



21. Aarg. Nr. 12.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Juni 1921.

FERIEHJEMMET.

Sommeren er inde, og der tænkes paa Ferien og hvor denne skal tilbringes.

Med det gode Vejr kommer op i alle Mennesker Lysten til at rejse ud og til saa vidt Evnerne række at tilbringe en kortere eller længere Tid i saa behagelige og smukke Omgivelser som mulig for efter endt Ferie at kunne tage fat paa Arbejdet med friske Kræfter. Ja, Ferietiden er en herlig Tid.

Naar nu de danske Lokomotivmænd i Sommer beskæftiger sig med Tanken om Ferieopholdet, tror vi, at mange af Kammeraterne ogsaa sender vort eget Feriehjem en Tanke og tænker, havde den Sag været løst nu, havde der været et Sted mere, man kunde have medregnet eller taget med ind under Overvejelserne.

Saa hastigt gik det nu ikke, Lokomotivmændene har tilsyneladende lært af Baneafdelingen, der ynder at sætte Tøgenes Hastighed ned til Minimum, blot der skal sættes et Skinnesom i, og paa samme Vis bar Lokomotivmændene sig ad, de lukkede for Regulatoren og satte Bremsen paa, thi nu hastede det ikke mere.

Vi talte med en gammel Lokomotivmand forleden Dag, som havde skænket

sit i Kampfonden indestaaende Beløb til Rekreatiøns-hjemmet, et smukt Træk, og i Samtalens Lob sagde han, ja Lokomotivmændene derinde, som er i Tjenesten, de ved saamænd ikke, hvad de har at takke Organisationen for; den har bragt dem saa mange Goder, som vi andre, der nu er udenfor noget bedre faa Øje paa, og han førte Talen hen paa Rekreatiøns-hjemmet og sagde, at han ikke begreb den Modstand, der var mod denne smukke Tanke. Og han sagde videre, hvis mine gamle Kammerater vilde lukke Øjnene op og se paa denne Sag under den rette Synsvinkel, da vilde ikke én holde sig tilbage, men allesammen vilde de tegne sig for et Laan til Gennemførelsen af Planen »De danske Lokomotivmænds Feriehjem«. Naturligvis var vi ganske enige i, hvad vor flv. Kammerat sagde, heller ikke vi forstaar den Uvillie, der har rejst sig mod denne ganske neutrale Sag, hvorom alle burde kunde samles.

Det Resultat, man indtil Dato har naaet, er naturligvis meget smukt, men det kan ikke nægtes, at man havde regnet med større Tal, ikke med større Offervillighed, thi det koster jo intet — kun Renterne af den Sum, man udlåner til Hjemmet. Ved en Samtale, vi havde for-

leden med en Lokomotivmand om at tegne sig for en Andel, viste han til en Begyndelse ogsaa Modstand mod at tegne sig, men efter at vi havde talt sammen en kort Tid, og han forstod, at det virkelig var Meningen, at Pengene skulde tilbagebetales, var han naaet til en anden Overbevisning.

Og det vil vi gerne sige til vore Medlemmer, det er Meningen, at alle Laan skal tilbagebetales, og der er ingen Fare for, at dette ikke sker, men at Renterne af Andelen tilfalde Feriehjemmet. Der er ingen Tale om solidarisk Ansvar, eller at man ved Tegning af Beløb i det hele taget hæfter for noget, ligesom det ogsaa er ganske udelukket, at der kan blive Tale om Tab. Man indbetaler sit tegnede Beløb, og naar den Tid kommer, at Pengene skal tilbagebetales, sker dette paa samme Maade som med de Penge, der indestaa paa ens Konto i Kampfonden.

Opgiv derfor din passive Holdning, vær ogsaa med til Gennemførelsen af denne Plan og henvend dig derfor snarest til Rekreationshjemmets stedlige Tillidsmand og forlang at blive tegnet for et passende Beløb.

I Lokomotivmandens daglige Gerning hedder det stadig fremad, det ligger dem i Blodet at hige mod Maalet, der ligger der forude, hvorfor skulde vi da, naar Maalet er saa smukt, som Rejsningen af Lokomotivmændenes eget Hjem ubestrideligt er, hvorfor skulde det saa hedde holdt, hvorfor være betænkelig, hvorfor tøve, thi naas dette Maal er der noget at vinde og absolut intet at tabe.

Du kan vinde Sundhed og Glæde paa Hjemmet, du kan nyde Livet i en herlig Natur, leve i behagelig Selskab eller om du vil gaa dine Ture alene eller drive uden at et eneste Menneske agter at paa-vinge sig dit Selskab. Og sidst, men ikke mindst, gør det sig gældende, at alt dette kan du faa billigere end noget andet Sted.

Husk at Gennemførelsen af denne Plan stadig staar paa Dagsordenen, og

forinden vi har Hjemmet, bliver der ingen Ro om dette Spørgsmaal. Vi kommer stadig igen, minder om dette, og først naar Kapitalen er sikret, bliver Sagen taget af Dagsordenen.

Vi maa paany have Agitationen i Gang, vi maa igen til at køre med fuld Kraft, alle dem, der har tegnet sig maa være med i Agitationen, saa gaar det hurtigere, og Maalet skal naas! Jo før, jo bedre!

Der var Gang i Tingene, da vi skulde have Lønspørgsmaalet, Uniformsspørgsmaalet og Tjenestetidsspørgsmaalet løst, hvorfor skal vi nu, da vi selv helt og holdent bestemmer Farten, sætter Hastigheden ned?

Det kan der ikke være Tale om!

Altsaa, Hastigheden sættes op til 90 og den holdes nemt deroppe ved flittig Tegning af Andele.

c. m.

SVERRIGS LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS KONGRES. Nogle Indtryk.

I Dagene fra den 25.—28. Maj afholdt vore svenske Kammerater Kongres i Stockholm. Undertegnede var af Hovedbestyrelsen, efter modtagen Invitation af Svenskerne, udpeget til som Repræsentant for D. L. F. at deltage i Kongressen.

