

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 23.

1. December 1903.

3. Aargang.

Lokomotivtidendes Annoncer.

Under 25de November d. A. er der til samtlige Afdelingsformænd m. fl. udsendt et Prøveomslag samt Bestillingsedler til Avertissementer.

Da der længe er ytret Ønske fra saavel Foreningens Medlemmer som enkelte Forretningsfolk om, at Formen for vort Organ ændres, saaledes at det bliver i Lighed med Jernbaneforeningens Medlemsblad „Vor Stand“, for derved at gøre det muligt at optage Annoncer i større Udstrækning og til moderat Betaling, har man anset det for formaalstjenligt at iværksætte Forandringen fra og med 1ste Januar 1904. Da Startningen af dette Foretagende imidlertid kræver et forholdsvis stort Arbejde, er det vort Haab, at samtlige Medlemmer vil staa os bi ved at iværksætte en kraftig Agitation for at skaffe det nødvendige Antal Annoncer snarest muligt og senest den 15de December d. A.

Prøveomslag og Bestillingsedler erholdes ved Henvendelse til nærværende Blads

Redaktør, der omgaaende giver alle ønskelige Oplysninger.

R e d.

Amerikanske Lokomotivkedler.

Vi har liggende for os fire Eksemplarer af et lille amerikansk Maanedsskrift, som udgives af »The Hartford Steam Boiler Inspection and Insurance Company«, og velvilligst er tilstillet os af en tidligere dansk Lokomotivmand. Efter de Fortegnelser, som disse Blade indeholder over Kedelekspllosioner, synes det unægteligt, som om der anvendes mindre Grad af Sikkerhed ved Konstruktionen og Pasningen af Kedler paa den anden Side Atlanterhavet end her; der anmeldtes saaledes for Maanederne Juli—Oktober 1902 ikke færre end 134 Kedelekspllosioner, hvoraf 23 hidrørte fra Lokomotiver, — altsaa omtrent 6 Lokomotiver gaaet i Luften pr. Maaned. Beretningerne siger intet om Aarsagerne til Eksplosionerne, men nøjes kort og godt med de tørre Fakta, som er temmelig uhyggelige, da de allerfleste har Dødsfald til Følge. Vi anfører saaledes:

(209). — Kedlen til Godstogslokomotiv Nr. 1944 paa Baltimore—Ohio Banen eksploderede den 23. Juli ved Ravenna Station, Ohio. Lokomotivføreren blev dræbt, Fyrbøderen og en Bremsler blev haardt skoldede. Lokomotivet ødelagdes. Kedlen sloges ud af Rammen, fløj ca. 60 Fod frem og borede sig fulde 4 Fod ned i Grunden.

(236). — Den 17. August eksploderede Kedlen paa et af Chesapeake- & Ohio-Banens største Godstogslokomotiver nær ved Covington.

Lokomotivføreren, Fyrbøderen og en Bremsler blev alvorligt kvæstede. Kedlen sloges løs af Rammen, og efter at være rullet rundt adskillige Gange, landede

den ca. 200 Fod fra sin oprindelige Plads.

(238). — Kedlen paa et Lokomotiv, som benyttedes til Kultransporter, eksploderede den 18. August ved Knickerbocker colliery, Pennsylvania. Lokomotivføreren blev slynget ud gennem Førerhus-Vinduet, men tog ingen alvorlig Skade.

(243). — Den 23. August eksploderede Kedlen paa et stort Mogul-Lokomotiv, der fremførte første Afdeling af Chicago- & Alton-Kødtog Nr. 86. Eksplosionen fandt Sted ca. 11 miles øst for Mexico. En Bremsler blev dræbt, og tre andre blev alvorligt kvæstede. Lokomotivføreren fik det venstre Laar kvæstet og blev stærkt forbrændt i Ansigtet og paa Fødderne. Kedlen kastedes ca. 200 Meter bort, og ni Kødvoerne gik i Grøften.

Eksplosion 238 er vist ret enestaaende, og vedkommende Lokomotivfører synes at være sluppen ualmindelig heldig fra sin Eksplosion.

Ovenstaaende er kun nogle faa Eksemplarer, udtagne i Flæng, men de taler ret tydeligt imod de billige amerikanske Lokomotiver, og er ingenlunde overraskende for den, der har set blot en lille Smule til amerikansk Kedelarbejde.

