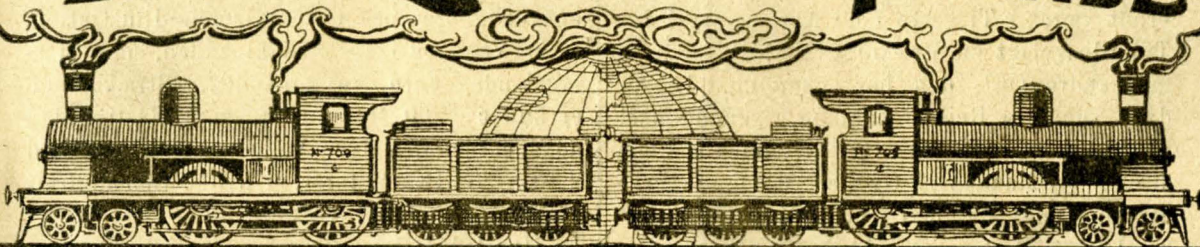


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 2.

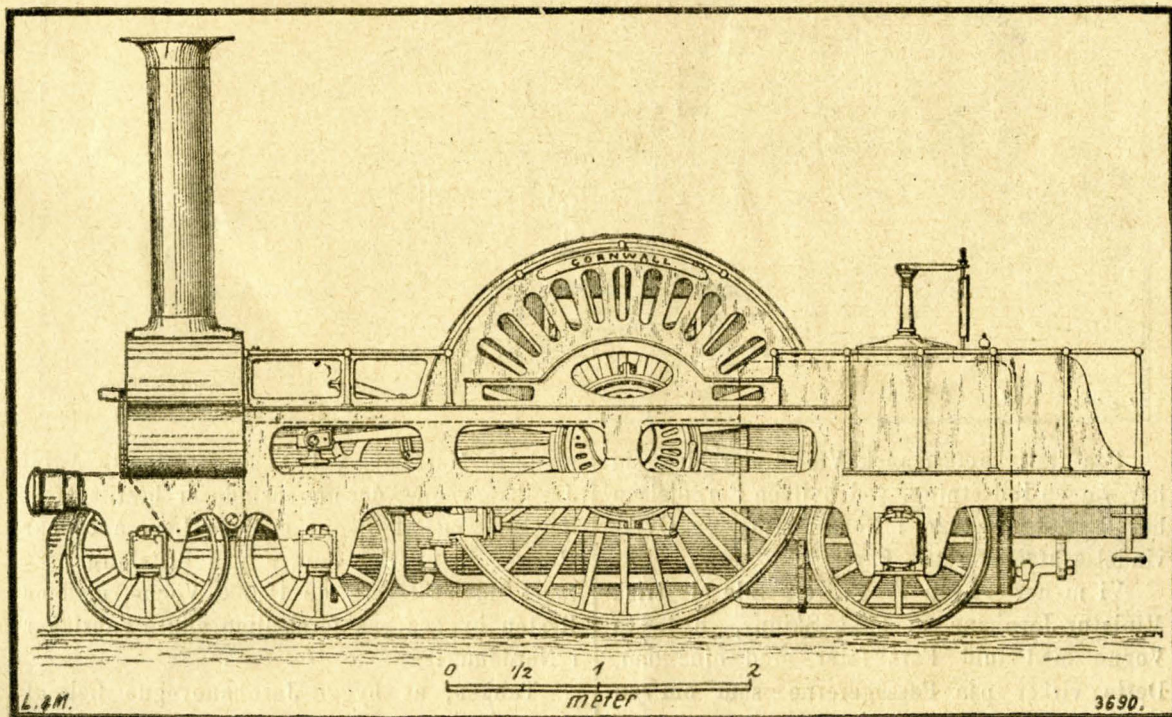
15. Januar 1906.

6. Aarg.

Hurtigtogslokomotivet „Cornwall“.

