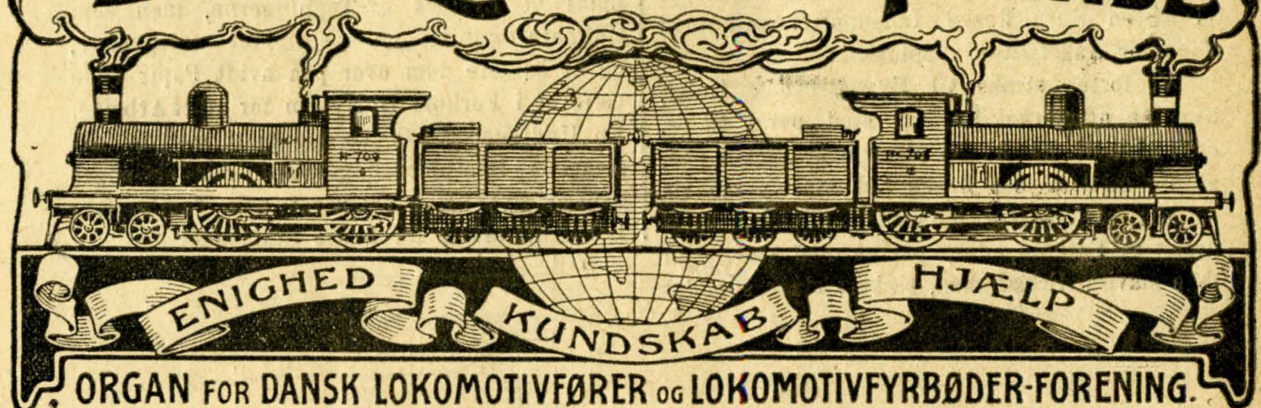


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. I.

I. Januar 1906.

6. 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.

Fredericia, Nytaarsdag 1906.

Ærb.

L. Mauritzen.



Lokomotivmandsmødet i Helsingfors.

Ved Ankomsten til Tammerfors modtoges vi af en Snes finske Lokomotivmænd med Ingeniør Aakermann i Spidsen.

Vi førtes straks til Byens bedste Hotel, hvor en udmærket Frokost stod parat til os, og under denne fik vi atter Bekræftelse paa, at der mellem det finske Lokomotivpersonale og disses Foresatte herskede et godt, samdrægtigt Forhold, der, parret med stor, men ikke slavisk Ærbødighed, sikkert staar som det

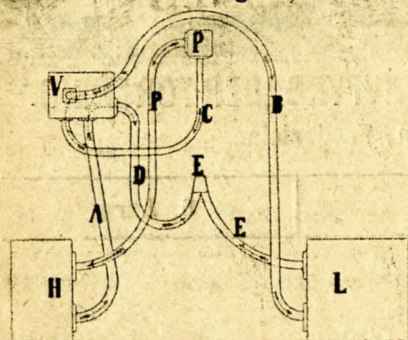


Fig. 1.

bedste Middel til at skabe et godt Resultat for de finske Statsbaner.

Efter Frokosten førtes vi over paa Jernbanestationen, hvor der holdt et Ekstratog, bestaaende af Maskine og to Vogne parat for at føre os ud til Lokomotivfabrikerne og de store Linnedvæverier.

Med Ingeniøren som Cicerone og omgivet af alle i Tammerfors tjenstfri Lokomotivmænd begyndte vi paa Tegnestuerne og fulgte saa Lokomotivets Bygning i alle dets Enkeltheder til det i Malerværkstedet stod fuldt færdig til at overtages af Lokomotivpersonalet.

Vi saa de mest forskelligartede Typer, saasom alm. Højtrykslokomotiver, alm. Compoundlokomotiver med 2 Cylindre, Compound med 4 Cylindre, 2 og 2 over hinanden, Compound med 8 Cylindre, ligeledes med 2 og 2 Høj- og Lavtryks over hinanden, og endelig

Lokomotiver med 3 Cylindre. Af en Del af de i Fabrikken fremstillede Lokomotiver erholdt vi Lystryk af Tegningerne, men som tidligere omtalt lod disse sig ikke fotografere, og at kalkere dem over paa hvidt Papir vilde være et i Forhold til Nyttens for stort Arbejde. En Undtagelse har vi dog gjort med nedenstaaende Dampfordelingsventil, der er noget ganske nyt og konstrueret paa Tammerfors Lokomotivfabrik for finske Statsbaner.