Jernbane- organisationernes Fællesudvalg

holdt Møde Mandag den 16. November i København. Udvalget konstuerede sig med Maskiningeniør, cand. polyt. J. B. Bruun som Formand og Pakmester P. D. Pedersen som Sekretær.

Til Behandling forelaa et Udkast til Forslag om en Omordning af Etatens Sygekasseforhold. Med nogle faa Ændringer vedtoges det foreliggende Udkast, hvis Ordlyd vil blive optrykt i næste Nr. af Lokomotivtidende.

Endvidere behandlede en fra D. L. og L. F. til Fællesudvalget henvist Sag om Opholdspenge m. m.

I Henhold til de under Forhandlingerne fremkomne Oplysninger vedtoges det at henlægge denne Sag, til det ny Lønningsregulativ foreligger.

Fællesudvalget, der ved dette Møde er traadt praktisk ud i Livet, har følgende S sammensætning:

Cand. polyt. J. B. Bruun, Formand, Assistent Vilh. Ohlsson, Assistent Joh. Petersen, Pakmester P. D. Pedersen, Sekretær, Depotarbejder Titze, Portør Chr. Nielsen, Lokomotivfører Osc. Larsen, Lokomotivfyrbøder J. Klem og Lokomotivfører Ludv. Mauritzen.

Meddelelser fra Afdelingerne.

De københavnske Afdelinger.

Den 5te ds. afholdt de københavnske Afdelinger deres halvårlige Generalforsamling i Lokalet »Columbus«.

Til Dirigent valgtes Lokfrb. Hansen, til Sekretær valgtes Lokfrb. Ohlsen.

Protokollen fra forrige Møde, den 2. Oktober, udviser, at der ingen Forhandling har fundet Sted paa Grund af mangelfuld Tilslutning.

Dagsorden:

1. Oversigt over Foreningens Virksomhed i sidste Halvaar.
2. Forslag om at indskrænke Mødernes Antal.
3. Et Forslag af Fyrb. V. Thomsen.
4. Skal Afdelingen afholde en Vinterfornøjelse?
5. Eventuelt.

Punkt 1. Lokf. Mortensen afgav en Oversigt over det sidste Halvaars Arbejde i Foreningen, gennemgik Lønningsloven og takkede Hovedbestyrelsen for dens Arbejde i denne Sag, samt mente, at hvad der var opnaaet med Hensyn til Lønnings sagen var det højeste, som kunde ventes paa nuværende Tidspunkt. Beklagede, at Fyrbøderne tilsyneladende var blevne forurettede ved samme. Omtalte derefter Statsanerkendelsen som et Fremskridt, der, omend kun lille, dog har Betydning. Beviste derefter det uheldige i det nuværende Sparesystem gennem et Andragende angaaende Lønnings sedler ved Udbetalingen af Lønninger. Opfordrede til Slut enhver til at støtte Foreningen.

Lokfrb. Lund omtalte ligeledes Lønningsloven og delte ikke den herskende Utilfredshed blandt Fyrbøderne. Karakteriserede denne Opfattelse som Sneversyn. Sammenlignede derpaa den nu-

værende Lønningslov med den gamle og beviste klart, at selv om den for enkelte muligvis ikke er naaet til det ønskede Resultat, saa bør dog særlig de yngre efter Forholdene være tilfreds, idet yngste Lønning er hævet 150 Kr. aarlig. Fremdrog derefter Eksamensspørgsmaalet og mente, at derigennem vilde Personalet langt lettere være i Stand til at faa deres Interesser gennemførte. Beklagede den ringe Deltagelse til Møderne, og opfordrede enhver til at gøre sin Pligt. Med Hensyn til den nydannede S sammenslutning af de bestaaende Organisationer saa Taleren med Glæde paa dennes Udvikling.

Punkt 2. Lokf. Mortensen anbefalede indtrængende Medlemmerne til at stemme for, at Møderne kun finder Sted hver 3die Maaned fra Nytaar at regne.

Lokfrb. Lund var i Forstaaelse med Formandens Anbefaling; dog anmodede han om, at hver Afdeling tager Afstemning over vigtige Sager.

Vedtoges enstemmigt.

Punkt 3. Afvistes.

Punkt 4. Lokfrb. Kassinger ønskede Juletræ med Bal, men kunde ogsaa gaa med til Afholdelsen af et Bal før.

