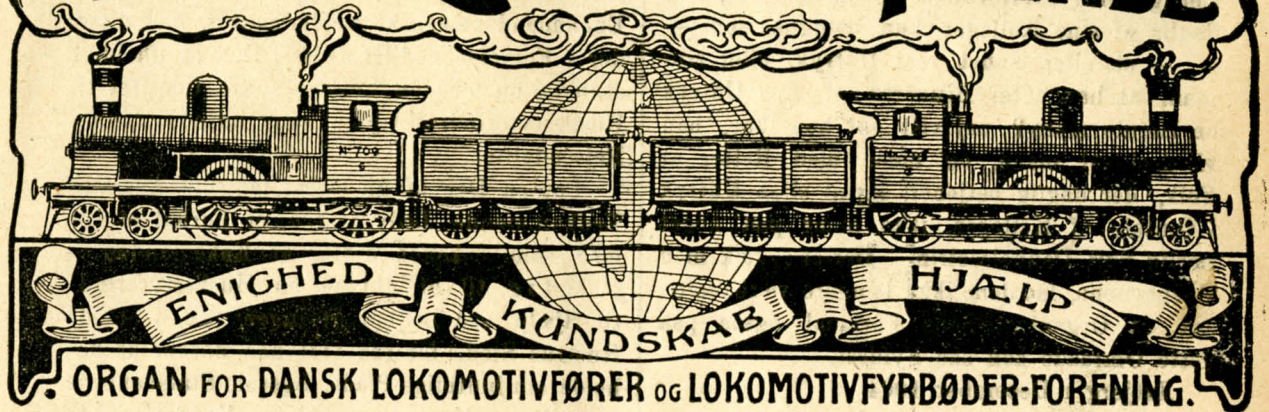


„Hornbechs rene Frugtsafter“.

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 24.

15. December 1904.

4. Aarg.

## Julebøn.

Dejlig er Julen, saa var det lysende Bud  
til Hytten som de fineste Sale.  
Klokkerne tonede Budskabet ud  
og Præsten det i sin Tale.

Dejlige Jul, vær den Fattiges Fest,  
opliv baade Unge og Gamle,  
saa er du i vort Hjem den kæreste Gæst,  
om dig vil vi alle os samle.

Dejlige Jul, vær den Syge til Trøst,  
tænd kærlig dit Lys i hans Stue.  
Dejlige Jul, kær er os din Røst,  
thi Kærlighed i dig kan vi skue.

Dejlige Jul, bag Fængslets Mur  
er der nogle, som trænger til Glæde;  
spil ogsaa for dem paa Mildhedens Lur,  
saa Taarerne ej deres Kinder skal væde.

Dejlige Jul, o vær den skønneste Tid  
for alle vi mange hernede,  
borttag vor Sorg og skænk os din Lid,  
derom tusinder af Hjerter dig bede.

Martin Lennø.

## Øgenavne.

Vi vil højne Standen, staar der i vore  
Love og har staaet der nu snart i mange Aar,  
saa man kunde vel med Rette vente, at  
Virkningen af denne Passus snart maatte  
ytre sig; muligt at dette ogsaa er Tilfældet  
paa flere Omraader, men i en enkelt Retning  
har man ikke mærket nogen Forandring. Jeg  
sigter her til Brugen af Øgenavne.

Øgenavnene benyttes endnu daglig af  
Lokomotivpersonalet, særlig mod Kolleger,  
men hvorledes kan det være muligt, at vi,  
der gerne fordrer af de øvrige Kategorier  
indenfor Etaten, at de viser os den Agtelse,  
som man mener skyldes den Stilling, vi be-  
klæder eller venter at rykke op i, kan betegne  
hverandre med disse ækle Benævnelser, man  
daglig hører. Jeg har hørt som Forsvar her-  
for, at der er saa mange af samme Navn, og  
saa er det nemmere at bruge Øgenavnet.  
Altsaa, fordi det er nemmere, glemmer man,  
hvor usigelig raat og simpelt det lyder.