Kongressen aabnedes den 25. Maj i Folkets Hus i Stockholm. Kl. ca. 10 Fm., af Formanden, Lokomotivfører Molin, forøvrigt ganske umiddelbart efter vor Ankomst til Byen, med en Velkomsttale til Kongressen og til Gæsterne. I sin indledende Tale dvælede Formanden bl. a. ved den vanskelige Situation Tjenestemændene saavel som Arbejderne befandt sig i, idet man i Sverrig som i Danmark holder paa med at spare. Jeg skrev ovenfor vor Ankomst til Byen, fordi jeg havde rejst sammen med Lokf. Brix, Formanden for Privatbanefunktionærernes For-

ening i Danmark, der ogsaa deltog i Kongressen. Desuden var tilstede som Gæster Forretningsfører Sandberg fra Norge, en Repræsentant for Landsorganisationen, for Postforbundet og for Jernbaneforbundet i Sverrig o. fl. a.

Efter at Mødets Tillidsmænd var valgte og Dags- og Arbejdsordningen var vedtaget, gik man straks over til Behandlingen af Beretningen uden at Formanden først havde haft Ordet til denne. Beretningen, der spændte over 3 Aar, var ret omfangsrig, og antagelig forholdsvis af samme Stofmængde som den af os udsendte Beretning. Iøvrigt forelaa et Hefte, indeholdende ca. 90 forskellige Forslag, i Tilslutning til Dagsordenen, der alle skulde behandles. Der var saaledes Arbejdsstof nok, og nogle af Forslagene, der forelaa, var Resultatet af forskellige Udvalgs Behandling, saaledes bl. a. Spørgsmaalet om Startningen af et Fagblad, der skulde udgives af Organisationen.

Trods dette righoldige Arbejdsstof lykkedes det Kongressen indenfor den fastsatte Tidsfrist at komme igennem det hele og give dette en god og saglig Behandling. Naar dette lykkedes saa godt som det gjorde, skyldes dette i første Række den ganske udmærkede Maade, hvorpaa de af Kongressen valgte Ordførende (Dirigenter) skilte dem fra deres Hverv. Jeg glædede mig jævnlig over den glimrende Maade, hvorpaa d'Hrr. Ordførende, Leo og Juanson, naar Afstemningen skulde foregaa, trak Resultatet op af Forhandlingerne, og ikke en eneste Gang protesteredes der af Kongressen mod de af de Ordførende trufne Afgørelser, tværtimod bifaldtes disse uafbrudt.

Det er maaske rigtigt til Spørgsmaalet om Bladet at knytte nogle orienterende Bemærkninger. Vore svenske Kammerater har hele Tiden haft et Fagblad, indtil 1916 »Lokomotivmannens Tidning«, men fra dette Tidspunkt blev »Lokomotivmanna og Maskinist Tidning« Organisa-

tionens obligatoriske Organ. Sidstnævnte Blad var ogsaa i vor Organisations Barn- dom vort Fagblad — skrevet paa Dansk — og ejedes i mange Aar af afd. Lokomotivfører Johan Wolrath Orre, og nu i de senere Aar af Sverrigs Lokomotivmands Forbunds Fortroendemand, Lokomotivfører Axel Ringdahl. Det udkommer en Gang maanedlig. Imidlertid var der en stadig stigende Misfornøjelse med Bladet, som resulterede i et Udvalgs Nedsættelse, der nu til Kongressen fremsatte Forslag om Oprettelse af eget Blad. Det af Udvalget fremsatte Forslag vedtoges og fra 1. Januar 1921 oprettes Bladet. I den Anledning vedtoges det at bemyndige Forbundsstyrelsen at antage en 3. Fortroendemand, hvis væsentlige Arbejde skulde bestaa i Tilrettelæggelse af Bladet.

Jeg skal nævne, at Kongressen vedtog Tilslutning til »Nordisk Jernbane Union« og vedtog at indmelde Organisationen i »International Transportarbejder Forbund«. Spørgsmaalet om Indtrædelse i Landsorganisationen (De samvirkende Fagforbund) forelaa ogsaa, og det besluttedes at udsende Spørgsmaalet til Ur-afstemning.

Sverrigs Lokomotivmanna Forbund har ca. 6000 Medlemmer, og Kongressen bestod af 104 Delegerede og Forbundsstyrelsen (7 Medlemmer) og 2 Fortroendemand.

I Tilslutning til Kongressen foretoges paa 2. Dag en Udflugt til Vaxholm, en lille Ø i Skærgaarden, hvor der spistes Middag. Denne Udflugt havde vundet stor Tilslutning og forløb ganske udmærket, — Et Sangkor, bestaaende af svenske Lokomotivmænd forlystede Selskabet under Maaltidet med Afsyngelsen af en Del Sange, og vore svenske Kammerater sang ypperlig, de havde bl. a. en ganske fortrinlig Tenor. — En af Gæsterne paa Kongressen, Ordførende for Landsorganisationen, Stadsfuldmægtig Lange viste Forretningsfører Sandberg og mig den Opmærksomhed en af Dage

pr. Bil at vise os Stockholm, som vi kørte igennem paa Kryds og Tværs, hvorved vi fik Lejlighed til at se Stockholms mange smukke og seværdige Bygninger. Tilslut var vi ude i en lille Lund »Haga«, Nord for Stockholm, for at se Grunden til et Slot, paabegyndt af Kong Gustav den 3^e. Dette var af mægtige Dimensioner. Nu gror der store Birke- og Fyrretræer op af Kælderne — som havde en Dybde af ca. 8 Meter — og Buske og Græs truer snart med helt at udslette Resterne af denne fantastiske Drøm.

Stockholm og Omgivelser er det nok værd at foretage en Rejse for at se. Der findes ganske ypperlige Udsigtspunkter som til Eks. fra »Kathrinehissen«, hvorfra man har en storslaaet Udsigt til alle Sider, over Skærgaarden og over Stockholm.

