

„Hornbechs rene Frugtsafter“.



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 1.

1. Januar 1905.

5. Aarg.

## Glædeligt Nytaar

og vor bedste Tak for det gamle bringes herved samtlige Medlemmer af vor Organisation samt Enhver, der har støttet os i Arbejdet for bedre økonomiske Vilkaar, Højnelse af Standen og i hele Arbejdet for at gøre vort Motto: „Enighed, Kundskab, Hjælp“ til en Kendsgerning indenfor Lokomotivpersonalet, til Gavn for os og vor Familie, til Betyggelse for de Rejsende og til Hjælp for Lederne (vore Foresatte) i disses Arbejde for at skabe de bedste Resultater for den Institution, vi alle tjener.

Atter i Aar vil vi benytte Aarsskiftet til at henlede ærede Medlemmers Opmærksomhed paa Betydningen af at gøre Indkøb i de Forretninger, der averterer her i Bladet, og derved støtte ikke alene d'Hrr. Averterende, men tillige Redaktionen i sine Bestræbelser for at skabe et Blad, der svarer fuldtud til sit Formaal.

Endvidere henledes Opmærksomheden paa Nødvendigheden af, at alle er med til at tegne Annoncer til saavel Bladet som Omslaget.

Fredericia, Nytaarsdag 1905.

Ærb.

**L. Mauritzen.**

## Godstogslokomotiv for Militærtransport under Krigen i Østasien.

Hosstaaende Illustration anskueliggør et sibirisk Godstogslokomotiv, som bruges til russiske Troppetransporter til Mandschuriet. Pansrede Tog, som de Englænderne brugte under den sydafrikanske Krig, anvendes endnu ikke i Østasien.

Lokomotivet har fire Højtryks- og fire Lavtrykscyindre og løber paa ganske smaa Hjul, hvilket giver det Betingelsen for at kunne trække meget svære Tog. Som det vil ses af Illustrationen, er alle Hjulene koblede.

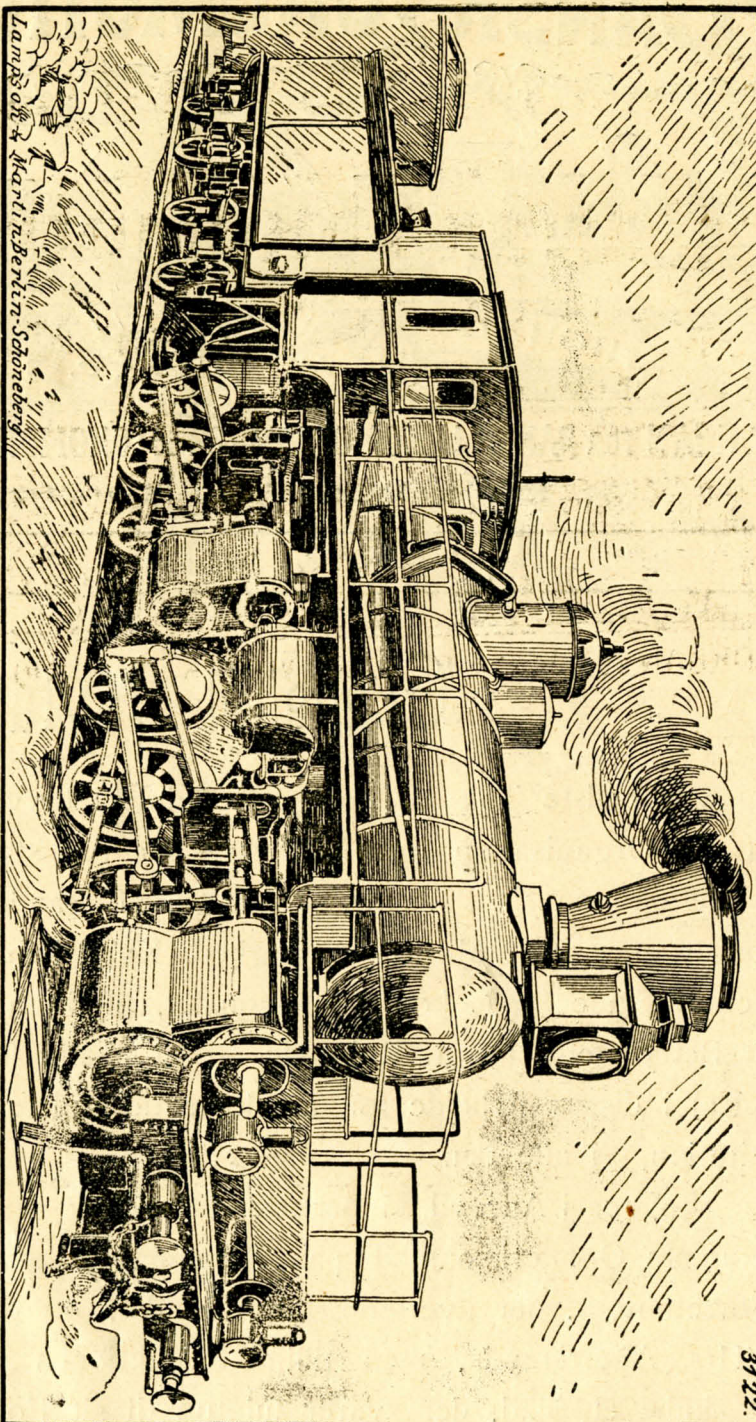
Med Undtagelse af 10 i Rusland byggede Maskiner anvender Jernbanebestyrelsen Øst for Baikalsøen udelukkende Maskiner af amerikansk Konstruktion.