Muligt nok, det er nemmere at betegne  
hver af de 6—7 Pedersen'er, der er ved samme  
Depot, med et Øgenavn, men nødvendigt er  
det ikke, absolut ikke, og højne Standen der-  
med gør man vel ikke i nogen særlig Grad.  
Skal man vente, at Medansatte vil vise os  
Agtelse, gælder som første Betingelse, at vi  
selv viser hinanden denne, thi kan man tænke



sig, at f. Eks. Depotarbejderen skal vise sig særlig høflig overfor den Lokomotivfører, der daglig af sine Kolleger kun betegnes som — — et eller andet raat Udtryk, eller tror man, at han agter Brugeren af slige Udtryk en Smule mere? nej vist gør han ikke, han vil derimod mene, og mene med Rette, at Folk, der daglig betjener sig af slige Udtryk i Omtale af Kolleger, ikke staar paa noget særlig højt Dannelsesstrin. Derfor: væk med Øgenavnene, lad dem ikke længere være taalte, saa at Organisationens Formaal ogsaa paa dette Omraade kan ske Fyldest.

Esbjerg i December 1904.

M. Mortensen.

---

### Fribefordring for Enkemænds Husbestyrerinder.

---

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har under 6. ds. indsendt følgende Skrivelse:

Paa Finanslovsforslaget for 1904-05 er det for Fribefordring af Statsbanepersonalet m. fl. for Finansaaret 1903-04 bevilgede Beløb foreslaaet forhøjet med 10,000 Kr., for at der bl. a. kan foretages enkelte ønskelige Ændringer i de Bestemmelser vedrørende Fribefordring, som ved Ordre D 1000 af 25. Marts i Aar er meddelt Personalet.

I denne Anledning tillader Fællesudvalget sig ærbødigt at henlede Generaldirektionens Opmærksomhed paa Spørgsmaalet om Fribefordring for Enkemænds Husbestyrerinder, hvilket Spørgsmaals Medtagelse i de paatænkte Ændringer, uden at have nogen finansiel Betydning, vilde være af megen Interesse og økonomisk Værdi for de Ansatte, der som Enkemænd maa holde Husbestyrerinde.

Naar Enkemænd antager Husbestyrerinde, sker dette for de flestes Vedkommende af Hensyn til de hjemmевærende mindreaarige Børn, for hvem Husbestyrerinden i mange Henseender skal træde i Moderens Sted, og hvem hun da ogsaa i mange Tilfælde maa ledsage paa Udflugter og Rejser, hvor Manden enten ikke kan være med eller ganske naturligt medtager hende til at føre Tilsyn med Børnene. Den fra 1. April d. A. stedfundne Indskrænkning, hvorved de ansatte blev af-

skaaren fra som hidtil at lade Tyende faa Del i de 24 aarlige Familiefripen, har derfor ramt Enkemændene ganske særlig haardt, idet disse, der i Forvejen ved Hustruens Død er uheldigt stillede, nu foruden Løn og andre Udgifter til Husbestyrerinden tillige skal udrede dennes Rejsseudgifter.

For en Del af de lavest lønnede Ansattes Vedkommende, Ledvogterne, er Forholdet tilmed som bekendt dette, at Enkemændene er pligtig til at antage en Husbestyrerinde til Hjælp ved Ledbevogtningen i den afdøde Hustrus Sted, for saa vidt han ønsker at beholde sin hittidige Plads, ligesom Statsbanerne for disse Husbestyrerinders Vedkommende gennem Synsprøve o. lign. betinger sig visse Kvalifikationer. Disse Fordringer og det Arbejde, der forlanges (delvis Statsbanernes) influerer i mange Tilfælde igen paa Lønnen, og den Ansatte kan ikke saaledes som tidligere gennem Fribefordringen hjælpe paa dette Forhold.

Fællesudvalget er vel opmærksom paa, at Tidspunktet for en almindelig Revision af Fribefordringsbestemmelserne næppe er forhaanden, men man har paa den anden Side ment, at en Ændring i disse Bestemmelser om, at Husbestyrerinder hos Ansatte, der er Enkemænd, nyder samme Ret til Fribefordring som Hustruen, maatte regnes for at være en Ændring af lignende supplerende Art som de, hvortil den forøgede Bevilling sigter, og vilde kunne medtages blandt disse, uden at det kalkulatorisk ansatte Beløb for Fribefordring behøvede yderligere at forhøjes.

Fællesudvalget tillader sig derfor at anbefale dette Spørgsmaal til Generaldirektionens velvillige Overvejelse.

Ærbødigt

J. Friis-Skotte.

P. D. Pedersen.

---

Undertegnede Bestyrelser for Statsbanepersonalets to Sygekasser tillader sig herved at opfordre Medlemmer af Sygekasserne til at yde Bidrag til den i disse Dage stedfindende Folkeindsamling til et Mindesmærke for **Prof. Niels R. Finsen**.