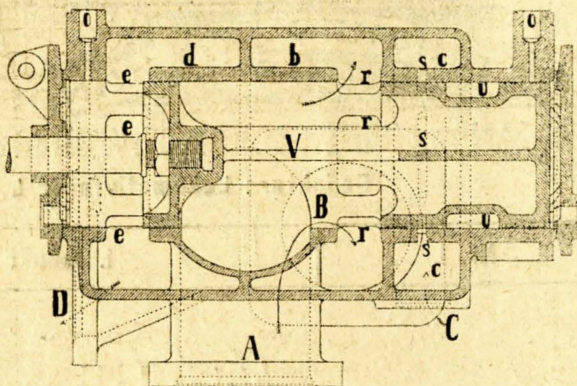


Fig. 2.

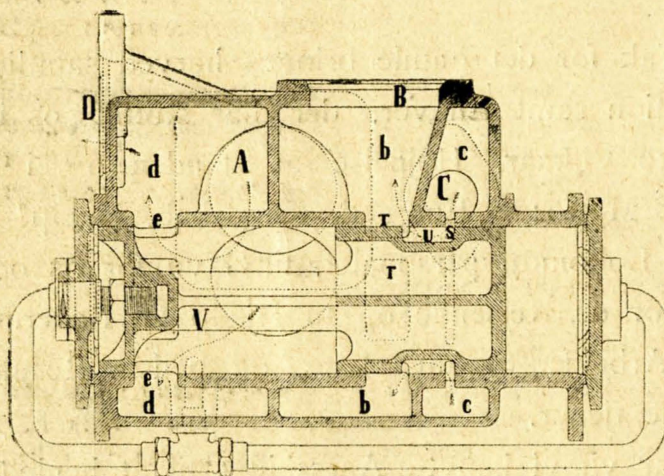


Fig. 3.

Dampfordelingsventilen har den Opgave automatisk at kunne regulere Damptilførslen til Cylindrene, saaledes at Maskinen arbejder henholdsvis som Compound- eller Højtryksmaskine. Fig. 1 viser Dampens Gang mellem Kedlen — gennem Ventilen — og Cylindrene.

I første Tilfælde — altsaa naar Maskinen skal virke som Compound — gaar Dampen fra Kedlen P gennem Røret P ind i Højtrykcylindren H, ud igen, efter at være benyttet her, gennem Røret A til Ventilen V, herfra gennem Røret B til Lavtrykcylindren L, og efter at være benyttet her ud gennem Røret E til Udgangen E. Dampens Løb gennem Røret C og D er da spærret i Ventilen.

I andet Tilfælde — altsaa naar Maskinen skal virke som ren Højtryk (til Eks. ved Igangsætning) — gaar Dampen fra Kedlen P

gennem Røret P. til Højtrykscylindren H og efter at være benyttet her ud igen gennem Røret A til Ventilen V, herfra gennem Røret D til Udgangen E. Endvidere gaar Dampen fra Kedlen P gennem Røret C til Ventilen V, herfra gennem Røret B til Lavtrykscylindren L og efter at være benyttet ud gennem Røret E til Udgangen E.

Dampens Løb fra Røret A til Røret B er i dette Tilfælde spærret i Ventilen.

Det bemærkes, at Ventilen automatisk reducerer Trykket af den direkte Damp til Lavtrykscylindren i samme Forhold som denne er større end Højtrykscylindren.

Fig. 2 og 3 viser Ventilens Konstruktion, naar denne arbejder henholdsvis som Compound eller Højtryk.

Arbejdsmetoden paa Lokomotivfabrikken faldt for en stor Del sammen med den paa finske Statsbaners Værksted i Helsingfors anvendte; ogsaa her var Elektriciteten og komprimeret Luft taget i Anvendelse overalt for at indskrænke Haandkraften til det mindst mulige. Af særligt imponerende kan nævnes en elektrisk Kran, der var konstrueret forskydelig, saaledes at den kunde virke overalt i Værkstedets Længderetning og saa kraftig, at den med største Lethed førte en monteret Lokomotivkedel i Staalbarduner fra Sted til Sted.