Med de Fordringer, det moderne Kommunikationsvæsen stiller til Driftsmidlerne, maa det betegnes som en Undtagelse, naar et Lokomotiv anvendes til Togtjeneste i 60 Aar og vedblivende gør Tjeneste som Iltogslokomotiv. Et saadant Unikum, der ganske vist nu, som Følge af Ombygning, har faaet et helt andet Udseende, fremstilles ved hos-

staaende Illustration. — Det er Hurtigtogslokomotivet »Cornwall« tilhørende det engelske North-Western Jernbaneselskab, og dets Mærkværdighed ligger fremfor alt deri, at det har de største Drivhjul, der nogensinde er konstrueret, nemlig ca. $2\frac{1}{2}$ Meter i Diameter. (Denne Opgivelse, der stammer fra engelsk Side, maa bero paa en Misforstaaelse, thi i Aaret 1838 byggedes for Great Western Jernbaneselskab et Lokomotiv med 10 Fods Driv-



hjul — 3048 Meter —, hvilket vil blive omtalt i en senere Artikel). Maskinen har uafbrudt været i Tjeneste i 60 Aar og har i den Tid tilbagelagt en Strækning af 1,658,196 Km., med andre Ord, den har, naar man lægger dens samtlige Rejser sammen, gennemløbet en Distance, der svarer til Afstanden mellem Jorden og Maanen 4 Gange. Denne stærke Maskine, der stammer fra Crewe, var i Begyndelsen konstrueret saaledes, at Kødlen og Cylindrene laa under Drivhjulsakslen.

I Aaret 1851 var Maskinen, der efter Datidens Forhold løb den enorme Hastighed af ca. 100 Klm., en af de største Seværdigheder paa den internationale Udstilling i London.

„Leap Frog“. En Kollisions-Jernbane.

Paa Coney Island, den store Forlystelsespark ved New York, er en ny Attraktion nu Formaalet for alle Forlystelsessyge.

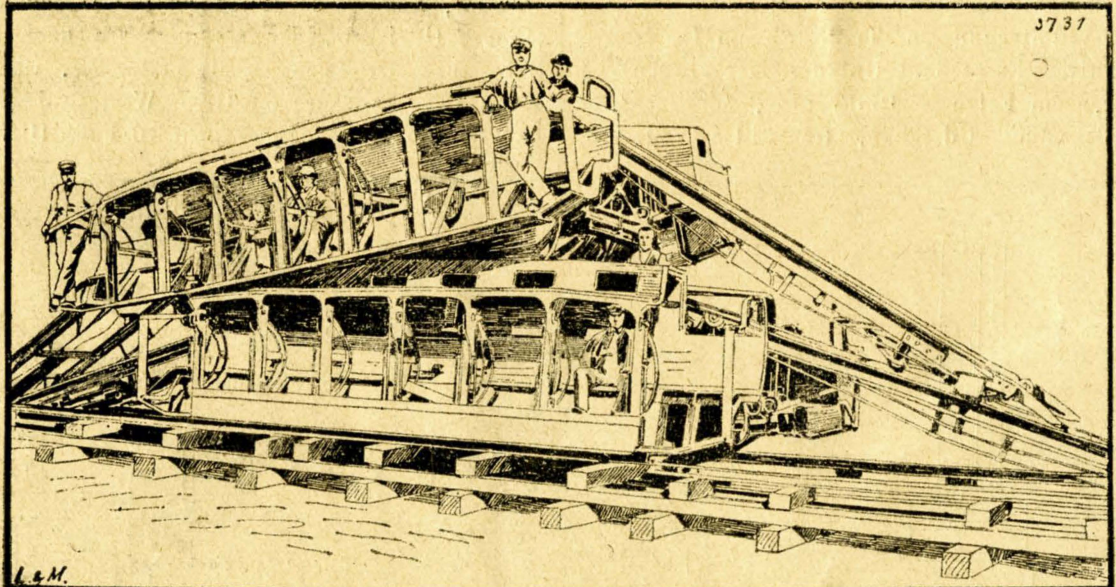
Katastrofe var nær forestaaende. Men ved Hjælp af et meget kompliceret Apparat, der anskueliggøres paa nedenstaaende Illustration, løber Vognene ikke mod hinanden, men derimod uden Fare over hinanden. Strækningen er kun ca. 200 Meter lang, men Hastigheden dog betydelig. Hver Vogn er indrettet med 2 Stk. 30 HK. Motorer, i hvilke Spændingen beløber sig til 500 Volt.