Jeg bemærkede paa Stockholms Baneaard nogle smaa Motorvogne til Transport af Rejsegods fra Expeditionen til Toget (forøvrigt har jeg i Kristiania set noget lignende). Det er morsomt at se disse Vogne komme pilende ud over Perronen og til Toget, fuldt belastet med Gods og med Styreren forpaa. — Det er hurtigt og fikst.

Det var et mægtigt Tog den svenske »F.«-Maskine skulde slæbe af med den Dag, vi skulde tilbage til Danmark. 27 Boggievogne, hvoraf hver enkelt vejede mellem 35000 kg og 40000 kg, eller regnet i Vognladninger maatte dette blive ca. 100. Og den gik godt med det, endskønt der hist og her er ret lange Stigninger paa 1:100.

Alt i alt Turen til Kongressen i Stockholm var interessant, lærerig og fornøjelig.

C. M. Christensen.



FRA VORT TYSKE BRODERORGAN.

Da det som bekendt var første Gang vort Delegeretmøde overværedes af en Repræsentant for vor tyske Broderorganisation, kan det formodentlig interessere Medlemmerne at vide hvilke Indtryk denne Repræsentant, Hr. Lokf. Scharfschwerdt, har bragt med hjem. Disse kommer til Udtryk i en Artikel i det tyske Fagorgan for 8. Maj, hvilken gengives nedenfor.

Tysk-dansk Lokomotivmands-Entente.

Samtidig med at vor Organisation for Distriktet Prøjsen-Hessen afholdt sin ordinære Generalforsamling i Hannover-München, samledes vor danske Broderorganisation til Delegeretmøde i Teknologisk Institut i København.

For første Gang i den Tid »Gewerkschaft deutscher Lokführer« har bestaaet, deltog her et Medlem af vor Hovedbestyrelse, som indbudt Repræsentant for vor Organisation, i en udenlandsk Lokomotivmandsorganisations Forhandlinger. Denne Virkelighed er saavel glædelig som betydningsfuld.

Allerede ved Aarets Begyndelse har vort Forretningsudvalg korresponderet med den danske »D. L. F.«, hvilken Korrespondance har været bestemmende for vor Organisations »Udenrigspolitik«. Ved den officielle Indbydelse til at lade os repræsentere paa D. L. F.s Delegeretmøde i København, og ved den hjertelige Modtagelse af vor Repræsentant, er det oprigtige venskabelige Forhold mellem D. L. F. og G. D. L. nu officielt beseglet.

Ganske vist er der hermed endnu intet fast Forbundsforhold knyttet mellem tyske og danske Lokomotivmænd, men dog et Baand som maa sammenlignes med det, der allerede længe før Verdenskrigen forbandt de nuværende allierede, i den saakaldte »ententecordiale«.*)

Da vor Formand, Kollega Sperlbaum, paa Grund af Foreningsarbejder ikke kunde rejse til København, deltog Næstformanden, Kollega Scharfschwerdt, som jo tillige er Næst-

*) Hjertelig Forstaaelse, kammeratlig Forstaaelse.

formand for den store Rigssammenslutning af Jernbanemænd, der omfatter over 250,000 Medlemmer, i vore danske Kollegers betydningsfulde Møder.

Hr. Scharfschwerdt har ved disse Møder modtaget uforglemmelige Indtryk, og faaet Indblik i vore danske Kollegers mønsterværdige Organisationsforhold og veludviklede Organisationsdisciplin.

De danske Lokomotivmænd har i deres Formand, Kollega Lillie, en Leder med fremragende Føreregenskaber, der forstod at gennemføre Delegeretmødet fra Begyndelse til Slutning med den Handlekraft og Værdighed, som en Lokomotivmandsorganisations Styrke betinger. Kollega Lillie bød ved Delegeretmødets Aabning de tilstedeværende Repræsentanter for de to andre skandinaviske Lande hjertelig velkommen, samt udtalte sin Glæde og Tilfredsstillelse ved at se en Repræsentant for „Gewerkschaft deutscher Lokführer“. Idet vi allerede nu udtaler Haabet om, paa vort Delegeretmøde i Efteraaret 1922, at kunne byde Hr. Kollega Lillie et lige saa hjerteligt velkommen, anfører vi, af Hensyn til den Organisationsmæssige Betydning, Hr. Lillies Velkomsttale til Kollega Scharfschwerdt.

„For første Gang har vi danske Lokomotivmænd den Glæde at kunne byde en Repræsentant for de tyske Lokomotivføreres Rigsforbund velkommen i vor Midte.

Det var vor Organisation en stor Tilfredsstillelse, da man i Februar modtog en Skrivelse fra vor Broderorganisation i Berlin, og hvori foresloges, at vore Foreninger skulde træde i nærmere, saavel faglig som venskabelig, Forbindelse med hinanden.

Vj betragtede det Skridt der her foretoges, som et Bevis for, at der — trods Verdenskrigens Forløb, og de dermed forbundne Forhold, der ogsaa har berørt vort Land — blandt vore sydlige Fagfæller dog hersker de bedste kammeratlige Følelser overfor os.

Vi benytter derfor Lejligheden til her ved vort Delegeretmøde at træde i direkte Forbindelse med dem, og til at lære hinanden personlig at kende, hvorfor vi med Glæde

byder Repræsentanten for Tysklands Lokomotivmands Forbund velkommen.

Maatte Hr. Scharfschwerdts Tilstedeværelse være Varsel for den kommende Tid, en Tid, hvori Fordragelighed og Samfølelse maa være fremtrædende og tiltagende i Styrke. Intet Øjeblik og ingen Lejlighed maa lades ubenyttet til Forsøg paa at sammenknytte de bristede Traade.

Danmarks Lokomotivmænd byder Dem velkommen.“

Da Kollega Scharfschwerdt takkede for Velkomsthilsenen, benyttede han Lejligheden til at betone, at Opretholdelsen af 8 Timers Arbejdsdagen var en Pligt for Arbejdere af alle Nationer. En Pligt, som altid vilde være Grundlag for et Sammenhold mellem danske og tyske Kolleger.

