

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 8 B.

15. April 1903.

3. Aargang.

Uddrag

af

Landstingets Betænkning over Forslag til Lov om Statsbanernes Ordning.

Som det vil være bekendt, afgav Landstingets Udvalg sin Betænkning den 27. Marts d. A., hvorved det maa betragtes som sikret, at de forelagte Forslag bliver ophøjede til Lov endnu i indeværende Samling.

Naar man vil have et Overblik over de foreløbige Resultater, Lokomotivpersonalet gennem sin Organisation har at opvise i Lønsørgsmaalet, maa man lægge Jernbanekommissionens Betænkning af 15. Juni 1901 til Grundlag.

Som det vil erindres, henførte Kommissionen Lokomotivførerne til 8de Lønningsklasse med en Begyndelsesløn af 1500 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 150 Kr. indtil en Slutløn af 2100 Kr. Denne Lønsats lykkedes det ikke at hæve ved Regeringsforslaget af 31. Januar 1902, ligesom det af Folketinget i Anledning af dette Forslag nedsatte Udvalg lod det have sit Forblivende herved. Ogsaa i Regeringsforslaget af 12. Nov. 1902 opførtes Lokomotivførerne med den af Kommissionen foreslaede Lønsats, hvorimod Ministeren for offentlige Arbejder under Forhandlingerne med det i denne Anledning af Landstinget nedsatte Udvalg har stillet Ændringsforslag om at dele 8de Lønningsklasse i a. og b. og henføre Lokomotivførerne under a. med en Begyndelsesløn af 1500 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 200 Kr. indtil en Slutløn af 2100 Kr. og givet dette Ændringsforslag følgende Motivering:

Ændringsforslag Nr. 20, stillet af Ministeren for offentlige Arbejder, tiltraadt af Udvalget tilsigter en Forhøjelse af Lokomotivførernes Alderstillæg fra 150 Kr. til 200 Kr., dog saaledes, at de i Stedet for 4 Alderstillæg a 150 Kr. faar 3 a 200 Kr., hvorved Slutningslønnen forbliver uforandret. Ansættelsen som

Lokomotivfører naas som Regel saa sent, at det vil være de fleste umuligt at tjene de 21 Aar, der kræves for at det 4de Alderstillæg kan faa Betydning ved Pensionsberegningen. Forhøjelsen af Alderstillægene vil ogsaa betyde en beskedent yderligere Lønningsforbedring, der under Hensyn til Lokomotivførernes opslidende og ansvarsfulde Gerning synes i ganske særlig Grad velfortjent.

Med Hensyn til Milepenge omforandres disse til Kørepenge og forhøjes til 1,2 Øre pr. Kilometer, hvilket betyder 1 Øre mere pr. Mil. Natpenge ydes som hidindtil med 20 Øre pr. Time, beregnet for Tidsrummet fra Kl. 11,00 E.m. til Kl. 5,00 F.m., i hvilket Lokomotivførerne ifølge Tjenestefordelingen enten maa gøre Tjeneste eller overnatte udenfor Hjemmet.

Af Jernbanekommissionen henførtes Lokomotivfyrbøderne til 13. Lønningsklasse med en Begyndelsesløn af 960 Kr. aarlig, stigende med 90 Kr. hvert 4de Aar indtil en Slutlønning af 1410 Kr. I Kørepenge ydes 0,6 Øre pr. Mil og i Natpenge 12 Øre pr. Time.

Ved det af Regeringen under 31. Januar 1902 i Folketinget fremsatte Forslag lykkedes det at faa henført Lokomotivfyrbøderne til 12te Lønningsklasse, hvorved det ene Alderstillæg (det første) faldt bort og Natpenge ydes med 15 Øre pr. Time, medens Kørepengene forblev uforandret, hvilket betyder en Forhøjelse af Begyndelseslønnen paa 90 Kr. og en Forhøjelse af Natpengene paa 3 Øre pr. Time. Det af Folketinget i Anledning af dette Forslag nedsatte Udvalg lod det have sit Forblivende herved.