Ligesom i Landets øvrige Sygekasser føle



vi os overbeviste om, at der ogsaa blandt vore Sygekassers Medlemmer er Trang til at give den Beundring og Taknemlighed, vi alle føle for den store Forsker, Læge og Menneskeven, et synligt Udtryk og medvirke til det Maal, Indsamlingen har sat sig, at tilvejebringe et Monument til Minde om Niels Finsen og en Sum til Anvendelse i videnskabeligt og humanitært Ojemed som Fortsættelse af hans Livsgerning. Jernbaneforeningens, Dansk Jernbaneforbunds og Dansk Lokomotiv- og Lokomotivfyrb.-Forenings forskellige Tillidsmænd er anmodede om at lede den lokale Indsamling ved Hjælp af udsendte Bidragslister, ligesom Bidrag ogsaa modtages af undertegnede.

December 1904.

S. B. Andersen. N. Christensen.  
J. F. N. Friis-Skotte.  
K. L. R. Knudsen. O. H. J. Larsen.  
C. O. Petersen. C. D. Rasmussen.  
A. Roving. F. F. Samuelson.  
V. Stahlschmidt,  
Bestyrelsernes Formand.  
V. Tietze. V. Trap. L. Willadsen.  
C. F. Willerup.

### Til Uheldsforsikringsforeningens Medlemmer!

Forsikringsselskabet »Royal Exchange Assurance«, London, med hvilket Selskab Foreningen hidtil har haft Kontrakt, har fra 1. Juni d. A. ophævet sin Uheldsforsikringsafdeling for Skandinavien og overdraget sine løbende Forsikringer til Forsikringsselskabet »Rhenania«, Köln a. R. (anerkendt af den danske Stat).

Fra det ny Forsikringsaars Begyndelse, den 1. Decem. d. A., har Uheldsforsikringsforeningen afsluttet Kontrakt med Selskabet »Rhenania«, i hvilket Selskab Foreningens Medlemmer saaledes fremtidig er forsikrede, — paa ganske de samme Vilkaar som hidtil.

Forretningsudvalget.

**Uheldsforsikringsforeningens Sekretær,**  
Pakmester N. P. Christensen, til  
hvem Skadeanmeldelser og Lægeerklæringer

indsendes, er forflyttet fra Masned Sund til København H., og Breve til Sekretæren bedes derfor fremtidig adresserede til sidstnævnte Station.

Forretningsudvalget.

### Lokomotiver paa Udstillingen i St. Louis.

Det i Fig. 1 til 3 fremstillede Lokomotiv, fabrikeret af »Hannoverschen Maschinenbau Aktien Gesellschaft« vormals Egerstorff-Linden vor Hannover og udstillet paa Verdensudstillingen i St. Louis, er et Iltogs Compound Lokomotiv med 4 Cylindre og 5 Aksler, hvoraf de to er sammenkoblede, medens begge de forreste danner Trucken.

Dimensionerne er følgende:

Cylinder-Gennemsnit	360—560 mm.
Stempelslag	600 mm.
Drivhjulsdiameter	1980 mm.
Løbehjulenes Diameter	1000 mm.
Kobbelaksens Hjulstand	2100 mm.
Truckens Hjulstand	2000 mm.
Samlet Hjulstand	9000 mm.
Damptryk	14 Atm.
Ristareal	2,7 qm.
Fyrkassens Hedeflade	10,03 qm.
Rørenes Hedeflade	139,57 qm.
Overhederens Hedeflade	28,08 qm.
Total Hedeflade	178,40 qm.
Antal Rør (Jern)	241 Stk.
Rørenes Gennemsnit	45—50 mm.
Længde mellem Rørvæggen	4450 mm.
Vægt i tom Tilstand	54,200 Kg.
Vægt i tjenstfærdig Stand	60,200 Kg.
Adhæensionsvægt	30,400 Kg.
Tenderens Vandbeholdning	19 Kbm.
Tenderens Kulbeholdning	6 Tons
Tenderens Vægt i tom Tilstand	18,980 Kg.
Tenderens Vægt i tjenstf. Stand	43,980 Kg.

Kedlen er forsynet med en Pielocks Overheder (omtalt i dette Blads Nr. 6 1904), som opheder Dampen til 300° C.