Lygten, der er anbragt foran paa Kedlen, formaar at belyse en Strækning fremefter paa 4 a 500 Meter.

Lokomotivpersonalet, der udfører denne udsatte Tjeneste, er taget fra den sibiriske Jernbanebrigade.

## Ambulancetog under Krigen i Østasien.

I omstaaende Illustration bringer vi vore Læsere Billedet af en Jernbaneambulancevogn, som bruges under Krigen i Østasien. I første Række er disse saakaldte Sanitetstog baseret paa at bringe Haardtsaarede fra Fronten bag om Slaglinien til Rødekors' Samlingspladser. Indretningen af disse Sanitetstogs Sygevogne fremgaar af Illustrationen. Paa begge Sider af Gangen i Midten befinder sig, to og



to over hinanden, gode Hvilepladser for de Saarede.

Toget bestaar af 44 Vogne, hvoraf de 30 er Sygevogne, 2 Restavationsvogne og 2 Køkkenvogne. Resten, 10 Vogne, er reserveret Læger, Betjenings- og Opvartningspersonalet.

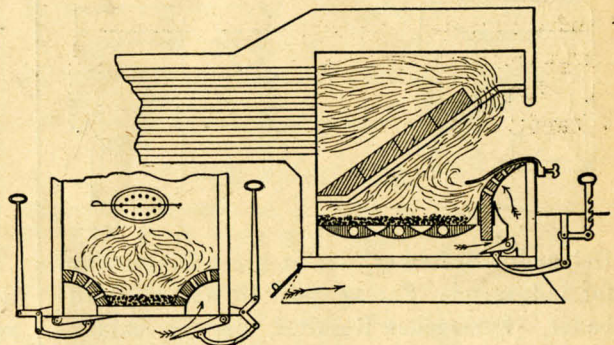