Artiklen redegør nu for vor Organisations Opbygning og Samarbejde med øvrige Organisationer, dels i Fællesudvalget, Fællesrepræsentationen, samt i Nordisk Lokomotivmandsforbund, om hvis Præsident, Hr. Mortensen, det hedder:

En Mand, der med sin meget fremragende Dygtighed, imponerende Ro, Saglighed og Værdighed, er som skabt til at lede en saa betydningsfuld og vægtig international Organisation.

Efter at have udtalt sin Anerkendelse af det ganske lille Antal uorganiserede, samt Delegeretmødets Beslutning om Rekreations- og Feriehjemmet, slutter Artiklen saaledes:

Efter denne første Tilknytning i international Henseende, vil vi i G. D. L. ikke mere tabe Tanken om Nødvendigheden af en kommende „Verdens Lokomotivmands-Organisation“ af Syne. En saadan Organisations Styrke maa være uovervindelig. Netop med Henblik herpaa udtaler vi vor hjerteligste Tak til vore danske Kolleger for Indbydelsen og den aabne Modtagelse af G. D. L.s officielle Repræsentant.

E. K.



DEN STORE LOKOMOTIV KEDEL

Nogle almindelige Betragtninger.

Ved *Otto Bendixen.*

Kedlens Størrelse, Konstruktionen af de bevægelige Dele og Hjularrangementet er bestemmende for Lokomotivets Udseende. Men det er navnlig de to sidste Faktorer, der her er de afgørende, thi bortset fra om Kedlen er stor eller lille, er dens Udseende i Hovedtrækkene saa temmelig ens, hvadenten den er anbragt paa et 2 B Persontogs Lokomotiv med indvendige eller udvendige Cylindre, eller den maaske hører til et 1 C, C eller D Godstogslokomotiv. De store Kedler er omtrent ligedan i det Ydre, hvadenten de hører til et 2 B 1, 2 C eller 2 C 1 Itogs Lokomotiv med 2 eller 4 Cylindre.

I det engelske Tidsskrift »The Lokomotive« findes nogle Betragtninger over den store Lokomotiv Kedel, og hvad der tilstræbes med denne, der indeholder meget af Interesse, og som vi i det følgende skal gengive.

Kedlen er i det væsentligste den mest betydningsfulde Del af Lokomotivet. Den skal være omhyggelig konstrueret, samvittighedsfuldt forarbejdet og bygget af det bedste Materiale, fordi den, foruden Paavirkningen fra Dampens Tryk, skal kunne modstaa Spændingerne, foraarsagede ved Udvidelser og Sammentræknin-
ger, som fremkommer ved de særlige Forhold, under hvilke Lokomotivet almindeligvis arbejder. Endvidere, eftersom det er vanskeligt med absolut Nøjagtighed at bestemme alle de Paavirkninger, Kedlen er udsat for, skal den være af en saadan Styrke, som er bestemt af en passende Grænse eller Sikkerhedslov.

Hvilke dens Mangler end er, saa er der ingen Tvivl om, at den almindelige Rørkedel (med mange Rør) i sin Helhed er fortræffeligt indrettet til at opfylde de Krav, som stilles særlig af Jernbaneforhold. Lokomotiv Kedlen har en iøjne-

faldende Fordel deri, at den er i Stand til at have store Hedeflader indenfor et forholdsvis ringe Omfang. Dette er af den største Betydning, fordi, under forresten lige Forhold, Maskinens Trækraft er fuldstændig afhængig af Kedlens Ydeevne, som skal være stor nok til at levere mere end tilstrækkelig Damp efter almindelige Fordringer i Tilfælde af, at Maskinen ønskes at kunne svare til særlige Fordringer paa større Kraft. Hovedformaalet er derfor, at Damp skal kunne leveres saa hurtig som det maa være nødvendig til enhver Tid, medens Maskinen arbejder. De samlede Hedeflader maa være arrangerede saaledes, at dette Formaal opnaas, og det naas bedst, naar det tillades saavel Damp som Vand at cirkulere frit gennem hele Kedlen.

Det er forkert at mene, at en stor Sum af Hedeflader nødvendigvis er et Middel til at opnaa en stor Fordampningsevne, eller at en nominelt lille Hedeflade ufravigelig kun har en ringe Fordampningsevne. Kedelrummet kan f. Eks. være saa overfyldt med Rør, at den større Hedeflade, som skulde ydes af dem, gøres virkningsløs udelukkende grundet paa Mangel af en passende Cirkulation, Udskilningen af Damppartikler fra Vandet er da følgerlig hæmmet, saa at Vandet er tilbøjelig til at hæve sig med Dampen og frembringe, hvad Tekniken kalder for Overkogning. Ligeledes hvis Vandrummet omkring Fyrkassen er for snævert, eller hvis Fyrkassens Sider er lodrette i Stedet for at skraane indefter mod Toppen, saa er Cirkulationen af Vandet ligeledes besværliggjort og Frembringelsen af Damp er følgerlig skadelig paa-
virket.

Heraf følger, at for en Kedel af en given Diameter og Længde (deri indbefattet Yderskallen om Fyrkassen) er det bedre at anvende et relativt mindre Antal Rør og ofre noget af Bredden og Længden af den indvendige Fyrkasse. Fordelen er i begge Tilfælde en meget bedre Cirkulation af Vandet, af hvilken

Grund et større Kvantum Damp kan produceres i en given Tid, medens Dannelsen af Skaller er nedsat og Tilbøjeligheden til Overkogning formindsket. Endvidere Fyrkassens Overflade i Forhold til Rørarealet, Længden, Diameteren og Anordningen af Rørene for slet ikke at tale om deres Antal og Diameteren af Kedelrummet, det er altsammen Spørgsmaal, som maa tages under Overvejelse, som indvirkende paa Dampudviklingen. Saaledes har Fyrkassen, som er udsat for det hvidglødende Brændsel og den hede Gas, en meget højere Fordampningsevne pr. cm^2 end Rørene, saa at det, inden for visse Grænser, al Tid er at foretrække at bruge saa store Fyrkasser som muligt, naturligvis overensstemmende med det Arbejde, som skal udføres, og Kvaliteten af det anvendte Brændsel. Rørene spiller imidlertid en betydelig Rolle i Maskinens Økonomi, fordi de tjener til at udnytte den Varme, som ikke er forbrugt i Fyrkassen, og tildele denne Varme til Hovedmassen af Vandet i Kedlen, og skønt denne Virksomhed nødvendigvis er mindre end den, som de direkte ophedede Plader i Fyrkassen frembringer, saa tilvejebringer Rørene ikke destomindre et uundværligt Bidrag til den totale Hedeflade.