Ved det af Regeringen under 12. November 1902 i Landstinget fremsatte Forslag lykkedes det atter at faa indført den Forbedring, at de fireaarige Tillæg forhøjedes fra 90 til 108 Kr., medens saavel Køre- som Natpenge forblev uforandrede, hvilket betyder, at Slutlønningerne forhøjes fra 1410 til 1482 Kr.

Det af Landstinget i denne Anled-

ning nedsatte Udvalg lod det have sit Forblivende herved.

Summen af de indvundne Resultater ser sammenstillet saaledes ud:

For Lokomotivførerne:

Nuværende Løn:

1350 til 1800 Kr., stigende med 150 Kr. pr. Klasse i 4 Klasser efter Oprykning.

Nuværende Milepenge: 8 Øre pr. Mil.

Efter Kommissionsforslaget:

1500 Kr., efter 4 Aars Tjen.	1650 Kr.
— 8 — —	1800 —
— 12 — —	1950 —
— 16 — —	2100 —

Kørepenge: 1,2 Øre pr. Km.

Efter det foreliggende Forslag:

1500 Kr., efter 4 Aars Tjen.	1700 Kr.
— 8 — —	1900 —
— 12 — —	2100 —

Kørepenge: 1,2 Øre pr. Km., 9 Øre pr. Mil.

(Natpengenes Størrelse er bibeholdt gennem alle Forslagene).

For Lokomotivfyrbøderne:

Nuværende Løn:

900 til 1200 Kr., stigende med 150 Kr. pr. Klasse i 4 Klasser efter Oprykning.

Nuværende Milepenge: 4 Øre pr. Mil.
Natpenge: 15 Øre pr. Time.

Efter Kommissionsforslaget:

960 Kr., efter 4 Aars Tjeneste	1050 Kr.
— 8 — —	1140 —
— 12 — —	1230 —
— 16 — —	1320 —
— 20 — —	1410 —

Kørepenge: 0,6 Øre pr. Km.

Natpenge: 12 Øre pr. Time.

Efter det foreliggende Forslag:

1050 Kr., efter 4 Aars Tjeneste	1158 Kr.
— 8 — —	1266 —
— 12 — —	1374 —
— 16 — —	1482 —

Kørepenge: 0,6 Øre pr. Km. = 4,5 Øre pr. Mil.
Natpenge: 15 Øre pr. Time.

Naar man vil søge Kilden til de for Lokomotivpersonalet indvundne Forbedringer, maa det staa ethvert Medlem af vor Organisation klart, at vi, ihvorvel Idealet langt fra er naaet, staa i en stor Taknemmelighedsgæld til Hs. Ekscellence Trafikministeren for den Velvillie og Forstaaelse af Lokomotivpersonalets Stilling, der, saavel ved Fremsættelsen af Lovforslagene som ved Forhandlingerne i Udvalgene, har givet sig Udtryk i de foreslaaede Forbedringer.

Alderstillagene, der i Forhold til Klasseoprykningen i sig selv betyder en overordentlig stor Forbedring, regnes fra Ansættelsesdagen i den paagældende Lønningsklasse, for saa vidt denne er den første i en Maaned, i modsat Fald fra den første i den paafølgende Maaned. Ved Overgangen til en anden Stilling i samme eller i en lavere Lønningsklasse, bevares den i den tidligere Stilling ifølge Tjenestetiden erhvervede Ret til Alderstillæg.

Hvis nogen, udenfor Tilfælde, hvor særlige Omstændigheder foreligger, ved at forflyttes til en anden Stilling, kommer paa lavere Løn end den, han oppebar i den tidligere Stilling, godtgøres Forskellen ham som personligt Tillæg, indtil han i den ny Stilling ved Alderstillæg maatte opnaa samme Lønningsindtægt, som han havde i den tidligere Stilling.