Af Lokomotivets 4 Cylindre er 2 Højtryks og 2 Lavtryks. Højtrykcylindrene ligger

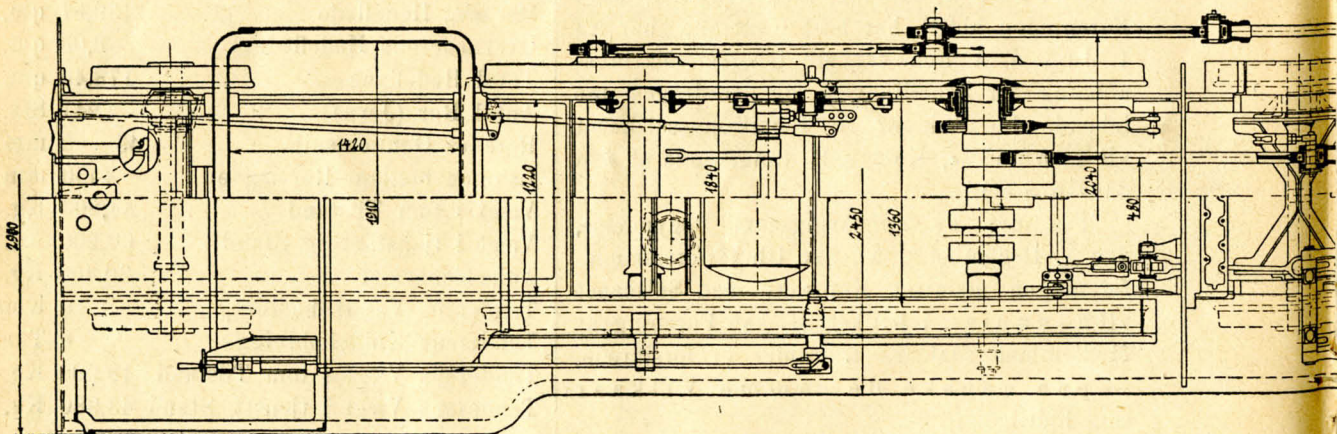
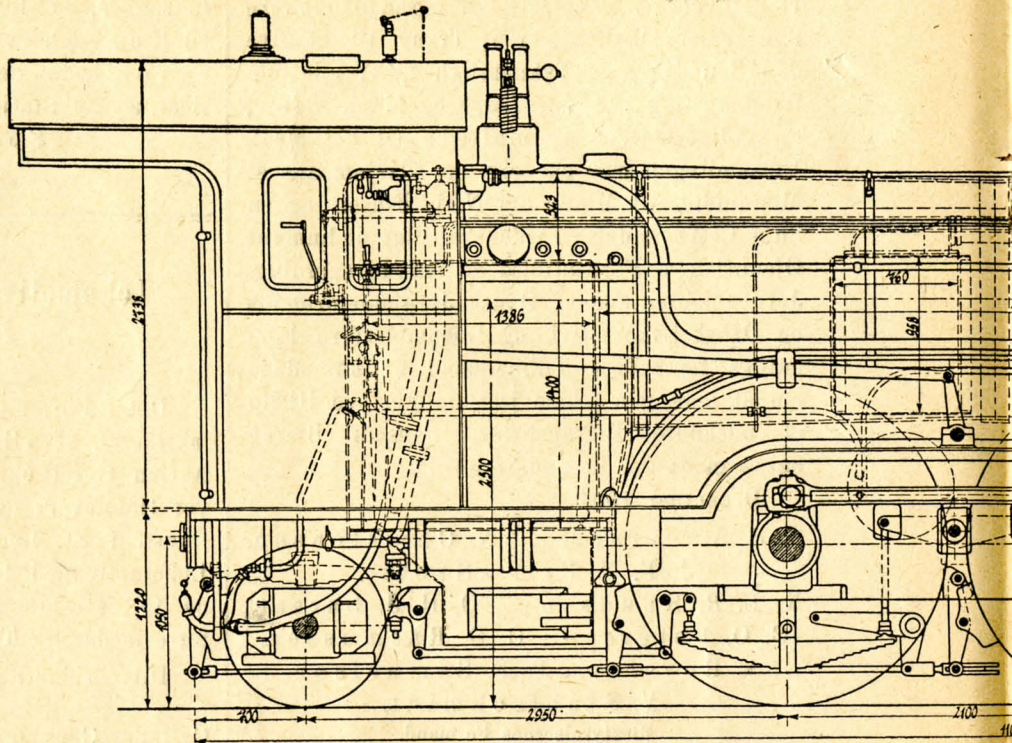


indenfor Rammen og Lavtrykscylindrene udenfor denne, medens hver Høj- og Lavtrykscylinder med Gliderkasse er støbt i et Stykke. Begge disse Godsstykker hviler saddelformet paa Rammen, som derfor fortil er forfærdiget som Bærramme. I Lokomotivets midterste Aksel er begge Godsstykker forbundne.