Lokf. Mortensen oplyste, at det først maatte afgøres, om en Vinterfornøjelse skal afholdes, senere maa afgøres, hvori denne skal bestaa.

Lokfrb. Lund foreslaar at henlægge denne til Stiftelsesdagen, men dog med Juletræ for Børn.

Lokf. Lauritzen stillede sig lidt skeptisk af Hensyn til Kassebeholdningen.

Lokfrb. Ohlsen henviste til den korte Tid, som er tilbage, og haabede, at der i Aar maa blive bevilget en større Sum til Festen, idet vi i Aar sandsynligvis faar større Udgifter.

Lokf. Lauritzen haabede ikke, at Forsamlingen havde misforstaaet ham.

Derefter valgtes et Festudvalg, som kom til at bestaa af: Lokf. Mortensen, Lokf. Mottlau, Lokfrb. Kassinger, Lokfrb. Ohlsen og Lokfrb. Mathiesen.

Festens Afholdelse skal finde Sted i Midten af Januar 1904 og bestaa af Juletræ for Børnene, Fællesspisning og Bal.

Punkt 5. Lokf. O. Larsen omtalte Referatet i Dansk Lokomotivtidende fra Fællesudvalget, men saa sig ikke berettiget til paa nuværende Tidspunkt at oplyse noget.

Lokfrb. Ohlsen udtalte, at han for ca. 8 a 10 Dage tilbage havde tilstillet Afdelingsformanden paa Gb. 2 Punkter til Dagsordenen i Aften, og beklagede, at den nævnte Afdelingsformands Interesser for Foreningen er saa svage, og haabede, at der snarest maatte indtræde bedre Forhold paa Gb. fra den Side. Omtalte derefter disse Forslag, hvoraf

det ene toges tilbage, og det andet henvistes til Hovedbestyrelsen.

Lokf. G. Jensen, København Ø, forespurgte, om Hovedbestyrelsen havde foretaget noget med Hensyn til Forhøjelsen af Rangerpengene.

Lokf. O. Larsen mente ikke, at Tiden var inde til at foretage noget i denne Sag.

Lokf. G. Jensen, København Ø, forespurgte derefter, om det er Meningen at tvinge Personalet til Afholdenhed, og opfordrede til en Protest mod et saadant Angreb.

Lokf. O. Larsen udtalte derpaa, at saafremt det gøres nødvendigt, vil der blive nedlagt Protest af Jernbane-Organisationernes 8000 Medlemmer.

Lokf. Mortensen forespurgte, om der foreligger Svar angaaende Beklædnings-spørgsmaalet, og om Privatbane-Lokomotivpersonalets Berettigelse til at forblive i Foreningen.

Lokf. O. Larsen maatte meddele, at til det første Spørgsmaal forelaa endnu ingen Oplysninger, til det andet kan kun svares: »er afsendt«.

Derefter var Dagsordenen udtømt, hvorfor Dirigenten afsluttede Mødet med Udbringelsen af et Leve for Foreningen.

H. Ohlsen,
Mødets Sekretær.

FORSKELLIGE MEDDELELSER.

Hr. Trafikassistent C. Kragh har anmodet os om at meddele, at han den 11. November d. A. er fratraadt Stillingen som Forretningsbestyrer for **Jernbaneetatens Fællesindkøbsforening**, København.

Annonceomslag. Under Overskriften »Annonceomslag« har der indsneget sig en Misforstaaelse, idet der staar, at Annoncerne skal være Aarsannoncer. Der skulde have staaet $\frac{1}{2}$ -Aars, altsaa Indrykning 12 Gange.

Indsendt.

Medlemmerne opfordres i forrige Numer af Bladet til strængt at holde sig Ordren angaaende Olieforbruget efterrettelig og ikke se for meget paa den private Finanskasse, selv om der ogsaa paa Kontoen efter den bekendte Regning »For uforholdsmæssig stort Olieforbrug idømmes De herved » Kr. » Øre i Mulkt osv.« maa afstaa en større eller mindre Part af den i Forvejen retmæssig fortjente Lønning. Omend jeg hilser Opfordringen med al Forstaaelighed, idet jeg godt fatter vor Bestyrelses Hensigt dermed, saaledes at Smøringen af t. Eks.