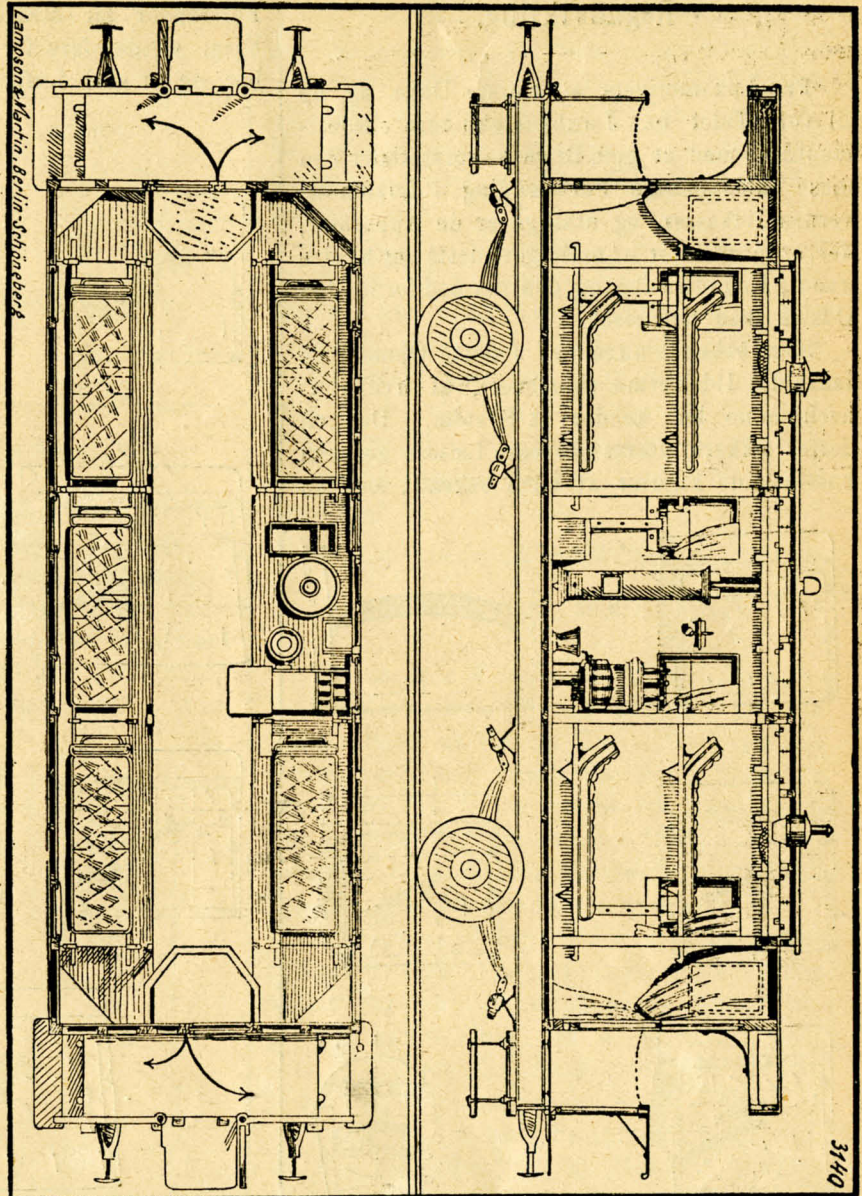
I den Tid, disse Tog har været praktisk prøvet under Krigen, har de fungeret til fuld Tilfredshed.

## En Brændselsbesparer.

Nedenstaaende bringer vi en Illustration af en Opfindelse, der er praktisk prøvet paa Oregon—Short Line ved Glens Ferry, Idaho, og som har givet et meget tilfredsstillende Resultat. Maskiner, udrustede med denne Opfindelse, sparer 3 a 4 Tons Kul paa hver Rejse.

Opfindelsen, der, som det tydeligt fremgaar af Illustrationen, bestaar i en i Ildkassen anbragt Murbueanordning, forøger Varmeviklingen i den Grad, at man har kunnet forøge Udgangen med indtil 1,27 cm., og Følgen heraf er, at Forbrændingen af Brændselsmaterialet foregaar fuldstændig, saaledes at Kulpartiklerne ikke, som det jo er Tilfældet paa vore Maskiner, rives med af Dampslaget gennem Rørene til Røggammeret, og under haard Kørsel ud i Rummet.