Af interessant Nyt saa vi — blandt meget andet — et veludført Stykke Støbearbejde, nemlig en Høj- og Lavtrykscylinder med Spejl for Rundglider; derimod savnede vi to Ting — her som overalt paa de mange finske Værksteder, vi saa — nemlig vore udmærkede Halvlagere og Aflastning af Glidere. Til Gengæld var Sandkasserne overalt praktisk anbragte ovenpaa Kedlerne, som paa vore gamle Maskiner, hvor man aldrig i et afgørende Øjeblik manglede denne vigtige Faktor til Togenes rettidige Standsning.

Som Hoveddrivkraft til dette store Anlæg anvendtes Vandkraften fra et nærliggende Vandfald, der alene til Drift af Lokomotivfabrikken udviklede 500 HK.

Efter at have set Lokomotivfabrikken førtes vi over i et til samme Komplex hørende Linnedvæveri, hvor vi saa, hvorledes de enkelte Traade ved Hjælp af et Utal af Maskiner og 4000 kvindelige og 200 mandlige Vævere blev til de nydeligste Stoffer. Oven-

omtalte Vandfald leverede som Drivkraft til denne Industri andre 500 HK, men dette var saa langt fra tilstrækkelig, at der yderligere fandtes en Maskinhal med 2 kolossale Høj- og Lavtryksmaskiner, paa hvilke Cylindrene laa, ikke ovenpaa eller ved Siden af hinanden, men derimod i Flugt med hinanden, saaledes at der paa samme Stempelstok var anbragt baade Høj- og Lavtryksstempel med Krydshoved og Linealer mellem de to Cylindre.

I en anden Maskinhal var anbragt — foruden to lignende Maskiner som ovenfor nævnt (desværre har vi glemt Værdien af den Kraft, disse Kolosser repræsenterede i HK.) — en Anordning til Centralsmøring, d. v. s., at Maskinerne gennem denne Anordning forsynede sig selv med Smørelse overalt, og den brugte Olie samledes ved hydraulisk Kraft automatisk i en dertil indtettet støvfri Beholder; herfra gaar den gennem et Filter og anvendes atter.

I det fri var anbragt en Trækonstruktion af 6 Tm. brede, skraatstillede Brædder, hvortil Spildedampen fra Maskinerne blev ledet og fortætnede sig til Vand, der draabevis ustandselig rislede ned over Brædderne og derved afkøledes for atter at anvendes som Fødevand til de 6 store Kedler, der med Træ som Brændselsemne producerede den fornødne Damp. (Fortsættes).

Hvor glider vi hen?

Lokomotivpersonalet har sidst i December Maaned ved Opslag mødtaget en tjenstlig Ordre, der forpligter vore nærmeste Foresatte — Lokomotivformændene — til paa hver Udvaskerdag at efterse Lokomotivernes Rør og Støttebolte. Hertil er fra vor Side fornuftigvis intet at bemærke, men samme Skrivelse indeholder Ordre til Lokomotivførere og Rangerførere om paa hver Udvasker-Rapport at notere, at ovennævnte Eftersyn har fundet Sted og af hvem det er foretaget.

I denne Del af Ordren kan — efter vor Formening — komme til at foreligge en Del for Lokomotivpersonalet og det gode Forhold til vore nærmeste Foresatte farlige Konsekvenser, naar Ordren konsekvent udføres i Praksis med Hensyn til Rapporteringen.

Man tænker sig, at en Lokomotivformand ikke har Tid eller maaske ikke Lyst til at foretage det befalede Eftersyn, da staar den paagældende Lokomotivfører — eller, hvad endnu er værre, en fung. Lokomotivfører — overfor to Alternativer, nemlig enten at skrive en falsk Rapport eller rapportere sin Foresatte for, at denne ikke har gjort sin Pligt i Henhold til den givne Ordre.