Cylindrene med andre Oliesorter derved konstateres som en Hæmmelighed, alle kender, kan jeg dog ikke fortænke Personalet i, at det med alle til Raadighed staaende Midler søger at holde sig oven Vand og ikke frivillig lader sig benytte som Sygekassens Malkeko, men derimod paa dette Punkt lader sin egen Personlighed have Fortrin for Maskinen. Selvfølgelig vil jeg indrømme, at et saadant Ræsonnement er ukorrekt; dog finder jeg, at dette lettere kan forsvares end nævnte Ordre, der kun bidrager til, at Maskinens Værdi, trods Personalets Omhu og Interesse for deres Gerning, saa stærkt forringes, at den Indtægt, som Oliebesparelsen maaske momentant kan indbringe, vist kun bliver en Brøkdæl af senere Udgifter til Reparationer. Idet Oliespørgsmaalet nu er et brændende Punkt og som Følge deraf bør fængsle vor Opmærksomhed, maa det haabes, at vore Repræsentanter snart bliver taget med paa Raad i dette saa vigtige Spørgsmaal. Den Dag vil da maaske ikke være saa fjern, da Personalet kan vente at faa det Kvantum Olie, som, selvfølgelig med Sparsommelighed, er nødvendig for Maskinernes gode Gang og Vedligeholdelse, og ej behøver at frygte de Kalamiteter, som kan foraarsages af Mangel paa denne. Indtil dette sker, vil de fleste, og i Særdelshed Rangerpersonalet, blive en tvungen Forbruger af den forbudne Frugt.

H.

* * *

Vi maa tage Afstand fra den i ovennævnte Artikel fremsatte Teori og bestemt holde for, at Lokomotivpersonalet holder sig strængt til givne Ordres og Bestemmelers Ordlyd.

R e d.

Prøvekørsel med et elektrisk Hurtigtog.

Flere af de tyske tekniske Tidsskrifter indeholder i denne Tid Beretninger om en Prøvekørsel, som den 6te Oktober d. A. foretoges paa den elektriske Forsøgsbane Marienfelde—Zossen ved Berlin, ved hvilken en elektrisk Motorvogn, der vejede ca. 93 Tons, opnaaede en Hastighed af noget over 200 km. pr. Time. Rigtigheden af disse Beretninger tør ikke betvivles, og de paakræver derfor en vis Interesse, selv om der ikke i Øjeblikket havs nogen begrundet Mening om disse Forsøgs Betydning for den praktiske Jernbanedrift. Ser vi imidlertid hen til den Revolution, som Elektriciteten i de sidste 10 Aar har fremkaldt paa Sporvognenes Omraade, og betænker de tekniske Fremskridt, som det samme Tids-

rum har bragt os, saa er det vel ikke saa ganske udelukket, at det næste Tiaar ogsaa kunde ligge inde med Overraskelser og Fremskridt, der kunde rydde bort de Hindringer, som nu synes uovervindelige; og vi vil derfor efter de ovennævnte Kilder hidsætte følgende Oplysninger:

Ved Samarbejde mellem de to bekendte Berlinerfirmaer Siemens & Halske og Allgemeine Electricitäts-Co. dannedes der i 1899 et »Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahn«, mellem hvis Grundlæggere, foruden de ovennævnte Firmaer, forskellige Finansmænd og Banker, tillige fandtes de bekendte Firmaer A. Borsig, Fried. Krupp og v. d. Zypen und Charlier. Til Formand for Selskabet valgtes Præsident des Reichseisenbahnnamtes Hr. Dr. Schulz, og der nedsattes et teknisk Udvalg, hvis Medlemmer udtoges blandt Tysklands bedste Ingeniører og Videnskabsmænd. Af Krigsministeriet blev den preussiske Militærbane stillet til Udvalgets Disposition, og dette approberede derefter et af Hr. Wilhelm von Siemens stillet Forslag om til Banens Drift at anvende en Vekselstrøm med 10,000 Volts Spænding.