Med Hensyn til Rørenes Længde lærer Praksis os, at Minimum for moderne Iltofs-Lokomotiver skal være 12 Fod (3,65 m) mellem Rørvæggene, medens det tit kan være fordelagtigt at forøge denne Længde, fordi i en saadan Maskine Hastigheden af den undslippende Gas er usædvanlig høj, og lange Rør derfor uddrager større Dele af Varmen end korte. Rørene er i Almindelighed arrangerede i lodrette Rækker, Saadanne er i Almindelighed at foretrække, fordi det menes, at de beforder Cirkulationen og hjælper Dampbopperne at stige op, paa samme Tid som de tillader faste Partikler i Fødevandet at synke til Bunds i Kedlen. Til Erstatning for Rørenes lave Fordampningsevne er deres sam-

lede Areal, som er i Berøring med Vandet, meget stort sammenlignet med Fyrkassens Areal og maa være saadant noget som 10—15 Gange større.

I en Tid var Kedlens Størrelse som Helhed hovedsagelig bestemt ved den teoretiske Middel-Trækkraft, som en Maskine var beregnet til at udvikle ved Befordring af en given Last og med en given Hastighed. Dette vil sige, en Kedel af mindste Dimension var almindelig forudsat, og dette var tilfredsstillende for maadeholdent Behov. Moderne Fordringer har imidlertid lidt efter lidt fuldstændig forandret denne Tingenes Tilstand, indtil det nu mere korrekt siges, at Trækkraften kun er begrænset til det Omfang, til hvilken Kedlens Størrelse kan være forøget. Det er nu fuldtud erkendt, at den virkelige, ikke at forveksle med den nominelle Trækkraft, er kendelig forøget ved at gøre Fordampningsevnen større i Forhold til et givet Cylindervolumen. Cylinderdimensionerne kan derfor kun siges at bestemme den Minimumsstørrelse af Kedlen, som er nødvendig for en given teoretisk Trækkraft. Det kan ikke af Cylinderdimensionerne tages som et almindeligt Kendetegn paa virkelig Kraft, thi denne er uadskillelig fra Kedlens Ydeevne og vil blive større i samme Forhold, som Mulighederne for Damp-Produktionen forøges.

De fleste britiske Lokomotiver, det er sandt nok, har udført et ualmindeligt godt Arbejde i Betragtning af deres nominelle Trækkraft og Hedeflade, samtidig med at mange andre Faktorer har gjort deres Indflydelse gældende paa Trækkraften (saasom Gliderstillinger, Diameter af Udgangsrør, Adhæsiionsvægten o. s. v.), men Kendsgerningerne viser, at det nu er almindelig tilraadeligt at anvende en meget større Kedel end det bestemtes ved den tidligere Beregningsmetode. Det meste, som kan siges, er, at Cylindervolumen er en tilnærmelsesvis Vejleder, medens Kedlens Maksimum Størrelse muligt er bestemt ved

Overvejelser, som ligger ganske uden for dette. Disse skyldes Begrænsninger af Højde, Bredde, Længde og Vægt. Almindelig tales om, at Skorstenstoppens Højde over Skinneoverflade ikke maa overskride 13'6" (4,11 m), Bredden, eller Rummet, gældende paa tværs mellem Drivhjulsbandagerne, afhænger af Diameteren af Drivhjulene, saa det vil ses, at disse to Begrænsninger er de elementære Enheder, og denne indbyrdes Afhængighed er alene tilstrækkelig til at bestemme Størrelsen af Kedlens Diameter, Paa Grund af Forskel i den lodrette Ladeprofil, hvad der er muligt paa den ene Linie, kan der ikke være Tale om paa den anden, maa det anses som en almindelig Regel, at Kedler med store Diameter og store Drivhjul ikke kan anvendes sammen. Diameteren af det ene eller det andet maa holdes nede, og eftersom Kedlens Ydeevne er af overvejende Vigtighed, maa det være at foretrække at anvende forholdsvis smaa Drivhjul, i Særdeleshed da Trækkraften for en given Cylinder-Diameter og Slaglængde i saa Tilfælde vil blive i tilsvarende Grad større.

Med Hensyn til den samlede Længde af Rundkedel og Fyrkasse maa denne være saaledes, at den tillader den faste Hjulstand at være kort nok til at sætte Maskinen i Stand til sikkert at passere de mindste Kurver paa den Linie, over hvilken den er bestemt til at løbe. Der er ogsaa en fastsat Grænse for den Længde, til hvilken Rørene kan blive nyttigt forlængede. Det samme kan siges med Hensyn til Fyrkassens Længde, thi skønt Indvendingen mod Anvendelsen af lange Kobbelstænger er afhjulpet ved at placere alle de koblede Hjul foran Fyrkassen og anvende en supplerende Løbeaksel under denne, saa er det dog vanskeligt effektivt at overfyre de meget lange Rister. Betingelserne angaaende Vægten beror paa Styrken af Banelegemet og Broerne, men paa alle de mere betydelige Hoved Jernbanelinier er nu gjort

visse fornuftige Indrømmelser for den rimelige Udvikling af Lokomotivet i denne Henseende.