Hvad dette betyder — særlig for den fung. Lokomotivfører — staar os klart, thi vi er ikke blind for — ihvorvel den ny Lønningslov gav os et uvurderligt Gode ved at afskaffe Klassificeringen indenfor de to Stillinger —, at der endnu, saalænge Lokomotivpersonalet ikke henføres under én Lønningsklasse, staar et Gærde mellem Fyrbøder- og Førerstillingen, der af en mindre hensynsfuld eller mindre retfærdig Foresat kan gøres mer eller mindre vanskelig eller endog helt umuligt at avancere over.

Man ser jo allerede nu, hvorledes nogle Lokomotivfyrbødere, der med eller uden væsentlig Grund er standset af dette Gærde og derved daglig lider et ikke ringe saavel moralsk som pekuniært Tab, og til Trods for, at de ikke findes værdige til at avancere over Gærdet, dog maa udføre Avancementsstillingens Tjeneste og tage dens Ansvar fuldt ud.

En anden Side af Sagen er, at det maa anses for absolut forkasteligt, naar en Underordnet gives Paalæg om tjenstlig at vaage over og rapportere, om en Foresat har gjort sin Pligt.

Ihvorvel det ikke er retfærdigt, kan man dog godt forstaa, at en Foresat under saadanne Forhold føler Trang til at vise eller demonstrere sin Overlegenhed eller søge at underbygge sin Avtoritet paa anden Maade, naar den naturlige fratages ham, og en af de mindst risikable er at forhøje eller formindske Gærdet efter vedkommende Aspirants Villighed.

Man griber sig uvilkaarlig til Hovedet og udbryder: »Hvor glider vi hen«, thi Ansvar og Pligter øges, medens Ansvars- og Selvstændighedsfølelsen slappes, naar vore højeste Foresatte sætter Faarene til at kontrollere Hyrden.

Vi vil derfor henstille, at vore Foresatte — om saadant anses for nødvendigt — kontrolleres af Foresatte og ikke af Lokomotiv-

personalet, der har fuldt op af Ansvar og Pligter i Forvejen.

Et Opraab.

En Del Medlemmer af Jernbaneforeningens reaktionære Fløj har i December Maaned 1905 med Repræsentantskabsvalgene i Aar for Øje udsendt følgende Opraab:

De to forløbne Aar viser en Forandring i Jernbaneforeningens Fysiognomi, idet man ved ihærdigt Arbejde har opnaaet at skaffe Repræsentantskabet fuld Myndighed i Forningsarbejdet, ligesom det er lykkedes at faa Rammerne til Valg til Forretningsudvalget udvidede saaledes, at Repræsentanter fra hele Landet kunne indvælges i dette Udvalg. Ved ligeledes at gribe ind i rette Tid opnaaede man at forhindre et ulægeligt Brud med Stationsforstanderforeningen, idet Hr. Fuldmægtig Wissenbachs Valg til Formand lykkeligt gennemførtes. I nævnte Tidsrum har der desuden været ført en stadig Kamp mod den i Foreningens Styrelse herskende Tendens til at lede Foreningen og dens Anliggender udelukkende fra et bestemt Partistandpunkt, der bl. a. afspærrer anderledes tænkende fra Udvalg, ligesom Foreningens Presse (»Vor Stand«) ej heller længere er noget fuldgyldigt Udtryk for de Anskuelser, der raader indenfor Foreningen og ikke, saaledes som Bladet hidtil har været ledet, kan siges at være den Opgave voksen, som maa stilles til et Foreningsblad, nemlig at være et Organ for de Strømninger, der røre sig i Foreningen, og en tro Referent af de Udtalelser, der komme til Orde paa Foreningens officielle Møder. En saadan Ledelse af Foreningens Anliggender formene vi Undertegnede ikke længere at være tjenlig for Foreningens sunde Udvikling, og henstiller derfor til vore Medansatte foreløbig at samle sig om følgende Punkter, der efter vor Formening paa en langt mere sund og frisindet Maade lader Jernbaneforeningens egne Interesser komme til Orde:

1. Forholdstalsvalg ved alle Valg indenfor Repræsentantskabet og Forretningsudvalget, naar saadant begæres.
2. Stenografisk Referat af Repræsentantskabsmøderne tilstilles Medlemmerne.
3. Bladudvalget ophæves, Redaktøren stilles frit og bør helst vælges udenfor Repræsentantskabet.
4. Nedlæggelse af Fællesudvalget som staaende Udvalg.