Hvorledes Passagererne i de ejendommeligt formede Vogne faar Plads, fremgaar ligeledes af Illustrationen.

Ejeren af denne Miniatur-Jernbane gør, som man kan tænke sig, strygende Forretninger.

Jernbanevogne af Staal.

I Amerika er man nu for Alvor begyndt at bygge Jernbanevogne helt af Staal; saaledes har et enkelt Jernbaneselskab i Slutningen af f. A. gjort Bestilling paa 20,000 Godsvogne



Paa rigtig amerikansk Vis drejer det sig her om en Indretning, ved hvilken Fornøjelsen hovedsagelig bestaar i Nervepirring og Overvindelse af en forstilt Fare.

Vi mener »Leap Frog«, en lille elektrisk Miniatur-Jernbane med en Skinne, hvor to Vogne med fuld Fart farer mod hinanden. Dette virker paa Passagererne som om en

af dette Materiale. Det er det største Antal Jernbanevogne, der nogensinde er bestilt af et Selskab, og af denne enorme Leverance har Pressed Steel Car Company i Pittsburg paa- taget sig at levere de 12,000 Vogne, medens Resten bygges paa forskellige andre Fabrikker i Nordamerika.

Tanken, at bygge Jernbanevogne helt af

Staal, er ingenlunde ny; man har allerede for 40—50 Aar siden i Nordamerika benyttet Vogne af lignende Materiale, men det har da hovedsagelig været Kulvogne og andre Godsvogne til Transport af specielle Varer, og det er først i de senere Aar, man har haft Opmærksomheden henvendt paa saadanne Vognes store Holdbarhed og den Besparelse, de frembød med Hensyn til Vedligeholdelsesudgifter. Dette viste sig navnlig ved indtræffende Uheld, idet Staalvognene nemlig ved Sammenstød kun blev delvis beskadigede, medens Trævognene derimod hyppigt blev helt ødelagte.

En anden Fordel ved Jernbanevogne af Staal er den Sikkerhed, de byder Passagerer og Funktionærer, hvorfor man er begyndt ogsaa at bygge Personvogne af Staal. En Undersøgelse af dette Forhold har vist, at det ved Togsammenstød og lignende Uheld i Reglen gik værst ud over Postvognene og disses Funktionærer, og Anvendelsen af Staalvogne med deres større Modstandsdygtighed vil utvivlsomt ved Person- og Posttog betydeligt formindske Tabet af Menneskeliv ved Uheld.

Vognene fremstilles i Reglen af pressede Staalplader, og med Hensyn til Komfort kommer de neppe til at staa tilbage for de nu brugelige Vogne af Træ.

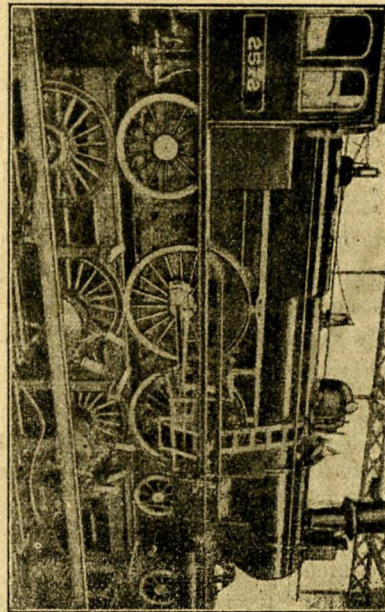
Moderne Prøvekørsel.