Højtrykscylindrene har Stempelglidere med én Indstrømning, og Lavtryksgliderne aflastede Kasseglidere. Alle fire Drivstænger arbejder paa én Drivaksel, saaledes at Højtrykskrumtapen paa hver Side af Maskinen danner en Vinkel paa  $180^\circ$  i Forhold til Lavtrykscylindrene, medens begge Højtryks- og Lavtrykscylindrenes Krumtap er anbragt  $90^\circ$  imod hinanden; derved opnaas en fuldstændig Afbalancering af de frem- og tilbagegaaende Maskindele, saa at Lokomotivet ogsaa ved den højeste Hastighed (ved Prøvefarten kørtes med en Hastighed af 122 til 127 Km. i Timen) udmærker sig ved

paa hver Side af Maskinen styres for sig ved et Styreapparat.

Betjeningen af og Oversigten over hele Bevægelsen bliver derved lettere i Forhold til andre Styringer med 4 Cylindre, medens der ved denne tillige opnaas forskellig Fyldning og Fyldningsgrader i Høj- og Lavtrykscylindrene saavel ved frem- som tilbagegaaende

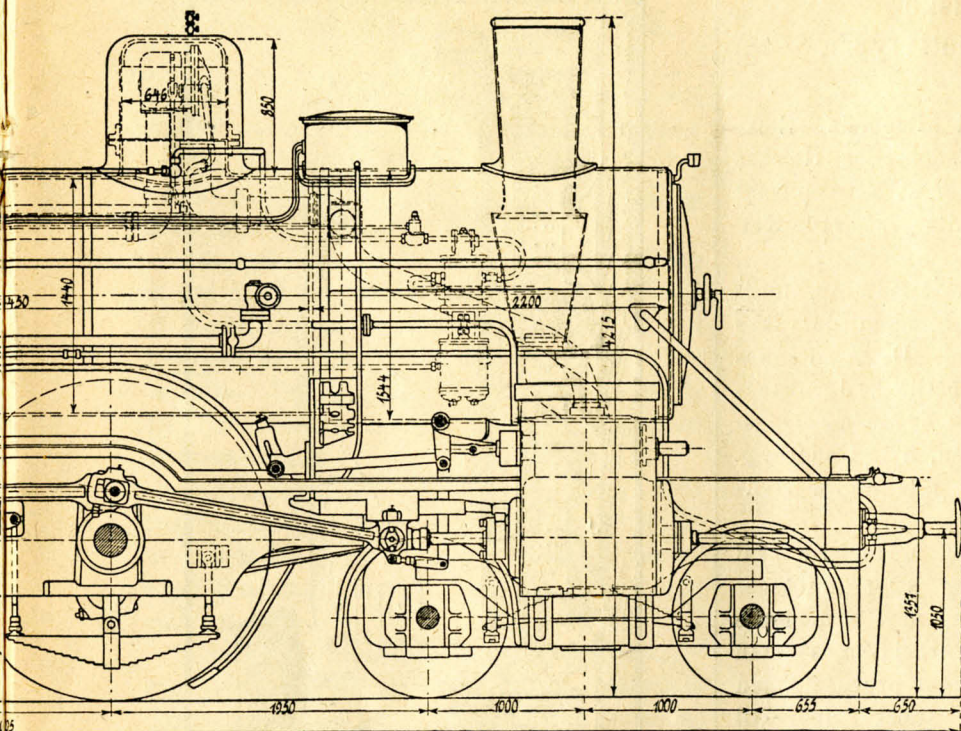


en usædvanlig rolig Gang, hvortil de bagerste Løbere væsentlig bidrager.

Styringen er en Heusinger Kulisse Gliderbevægelse, Patent af Borries, og begge Glidere

Bevægelse. Ved det udstillede Lokomotiv er Fyldningsgraderne valgte saaledes, at en Fyldning af Højtrykscylindrene paa 40 % svarer til 60 % i Lavtrykscylindrene.





Lokomotivet er forsynet med Westinghouse Bremse, hvis Anordning er den sædvanlige. Luftpumpen befinder sig paa Kedlens venstre Side og drives med overhedet Damp.

Til Sandstrøning er valgt den Brüggemannsche Tryklufte Sandstrøer.

