe paa Remskiven, og Følgen er da, at Ventilatoren gaar for langsomt. Derved suges for lidt Luft til Køleren, hvorved Kølevandet bliver for varmt.

En for stram Rem springer let.

Kølevandets Beskaffenhed.

Til Kølevand egner sig bedst Regn- eller Flodvand, som begge er forholdsvis kalkfattige. Brøndvand bør undgaaes. Kalkholdigt Vand afsætter i Tidens Løb Kalk, ogsaa kaldet Kedelsten. Denne Kedelstensdannelse gør Ledningerne snævrere og derigennem Vandkredsløbet daarligt; ja, kan sluttelig endog helt tilstoppe Kølerens Rør og derved standse Kølevandskredsløbet. Følgen bliver Varmløbning af Motoren. Paafyldning af Vand maa kun ske gennem en Si.

Gearkassen.

Ved Brud paa Tandhjul standser man snarest og fjerner det løse Tandstykke. I modsat Fald kan man risikere at Stykket sætter sig fast mellem Tandhjulene og foraarsager yderligere Brud. Ved at undgaa at benytte det ødelagte Tandhjul, kan man køre videre. Fornyelse maa derefter snarest foretages.

Bøjede Aksler lader man rette eller erstatte med nye.

RETTELSE

I Blad Nr. 14 er der i Artiklen »Rep. af Motorers Enkeltdeler« fremkommet nogle Trykfejl, der bedes rettede.

Under »Cylinder« Linie 3 fra oven: Lige hele Jernfilspaaner. Læs: Lige Dele Jernfilspaaner (altsaa lige store Portioner).

Under »Stempelringe« Side 177, Linie 11 fra oven: i Rillerne op mod Cylindervæggen. Læs: i Rillerne og mod Cylindervæggen.

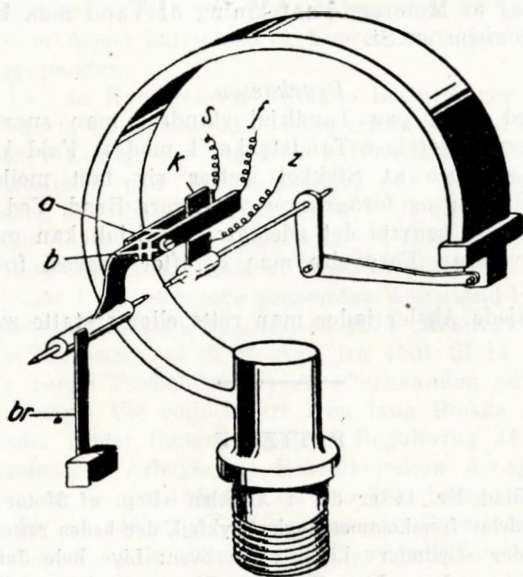
Samme Side, Linie 14: Ringen under Cylindrens Læs: Ringen under Stemplets Bevægelser.

ET FINTMÆRKENDE KEDELMANOMETER.

Det er en kendt Sag, at det ved Fyring er af stor Betydning at kunne fastslaa, om den Behandling, man giver et Kedelfyr, bringer Damptrykket til at stige eller falde. Fyret kan være for tykt til, at der kan udvikles Damp i Kedlen, og det kan være for tyndt, men skal

Fyring være økonomisk, maa Fyrbøderen stadigt kunne se, om Dampudviklingen tiltager, og Damptrykket stiger ved den Kul- og Luftmængde, der tilføres Fyret. Det tager undertiden nogen Tid, forinden man paa et almindeligt Manometer kan aflæse Virkningen af den anvendte Fremgangsmaade under Fyringen. Det kan hænde, at Damptrykket falder i Stedet for at stige; Forbrændingen viser sig i saa Fald at være uøkonomisk og medfører et unødvendigt Brændselstab.

For hurtigt at kunne konstatere Virkningen af en Indføring eller Ændring i Lufttilførslen har et tysk Firma konstrueret et meget fintmærkende Manometer, som viser, om Trykket vil stige eller falde. Paa Manometrets Viseraksel (se Figuren) er anbragt en fastsiddende



Fintmærkende Kedelmanometer.

Strømsslutterstrimmel k, og ganske tæt paa hver Side af denne findes to Kontaktstrimler a og b, som er fastgjort paa en Akselbøsning, der frit kan bevæge sig om Akslen, men dog fastholdes noget af Fjederen br.