Ihvorvel vi i vor 20-aarige Organisationsvirksomhed ingensinde har set et mere reaktionært og egoistisk Opraab, der, blottet for al sund Organisationssans, fremtræder uden Spor af overbevisende Argumenter, skulde vi dog lade dette ligge, saafremt Opraabet ikke var medunderskrevet af 17 Lokomotivførere.

Vi skal i den Anledning henlede Opmærksomheden paa, at Jernbaneforeningen ikke paatager sig at fremme en eneste af Lokomotivførernes faglige Interesser, men selv om Reaktionen sejrede og Jernbaneforeningen vilde paatage sig at fremme Lokomotivførernes Interesser gennem egne Repræsentanter, da vilde dette selvfølgelig kun kunne blive efter et Forholdstal, og at Lokomotivførerne i Kraft af deres Mindretal da blev uden ringeste Indflydelse, behøver ingen Kommentarer. Med Hensyn til tjenstlige Interesser vilde Forholdet være endnu værre og kunde passende sammenlignes med at sætte et Par Hundrede Katte til at være Barnepiger for en halv Snes Mus.

De Reaktionæres Program Punkt 4, »Nedlæggelse af Fællesudvalget som staaende Udvalg«, betyder, hvis det vedtages, at Lokomotivførerne mister al Indflydelse paa de store Fællessager, medens vi nu gennem Fællesudvalget trods vort ringe Tal har samme Indflydelse som Jernbaneforeningens 2000 og Jernbaneforbundets 5000 Medlemmer.

Denne Indflydelse paa de mest betydningsfulde Sager skulde Lokomotivførerne dog betænke sig paa at lægge Navn og Stemme til letsindigt at bortkaste.

Hvad man tør byde Lokomotivpersonalet.

Da vor Henstilling til de to paa Godsbangegaarden stationerede Hovedbestyrelsesmedlemmer om at skaffe autentiske Oplysninger i den her i Bladet refererede Sag om for lang Tjeneste ikke er taget til Følge, overgives Sagen til Hovedbestyrelsen.

Den ærede Indsender i Aalborg bedes undskyldte, at vi i Sagens Interesse udsætter Optagelsen af hans Indlæg indtil Hovedbestyrelsen har haft Lejlighed til at tage Standpunkt til Sagen.

25 Aars Jubilæum.



Ovenfor bringer vi et Billede af Lokomotivfører P. Petersen - Greve i Anledning af, at han har været ansat i 25 Aar.

Jubilaren har altid været et godt Medlem af vor Organisation og er meget afholdt af saavel Kolleger som Over- og Underordnede. Idet vi henviser til Referatet andet Steds i Bladet gør vi Afdelingens Ord til vore og bringer Jubilaren vor bedste Tak for godt Kammeratskab.

Rangerpladsernes Besættelse.

Atter stunder det mod den Tid, da Forslag, som ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, skal indsendes; derfor tillader jeg mig gennem disse Linier at rette en Opfordring til Medlemmerne at tage under Overvejelse, om hvorledes Rangerpladsernes Besættelse kan ske efter et retfærdigt og ensartet Princip.

Efter Oplysninger fra de forskellige Kredse viser det sig, at Forholdene i 1ste Maskinkreds er de uheldigste, idet den mest forskelligartede Fordeling af Arbejdet finder Sted der. Til Eksempel anvendes i enkelte Depoter Fyr-

bøderne skiftevis til Strækningskørsel og Rangering, men Arbejdet fordeles vilkaarligt, saaledes at nogle Fyrbødere kører 6—9 Maaneder, undertiden mere, paa Strækningen, medens andre slipper med 3 Maaneder, enkelte fritages endog helt. Andre Depoter anvender Fyrbøderne efter Anciennitet, medens der i et enkelt Depot (Slagelse) er indført Ringkørsel, hvorved Fyrbøderne efter en ensartet Plan skiftevis anvendes saavel til Stræknings- som Rangerkørsel.