For saa vidt der ved tidligere givne Lønningsbestemmelser er tillagt nogen, som ved nærværende Lovs Ikrafttræden er ansat i Statsbanernes Tjeneste, bedre Lønningsvilkaar end dem, der ved denne Lov tillægges den af ham beklædte Stilling, beholder han hine Vilkaar, saaledes at Forskellen i Indtægt godtgøres ham som personligt Tillæg, der dog bortfalder, naar han efter nærværende Lov har opnaaet samme Lønning som tidligere. Ved Opgørelsen af den hidtil hafte Løn medregnes midlertidige Lønningstillæg med det af vedkommende senest oppebaarne Beløb.

Med Hensyn til Pensioneringen kan i Korthed anføres følgende:

Ret til Pension opnaas, naar man ved Afskedigelsen er fyldt 35 Aar og har været ansat i pensionsberettiget Stilling i 10 Aar. Af Lønningsindtægten (o: den faste Løn med Alderstillæg, personlige Tillæg og Kørepenge, der for Lokf. sættes til 500 og for Lokfrb. til 250 Kr. aarlig) afkortes 5 pCt. til Pensionering. Ved Beregningen af Pensionen medregnes de første 10 Tjenestear ikke, men beregnes iøvrigt efter vedkommendes Tjenestetid som fast ansat

efter det fyldte 25. Aar, og efter Gennemsnitsbeløbet af Lønningsindtægten i de sidste 5 Aar før Afskedigelsen.

En Tjenestetid fra 0 til 2 Aar giver	$\frac{1}{10}$
2 > 4 > >	$\frac{2}{10}$
4 > 7 > >	$\frac{3}{10}$
7 > 10 > >	$\frac{4}{10}$
10 > 20 > >	$\frac{5}{10}$
20 > 21 > >	$\frac{31}{60}$
21 > 22 > >	$\frac{32}{60}$
22 > 23 > >	$\frac{33}{60}$
23 > 24 > >	$\frac{34}{60}$
24 > 25 > >	$\frac{35}{60}$
25 > 26 > >	$\frac{36}{60}$
26 > 27 > >	$\frac{37}{60}$
27 > 28 > >	$\frac{38}{60}$
28 > 29 > >	$\frac{39}{60}$
over 29 > >	$\frac{40}{60}$

af Gennemsnitsbeløbet i Pension.

Enkerne faar Halvdelen af det Beløb, der tilkommer eller blev oppebaaret af Manden. Hvor Omstændighederne taler derfor, kan Ministeren til hver af Enkens uforsørgede (og for fader- og moderløse) Børn under 18 Aar efter pensionsberettigede Funktionærer bevilge et Beløb af indtil 100 Kr. aarlig.

For Lokf. og Lokfrb. beregnes hvert Tjenestear til $\frac{1}{6}$ pensionsgivende Aar. Det til Pensionering afkortede Beløb (de 5 pCt.) tilbagebetales Funktionæren, Enken eller uforsørgede Børn under 18 Aar, naar han paa Grund af Svagelighed eller andre ham utilregnelige Aarsager enten afskediges eller dør forinden han har opnaaet Pensionsret, alt for saa vidt der ikke tillægges de paagældende Pension eller Børneunderstøttelse efter Reglerne for Tilskadekomne.

Hvis nogen af Statsbanernes fast ansatte Personale kommer saaledes til Skade under Udførelsen af sin Tjeneste eller sit Arbejde, at han maa afskediges, tilkommer der ham uden Hensyn til Alder eller Tjenestetid en af Ministeren efter Omstændighederne fastsat Pension, der dog ikke kan overstige $\frac{2}{3}$ af hans sidste Lønningsindtægt. Medfører Beskadigelsen en blivende Forringelse af Arbejdsvevnen, uden at den Tilskadekomne dog paa Grund af samme afskediges, kan der efter Ministerens Bestemmelse tillægges ham en Understøttelse en Gang for alle eller aarlig. Den aarlige Understøttelses Vedvaren er afhængig af, at de Omstændigheder, som have begrundet den, fremdeles ere til Stede.