Naar Damptrykket bliver større eller mindre, følger k Viserakslens omdrejende Bevægelser, og vil derved berøre Kontaktstrimlen a eller b, hvorved der slutes en Strøm til en Signaltavle. Paa denne findes to Glasruder, hvoraf den ene bærer Paaskriften *Trykket stiger* og den anden *Trykket falder*. Bag hver af Ruderne er anbragt en elektrisk Lampe, som gennem s og f er tilsluttet henholdsvis a og b. Ledningen z er Fællesledningen gennem

Strømkilden. Naar Damptrykket stiger, slutes Strømmen gennem k og a, og Lampen bag Glasruden med Paaskriften *Trykket stiger* tændes og vil være tændt, saa længe Trykket er i Stigning. Lampen slukkes, naar Trykket er konstant, da k saa staar midt imellem a og b. Falder Trykket, slutes Strømmen gennem k og b, og Lampen bag Glasruden med Paaskriften *Trykket falder* lyser, saa længe Trykfaldet vedvarer.

Memo.

MEDLEMSKREDSEN

Metalarbejderkartellet!

Efter at Hovedbestyrelsen har truffet Beslutning om at søge gennemført Tilslutning til Metalarbejderkartellet og dermed Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund, har der været planlagt og afholdt en Række Møder Landet over i de forskellige Afdelinger med dette Punkt paa Dagsordenen.

Til at besøge disse Møder, har der været udsendt Repræsentanter for Hovedbestyrelsen for at redegøre for Forholdet og dermed give de fornødne Oplysninger om, hvad en saadan Indmeldelse vilde betyde for D. L. F. Der er selvfølgelig ingen Tvivl om, at saadanne Agitations-Møder var nødvendige, for at Medlemmerne kunde faa Spørgsmaalet belyst paa rette Maade, men ogsaa igennem Diskussion kunde faa Lejlighed til at udtale sig og dermed tage Stilling til Indmeldelsen. Men det havde været endnu bedre, om man ogsaa havde indbudt en Repræsentant for de samvirkende Fagforbund til at deltage i disse Møder, for at Medlemmerne derfra kunde have faaet deres Syn paa Forslaget; men da sent er bedre end aldrig, maa man haabe, at der paa Kongressen bliver indbudt en Repræsentant fra de samvirkende Fagforbund. Efter hvad man kan dømme om, har disse Møder været relativt godt besøgt, og der synes ogsaa at have været god Tilslutning til Forslaget, saaledes at man med nogenlunde god Sikkerhed kan sige, at Kongressen vedtager Forslaget. Dermed være ikke sagt, at den endelige Urafstemning vil vedtage Forslaget, da meget kommer til at afhænge af, hvor stor Procentdel Kongressen vedtager, at der skal være, for at Indmeldelsen kan finde Sted. Enten det nu bliver 66 eller 75 Procent, saa bliver det den Tap, hvorom hele dette vigtige Spørgsmaal kommer til at dreje sig og dermed faar afgørende Betydning for Forslagets Gennemførelse. At man vilde anse en Procentdel paa 75 for ønskelig eller endnu højere, kommer man ikke udenom, men det er maaske meget tvivlsomt, om dette bliver naaet ved den endelige Urafstemning, da meget kommer til at bero paa, hvorledes Medlemmerne tager Stilling til Indmeldelsen, naar der skal stemmes — ingen kan vide dette — dette er saavidt ogsaa meget godt, da hver især har sin fulde Frihed til at stem-

me efter sin Overbevisning og naturligvis ud fra den Betragtning, at det ikke gælder smaalige, egoistiske Syn paa Forslaget, men at man tager Hensyn til det, der er det vigtigste, at vise sin Solidaritetsfølelse sammen med den øvrige Arbejderklasse. Kongressen skal, som sagt, tage Stilling til, hvor høj Procentdel der kræves, for at Forslaget skal gennemføres, og hvorfor saa ikke tage den Stemme-procent, der altid er afgørende ved Lovændringer, 66 Procent; man maa da huske paa, at det da ikke er nogen Opløsning af Organisationen, hvortil der naturligvis maa kræves en meget høj Procent (75), men at Forslaget tilsigter en Sammenslutning med Landets øvrige Fagorganisationer; der vil dertil maa-ske blive sagt, at saa er vi ikke modne til at tage en saadan Indmeldelse. — Ja, hvorfor ikke, det hele Spørgsmaal er kun, om Tiden er belejlig nu, eller om man skal skyde det ud til et senere Tidspunkt, hvor Jordbunden vil være mere modtagelig; der er dertil at sige, at hvorfor vedtog man i sin Tid, at Organisationens skulde have et Feriehjem — som dog havde mange Modstandere — eller for at sige det rent ud, at paa det Tidspunkt, var der ikke Flertal for at rejse et saadant Feriehjem, men man saa et Stykke ud i Fremtiden, og der er vist ingen Tvivl om, at hvis man foretog en Afstemning paa dette Grundlag, saa vilde der blive en stor Majoritet for Feriehemmets Bevarelse. Og saadan maa det ogsaa gaa paa dette Omraade, at simpelt Flertal, 66 Procent, maa være nok for at sikre Indmeldelsen, da hele Spørgsmaalet kun er Tiden, naar Lokomotiv-mændene vil være at finde paa deres Plads med Landets øvrige Arbejderklasse.