Med Hensyn til Besættelsen af Rangerpladser ved Depoter, hvor der kun findes Rangermaskiner, da bør ogsaa dette Spørgsmaal tages med til Behandling, thi efterstaaende Tilfælde viser tilfulde, at der ogsaa paa dette Punkt trænger til at reformeres.

Ved et Tilfælde blev Pladsen i Næstved ledig, men til Trods for, at flere ældre Fyrbødere havde indgivet Ansøgning, ansattes en i Tjenesten betydelig yngre Mand.

Ikke alene at disse Forhold bidrager til at svække Interessen, men der skabes en stærk Mistro overfor Administrationen og tillige en Del Misundelse blandt Personalet.

For at forebygge saadanne Tilstande var det ønskeligt, om der paa Generalforsamlingen kunde blive vedtaget en bestemt Form for Rangerpladsernes Besættelse, og som med Administrationens Sanktion maa blive obligatorisk for samtlige Kredse ved Maskinafdelingen. Heldigst var det, om der her i Bladet vilde fremkomme Forslag i den Retning, da de forskellige Meningers Tilkendegivelse lettere vil kunne danne et Forhandlingsgrundlag.

L e o.

* * *

Idet vi takker for ovenstaaende Indlæg, undlader vi ikke at meddele, at der fra Hovedbestyrelsen er gjort Forestilling hos **Direktøren** angaaende det i Næstved nævnte Tilfælde, men da det fra **Generaldirektionen** modtagne Svar først maa overvejes i Hovedbestyrelsen, har man ikke villet omtale Sagen her i Bladet.

R e d.

Planmæssige Tjeneste- og Hviletider for Jernbanefunktionærer.

»Zeitung d. V. Deutscher Eisenbahnverwaltungen« meddeler, at dewürttembergiske Statsbaners Generaldirektion har offentliggjort en Forordning angaaende planmæssige Tjeneste- og Hviletider for Personalet. Herefter tilkommer der Embedsmænd, Funktionærer, Arbejdere ved Stations- og Banebevogtningen, Lokomotiv- og Togpersonalet samt iøvrigt alle, der til Stadighed har Tjeneste ogsaa paa Søn- og Helligdage, 3 Hviledage maanedlig, medens Personale, der anvendes til Nattjeneste, tilkommer 4 Hviledage maanedlig. Af disse Hviledage skal ca. en Trediedel falde paa Søn- og Helligdage eller almindelig borgerlige Festdage.

Afvigelse fra disse Regler er kun tilladt med Generaldirektionens Bemyndigelse.

Lokomotiv- og Togpersonalet tilstaas der endvidere Tjenstfrihed af længere Varighed, alt efter den Maade, hvorpaa der lægges Beslag paa Personalet mellem de enkelte Hviledage; ligeledes efter særlig lang og anstrængende Tjeneste. Lokomotiv- og Togpersonale maa endvidere ikke anvendes til Nattjeneste i mere end 4 paa hinanden følgende Nætter. En Hviledag er paa 30 Timer, længere Hviletid paa 36—40 Timer regnes lig $1\frac{1}{2}$ Dag.

Yderligere Lettelser i Tjenesten stilles i Udsigt saa snart det nødvendige Personale er uddannet.

Vi tilføjer, at disse praktiske Regler for det Personale, der har Ansvar ved Sikkerhedstjenesten, selvfølgelig altid vil finde fuld Sympati hos Jernbanemænd.

Ungarske Lokomotivføreres Ønsker.

Lokomotivførerne i Ungarn har fornylig indgivet et Andragende til deres Minister, hvorefter de har følgende Fordringer at opstille:

Som Lokomotivfører-Aspiranter maa kun antages dertil egnede Personer, der efter en etaarig Uddannelse som Fyrbøder ansættes som Lokomotivfører-Subsistut (Medhjælper)

med en Begyndelsesløn af 1000 Kr.*) og 300 Kr. i Boliggodtgørelse, hvorpaa de efter 5 Aars Tjeneste erholder Udnævnelse til Lokomotivførere. Endvidere forlanges Kilometerpengene omsat til Timepenge, og 50 Kr. i Gratiale for Uddannelse af en Fyrbøderaspirant. Tjenesten maa ikke vare længere end 12 Timer, derefter skal der tilstaaes en Hviletid af 10 Timer; der forlanges en ugenlig Fridag paa 24 Timer og en aarlig Ferie paa 20 Dage. Endelig ønsker Lokomotivførerne 4 Fripas aarlig for sig og Familie samt Titet af »Teknisk Underembedsmand«, og sluttelig en human Behandlingsmaade.