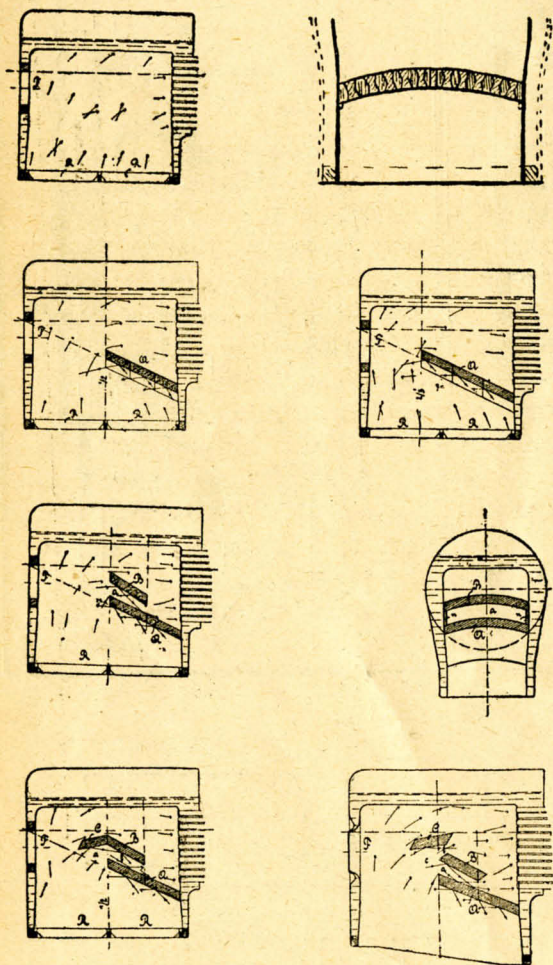
Opfinderen, Mr. M. J. Conigan, Formand paa Oregon—Short Lines Værksteder i Glens Ferry, har patenteret sin Opfindelse.



## Røgudvikling.

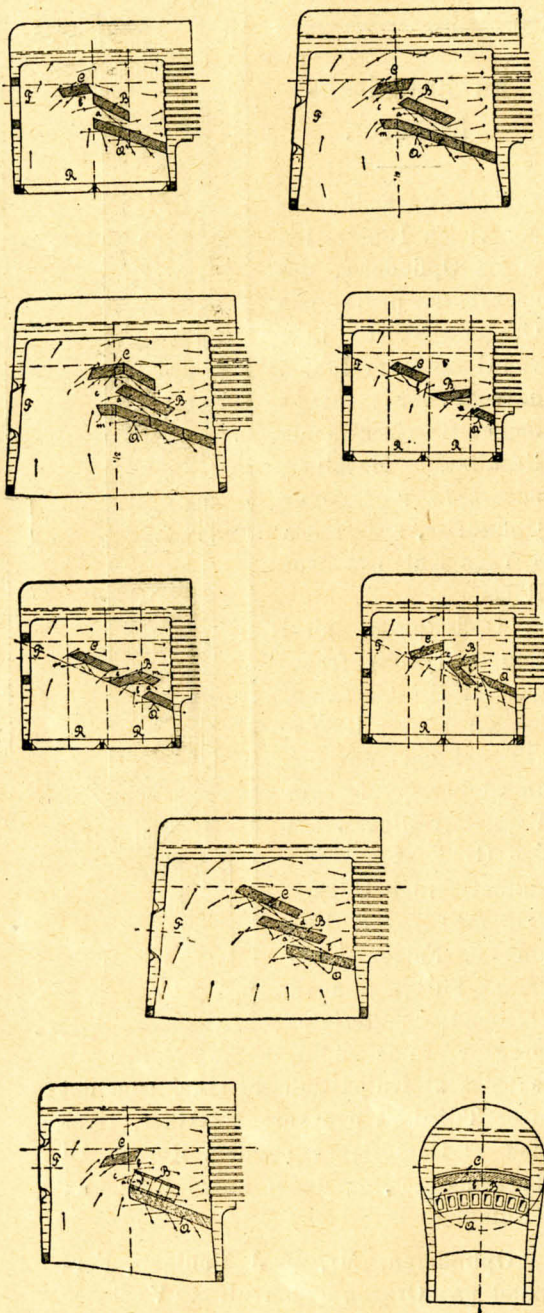
Fra Lokomotivets allerførste Dage og op til vore Tider har Jernbaneteknikere eksperimenteret med at give Brændselsmaterialet den mest fuldstændige Forbrænding i Lokomotivernes Ildkasser, og utallige er de Apparater, der er prøvet for at muliggøre dette og hindre unødigt Røgudtræden og den dermed forbundne Ødslen med Brændsel.