Alle hidtil gældende særlige Forhold ved Statsbanerne med Hensyn til Pension, Alderdoms-, Enke- og Børneforsørgelse bortfalder for Fremtiden, og de i de forelagte Forslag (om de ophøjes til Lov) givne Regler kommer til Anvendelse paa alle fast ansatte og deres Enker. De nuværende Ansatte til-

kommer der et yderligere Pensionsbeløb end det lovbestemte, saafremt de ved deres Afgang vilde have været gunstigere stillet efter de nugældende Regler, saaledes at de holdes skadesløs.

De Embeds- og Bestillingsmænd, der ved nærværende Lovs Ikrafttræden ere undergivne Bestemmelserne af 10. Maj 1869 om Alderdomsforsørgelse, kunne derhos ved deres Afgang forlange at behandles efter de nugældende Regler for Alderdomsforsørgelse i Stedet for efter Pensionsreglerne i denne Lov.

Som det vil ses, indeholder disse Pensionsregler en Bestemmelse om, at det nu ansatte Personale holdes skadesløs, hvis de nugældende Regler ved Afgang fra Tjenesten maatte vise sig at være bedre for den enkelte, det vil altsaa sige, at man ikke behøver at tage nogen Stilling til Pensionsspørgsmaalet, forinden man maa afgaa; men da gælder det ogsaa for de, der er undergivne Bestemmelserne i Alderdomsforsørgelsen om at vælge rigtig, idet Enken efter de foreliggende Forslag faar Halvdelen af den Manden tilkommende Pension, imod Trediedelen tidligere, hvor der har været Lejlighed til at bestemme sig.

Med Hensyn til Fribefordring for — blandt andre — Personalet udtaler de foreliggende Forslag, at Ministeren i enkelte Tilfælde, hvor Omstændighederne særlig taler derfor, kan bevilge fri Befordring paa Statsbanerne. Hvor det derimod gælder en stadig eller regelmæssig tilbagevendende Adgang til Fribefordring, skal de fornødne Midler her til bevilges paa Finansloven.

Lønbestemmelserne ere foreslaaede at skulle træde i Kraft den 1. Oktober 1903, medens Reglerne for Fribefordring først skal træde i Kraft den 1ste April 1904.

Tvilstilfælde angaaende nærværende Lønbestemmelse kan ikke indbringes for Domstolene. Spørgsmaal om Ret til Pension eller Ventepenge kan derimod forøres afgjort af disse.

En smuk Præstation.

Den 20. f. M. var en meget stormfuld Dag med Vind S.V. 4, altsaa 18 m. Hastighed eller ca. 35 km. imod Toget, og dette — Nr. 172 — var stærkt forsinket fra Aarhus, hvorfor Maskininspektør Duseberg besluttede at anstille efterstaaende Forsøg dermed; han fulgte selv med Toget, anbragte Vakuumretet paa Røgkamret og anmodede Lokomotivføreren og Fyrbøderen om at gøre, hvad de formaede, for at bringe Toget rettidigt til Fredericia. Toget bestod af 10 Vogne = 186 Tons Vognvægt og gjorde Turen, fraregnet 3 Ophold paa

Mellemstationer og 1 Minut til hver Igangsætning og Stop, i 112 Minutter til 110 km., og gjorde altsaa meget nær 60 km. Gennemsnitsfart i Timen; dette vilde allerede have været en smuk Præstation ved normalt Vejr og efter Togvægten svarende til Kurertogsfart, men den voldsomme Blæst og de bekendte store og lange Stigninger af 1:100 paa indtil 7½ km. Længde gjorde Præstationen til en Mønsterpræstation.