Det vil uden Tvivl forstaas, at der er visse andre Faktorer, som der maa regnes med i Forbindelse med Forøgelsen af Kedlens Ydeevne. For Eksempel i Tilfældet Iltogs Lokomotiver, naar den Grænse, til hvilken en Kedel kan blive fordelagtigt forstørret for en given Cylinder Diameter er naaet, naar Cylinderne paa Grund af Modtryk og den nødvendigt formindskede Portaabning (i Gliderspejlet) ved stor Hastighed, kun kan bruge et forholdsvis ringe Kvantum af den udviklede Damp. Denne Grænse vil være bestemt ved den specielle Type og Arrangement af Glidere og Gliderbevægelser, samt ved de respektive Arealer af Damp- og Spildedampskanaler og ved Diameteren af Udgangshætten. Disse Enkeltheder bør være planlagt med den Hensigt at forøge det virkelige Tryk paa Stemplerne uden dog at formindske Kompressionen under det nødvendige, for at optage Energien af de bevægelige Dele ved Enden af hvert Slag. Det er ikke let at bringe disse Ting i nøjagtig Overensstemmelse, men den store Kedel, hvis den er forsynet med passende Risteareal, er i sig selv en Hjælp i denne Forbindelse, eftersom den tillader Brugen af et stort Udgangsrør, og det sidstnævnte tillader, ved Modtrykkets Formindskelse, Afskæringen at ske senere, og dette i Følge sætter Maskinen i Stand til at trække en tungere Ladning med en given Hastighed, eller at trække en given Ladning med en større Hastighed ligesom det ønskes.

Her er intet sagt om Overhedning af den Grund, at det som Regel nu ikke anses for raadeligt at formindske Kedlens Størrelse som Følge af Antagelsen af denne udmærkede Opfindelse. De opnaaede Fordele bliver Middel til relativ Økonomi i Kul- og Vandforbrug.



Til Afdelingerne

Opmærksomheden henledes paa at Hovedkassererens Adresse er Dybbølsgade 25¹ København B.

25 AARS JUBILÆUM.

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

N. J. Olsen, Sjællandsgade 9¹ Fredericia, T. C. O. Olsen, Østerby, Struer, A. E. Jensen, Sølystkvarteret, Skanderborg, J. A. Marcussen, Dampen 4², Viborg, C. A. Lorenzen, Dänemærken 2 St. og J. Jørgensen, St. Blichersgade 5³, Aalborg.

*) Den 1. Juni fejrede Lokomotivfører O. C. T. Jensen 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren, der er godt kendt blandt Lokomotivmændene for sin friske Form, tog i tidligere Tid med Iver Del i Foræningsarbejdet. Jubilaren ansattes i Kallundborg, var en Tid lang i Vamdrup, senere en Aarrække i København G., hvor han fandt sig mange Venner og stationeredes ved Sønderjyllands Overtagelse i Haderslev, hvor han tilige er Depotforstander. Jubilaren udfylder sin Plads som Depotforstander til alles Tilfredshed ligesom han i Haderslev har gjort sig populær ved sin Jovialitet. Vi sender ham vore hjerteligste Hilsener.

Den 1. Juni fejrede Lokomotivfører P. H. Olsen, Sønderborg, 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren ansattes som Lokomotivfyrb. i Struer og forblev der ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører 1. Maj 1907 og kom ved Overtagelsen af Sønderjylland til Sønderborg den 10. Juni 1920. — Sønderborg Afdelinger overrakte paa Jubilæumsdagen Jubilaren et Guldur med Kæde, hvortil vi føjer vor hjerteligste Lykønskning.

P. A. V.

Th. Larsen, Lokomotivfører.

*) Ved en Fejltagelse er denne Omtale gaaet ud af Nr. 11.

Red.

HOVEDBESTYRELSESMØDET 11. MAJ 1921

Alle var tilstede.

Punkt 1. Hovedbestyrelsens Konstitution.

Til Næstformand valgtes: C. A. Lillelund, til Hovedkasserer: H. Kann og til Sekretær: C. M. Christensen.

Til Annonceexpeditor valgtes: K. Johansen.

Punkt 2. Valg af Medlemmer til Udvalg m. m.

Til Forretningsudvalget valgtes: Formanden og Kredsformændene, til Lønningsudvalget: Soph. Jensen og Vasa Nielsen, til Annonceudvalget: Vording og Kuhn, til kritisk Udvalg: Vording og Norgaard, til Hjælpefond: Kann og Kuhn, til Fællesudvalget: Formanden og C. M. Christensen (Suppleant for Formanden C. A. Lillelund, for C. M. Christensen: Boyesen), til Fællesrepræsentationen valgtes: Formanden, Lillelund, Boyesen, Soph. Jensen og Kuhn, til Laaneforeningen: Lillelund, til Tjenestetidsudvalget: Formanden og C. M. Christensen og til Redaktionsudvalget: Formanden og Redaktøren.

Punkt 3. Beslutninger fra Delegeretmødet.

Formanden gennemgik de forskellige Beslutninger fra Delegeretmødet, der alle henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 4. Formanden redegjorde for forskellige Henvendelser og Sager, der var fremsendte dels af Medlemmer, dels fra Afdelinger. En Sag ang. Turordningen i Ng. henvistes til Forretningsudvalget, en Sag ang. Flytning af Personalet fra Vedde til Sorø besluttedes det at fremme, en Protest fra Kø. Afdelinger toges til Efterretning, en Fripassag vedtoges det at fremme.

Punkt 5. Formanden omtalte en Forhandling ang. Lokomotivmænds Funktion som Lokomotivmestre, ang. Godtgørelse herfor. — Man havde stillet sig velvillig heroverfor. — Omtalte derefter kort Forhandlingen ang. Kulspørgsmaalet. Meddelte dernæst, at Org. havde modtaget Meddelelse om, at der var Bevilling paa 300 Kr. paa Finansloven til Foredrag, og der var afsendt en Oversigt over Anvendelsen af Pengene i forrige Aar.

Der forelaa imødekomme Svar ang. Overarbejdspenge paa de store Helligdage, ang. Godtgørelse for Møde i Signalkommissionen og ang. 2 Mand's Betjening af »O« Maskiner.

Formanden omtalte, at den tyske Repræsentant ved Delegeretmødet havde skrevet en Artikel i deres Fagblad, og at man havde mod-

taget Indbydelse til at sende en Repræsentant til Kongressen i Sverrig (Stockholm).