Man maa i den Henseende ogsaa huske paa, at det er de unge, der har stillet og baaret Forslaget frem, fordi de har tænkt logisk og rigtigt — hvad iøvrigt mange ældre ogsaa har — at vi i politisk Retning staar sammen med Arbejderklassen, der igen støtter den kooperative Bevægelse i alle dens Grene og deltager i vor Presses Liv og Arbejde, viser vort solidariske Sindelag overfor vor Moderorganisation, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund — man maa med Rette spørge: hvorfor tilhører vi ikke den store Landsorganisation i faglig Retning? Herpaa er det nu, at der skal gives et Svar. Ungdommen er Fremtiden, den, der engang skal styre og lede Organisationens, derfor har Forslaget Betydning for Arbejdet ud i Fremtiden, at vi paa lige Linie med hele den øvrige Arbejderklasse gør deres Sag til vor: at kæmpe for at højne og styrke den danske Arbejderbevægelse saaledes, at vi kan skabe en Enigheds Front imod det kapitalistiske Samfund, hvori vi lever, at de, der arbejder, har Retten og Adgangen til Livets Goder. Der er endnu et Stykke Vej at naa, inden Lokomotivmændene faar deres berettigede Krav gennemført, men det maa vi ikke fri os fra at vide, at skal vi naa Maalet, maa vi have Støtte og Forstaaelse fra dem, der har Magten, og der kan vel ingen Tvivl være om, at Arbejderklassen — hvortil ogsaa vi hører — er den Magt, Samfundet kommer til at regne med i Fremtiden, at vi gennem Enighed smelter os sammen til en

Blok, for at fælde Staven over det kapitalistiske System, som hersker i Samfundet i Dag. I den kommende Tid, skal Medlemmerne tage Stilling til Spørgsmaalet og dermed afgøre, om Indmeldelse skal finde Sted, og her maa ingen undlade at stemme, men at vi alle viser, hvilken Betydning dette Forslag har for os — maatte der nu skabes Flertal for Forslagets Gennemførelse, at vi i rigtig Erkendelse af, at der maa svejdes, medens der er Hess, saaledes at vi viser vor Solidaritetsfølelse med hele den øvrige Arbejderklasse ved at stemme Ja for Forslaget.

Otto Løvborg.

Hr. Redaktør!

Vær venlig at optage følgende i Deres ærede Blad. Paa Opslagstavlen er der ophængt følgende Opslag, ved hvilket man uvilkaarlig kommer til at ryste paa Hovedet, og gaar derfra med et stort Smil, og tænker, det maa være et Udslag af Varmen. Nu skal De høre, hvad der bevirker den Rysten og Smilen.

Esbjerg, d. 2. Juli 30.

Maskindepot Esbjerg.

I Lokomotivernes Kørselsfordeling foretages paa Side 22 Anm. 5 følgende Tilføjelse efter Raadighed i Hjemmet Kl. 19,45—21,45, (*kan holdes i Sengen*). De Lokofyrb., der beordres til omhandlende Tjeneste bedes underrettet.

Hersom.

Hvad synes De, Hr. Redaktør? Anno 1930. Lad mig til Slut citere: I. C. sagde: »Aand er Magt — naar Aand haves«!

Den forbavsede.

TAK

En hjertelig Tak for udvist Deltagelse og Opmærksomhed ved min kære Mands Død og Begravelse.

Kalundborg, den 18. Juli 1930.

Sofie Jessen.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved pens. Togfører Wass Død og Begravelse.

Familien.

Lokomotivpersonalet i Gedser og Nykøbing F. bedes modtage min hjerteligste Tak for deres smukke Erindringsgave og Adresse, som blev mig overrakt ved min Afsked.

Min bedste Tak for godt Samarbejde i Gedser og til alle, som jeg har haft Samarbejde med ved de forskellige Depoter.

Gedser, 31. Juli 1930.