Vakuumetret paa Røgkamret viste følgende Aflæsninger:

Ved Fyldning	Fart	Vandsøjle
10 pCt.	80 km.	70 mm.
12 —	60 —	60 —
20 —	75 —	120 —
30 —	75 —	200 —
30 —	80 —	210 —
30 —	85 —	210 —
30 —	90 —	210 —
30 —	100 —	210 —
35 —	50 —	120 —
(paa Hasselager Bakke 1:100)		
40 —	67 —	240 —
40 —	80 —	280 —

Under Kørselen maatte den ene Injektor næsten hele Tiden holdes i uafbrudt Virksomhed, medens den anden benyttedes saa ofte, som det var nødvendigt for at holde en god Vandstand, uden at Damptrykket derved kom ned under 11 Atm.

Der er kørt med 30 pCt. Fyldning paa en samlet Strækning af 9 km. Længde med gennemsnitlig 85 km. Hastighed og holdt 210 mm. Vakuum i Røgkamret; herunder viste der sig ingen Vanskeligheder ved at holde Vand paa Kedlen.

Over en anden Strækning af 5½ km. Længde holdtes ved 40 pCt. Fyldning gennemsnitlig 67 km. Hastighed og 240 mm. Vakuum i Røgkamret, men med denne Kørsel vilde det neppe være muligt at fortsætte over en endnu længere Strækning, da Vandstanden i Kedlen efterhaanden mindskedes, og ikke paany var til at hæve uden at reducere Dampforbruget. I begge Tilfælde foreligger der aabenbart et Maksimum af, hvad Maskinen har udviklet i Kraft, og derfor skal dette Arbejde nærmere efterregnes.

Med en Hastighed af 85 km. pr. Time gøres 242 Omdrejninger i Minuttet og 4,0 i Sekundet. Cylinderindholdet for 430 mm. Diameter og 610 mm. Slag er 88 Liter. Regner vi nu 30 pCt. Fyldning efter Aflæsning paa Styringens Skifteskruer, 8 pCt. for skadeligt Rum og 2 pCt. Tab for Utætheder, faar vi et Dampforbrug af 140,8 Liter pr. Omdrejning og 2044 cbm. i Timen, som meget nær svarer til 10220 kg. Vand eller omtrent 10 cbm., som er fordampet i

1 Time. Her er nu regnet med mættet (tør) Damp; da den rimeligvis har medført 20—30 pCt. Fugtighed, har Forbruget antagelig været saa meget større. (Der maatte tages Vand i Horsens, da man dertil allerede havde brugt over 7 cbm., og altsaa ikke kunde holde ud til Fredericia).

Tages en Hastighed af 67 km. pr. Time, bliver Omdrejningernes Antal 192 pr. Minut og Dampforbruget ved 40 pCt. Fyldning 176 Liter pr. Omdrejning eller 2020 cbm. pr. Time, hvilket noget nær er det samme som ovenfor beregnet for 85 km. Hastighed med 30 pCt. Fyldning.

Da Maskinen har en Hedeflade af 88 qm., er der i begge Tilfælde fordampet 116 a 115 kg. Vand til tør Damp pr. qm. Hedeflade eller med 25 pCt. Fugtighed maaske 145 kg. pr. qm., som er omtrent det dobbelte af det normale ved en fuld Udnyttelse af Kedlen.

Ristefladen er 1,77 qm., og der maa under Forudsætning af 7 Gange Fordampning være forbrændt 800—1000 kg. Kul pr. qm. af samme; større Tal er ingensinde meddelt i noget teknisk Tidsskrift, selv fra Amerika, hvorfra man ellers jævnlig hører om uhyre Kraftudviklinger af enkelte Maskiner. Der er ikke taget Indikator-diagram af Maskinen, saa man kan kun udregne Hestekraften efter Skøn, og jeg vil dertil forudsætte, at man i Cylinderen har haft et Middeldtryk af 40, henholdsvis 50 pCt. af Kedeldtrykket — bekendte Formler angiver det rigtig nok noget højere —, men under Hensyn til de store Hastigheder af 85 henholdsvis 67 km. pr. Time over for nævnte Fyldninger tager jeg det lave Tal, idet man allerede med dette kommer forbausende højt op.