Det vedtoges, at C. M. Christensen repræsenterer Organisationen.

Formanden omtalte Betydningen af et Kartotek, og man gennemgik og foretog forskellige Ændringer i et dertil udarbejdet Kort.

Punkt 6. Eventuelt.

Formanden omtalte Indsamlingen til Østrig, og man paatænkte at sende en Rate heraf nu og en senere. Meddelte, at han havde modtaget en Skrivelse fra Pensionister i Østrig. Oplyste derefter, at Min. f. off. Arb. havde henvist Depotforstanderhonorarene til Lønningsraadet, der tænkte at sende dette til Sparekommissionen.

Kuhn refererede Forhandlingerne paa Privatbanernes Delegeretmøde.

Kann foreslog, at man valgte andre til at underskrive paa Fuldmagter til Kampfonden. Hertil valgtes de nye Kredsformænd.

Formanden meddelte, at vi nu fik Skovkort og Skovfripas i 1921.

C. M. C.

LOKOMOTIVFØRERKREDS BESTYRELSESMØDE 11. MAJ 1921.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Kredsbestyrelsens Konstituering.

Til Næstformand valgtes: Soph. Jensen, til Kredskasserer: Hviid og til Sekretær: C. M. Christensen.

Punkt 2. Udpegning af Medlemmer til Udvalg m. m.

(Se Referat fra Hbst. Mødet.)

Punkt 3. Behandling af de fra Kredsgeneralforsamlingen henviste Sager.

Sagen angaaende Anciennitetsforholdet i Fa. behandledes, og Afdelingen underrettes om Afgørelsen. Det paalagdes Soph. Jensen at undersøge Forholdene vedrørende Værelserne i Paddeborg m. m. ved Rejse til Stederne for derefter at fremsætte Forslag.

Punkt 4. Eventuelt.

Kredsformanden omtalte en Skrivelse ang. Signalkommissionen og dertil sluttende Forhold, som det besluttedes at fremme.

Man behandlede kort Sagen ang. de udenforstaaende, og Diskussionen toges til Efterretning.

C. M. C.

L OLOMOTIVFYRBØDERKREDS BESTYRELSESMØDE 11. MAJ 1921.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Kredsbestyrelsens Konstituering.

Til Næstformand genvalgtes *E. Kuhn*. Efter en fra alle Sider fremsat Anmodning gav K. Johansen Tilsagn om at fortsætte som Kredsens Sekretær.

Punkt 2. Udpegning af Medlemmer til de staaende Udvalg m. m.

(Se Referat fra Hbstmødet.)

Punkt 3. Behandling af de fra Kredsgeneralforsamlingen henviste Sager.

Sagerne angaaende Ur og Bogreol til Opholdsværelserne i Fa., Spørgsmaalet ang. Opholdsværelserne i Strib og Frederikshavn samt en Fripassag fra Viborg henvistes til Forretningsudvalget.

Angaaende Tjenesteur til Lokomotivfyrbøderne besluttedes det at afvente Adm. Svar paa tidligere indsendt Skrivelse vedrørende denne Sag.

Spørgsmaalet om Afskaffelse af Tjeneste Nr. for Lokomotivfyrbøderne henlagdes til senere Behandling.

Punkt 4. Meddelelser fra Kredskassereren.

Kredskassereren fremlagde Regnskabsoversigt pr. 9. Maj.

Toges til Efterretning.

Punkt 5. Eventuelt.

Kredsformanden fremlagde en Anciennitetssag fra Tønder, det overlodes til Kredsformanden at meddele den paagældende, at han ikke tilkom anden Anciennitet, end der var tillagt ham.

Der førtes en indgaaende Diskussion om en Tjenesteanciennitetssag fra Esbjerg og om Tjenesteancienniteten i sin Helhed.

Det paalagdes Kredsform. at undersøge Sagen fra Es., samt sætte sig ind i tidligere indsendte Sager, hvorefter Sagen tages op paa næste Møde.

K. J.

SPØRGESMAAL OG SVAR.

Hr. Redaktør!

Vær af den Godhed gennem »Dansk Lokomotiv Tidende«s Spalter at bringe Oplysning om, hvormange Hestekræfter vore forskellige Lokomotivtyper har?

Lokomotivmand.

Det fremsatte Spørgsmaal synes at være ganske ligetil at besvare, det er det imidlertid ikke. Fremsættes et saadant Spørgsmaal til en Maskinmester, der betjener en stationær Dampmaskine eller en Skihsmaskine, vil man altid være sikker paa at faa Svar, men disse Maskiner arbejder under ganske andre Forhold end Lokomotivet til hvis Ydeevne der stilles ganske uensartede Krav alt efter den Hastighed der kræves, den Vægt, der skal bæres, Stigninger der skal overvindes og Vejrforholdene.

Imidlertid skal vi her give en lille Oversigt over det *omtrentlige* Antal Hestekræfter man kan paaregne nedennævnte Maskintyper:

Loko

Litra

A. 450 HK	ved 90 km. Hastigh.	og 1:∞ Stigning							
C. 660	»	» 90	»	»	»	»	»	»	»
D. 620	»	» 60	»	»	»	»	»	»	»
F. 400	»	» 50	»	»	»	»	»	»	»
G. 450	»	» 50	»	»	»	»	»	»	»
K. 600	»	» 90	»	»	»	»	»	»	»
O. 500	»	» 70	»	»	»	»	»	»	»
P. 1040	»	» 90	»	»	»	»	»	»	»
R. 1480	»	» 90	»	»	»	»	»	»	»

Man regner i Almindelighed ikke med et Lokomotivs Hestekræfter, derimod regner man med Lokomotivets Trækkraft udregnet i kg.

Saaledes er K. Maskinens Trækkraft ved 90 kmHastighed 1860 kg, men den forøges til 3300 kg ved 45 km. Hastighed.

Til Sammenligning tjener, at K. Maskinens Hestekræfter ved 45 km Hastighed er omtrentlig 560.

Red.

STATSBANESPAKOMMISSIONEN.