Smøring af Glidere og Cylindre udføres af en Oliepumpe (Systemet Fridmann) med 8 Smørerør. Til begge Højtryksglidere er anbragt 2 Smørerør til hver. Til Lavtryksglidene er kun et Smørerør til hver. Oliepumpens Bevægelse overføres fra en af Gliderstængerne. I hver Olieledning er anbragt en Kontraventil, som forhindrer Sugning og den dermed forbundne Tømning af Beholderen under Afspærring.

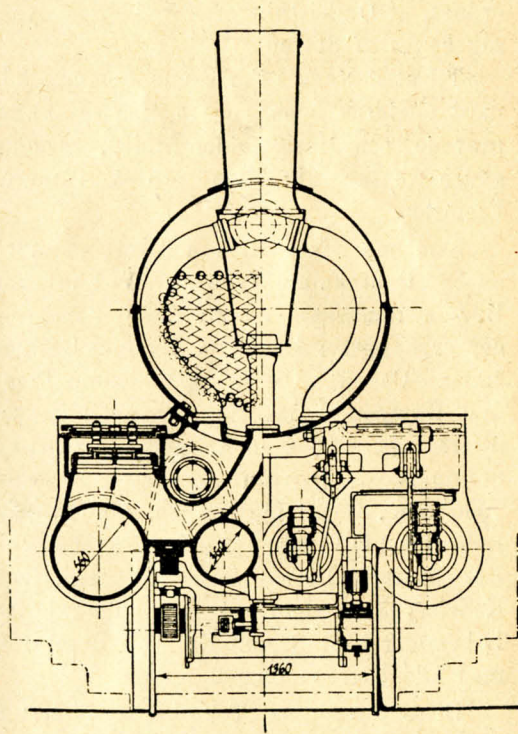
Førend Transporten til St. Louis og umiddelbart efter Fuldførelsen har Maskinen udført en Uges regelmæssig Person- og Iltogstjeneste paa Strækningen af de hannoverske Statsbaner.

Et »D«-Tog paa 40 Aksler, svarende til en Togvægt paa 300 Tons, befordrede Lokomotivet paa horisontal Strækning med en vedvarende Hastighed af 100 Km. pr. Time, og paa en Stigning af 1:200 med en Hastighed af 85 Km. pr. Time.

Igangsætningen fandt Sted uden Vanskeligheder. Til Lavtrykscylindrenes Forsyning af frisk Damp ved Igangsætningen er anvendt en Indretning, der tilfører Dampen direkte fra Regulatorhovedet.

Til Dato har de preussiske Statsbaner 29 Lokomotiver af denne Type under

Bygning, hvoraf 19 Stkr. bestiltes i Begyndelsen af dette Aar.





## Nye preussiske Hurtigtogs-Lokomotivtyper.

Hurtigtogsforsøgene med Allgemeine Electricitets Gesellschaft og Siemens og Halskes Motorvogne er afsluttede efter at have opnaaet det aldeles uventede Resultat af 210 Km. pr. Time.

Trods de store Fordringer, disse store, tunge Vogne stillede til Sporet, forekom der ikke nogen Forstyrrelse i Driften. Dette tilregnes i første Række den af den berlinske Jernbanebrigade med største Omsorg byggede Forsøgsstrækning Marienfelder-Zossen, hvis Underbygning gjordes stærkere end alle andre trafikerende Liniers.