Ministeren har i den i samme Anledning nedsatte Kommission underkastet Andragendet en grundig Behandling og gennem Statsbanernes Direktion tilstillet Andragerne sin Erklæring om Personalets forskellige Fordringer.

I sin Erklæring udtaler Ministeren ifølge Z. d. V., at han er venlig stemt imod alle ansatte ved Statsbanerne, særlig Lokomotivpersonalet, hvis vanskelige og ansvarsfulde Tjeneste han i fuldeste Maal paaskønner. Dog kan han kun til Dels opfylde deres Ønsker.

Den foreslaaede Lønningsmaade kan han ikke tiltræde, derimod ansaa han Lokomotivpersonalets Anmodning om Forbedring af Stilling og Forfremmelsesforhold for velbegrundet, og vilde han, saavidt Lovene tillod det, opfylde disse Ønsker. Ogsaa mener Ministeren, at Ønsket om Ændring af Kilometerpenge til Timepenge kan opfyldes. Derimod kan der ikke bevilges det forlangte Gratiale for Uddannelse af Fyrbøderaspiranter, fordi andre Ansatte da vilde komme med lignende Fordringer. Med Hensyn til Tjenestetiden kan Andragendet imødekommes, og hvad angaar Ferien henviste Ministeren til den alt trufne Ordning. Med Forundring havde han i Andragendet set, at Lokomotivførerne forlangte human Behandling; saavidt ham bekendt havde hverken Lokomotivførerne eller andre ansatte ved Statsbanerne hidtil klaget over inhuman Behandling, og der gaves vistnok heller ikke nu nogen Anledning for ham til at skride ind i saa Henseende. Fripassørgsmaalet var allerede ordnet.

Erklæringen befattede sig endnu indgaaende med Spørgsmaalet om kun at ansætte dertil egnede Personer som Lokomotivførere, hvilket anbefalede som værd at lægge Mærke til, thi Ministeren mener, det ligger i Tjenestens Interesse, at Lokomotivpersonalet kompletteres med Personer, der besidder faglig Uddannelse og er fuldkommen anvendelige. Han vilde efter Evne virke for Forbedring af Fyrbøderaspiranternes Stilling, dog kunne Forfremmelse ikke ske efter Tjenestetiden, men maatte rette sig efter Behovet.

Efter at have anmodet Jernbanedirektionen om at gøre Andragerne bekendt med Erklæringen ønskede Ministeren udtalt overfor Lokomotivførerne, at de ved altid at vise Pligtopfyldelse i Tjenesten vilde gengælde hans Velvillie og Anerkendelse.

Forsøg med 17,5 Atm. Damptryk paa Lokomotiver.

Damptrykket i Lokomotivdriften er stadig vokset siden Begyndelsen, og det ligger derfor nær at opstille det Spørgsmaal, om en videre Stigning af Trykket er fordelagtig. Et højere Tryk er ikke absolut Normen for en forøget Kraft, men opnaas Dampbesparelse ved højere Spænding, saa vokser Lokomotivets Produktionsevne ved en bestemt givet Kedelkraft.

For at undersøge Spørgsmaalet om hvilket Tryk, der er det fordelagtigste for Tvillinglokomotiver, er paa Purdue Højskolens Forsøgsplads anstillet en Række Forsøg med forskellige Dampspændinger og hver Spænding med forskellige Hastigheder og Fyldinger.

Omkostningerne derved er tildels dækkede ved Bidrag fra Carnegie-Legatet, som har ydet et anseligt Beløb.