Kommissionen har nu tilendebragt sit Arbejde, og Betænkningen vil komme til at foreligge i den nærmeste Fremtid, idet det den 22. ds. er Hensigten, at Kommissionen skal samles for at underskrive Betænkningen.

TAKSIGELSER.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Chr. F. Thomsen. — Kh. Gb.

For al Venlighed og Opmærksomhed, der udvistes mod mig ved mit Jubilæum, bringer jeg min hjerteligste Tak.

N. P. Petersen. — Slagelse.

En hjertelig Tak til alle som glædede mig paa min Jubilæumsdag og en Tak til Kolleger paa Østerbro for den smukke Erindringsgave.

C. Windeløv. — Østerbro.

En hjertelig Tak til Lokomotivførerne for Opmærksomheden paa min Mand, Lokomotivfører Chr. F. Jensens Grav i Anledning af 25 Aarsdagen for Ansættelsen som Lokomotivmand ved D. S. B.

Marie Jensen. — København.

Lokomotivpersonalet i Brande bedes modtage min hjerteligste Tak for den smukke Adresse og Erkendtlighedsgave, som blev mig overrakt ved min Afrejse fra Depotet.

En særlig Tak til alle for godt Samarbejde i den Tid, jeg var Leder af Depotet.

J. H. Jensen.

Lokomotivmester.

For al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum takkes paa det hjerteligste.

N. P. Mogensén. Gb.

Modtag herved alle min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

O. H. Thinesen.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.

Lokomotivfyrbøderne H. O. Olsen, Skanderborg, T. C. M. Nielsen, Sønderborg og J. P. Pedersen, Aalestrup fra 1. Maj d. A. Lokomotivfyrbøderne E. K. Haarløv, Masnedsund og N. C. Hansen, Sønderborg, fra 1. Juni d. A.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

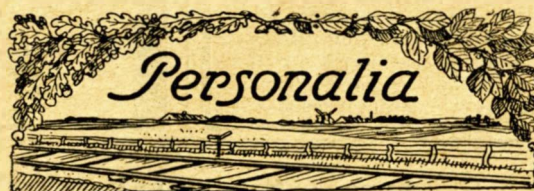
Lokomotivførerafdelingerne.

Brande. Formandens Navn og Adresse rettes til: M. Rasmussen, Kirkegaardsvej.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Brande. Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. Friis, Stationsvej.

Tønder. Formandens Navn og Adresse rettes til A. Henriksen, Viddingherredsgade 2¹. Kassererens Navn og Adresse rettes til F. C. Rosenberg, Strucks Allé 1¹.



Forflyttelse under 27. Maj 1921:

Lokomotivfyrbøder N. Rasmussen, Aarhus H. til Vamdrup.

Jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Lørdag den 18. Juni Kl. 8 Aften afholdes ordinær Generalforsamling i Bibliotekslokalet med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af Regnskab.
2. Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for fhv. Maskiningeniør Duseberg, der afgaar efter Tur samt Stationsforstander Groth og Trafikinspektør Petersen, der begge er fraflyttet Aarhus.
3. Valg af en Revisor og en Revisorsuppleant i Stedet for de efter Tur afgaaede: Fuldmægtig Davidsen og Assistent Amorsen.
4. Fastsættelse af Regnskabsførers Løn.
5. Eventuelt.

Regnskab 1. April 1920 — 31. Marts 1921.

	Indtægt.	
Kassebeholdningen f. f. Aar	Kr.	238 02
Ord. Bidrag fra Interes.		16625,82
Godtg. f. bortkomne Bøger		32,43
Indvundne Renter		40,12

Kr. 16936,39

Udgift.

Indkøbte nye Bøger	Kr.	3204,44
Indbinding af nye Bøger		1240,90
Indkøbt Bøger til Erstatning for udrangerede		943,50
Indbinding af Erstatninger for udrangerede Bøger samt Vedligehold af Bøger		353,30
Tryksager og Katalogtillæg		697,50
Inventar		532,50
Porto, Kontorhold		70,72
Ulykkesforsikring		20 00
Brandforsikring		75,10
Bekendtg. i Jernbanebladene		31,20
Brændsel		152,00
Lønninger til Bibliotekar med 3 Medhjælpere, Bud, Regnskabsfører og for Rengøring		4660,50
Kassebeholdning		4954,73

Kr. 16936,39

Antallet af Interessenter udgør 1950.
Biblioteket indeholder nu ca. 15,000 Bind.



Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.
Største Udvalg i **Hatte, Huer og Manchetskjorter.**
5 pCt. til Jernbanefunktionærer.
Største Udvalg paa Vesterbro i alle Slags **Stranhatte.**

Marie Petersens Eftfl.

V. Sørensen.
Gl. Kongevej 150. Telef. Vest. 5056 y.
Børnekonfektion og Baby-Udstyr.

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69.
Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 905 x.
Ældre Tænder omsættes billigt, Plombering og Tandudtrækning. Moderate Priser. — Bedøvelse hver Dag Kl. 2.
Reparation udføres paa faa Timer.
Jernbanefunktionærer indrømmer 50 0

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avisposten den 16. Juni

H. J. HANSEN

Skrædermester
38, Sønder Boulevard 38.
Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd
Telefon Vester 1574 y.
Leverandør til Vareløtteri.

Rentefrit Laan

til Indkøb af Herre- og Damegarderobe
ydes af Tjenestemændenes Indkøbs-Bureau, Østerfarimagsgade 14. Kun skriftlig Henvendelse.

Lys
96

FALKONERALLE
A. STEEN ANDERSEN
Statustaut. Installatør.
Tlf. 6663.

Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

BRILLIANTRINGE

GULDURE SMYKKER

BILLIGST I RYEN

1, Skoubogade 1,

.. **KØBENHAVN.** ..

Etablissementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

Ny Ravnsborg Cabaretten.

„**RAKETTEN**“

hver Aften Kl 7³/₄. Billet Tlf. Vst. 4558

Forudbestilling fra Kl. 5.

Ærb. I. C. Christoffersen.

Announce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22^a, København B.

Træffes i Reglen daglig Kl. 1—2.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.