J. J. H. Jensen,
Lokomotivmester.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge *G. Busck*, Islands Brygge 9, er bortrejst i August Maaned d. A.; hans Praksis i nævnte Tidrum varetages af Læge *Neumann*, Islands Brygge 13. Konsultationstid: Kl. 13—14, og Fredag Kl. 18—19.

Jernbanelæge *Will. Ottesen* er bortrejst fra 4.—31. August d. A., hans Praksis varetages i nævnte Tidrum af Læge *W. Olsen*, Amagerbrogade 172.

Konsultationstid: Kl. 12—13, samt Fredag Kl. 18—19.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen:

Skjern Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: *P. Bjerglind*, Skjern.

Aabenraa Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: *L. J. O. Kjemppf*, Aabenraa.

Tinglev Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: *L. M. Hansen*, Tinglev.

Masnedlund: Formandens Navn og Adresse rettes til: *N. P. Hansen*, Goldschmidtsvej, Vordingborg.

Sønderborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: *G. Petersen*, Dybbølsgade 8, 1.

Horsens Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: *O. Zorn*, Ole Wormsgade 1 a, St., Horsens.

Motorførererkredsen:

København: Kassererens Adresse rettes til: *Rigensgade 10—12, Mez. th. K.*

Sjælland-Falster: Repræsentant for Feriehemmet: *A. Holmtoft*, Ringstedgades Forlængelse 24, 3, Næstved.

Sønderjylland: Formandens Adresse rettes til: *Strucks Allé 15, 2., Tønder.*

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Roskilde: Repræsentanten for Feriehemmet. Navn og Adresse rettes til: *L. O. Nielsen*, Gl. Landevej 15, 1.

Fredericia: Kassererens Adresse rettes til: *Kongensgade 83, Stuen.*

Tønder: Kassererens Navn og Adresse rettes til: *F. C. Stokholm*, Vindingherredsgade 4, 1. — Repræsentanten for Feriehemmet. Navn og Adresse rettes til: *F. C. Stokholm*, Vindingherredsgade 4, 1.

Medlemslisten

Overført fra *D. S. & M. F.* til *D. L. F.*

1. Maj 1930:

Lokfb. *H. P. G. Petersen*, Nyborg.

• *H. N. Jensen*, Herning.

Lokfb. *N. P. Boesen-Larsen*, Herning.

• *J. M. Christensen*, Struer.

• *K. W. Hansen*, Padborg.

• *J. P. C. Nielsen*, Struer.

1. Juni 1930:

Lokfb. *H. E. C. Jørgensen*, Padborg.

• *K. R. Kettner*, Padborg.

• *S. Aa. Iversen*, Haderslev.

• *B. L. Petersen*, Padborg.

• *G. J. Pedersen*, Padborg.

• *O. Th. Hansen*, Herning.

• *C. M. C. Knudsen*, Aabenraa.

• *W. E. M. Jensen*, Glyngøre.

• *C. Hansen*, Padborg.

• *A. E. Ravn*, Padborg.

• *E. G. F. Andersen*, Padborg.

• *S. Aa. C. Sørensen*, Nyborg.

• *H. N. Aunskjær*, Tønder.

• *H. B. Bertelsen*, Lunderskov.

Optaget som *ekstraordinært Medlem.*

Pens. Lokomotivfyrbøder *J. F. G. Nielsen*, København.

Personalia

Udnævnelse fra 1.—8.—30:

Lokomotivfyrbøder *E. L. Kristensen*, Randers, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder *N. M. Jensen*, Frederikshavn, til Lokomotivfører i Tinglev (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder *J. J. Scheel-Poulsen*, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1.—8.—30:

Efternævnte Lokomotivførere er efter Ansøgning forflyttet som udfor hver enkelt anført, nemlig:

J. E. Pedersen, Holbæk—Kalundborg.

L. T. Hassø, Aabenraa—Odense.

H. E. M. Egelund, Skjern—Holbæk.

N. P. V. Madsen, Tinglev—Aabenraa.

K. M. Petersen, Esbjerg—Nyborg.

M. J. Hansen, Brande—Esbjerg.

Efternævnte Lokomotivfyrbødere er forflyttet som udfor hver enkelt anført, nemlig:

C. Nielsen, Tønder—Nyborg.

M. Damsgaard, Tønder—Nyborg.

K. W. Hansen, Padborg—Fredericia.

Afsked:

Lokomotivfører *P. J. Nielsen*, Kbhavns Godsbgd., fra 31.—8.—30 efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder *M. M. Mikkelsen*, Aarhus H, fra 31.—10.—30 p. Gr. af Svagelighed med Pension.

Dødsfald:

Lokomotivfører *O. P. T. C. Jessen*, Kalundborg, den 7.—7.—30.