Som bekendt anvendes i dette Øjemed de saakaldte Ildskærme (Murbuer), af hvilke vi herhjemme kun kender et System. Det vil derfor sikkert interessere vore Læsere gennem hosstaaende Figurer at blive bekendt med en



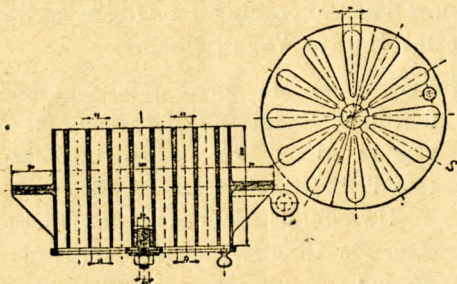
Del andre Systemer, der er gjort til Genstand for indgaaende Forsøg paa Udlandets Jernbaner. Forsøgenes Resultat, der er omtalt i en Afhandling om dette Emne af Hr. G. Elbel,

Forstander for Maskininspektionen i Insterburg, vil det føre for vidt at komme ind paa her, og vi skal derfor kun henvise til Illustrationerne, paa hvilke man af Pilenes Retning kan danne sig et Begreb om den atmosfæriske Lufts Vandring gennem Fyret.



tionerne, paa hvilke man af Pilenes Retning kan danne sig et Begreb om den atmosfæriske Lufts Vandring gennem Fyret.

Nedenstaaende Figur fremstiller en paa Fyrdøren anbragt Anordning til Regulering af Lufttilførslen over Fyret.



## Gennemgaaende Lokomotiver.

I Tilslutning til vor Notits i Bladets Nr. 23 om »Gennemgaaende Lokomotiver« ser vi os i Stand til efter »The Engineer« at gengive nedenstaaende Fortegnelse over de hurtigste Tog, som paa engelske Baner har tilbagelagt Strækninger større end 160 km. (100 miles) uden Standsning, og efter indeværende Aars Sommerkøreplaner :

Jernbaneselskab	Endestationer	Afstand i km.	Køreid i Timer og Min.	Hastighed i km.
Great—Western	London—Plymouth	395,4	4 T. 25 M.	89,51
Midland	Leeds—London	315,4	3 T. 45 M.	84,1
London and North-Western	London—Liverpool	310,1	3 T. 40 M.	80,5
Great—Northern	Wakefield—London	282,8	3 T. 10 M.	89,3
Great—Central	London—Sheffield	265,1	2 T. 57 M.	89,9
Caledonian	Gatilsie—Perth	242,5	3 T.	80,8
Great—Eastern	London—North—Walsham	210,8	2 T. 30 M.	90,3
North—Eastern	Edinburgh—Newcastle	194,3	2 T. 20 M.	83,3
London and South-Western	London—Bournemouth	173,4	2 T. 6 M.	82,6

Til Sammenligning anføres, at Statsbanernes hurtigste Tog over den længste Strækning efter Sommerkøreplanen 1904 var Tog 73, som tilbagelagde 122,1 km. fra København til Masnedsund uden Standsning, i 1 Time 50 Minutter, hvilket giver en Hastighed af 66,6 km. pr. Time.

Strækningen Væmdrup—Frederikshavn er 373,3 km. Efter Great—Westerns Køreplan skulde denne altsaa kunne befares af et Sæt Personale med samme Lokomotiv i 4 Timer 10 Minutter, men saa maa man rigtignok først tænke sig alle de nuværende Endestationer saaledes ombyggede, at de tillader en Gennemkørsel, hvilket turde blive ret vanskeligt.

## Det havde han ikke ventet.

En for sine Vittigheder bekendt Lokomotivfører kørte en Dag ind paa en vestjydsk Station med et blandet Tog. Da Toget gik ganske langsomt, maatte han udfor Stationen sætte Damp til for at komme langt nok frem. Det regnede, og Skinnerne var fedtede, hvilket foraarsagede, at Hjulene spillede, hvorved som bekendt kan fremkomme Gnister.