Prøvekørsel med Lokomotiver i Amerika foregaar paa forskellig Maade, dog turde den Maade, paa hvilken Prøvekørsel ved Pennsylvania Jernbane finder Sted, være den mest praktiske af dem alle, hvorfor vi her bringer en Illustration af en saadan Prøvekørsel.

Ved Prøvekørslen, der foregaar i Værkstedet, kører Lokomotivet hen over en Ramme, under hvilken er anbragt Hjul, hvis Perefieri svarer til Maskinens Driv- og Kobbelhjul. Rammens Hjul er forskydelige, saaledes at enhver Hjulafstand kan anbringes og passe over Rammen.

Efter endt Indstilling sættes Lokomotivet i Gang og Hastigheden sættes op til ca. 80 eng. Mil (128,76 Klm.). Avtomatisk optegnes enhver Maskindels Arbejdsresultat,

Efter en saadan Prøvekørsel har man faaet optegnet et Diagram, der nøjagtigt optegner Maskinens hele Arbejdsevne, Skinnetrykket saavel stillestaaende som ved forskellige Hastigheder. Det eneste, der ikke ved den Metode kan prøves, er Lagerne til de fritgaaende Hjul,



men dette har, mod de store Fordele, Metoden kan opvise, kun ringe Betydning.

Sartiaux og Kœchlin's Dampvogn paa den franske Nordbane.

Med Motorvogne har tidligere været anstillet Forsøg paa de württembergiske Baner (se D. L. T. Nr. 8, 9, 10 og 12), i Italien paa Middelhavsbanen, i Rusland paa Nikolaj Banen, i Amerika paa Erie, Cincinnati, Hamilton og Dayton Banen, i Frankrig paa Nordbanen, samt med Dampvogne af Purrey's Konstruktion paa Paris—Lyon—Middelhavs- og Orleans-Banen.

Nordbanen forsøgte i Aaret 1893 med en elektrisk Vogn med Akkumulator-Drift, bestaaende af 2 Afdelinger for Passagererne, en do. til Rejsegods samt Forperron i begge Vognens Ender.

I Aaret 1896 konstrueredes en mindre elektrisk Vogn til samme Bane, der hovedsagelig var beregnet til Postforsendelse, men

hvertil en eller to smaa Bivogne kunde tilkobles for Befordring af Rejsende.

Ved de stedfundne Forsøg i Aaret 1901 viste det sig, at en elektrisk Vogn med 2 Motorer med enkelt Strøm kunde tilbagelægge en 90 Klm. Afstand med en Gennemsnitshastighed af 60 Klm. pr. Time.

Senere byggedes til Nordbanen to forskellige Dampvogne, en »Serpellet« Vogn og den, som her skal omtales. Den første har været i Brug siden 1897, men i Stedet for en Serpelledampkedel er anbragt en lille »Turgan« Kedel. Banen prøvede ogsaa senere en Dampvogn af »Purrey«s Konstruktion samt en Vogn med Dampmaskine og Dynamo, og hvorfra den elektriske Strøm overførtes til Motorer.

Nordbanen har til Hensigt ved disse Vogne at forbedre Forbindelserne ved Bybanerne, idet disse Lokaltog holdes afsondret fra andre Tog.

I Kalkulationen forlangtes, at der ikke maatte anskaffes nye Drejaskiver eller anlægges nye Vigespor paa Forstadsstationerne og at de forøgede Omkostninger ved det større Antal Kilometer maatte balancere ved en Formindskelse af Udgifterne for Togkilometerne. Motorvogne med de forskellige Konstruktioner svarer til disse Fordringer. Paa Grund af de forholdsviis smaa Driftsomkostninger skaffes ved Hjælp af disse Motorvogne endog Forbindelse paa Tidspunkter, hvor Trafikken kun er meget svag, og hvorved det ikke er muligt at afsende almindelige Tog, da Omkostningerne i Forhold til Indtægterne bliver for store.