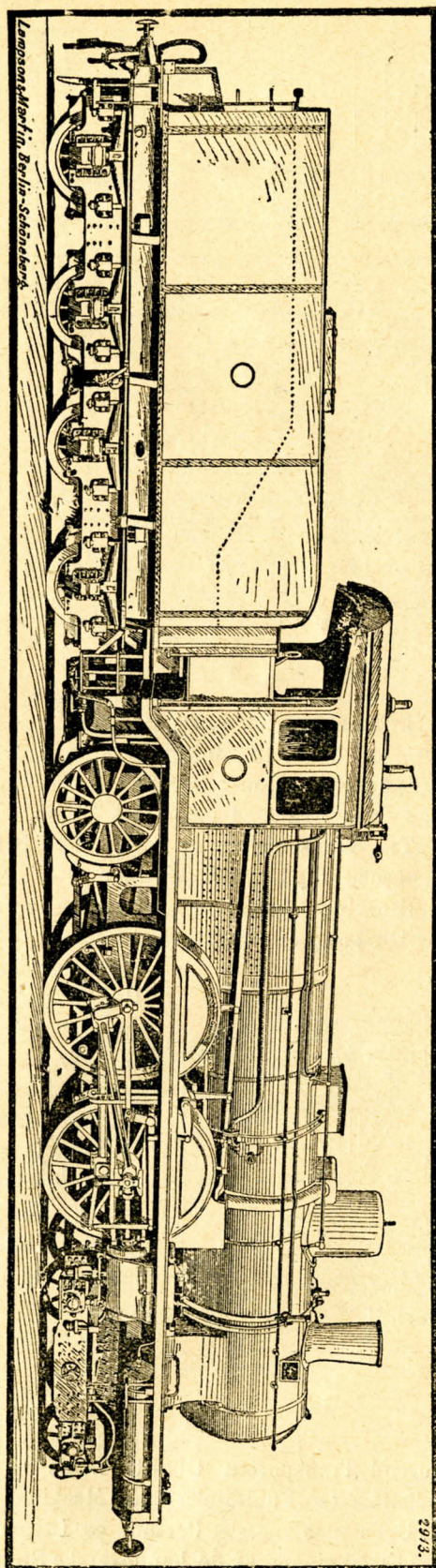
I Henhold til indløben Meddelelse skal paa ovennævnte Strækning atter foretages Hurtigtogsforsøg, denne Gang med et moderne Damplokomotiv, hvis fulde Arbejdsydelse man hidtil ikke praktisk har kunnet prøve, da man har manglet tilstrækkeligt stærke Spor til Forsøgene.

Den preussiske Stat, der har bevilget 300,000 Mark til Hurtigtogsforsøgene, har forordnet, at Omkostningerne ved disse nye Forsøg bæres af Staten.

Til at deltage i Forsøgene kommer kun de mest moderne Typer, og to af disse er allerede prøvede paa Marienfelder-Linien, medens tre andre venter at blive prøvet i nærmeste Fremtid.

Samtlige disse Lokomotiver er udrustet med en Del tekniske Nyheder. Ved hosstaaende Billede illustreres en af disse Forsøgstyper, der er bygget i Henschels & Sohns Lokomotivfabrik i Cassel. Det er et  $\frac{2}{5}$  koblet firecylindret Kompound-Lokomotiv med Højtryks-Cylindre paa 340 mm. Diameter og 640 mm. Stempelslag. Drivhjulene har en Diameter af 1980 mm, Boggiehjulene 900 mm. og bageste Løbehjul 1440 mm. Kedlen indeholder 239 Rør, 50 mm. Diameter og 4200 mm. Længde. Kedeltrykket udgør 14 Kg. Taravægten af Lokomotivet er 59,000 Kg., og Bruttovægten med alle Forraad 68,000 Kg.

Disse Forsøg vil Teknikerne sikkert følge med udelt Interesse, og det vil her vise sig, hvilket Resultat Dampen naar overfor Electriciteten.





## Fra den tyske Rigsdag.

Til den tyske Jernbaneminister Hr. von Budde er der under Rigsdagsforhandlingerne i Aar indbragt et stort Antal Andragender, hvoraf nogle tager Sigte bl. a. paa Forbedring af Lokomotivpersonalets Kaar.

De tyske Lokomotivførere ønsker saaledes at faa de bestaaende Præmier for Besparelser af Materialier m. m. afløst af en fast aarlig Godtgørelse, at faa Time- og Kilometerpengene omsatte i Dagpenge, og endelig, at de første 15 Tjenestear maas blive regnet dobbelt ved Pensioneringen.

Rigsdagsmanden Schmidt-Warburg indbragte Andragenderne og anbefalede særlig, at der toges Hensyn til de fra Lokomotivpersonalet fremsatte Ønsker, idet han udtalte sig omtrent saaledes:

»Naar vi vil danne os et virkelig paalideligt Begreb om Lokomotivførernes anstrengende Tjeneste, maa vi tage Plads paa et Lokomotiv, der i en Snestorm arbejder sig frem imod Uvejret. Denne stadige Kamp mod Vind og Vejr tager stærkt paa disse højtbetroede Ansattes Kræfter og ælder dem i en tidlig Alder.«

Efter at endnu flere Rigsdagsmænd havde udtalt sig i Tilslutning til ovenstaaende, blev det besluttet at tage Sagen under videre Behandling.

K.

### Sygekassesagen. — Retsreformen.

Lørdag den 10. ds. Kl. 8 $\frac{1}{4}$  Em. afholdtes i Sygekassesagen en Konference mellem Fællesudvalget og Sygekassernes mangeaarige Formand, Kontorchef Stahlschmidt.