Det benyttede Lokomotiv havde en Cylinderdiameter paa 406 mm., et Stempelslag paa 609 mm. og en Hedeflade paa 112 □ Meter. Efter de forhaanden liggende Resultater, er Dampbesparelsen ved en Spænding paa 16,8 Atm. imod en saadan paa 12,6 Atm. kun yderst ringe. Derimod er det konstateret under Forsøgene, at Kedlens Tæthed var sværere at tilvejebringe og holde, hvilket er saa meget mere uheldigt, som det under Ma-

*) 1 Kr. lig 0,75 dansk Mønt.

skifens daglige Drift er vanskelig at opdage mindre Utætheder, ligesom saadanne nemt kan overses. Ogsaa de uheldige Følger af drønsset Fødevand vokser ved det højere Damptryk, i Særdeleshed viser det sig ved Injektorerne og Fødeventilerne.

En Forøgelse af Damptrykket over det nu brugelige tør ikke regnes for at være heldig, da den opnaaede Dampbesparelse er for lille i Sammenligning med Lokomotivets sværere Haandhævelse og Bekostninger.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Helsingør Afdeling.

I Anledning af Lokf. P. Petersens Jubilæum, som ansat ved Statsbanerne i 25 Aar, havde Helsingør Afdeling arrangeret en lille festlig Sammenkomst Jubilæumsmorgenen og indbudt Jubilaren til et Glas Vin sammen med Afdelingens Medlemmer.

Formanden, A. J. Hansen, bragte i Foreningens Navn Jubilaren Afdelingens Lykønsning og udtalte: Naar jeg her paa Afdelingens Vegne bringer Hr. Petersen vor bedste og vor hjerteligste Lykønsning, saa er det med Ønsket om, at Hr. Petersen endnu en Aarrække maa finde sin Virksomhed her imellem os som et godt Medlem af vor Forening og os Fyrbødere — som den yngre Del af Lokomotivpersonalet — til Støtte og Vejledning i Fremtiden.

Formanden udbragte derefter et Leve for Jubilaren, og dermed sluttede den lille Festlighed.

Jubilaren tilbragte senere Dagen sammen med sine Kolleger ved en festlig Sammenkomst i København.

A. J. Hansen,
Formand for Helsingør Afd.

København H. Afdeling.

Som Afdelingsbestyrelse for Afd. I er valgt: Formand: Lokf. Nr. 288 Bønnelykke. Kasserer: Lokf. Nr. 352 Vigholt. Repræsentanter: Lokfrb. Nr. 255 Søndergaard og Lokfrb. Nr. 330 Petersen. Revisorer: Lokf. Nr. 347 Johnsen og Lokfrb. Nr. 380 Florentz.

Til Annonceudvalg: Lokomotivførerne Nr. 251 Wendelbo og 352 Vigholt samt Lokomotivfyrbødernes Nr. 255 Søndergaard og 383 Højer.

PERSONALIA.

1.—1. 06.

Forfremmede ere:

Lokfrb. Nr. 295 C. P. Christensen, Københ. G, til Lokomotivfører Nr. 138 i Københ. G.
Haandværker Nr. 104 A. Hansen, Aarhus, til Lokomotivfyrbøder Nr. 295 i Københ. G.

26.—12. 05.

Lokomotivfører Nr. 116 N. P. A. A. Thor Straten, Viborg, afgaaet ved Døden.

Medlemslisten.

Frederikshavn Afdeling: Indmeldt fra 1. November 1905: Lokfyrb. C. C. Nielsen.
Helsingør Afdeling: Indmeldt fra 1. Decbr. 1905: Lokfyrb. C. A. E. Bonnez.
København G. Afdeling: Udmeldt: Lokf. 225 Emig.

Meddelelse til Afdelingerne.

Annoncer.

Som det vil ses af Omslaget er der endnu god Plads paa 2den og 3de Side, hvorfor de respektive Annonceudvalg (specielt de københavnske, der endnu ikke har ladet høre fra sig,) bedes have deres Opmærksomhed henvendt herpaa. 1ste og 4de Side er, som det vil ses, besat, dog kan enkelte paa Bagsiden flyttes.
E d.

Cigaren „Funktionæren“ kan faas i alle Statsfunktionærernes Brugsforeninger.
Se Annoncen paa Forsiden.

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 Spaltebredde 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: »Gjæddesborg« 2. S. mod Jyllandsgade, Fredericia. Telefon 123.