Den franske Nordbane har for Bygningen af Motorvogne opstillet efterstaaende Betingelser:

1. Adgang til Vognen ved en Perron enten i Vognens Ender eller Midte, saaledes at den uhensigtsmæssige Aabning og Lukning af Døre bortfalder, samt fri Adgang fra Vognens ene Ende til den anden, hvorved kun en tjenstgørende Togbetjent bliver nødvendig.

2. Mindst 50 Siddepladser i 3die Klasse, en Afdeling for Rejsegods og saa vidt muligt mange Staaplads inde og ude paa Vognens Perron. Haandkufferter, Kurve paa Markedsdage samt Arbejdernes Værktøj anbringes udenfor de Rejsendes Opholdssted.

3. Vognen maa af en Mand kunne køres lige let i begge Kørselsretninger.

4. Den gennemsnitlige Hastighed paa horisontal Strækning maa være 60 Klm. pr. Time, hurtig Igangsætning, saaledes at hyppige Ophold faar mindre Indflydelse paa Kørselens Varighed.

5. Fornyelse af Vandbeholdningen efter 50 Klm. Kørsel.

Den efter disse Bestemmelser byggede Damp-Motorvogn, som er konstrueret af du Bousquet, har virket tilfredsstillende. For at opfylde foranstaaende Punkt 3 er i Midten af Vognen anbragt et særligt Rum for Føreren, hvilket er 3150 mm. bredt og har to Pladser, saaledes at Føreren altid sidder tilvenstre for Kørselsretningen, Voglegemet er foran og bagved denne Udbygning kun 2410 mm. bredt og ensidig forsat, saa at Føreren godt kan se ud over den anden Vogndel.

Besættelse af Rangerpladser.

I Henhold til den i sidste Nr. af Lokomotivtidende af Hr. »Leo« undertegnede Artikel beder jeg Dem, Hr. Redaktør, optage disse Linier i vort Blad.

Hr. »Leo« fremsætter Ønsket om, at der paa den kommende Generalforsamling kunde blive vedtaget en Beslutning om at faa indført en mere korrekt Fremgangsmaade ved Besættelse af Rangerførerpladserne, hvilket der selvfølgelig kan være god Grund til, men der er absolut ingen Grund til at rejse nogen Diskussion om, hvilken Fremgangsmaade, der bør benyttes, thi saafremt Hr. »Leo« ikke ønsker, at der indføres en ligesaa vilkaarlig Fremgangsmaade ved Forfremmelse til Lokomotivførerstillingen, saa maa det være ham klart, at den eneste rette Maade at gaa efter er Ancienniteten, indtil vi en Gang naar saa vidt, at vi faar Lokomotivførere til at udføre al Førertjeneste.

Der blev, saavidt jeg husker, i sin Tid sendt et Andragende ind til Hr. Maskindirektøren om at faa Førere til at udføre al Førertjeneste, hvilket Andragende Maskindirektøren lovede at støtte, og jeg haaber derfor, at Hr. »Leo« m. fl. vil indrømme, at det er den eneste retfærdige Ordning af denne Sag.

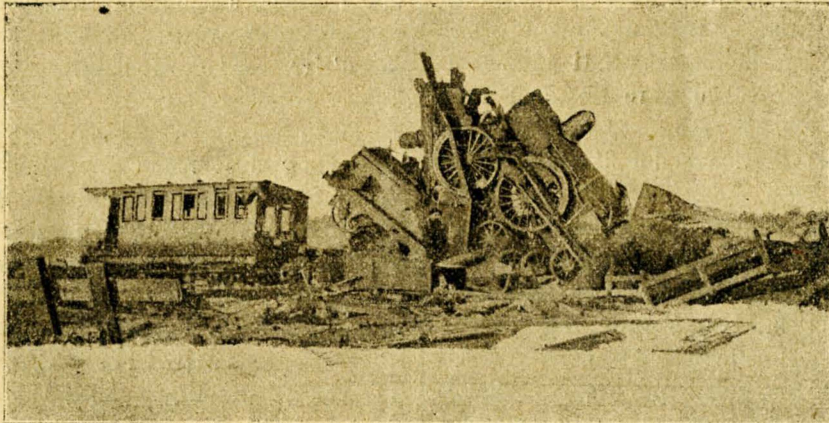
Jeg undlader ikke at fremsætte et lille Ønske om, at Hr. »Leo« en anden Gang vil sætte sit Navn under sine Artikler, for at vi kan se, om Sagen i det hele vedkommer ham, thi der er jo ingen Grund til at stille sig bag en Skærm, naar man taler med fredelige Kolleger.