En Bondemand stod udfor med sin Knark i Munden samt opslaaet Paraply. Pludselig sætter Føreren sit mest bistr Ansigt op, medens han tordner ned til Manden: »For S . . . , Mand, slaa den Paraply ned, De kan jo se, den er bange for den.«

I samme Nu blev Paraplyen slaaet ned, og Knarken faldt ud af Munden, medens Manden skrækslagen stirrede paa Dyret samt dets Styrrer.

Først da Perronen var passeret, vendte Føreren sig om til Fyrbøderen, og begge fik sig en forsvarlig Latter over det kostelige Syn af Mandens Skræk. **M.**

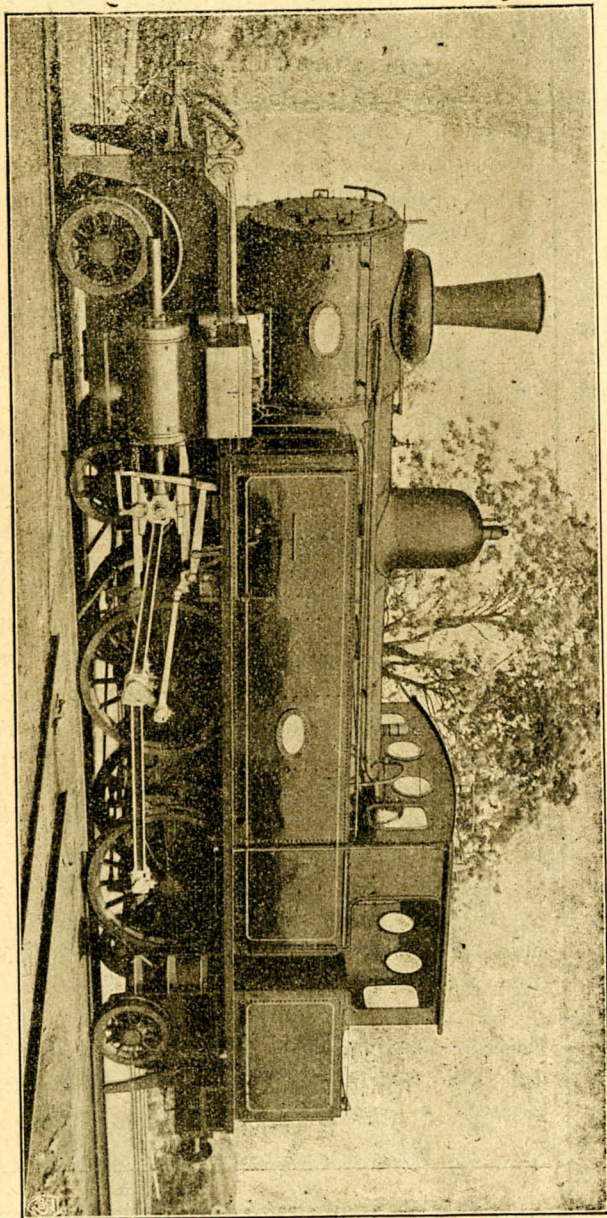
## Paa Opfordring

attesterer vi gerne, at Hr. Lokomotivfyrbøder **Nr. 238 O. A. Petersen, Korsør**, ikke har indsendt de her i Bladet i sin Tid optagne Artikler sign. **Peter Simple**.

Den indsendte Artikel kan ikke optages da Diskussionen om denne Sag er afsluttet her i Bladet. **R ed.**

## Firekøbet Compound-Tanklokomotiv for Gøteborg-Særø Jernbanen.

Fra Nydqvist og Holms Lokomotivfabrik i Trollhättan leveredes i Aaret 1903 3 Stk. Tanklokomotiver for den nybyggede Stræk-



ning mellem Gøteborg og Særø. Af disse Lokomotiver er to Stykker byggede af den kendte Nynæstype, en Type, der har vundet almindelig Anerkendelse paa Kontinentet for lokal Persontogtrafik.

Lokomotiverne, der er forsynede med Glideraflastning af v. Borries System, har Metalpakning, System United States, med Malmros Smøreanordning for Glider og Stemp-ler samt Hardys Vakuumbremse.