Med den Forudsætning udregnes Kraften til 950 resp. 917 HK. og Dampforbruget til 10,8—11,0 kg. tør Damp pr. indiceret Hestekraft; under Forudsætning af 25 pCt. Fugtighed, bliver dette 13,45—13,75 kg. Vand pr. indiceret Hestekraft, hvilket Vandforbrug stemmer godt med bekendte Forsøgsresultater. Der er pr. qm. af Hedefladen produceret 10,8—10,4 HK.; efter Prof. Frankes Formel regnes i Tyskland 5,75—5 HK. pr. qm. Hedeflade for en normal Præstation af et Iltoglokomotiv ved den tilsvarende Hedeflade og Hastighed.

At man har kunnet drage en saa uhyre Kraft ud af Maskinen, skyldes først og fremmest en fortrinlig Fyrbehandling; da Skorsten og Udgangsrør giver et saa stort Vakuum som 210 mm. ved 85 km., saa har Fyret kunnet holdes meget tykt, og derved har det været muligt at forbrænde saa store Mængder af Kul, saa at Kedlen har kunnet skaffe

den meget betydelige Dampmængde til Veje.

Lokomotivet havde siden sidste Reparation tilbagelagt 34000 km. og havde Huller i Drivhjulsbandagerne fra 2½ til 6½ mm.; der er i ingen Henseende truffet særlige Foranstaltninger til ovennævnte Kørsel, hverken i Valget af Personale eller Maskine eller ved Udtagelse af særlige Kul etc., men alle Forhold har i denne Henseende været fuldstændig normale.

Lokomotivfører V. Johansen (Nr. 33) og navnlig Fyrbøder S. J. Sørensen (Nr. 382) fortjener den største Ros for deres storartede Præstation med deres Lokomotiv (Nr. 579). □

Meddelelser fra Afdelingerne.

København H. Afdeling.

Forud for det sædvanlige Maanedsmøde den 3die April holdt Hr. Ingeniør Orth et Foredrag om amerikanske Jernbaner. Foredragsholderen fremdrog, hvad Grunden var til, at Banerne i den ny Verden vare forud for Banerne i den gamle. Navnlig var det den store Konkurrence imellem forskellige Selskaber, hvis Linier førte mellem samme Byer. Derved blev Materiellet stadig fornyet, saavel Person- som Godsvogne og Lokomotiver. Hr. Orth viste og forklarede flere Tegninger af Vogne og Maskiner. Saa godt som alle Vogne, baade Person- og Godsvognene, ere Boggievogne. Godsvogne bygges nu til 50 Tons Bæreevne. Ligeledes vist ved Tegninger, hvorledes Vand- og Kultagning foregaar under Farten, ja paa enkelte Strækninger skiftes der ogsaa Maskine medens der køres. Underbygningen paa de amerikanske Baner er betydelig solidere end hvad her kendes. Saaledes bruges der 16 Sveller paa 15 Alen.

Selve Maaden at rejse paa er jo meget forskellig fra her til Land, hvad Hr. Orth fortalte flere Eksempler paa af egen Erfaring og omtalte tillige det store Erstatningsansvar, som Jernbanelokomotivselskaberne (i Amerika findes ingen Statsbaner) hjemfalder til at betale Passagererne i Tilfælde af Tilskadekomst uden egen Skyld.

Efter at have berørt Arbejdsforholdene og Forholdet mellem Over- og Underordnede saavel i som udenfor Tjenesten, sluttede det særdeles interessante Foredrag, der helt igennem havde fanget Tilhørernes Opmærksomhed og Bifald, da det stadig krydredes med personlige Oplevelser og Anekdoter fra Amerika.

En særlig Tak fortjener Hr. Orth ved, inden han forlod Forsamlingen, at skænke

Foreningen en stor Del af de medbragte Fotografier.

Roosen,
Mødets Sekretær.

En Mærkedag?