Fredericia, den 12. Januar 1906.

A. Schmidt.

Et 30-Aars-Minde.

Den 15. November 1875 skete den største Jernbaneulykke, der nogensinde har fundet Sted i Sverrig, paa Hovedbanen mellem Stationerne Malmslætt og Bankeberg i Nærheden



af Ejendommen »Lægerlunda«, under hvilket Navn denne Ulykke er landskendt.

Ved en misforstaaet Krydsforlægning blev det sydfra kommende Tog ikke standset i Bankeberg, og da det nordfra kommende Tog allerede var paa Vej mod denne Station, var den Katastrofe, hvis Virkning anskueliggøres paa hosstaaende Illustration, uundgaelig. — Lokomotivføreren og Fyrbøderen paa det syd fra kommende Tog og Fyrbøderen paa det nordfra kommende Tog dræbtes tilligemed 6 andre, medens Lokomotivføreren paa Nord-Toget lever den Dag i Dag. Stationsinspektøren i Bankeberg dømtes for at have forvoldt Ulykken til Stillingsfortabelse og 6 Maaneders Fængsel.

Lokomotivmandsmødet i Helsingfors.

Efter at have gennemgaaet Kompleksets Udenværker besteg vi atter Ekstratoget, og snart var vi tilbage i Tammerfors Stationsby. Herfra gik Turen til en udenfor Byen liggende Sommerrestavration, hvor Middagen indtoges. Fra en Pavillon her havde man en enestaaende henrivende Udsigt over et ægte finsk Landskab med den finske Trafikministers Villa i Baggrunden.

Henimod Aften var Tiden inde til Afrejse, og efter en hjertelig Afsked og mange dundrende Hurraer fortsattes Turen mod Tøijala, vor trofaste Cicerone Lokomotivf. Nikanders Hjemsted.

Ved Ankomsten til Tøijala modtoges vi af

de der tjenstfri Lokomotivmænd samt af Lokf. Nikanders Familie; stor var Glæden over Gensynet, thi i 8 Dage havde Manden nu fartet gennem Rusland og Finland for at vaage over vor Sikkerhed.

Vi førtes straks til Lokf. Nikanders Hjem, en hyggelig Landejendom tæt ved Stationen. Ejendommen havde Lokf. Nikander og Hustru ved 11 Aars utrætteligt Slid bragt op fra at være en værdiløs Klippeskrænt til at repræsentere en Værdi af 13,000 finske Mark. Hyggeligt sad vi bænkedede om Aftensbordet, samtalende om Finland, Sønderjylland og Danmark. Her indenfor Hjemmets fire Vægge kom først Finnens store Fædrelandskærlighed ret til Orde. Her hørte vi for første Gang uforbeholdne Udtalelser om Russernes Tyranni, Pludselig hørte vi en vemodig Sang tone ud

i den stille Sommeraften. Dybt blev vi grebne af disse vemodige Klage-toner, der, til Trods for at vi ikke forstod Ordene, talte et tydeligere Sprog end mange Ord paa et for os forstaaeligt Sprog. Det var Tøjjala Sangerkor (Dame- og Hørrekor), hvis Formand Lokf. Nikander var, der vilde hædre ham og hans Gæster. Under Resten af Maaltidet sang Koret — staaende tæt udenfor Vinduet — Sang paa Sang.