Endvidere er de fortil forsynet med en firehjulet Boggie af Bergslagernas Jernvægars Model og bagtil med et Sæt radielt indstilleligt Løberhjul.

Hoveddimensionerne paa det hosstaaende illustrerede Lokomotiv er følgende:

Cylindrenes Diam. (Højtryks)	415 mm.
Cylindrenes Diam. (Lavtryks)	630 mm.
Slagets Længde	600 mm.
Drivhjulsdiameter	1650 mm.
Boggiehjulsdiameter	800 mm.
Hjulbasis, fast	4200 mm.
— total	8300 mm.

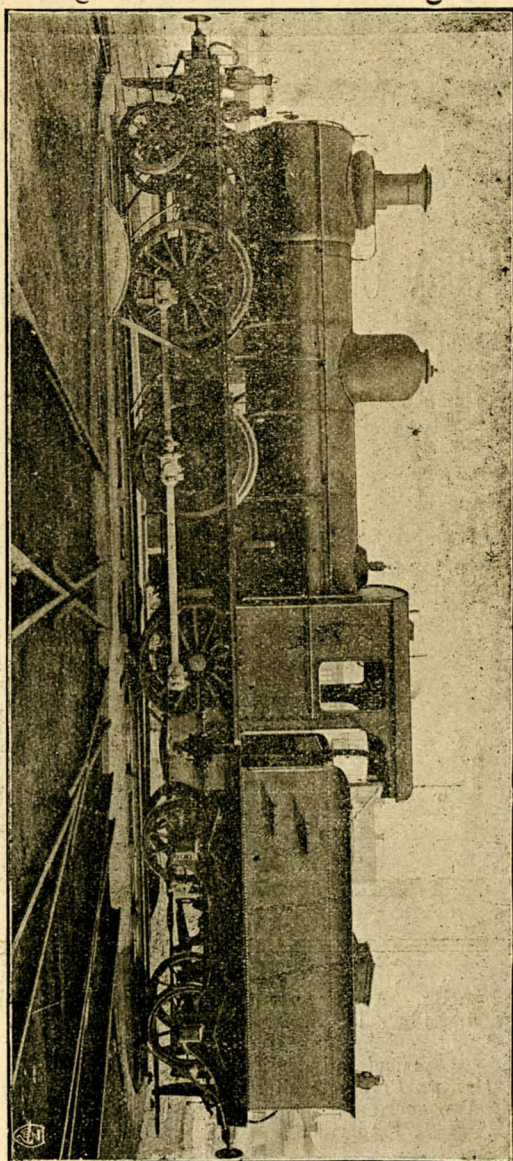
Lokomotivets Længde over	
Bufferne	11,350 mm.
Ristareal	1,48 □ Meter
Ildpaavirkningsflade, total,	93,53 □ Meter
Damptryk pr □ cm.	14 kg.
Lokomotivets Vægt i tjenstfæ-	
dig Stand	55 Tons
Adhensionsvægt	24 Tons
Trækraft ved 60 pCt. Fylding	4000 kg.
Vandforraad	6 Kubikmeter
Kulforraad	2000 kg.

## Stockholms-Västeraas Bergslagens Jernvægars Lokomotiv Nr. 37 og 38.

Denne Lokomotivtype, af hvilken vi omstaaende bringer en Illustration, er leveret af Nydqvist og Holm, Trollhät-tan, og har følgende Hoveddimen-sioner:

Cylinderdiameter	432 mm.
Slagets Længde	610 mm.
Drivhjulsdiameter	1530 mm.
Damptryk pr. □ cm.	11 kg.

Trækraft	0,6 pd <sup>2</sup> 1	4911 kg.
	D.	
Ildpaavirkningsflade, Ildkassen		9,3 M. <sup>2</sup>
— Rørenes		97,45 M. <sup>2</sup>
— Total		106,75 M.
Ristareal		1,70 M.
Total Vægt i tjenstfærdig Stand		40,720 kg.
Adhesionsvægt		35,200 kg.
Fast Hjulbasis		4800 mm.
Lok. og Tenders Hjulbasis		11,300 mm.
Tenderens Vandrum		9500 kg.
— Kulrum		3700 kg.
— Materialvægt		11,400 kg.
— Vægt i tjenstf. Stand		25,000 kg.