Under Mærket »Inkognito« skriver et Medlem i »Lokomotivtidende«s Nr. 7 om en Mærkedag, som er forefalden i Aalborg Afdelings Historie d. 6. Marts. Der kan jo selvfølgelig være delte Meninger om, hvad man forstaar ved en Mærkedag. Jeg tvivler ikke om, at de ærede Medlemmer i Aalborg Afdeling har moret sig, og har tilbragt en fornøjelig Aften sammen, men at denne Aftens Fest skulde have tegnet sig med særlig skarpe Konturer, skulde have draget dybe Spor eller efterladt sig Minder, som hverken Tid eller Sted formaar at udlette, det betvivler jeg. Naar der efter min Formening er eller kan være Tale om en Mærkedag, det være sig for en enkelt Person, en enkelt Forening eller et helt Land og Folk, da maa der være foregaaet noget meget stort, noget af en maaske uoverskuelig gennemgribende Betydning. Den Dag Kolombus for første Gang skuede Amerikas Kyster, det kan jeg være med til at kalde en Mærkedag i Verdenshistorien, eller da Frederik den Syvende kundgjorde Danmarks Riges Grundlov, det kan jeg være med til at kalde en Mærkedag i Danmarks Riges Historie, og naar den Dag kommer, da Hr. »Inkognito« gennem disse Spalter meddeler os, at Aalborg Afdelings Medlemmer møder fuldtallig til Møde, ikke en bliver borte, som kan komme til Afdelingsmøderne for at drøfte, hvad der kan gøres og hvad der tjener baade dem og os alle bedst, da tror jeg at kunne være med til at sige: Der er oprunden en Mærkedag for Aalborg Afdeling, naar LigeGYldighedens og Sløvhedens Hylster ligesom begynder at briste som Bladenes Hylstre nu i Foraarstiden. Men fra Forholdet, som det er nu, og til det foran nævnte, da maa enhver af Aalborg Afdelings Medlemmer indrømme, der er et meget langt Spring, der er meget tilbage at ønske. Men lad os haabe, at det maa komme, ikke alene for Aalborg Afdeling, men for Afdelingerne Landet over, da vil Oplysningens Sol være ved at skinne klart for det danske Lokomotivpersonale, da vil vort Program, vore Love være mere virkeliggjorte og ikke staa blot som nogle kønne Ord paa Papiret, der hvor det hedder: Formaalet er at samle os alle, for ved gensidig Vejledning og Oplysning at højne vor Stand i Intelligens og Anseelse og klargøre vor Stil-

lings opslidende og farefulde Karakter opad mod vore Foresatte og udadtil mod Publikum. Men dette naas ikke ved Sang og humoristisk Oplæsning, det naas kun, naar vi som maalbevidste Mænd fuldtallig og i Enighed samles om det store Formaal, vi i vore Love har vedtaget.

Da er vi vist Idealet af en Mærkedag nærmere. J.

Nye amerikanske Iltoglokomotiver.