Den elektriske Udrustning af to Vogne blev overdraget A. E. G. og S. & H., medens van der Zypen & Charlier overtog Bygningen af Vognkasserne og Truckerne; endvidere stillede A. E. G. sit Elektricitetsværk ved Oberspree til Disposition som Kraftkilde, medens S. & H. overtog Leveringen af Banens Ledninger. Efter at alle Forarbejder var tilendebragte, begyndte man i Efteraaret 1901 paa Prøvekørslerne, men det Maal, som oprindeligt var stillet, nemlig 200 km. pr. Time, viste det sig den Gang umuligt at naa. De elektriske Indretninger fungerede vel alle tilfredsstillende, men Banens Overbygning — 32 kg. Skinner pr. Meter — viste sig snart for svag til Hastigheder større end 130 km. pr. Time, idet der forekom Bøjninger af Skinnerne og Revner i Jernsvellerne. Ikke desto mindre lykkedes det dog i dette første Forsøgsaar at bringe Hastigheden op til 160 km. pr. Time.

Man maatte saa kassere Overbygningen og anlægge en ny, hvortil benyttedes 42 kg. Skinner i Længder paa 12 Meter, der hver understøttedes af 18 stærke Træsveler. Paa den indvendige Side af hver Bæreskinne anbragtes en Tvangsskinne, der var 50 mm. højere end Bæreskinnen, og saaledes, at der mellem disse to Skinner fremkom en 50 mm. bred Rille. Denne Tvangsskinne hvilede paa Støbejernsstole og tjente til Forstærkning af Overbygningen samt til Forhindring af Truckernes slingrende Bevægelser, idet Hjulene kun havde nogle faa Millimeters Sidebevægelse; den samlede Overbygning kom herved til at veje 300 kg. pr. Meter.

Men foruden Overbygningen maatte tillige Truckerne ændres og forstærkes, og efter grundige Overvejelser bestemte man sig for en fireakslet Truck, ved hvis Konstruktion man særlig havde draget sig Erfaringerne fra Lokomotivet til Nytte.

Hjulstanden forøgedes saaledes fra 3,5 til 5 Meter, og Rammen fremstillede af Pladejern, hvilende paa lange Bladfjedre, med mellemliggende Balancer.

De saaledes foretagne Forbedringer viste sig overraskende tilfredsstillende ved de Prøvekørsler, som derefter paabegyndtes i indeværende Aar, thi medens der ved Prøvekørslerne i 1901 ved 100 km. Hastighed opstod urolige, forstyrrende Bevægelser, som ved 160 km. pr. Time gik over til hæftige Svingninger, der satte hele Vognen i Svingning, løb Vognen fuldstændig rolig med de forandrede Truckere paa den forstærkede Overbygning. For at give Læseren en Ide om en saadan Kørsel gengives nedenstaaende Iagttagelser, der er anstillede af en Deltager i den første Prøvekørsel, ved hvilken der opnaaedes 200 km. Hastighed, idet vi forudskikker, at Afstanden fra Marienfelde til Zossen kun er 23 km., og at der paa denne Strækning findes følgende Stationer: Marienfelde, Mahlow, Dahlwitz, Rangsdorf og Zossen:

Efter at alle Forberedelser til Kørslen er tilendebragte og en Bremseprøve afholdt, anmeldes Vognen telegrafisk til de enkelte Militærposter, som findes spredt langs med Strækningen; derefter sluttes den elektriske Strøm, hvis Spænding er 14,000 Volt, og Vognen sætter sig brummende langsomt i Bevægelse. Vi forlader Afgangstationen Marienfelde Kl. 9,25, idet vi endnu en Gang kaster et prøvende Blik til Ledningerne, som ved den temmelig stærke Modvind svinger en Del frem og tilbage.

Under Igangsætningen forøges hver af de 4 Motorers Strømstyrke lidt efter lidt til 350 Ampere, hvorved der tilføres Vognen ca. 2500 Kilowatt, hvilket svarer til 2600 mekaniske Hestekræfter. Efter at to Klm. er tilbagelagt, viser Maaleren en Hastighed af 120 km., 1 km. videre, ved Lichtenrade, er Hastigheden allerede 150 km., og vi nærmer os nu med en Hastighed af 170—175 km. den første Kurve, hvis Radius er 2000 Meter, umiddelbart foran Station Mahlow.

Ved den Fart, hvormed vi nærmer os Kurven, ser det ud, som om Sporet paa dette Sted havde et skarpt Knæk, og vi belaver os allerede paa et stærkt Stød, men da vi i det samme passerer Kurvens Begyndelse, ser vi Sporet foran os som en slank Bue, i hvilken Vognen løber ind med et let Sving.