Til Behandling forelaa et af Hr. Kontorchef Stahlschmidt udarbejdet Forslag til en Ordning af Sygekasseforholdene.

Forslaget, der var holdt nær til det af Fællesudvalget udarbejdede Forslag, motiveredes af Kontorchefen og antoges af Fællesudvalget som Grundlag for Forhandlingerne næste Dag mellem Sygekasserepræsentationerne og Fællesudvalget.

Søndag den 11. ds. Kl. 10 Fm. afholdt sjællandsk-falstersk Sygekasses Repræsentant-

skab, jydsk-fynsk Sygekasses Bestyrelse og Fællesudvalget et Fællesmøde angaaende Sygekassernes Omordning.

Paa Mødet, hvortil alle var mødt, enedes man om at benytte det af Hr. Kontorchef Stahlschmidt udarbejdede Forslag som Grundlag for Forhandlingerne.

Forslaget vedtoges efter en ca. 10 Timer lang Forhandling med nogle uvæsentlige og en væsentlig Ændring (Styrelsens Sammensætning) med alle Stemmer mod 1 (Assistent Rasmussen), der principielt modsatte sig Selvstyre og et lægekyndigt Medlems Optagelse i Forretningsudvalget.

Forslaget vil nu blive fremsendt som et Fællesforslag fra Sygekasse-Repræsentanter og Bestyrelse samt Fællesudvalget paa Organisationernes Vegne.

Umiddelbart efter dette Møde afholdt Fællesudvalget Møde ang. Retsordningen.

Det vedtoges enstemmigt at fremsende Forslaget med Anmodning om Kommissionsbehandling og eventuel Videreforhandling mellem Administrationen og Fællesudvalget.

Enkekassesagen var ikke saa vidt behandlet, at den kunde forelægges dette Møde.

Mødet sluttede Kl. 11 Em.

### Spørgsmaal.

1. Eksisterer Lokomotivfyrbødernes Kransekasse af 1ste Juli 1893 i København endnu?
2. Hvem er Formand og Kasserer?
3. Hvornaar afholdes Generalforsamling, Møde eller Regnskabsaflæggelse, og hvor?
4. Hvornaar afholdtes sidste Møde med Regnskabsaflæggelse?

### Medlemslisten.

Struer Afdeling:

Fyrbøder 269 H. Hansen,  
 > 505 M. Andersen,  
 > 503 C. Sørensen,  
 > 270 C. Christiansen,  
 > 275 A. Christensen,  
 > 274 R. P. Rasmussen,

alle indmeldt fra 1. November.



## Meddelelse til Medlemmerne.

De til samtlige Afdelinger udsendte Lister til Indsamling af Bidrag til et Finsen-Monument bedes sluttet den **5. Januar**, og Lister og Penge indsendt til Hovedkassereren, Lokf. O. Larsen, Forhaabningsholms Alle Nr. 15 a, 1.

Det er Hovedbestyrelsens Haab, at de respektive Afdelingsbestyrelser vil foranledige, at Listerne cirkulerer og indsamles rettidig.

## PERSONALIA.

Forflyttet er:

1.—11. 04.

Lokomotivfyrbøder Nr. 386 P. B. Clausen, København H. til Masned Sund.

Afskediget er:

31.—1. 05.

Lokomotivfører Nr. 32 A. E. Andersen, Aarhus H.

## Annonceringen.

Ærede Medlemmer anmodes om at indsende Annoncer til Omslaget snarest, da det er umuligt for Red. at faa Tid til dette Arbejde.

Naar **hvert** Medlem sender blot **en** Annonce, vil Omslaget være besat.

Ærb.

R e d.



## Meddelelse til d'Hrr. Afdelingsformænd.

Omgaaende bedes der tilstillet Redaktionen Meddelelse om, hvormange Blade Afdelingerne skal bruge den 1ste Januar 1905.

## BEKENDTGØRELSE.

— 00 —

# HUSK

Intet er saa praktisk og holdbart som det af mig indførte

coul. Celluloids Kravetøj.

Jeg har Eneudsalg af det bedste engelske Fabrikata, der er fremme, og Mønstrene ligner saa skuffende Lærred, at De selv paa nært Hold vanskeligt kan se Forskel.

Skriv efter et Sæt, og De vil blive overbevist.

Sendes overalt pr. Efterkrav.

Opstaaende Flipper pr. Stk.	0,35
Nedfaldende — — —	0,60
Kraver — — —	80—100
Manchetter — — —	0,93

## C. PROHASKA, STRUER.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebrede halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.