Nu har Amerika igen fremstillet nogle Kæmpelokomotiver, som man regner for at være de største eksisterende Iltoglokomotiver. De adskiller sig fra de andre amerikanske Typer derved, at Driv- og Kobbelhjulene er rykket langt frem efter, sidder omtrent under Midten af Rundkedlen og sidder saa tæt sammen som muligt. Plejelstangen gaar til bagerste Sæt. For at udruste disse Lokomotiver med en kolossal Præstationsevne, maa Hedeflader i Fyrkassen i første Linie forstørres. Fyrkassen har en Længde af 2½ Meter og en Bredde af 2 Meter og er forsynet med 2 Fyrdøre. Ikke mindre end 396 Kedelrør (172) findes i denne kolossale Kedel. Damptrykket er 14 kg. pr. □ ctm. (12). Cylindrene har en Diameter af 530 mm. (430). Maskinens stærke Stempelhub ved svært Arbejde fordrer ualmindelig stor Adhæsion; for at tilfredsstille den Fordring er der anbragt en saakaldt Adhæsionsudveksler, der bestaar i en Hebel, der er i Forbindelse med et Lufttrykstempel. Naar Luften strømmer ind i Cylinderen, og Hebelen herigennem bliver trykket ned, bliver Støttepunktet forskubbet. Den Del af Lokomotivvægten, som ellers hviler paa de bagerste Løbehjul og den firehjulede Truck, overføres paa Driv- og Kobbelhjulene, hvorved Adhæsionskraften bliver forstørret. Drivhjulsdiameteren er 2000 mm. (1846). Lokomotivets Vægt er 81 Tons, som altsaa kan komme til at hvile paa Driv- og Kobbelhjulene ved det førnævnte Apparat. En K-Maskines Adhæsionsvægt er 26 Tons. Tenderen til disse Lokomotiver hviler paa 2 2-akslede Trucker, kan indtage 23 Kbm. Vand og 10 Tons Kul (10,3. 3,5). Grundet paa Gennemkørsel af længere Strækninger uden Ophold er Tenderen forsynet med en Indretning til at optage Vand under Farten. Det er Truge af Jerablik, almindelig ½ Kilometer lang, ½ Meter bred og 15 Centimeter dyb, som ligger midt i Sporet. Vandtagningsapparatet er et fladt, konisk Rør, som er bukket frem efter; det bliver firet ned i Truget, og ved Farten sættes

Vandet op i Tenderen. Fuld lastet vejer Tenderen 51 Tons (27,3).

V. P. H.

De i () angivne Dimensioner til Sammenligning ere tagne fra Litra K.

Personalforandringer.

1.-4. 1903.

- Lokomotivfører II Nr. 24 P. C. Carlsen, Nyborg, oprykker i I Kl.
Lokomotivfører III Nr. 46 J. Petersen, Roskilde, og III Nr. 116 N. P. A. A. Thor Straten, Viborg, oprykker i II Kl.
Lokomotivfører IV Nr. 204 R. Larsen, Aarhus, og IV Nr. 300 J. M. Jensen, Langaa, oprykker i III Kl.
Fyrbøder I Nr. 242 E. V. Hansen, Esbjerg, forfremmes til Lokomotivfører IV Kl. Nr. 129 i Struer.
Fyrbøder I Nr. 88 I. S. Jensen, Aarhus, forfremmes til Lokomotivfører IV Kl. Nr. 203 i Aarhus.
Fyrbøder II Nr. 178 N. L. Nielsen, Aarhus, oprykker i I Kl. med Station i Frederikshavn.
Fyrbøder II Nr. 179 R. L. Hansen, København H., og II Nr. 180 P. A. Andersen, Aarhus, oprykker i I Kl.
Fyrbøder III Nr. 23 C. M. Jensen, Skanderborg, III Nr. 446 V. C. Jensen, Aarhus, og III Nr. 176 P. Rasmussen, Esbjerg, oprykker i II Kl.
Maskinarbejder i København Nr. 199 J. M. Henriksson ansættes som Fyrbøder III Kl. Nr. 88 med Station i Aalborg.
Maskinarbejder i Aarhus Nr. 207 J. K. Nielsen ansættes som Fyrbøder III Kl. Nr. 153 med Station i Aarhus.
Maskinarbejder i Aarhus Nr. 209 J. H. Sørensen ansættes som Fyrbøder III Kl. Nr. 242 med Station i Struer.
Forflyttede ere:
Lokomotivfører IV Nr. 72 I. E. Hare, Struer, til Aarhus.
Fyrbøder I Nr. 316 N. L. Nielsen, København G., til Esbjerg.
Fyrbøder II Nr. 436 M. P. Jensen, København H., til Aarhus.
Fyrbøder II Nr. 405 M. F. Bennekow, Viborg, til Aarhus.
Fyrbøder III Nr. 162 N. Andersen, Struer, til Viborg.
Fyrbøder III Nr. 101 N. L. Jensen, Aalborg, til Aarhus.

Forbundssagen.

De i forrige Numer trykte Stemmesedler bringes i Erindring.