Idet vi forlader Kurven, faar vi det 1¹/₄ km. bortliggende Signal i Sigte. Det

viser »fri Bane«, og vi farer nu med uformindsket Hastighed op ad en Stigning 1:200, hvilket under almindelige Forhold udkræver en Arbejdsforøgelse af ca. 300 HK. Vognens Hastighed forøges imidlertid stadig; vi passerer Militærbanens Holdeplads Mahlow (7 Kilometer fra Marienfelde) med en Hastighed af 180—185 km. og glider med fuld Sikkerhed uden Stød over Sporskifterne, der dog er forsynede med særlige Sikkerhedsforanstaltninger.

Det kunde næsten se ud, som om Huse, Træer, Ledningsmaster etc. fløj os forbi, medens Vognen stod stille, om ikke denne Illusion blev os betaget ved Lar-men fra Hjulenens Rullen paa Skinnerne. Paa Spændingsviseren kan man se, at Elektromotorerne endnu arbejder fuldstændig roligt, og vi nærer derfor ingen Betænkelighed ved at søge Hastigheden yderligere forøget. Igangsætterens sidste Modstandsruller bliver derfor — stadig under den samme Belastning af 2300 Kilowatt — lidt efter lidt skudt ud, hvorved Hastighedsviseren stiger til de hidtil uopnaaelige 190—195 Klm.

Kørslen er ved denne usædvanlige Hastighed ganske forbløffende, thi vi staaer Sporet betydelig nærmere end paa et Lokomotiv, og til at begynde med ser det bogstavelig ud, som om Strækningen slyngedes Kilometervis bagud — der bruges jo knap 18 Sek. til hver Kilometer —, men Mennesket vænner sig til alt, og ret længe varer det ikke, før der ved Siden af den behagelige Bevidsthed at vide sig saa hurtig kørende opstaar en Trang til at prøve paa, om det ikke skulde være muligt at forøge Hastigheden endnu en lille Grad.

Efter at Hastighedsmaaleren med fuld Indsætning af Vognen har overskredet de 195 km., fanger den alles Opmærksomhed; der bliver ganske stille omkring os, man hører ikke et Ord, alle stirrer anspændt paa Viseren eller ud gennem Vinduerne paa Strækningen. Da ser vi foran os i ca. 800 m. Afstand et Par Herrer, som midt i Sporet i al Ro og Mag synes at afvente Vognens Ankomst; et Greb til Signalføjten, og i næste Sekund styrter de to fra hinanden. Vi er dem temmelig nær, og at standse Vognen vilde have været ganske umuligt, da der hertil udfordres en Bremsevej af 1½ Kilometer med et Bremsetryk af 200,000 kg.

Vi kører med fuld Fart forbi Stationen Dahlwitz, medens Grus, Sand og Smaasten hvirvles i Luften, da der pludselig lyder et drønende Slag mod Førerpladsens Glasruder; dette er dog af mindre Betydning, thi vi ved, at Slaget stammer fra en flyvende Fugl, som er indhentet og af Lufttrykket slynget haardt imod Vognens Glasrude. Vi fortsæt-

ter derfor rolig vor Fart, stadig med Øjet paa Viseren, som paa en højst tilfredsstillende Maade mere og mere nærmer sig Tallet 200. Der er i hvert Fald endnu 2 Klm. til Station Rangsdorf (14 Klm. fra Marienfelde), men det er snart paa Tide at udskyde Strømmen, og om ikke Elektricitetsværkets 4000 Hestekræfter i dette Øjeblik kommer os til Hjælp, vil vi dog ikke naa det saa stærkt eftertragtede Maal. Men heldigvis lader det os ikke i Stikken; dets flinke Ingeniører og Personale gør aabenbart deres Bedste, og i Nærheden af Rangsdorf glider Viseren ganske rolig op til de 200, ja, endda et lille Stykke forbi.

Saa tilbagelægger vi den sidste Kilometer, som staaer til vor Raadighed, med den fulde opnaaede Hastighed, ved et Kraftforbrug af 1400 Kilowatt, resp. 1600 Hestekraft, og afbryder saa Strømmen ca. 500 Meter foran Kurven ved Rangsdorf, hvorefter Bremsen sættes i fuld Virksomhed.

Vognen formindsker sin Hastighed til 165 Klm. og tager Kurven med et elegant Sving, Bremsen sættes igen ud af Virksomhed, og Vognen fortsætter nu strømløs — alene drevet ved den levende Kraft — sin Vej til Zossen.