## Meddelelser fra Afdelingerne.

### De københavnske Afdelinger

afholdt Maanedsmøde den 8. December paa »Nyt Landmandshotel«.

Til Forhandling forelaa blandt andet det ny Signalreglement. Det vedtoges, at Forhandlingen genoptages, og endelig Udtalelse om det sker senest 1 Maaned efter dets Ikrafttræden.

Angaaende de maanedlige Møder vedtoges, at Bekendtgørelse om Møderne skal finde Sted senest 10 Dage forud, og Dagsordenen bekendtgøres mindst 4 Dage før Mødet, samt at et kort Referat af de vigtigere Sager, der er forhandlet, altid bekendtgøres i Foreningsbladet.

Paa Forslag af Lokomotivfyrbøder G. O. F. Lund blev der nedsat et Udvalg paa 5 Medlemmer til at drøfte og forberede Regler til Dannelse af en Diskussionsklub indenfor de 3 københavnske Afdelinger.

Valgte blev Lokomotivførerne C. A. Petersen og Busch samt Lokomotivfyrbøderne Lund, Thomsen og C. V. Larsen.

Til Medlem af Besøgsudvalget valgtes Lokomotivfyrbøder Lund i Stedet for Hansen, der er forflyttet til Korsør.

Mødet i Januar bortfalder, grundet paa Juletravlheden og Festen i Januar Maaned, hvis ikke sælig vigtige Sager kommer til at foreligge.

\* \* \*

Den 1. December havde Udvalget for Foredrag og Besøg foranstaltet en behagelig Sammenkomst paa Landmandshotellet i København.

Kl. 8 samledes man med sine Damer i Hotellets Sal, hvor Hr. Maskiningeniør Bruun holdt et lærerigt Foredrag over »Elektrisk Jernbanedrift«. Derefter underholdt man Deltagerne med Koncert af Lokomotivfører Mottlaus Grammofon, der med sine udmærkede Sange af Kammersanger Simonsen, Forsell, Helge Nissen, Aug. Svenson samt mange andre gjorde megen Lykke.

Efter at man havde indtaget nogle Forfriskninger, begyndte Dansen til Tonerne af Lokomotivfører Mottlaus velklingende Forte-

pianospil. Først Kl. 3 brød man op, efter at alle havde udtalt deres store Tilfredshed med den behagelige Aften. xy.

\* \* \*

Den 12. Januar 1905 afholdes Julefest og Bal paa Vodruflund for D. L. og L. F.s Medlemmer med Damer og Børn.

Der vil i Aftenens Løb blive givet forskellig Underholdning.

### PERSONALIA.

Forflyttede ere:

1.—12. 04.

Lokomotivfyrbøder Nr. 153 J. K. Nielsen, Aarhus H., til Skanderborg.

1.—4. 05.

Lokomotivfører Nr. 320 J. F. Ranthe, Roskilde, til København H.

Lokomotivfører Nr. 326 A. F. Petersen, København H., til Roskilde.

### Meddelelse til Afdelingerne.

D'Hrr. Afdelingsformænd bedes erindre, at de til Afdelingerne udsendte Lister til Indsamling af Bidrag til et Finsen-Monument skal være sluttet den 5. Januar og Lister og Penge indsendt til Hovedkassereren, Lokf. O. Larsen, Forhaabningsholms Alle Nr. 15 a,<sup>1</sup>.



### Strø.

Politibetjenten: »Er det nu ikke uforskammet. Disse to Labaner af Drengene siger, at det er Dem selv, der har bedt dem om at lave en Glidebane udenfor Deres Hus!»

Værten: »Ja, det er ganske i sin Orden. Jeg skal sige Dem, jeg venter Besøg af min Svigermoder!»

### BEKENDTGØRELSER.

— ∞ —

# 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 Spaltebredden 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.