Uden Benyttelse af Bremsen vilde den paa denne Maade have fortsat endnu 30 Klm., inden den standsede. Nu benytter vi Bremsen og stanser paa Station Zossen 8 Minutter efter at vi forlod Marienfelde.

Ved Hjælp af et Morseapparat er Hastigheden nøjagtig optegnet og viser sig i det højeste at have været 200,8 km. pr. Time. Efter 20 Minutters Ophold i Zossen, hvor hele Vognen underkastedes et grundigt Eftersyn, kørtes tilbage til Marienfelde med gennemsnitlig den samme Hastighed, som opnaaedes paa Udturen.

De Fordringer, som ved en saadan Kørsel bliver stillet til Kraftstationens Dampmaskiner, er naturligvis ganske overordentlige, og det er sikkert ikke altid hyggeligt for et Maskinpersonale at iagttage de Virkninger, som opstaar, naar 4000 Hestes Kraft ved Strømmens Slutning eller Afbrydning pludselig sættes ind i eller ud af Virksomhed.

Ringkørsel.

Vi er blevet anmodet om at udtale vor Mening gennem L.-T. om det af Aarhus Afdeling stillede Forslag om, at alle Lokomotivførerne ved de forskellige Depoter kørte i Tur sammen. Ihvorvel vi anser Forslaget for uigennemførligt paa nærværende Tidspunkt, foreningsmæssigt set, kan vi dog ikke undlade at

hilsse Forslagets Fremkomst med Glæde, idet denne Sag sikkert vil aabne Øjnene paa en Del af de udenfor Organisationen staaende Lokomotivmænd; thi disse er jo nu — i Henhold til den Ret, Foreningens Medlemmer har til gennem sin Bestyrelse at forhandle med Administrationen — uden ringeste Indflydelse paa de Aftaler, der træffes mellem ovennævnte Faktorer, og der ræsonneres fornuftigvis fra Ikke-Medlemmerne saaledes:

Lad os nu snarest indmelde os i vor faglige Organisation, for at vi der kan lægge vor Stemme i de Sagers Afgørelse, der har særlig Interesse for os.

R e d.

Personalia.

18.—11. 1903.

Fyrbøder Nr. 8 R. P. Frandsen, Frederikshavn, afskediget.

Forflyttede er:

1.—12. 1903.

Fyrbøderne Nr. 296 P. Petersen, Aarhus, til Korsør, Nr. 151 N. P. Pedersen, Korsør, til Roskilde, og Nr. 423 C. Jensen, Roskilde, til Aarhus.

1.—1. 1904.

Fyrbøderne Nr. 66 N. Christensen, Ore-hoved, til København H, og Nr. 388 F. C. Hansen, København H, til Ore-hoved.

Opfordring.

Til Underretning for ærede Læsere, der kunde ønske at være med, optrykker vi nedenstaaende:

Fotograf Lønborg i København har tidligere udført forskellige Portrætgrupper, saasom af Rigsdagens Medlemmer, Højesteret, Lægekongressen, Studenter-jubilarene, Postembedsmænd m fl., og ønsker nu at udføre et stort Billede af Ansatte ved Statsbanerne.

Vi Undertegnede tillader os i den Anledning at henvende os til vore Med-Ansatte med Opfordring til inden 15de Decbr. d. A. at sende deres Billede til Hovedkasserer, Ritmester Barfoed; paa Billedets Bagside anføres Navn, Stilling og Bopæl.

Enhver Subskribent erholder en Portrætgruppe sendt og kan vælge mellem to Størrelser:

Nr. 1, Størrelse 20" × 16", Pris 10 Kr.
— 2, — 14" × 10", — 6 —

Det bedes udtrykkelig bemærket, hvilken Størrelse man ønsker.

København, den 13. Novbr. 1903.

Barfoed, Harhoff, Haxthausen,
Ritm., Hovedkasserer. Fuldnægtig Godsekspeditør.

Holm, Johansen,
Kapt., Overassistent. Stationsf. Frederiksberg.

P. L. Petersen, Skovsted,
Overassistent. Trafikinspektør.

Sæbye, Toussieng,
Kontorchef. Kapt., Trafikinspektør.

Trykt i

Fredericia Dagblads Bogtrykkeri
i Fredericia.