Efter endt Maaltid samledes Sangerne, Familien og vi i Husets hyggelige Forstue, hvor den ene Sang afløste den anden, hovedsagelig finske, men man hørte ogsaa danske, engelske, svenske og tyske Sange, kun et Sprog var banlyst, skønt Flertallet kunde tale det, nemlig Russisk.

Klokken blev mange, inden vi kunde rive os løs, og da dette endelig skete, blev der til vor store Overraskelse af Sangkoret givet et finsk »Lev vel« paa den danske Nationalmelodi. Vi kunde desværre ikke gøre Gengæld med den finske, men at raabe et kraftigt finsk Hurra havde vi lært, og det fik de af Hjer-tets Grund.

Næste Morgen kørte Lokf. Nikander for os til Aabo, den første By paa Hjemrejsen.

Ankommen hertil modtoges vi af Kongres-sens Ordfører Lokf. Ivar Formin, og efter at have spist Frokost i dennes Hjem, hvor Lokf. Nikander ogsaa indfandt sig, besaa vi Byen, der er en Søhandelsstad uden nævneværdig Fabriksvirksomhed.

Henad Aften skulde Lokf. Nikander tilbage til Tøjjala med sit Tog, hvorfor vi tog en hjertelig Afsked med denne energiske, dygtige Forkæmper for det finske Lokomotivpersonales Vel. For første Gang siden vi satte Foden paa finsk Jordbund stod vi uden denne Mands omsorgsfulde Vejledning. (Fortsættes).

Meddelelser fra Afdelingerne.

Viborg Afdeling.

Ifølge Stemmeafgivning kom Afdelingsbestyrelsen for 1906—07 i Viborg - Glyngøre - Langaa Afdeling til at bestaa af følgende:

Formand: Lokf. Hensel, Langaa.

Kasserer: Lokf. Larsen, Viborg.

Revisorer: Lokf. Christiansen, Viborg, og Lokfrb. Johansen, Viborg.

Suppleant: Lokf. Petersen, Langaa.

Repræsentant for Langaa: Lokfrb. Ischau, Langaa.

Repræsentant for Viborg: Lokfrb. Johansen, Viborg.

Repræsentant for Glyngøre: Lokf. Poulsen, Glyngøre.

Generalforsamlingen vil nærmere blive bekendtgjort for Medlemmerne.

Th. Hensel.

Fredericia Afdeling

afholdt den 13. ds. en vellykket Julefest for Afdelingens Medlemmer med Familie. Saa godt som samtlige Medlemmer var til Stede, hvilket kun blev muligt ved Ingeniørassistenten i Fredericia og Maskininspektøren i Nyborgs store Velvillie, for hvilken vi her bringer d'Hrr. vor og Medlemmernes hjerteligste Tak.

Festudvalget, der bestod af Lokfrb. Sørensen og Jespersen samt Lokf. Henriksen assisteret af Fruerne Sørensen, Soele, Jespersen, Reitzel-Nielsen og Mauritzen samt Lokfrb. A. Jensen, Honore, Soele og Rasmussen havde skilt sig ualmindelig smukt fra den stillede Opgave.

Af Festens Attraktioner skal vi nævne — ud over de almindelige med Godter, Gaver og Chokolade til Børnene — et Rangerlokomotiv af D. L. og L. F.-Typen, der Kl. 9 til Tønerne af Olfert Jespersens »Lokomotivfolkernes Marsch« under Rangerklokkens ihærdige Klemten og ført af Lokf. Alsings som Nisse udklædte Søn kørte Salen rundt nogle Gange, hvorefter Føreren, da Maskinen var bragt til Standsning, uddelte som Snebolde formede Appelsiner til alle Børnene.

Lokfrb. Sørensen og Jespersen, der var saavel Konstruktorer som Fabrikanter af denne originale Attraktion, modtog megen Ros for deres Ide og Arbejde.

Ingeniørassistent Schmidt med Frue og Datter overværede og deltog med Liv og Lyst i Festen. Lokomotivformand Nissen med Frue var ogsaa indbudt, men var forhindret i at komme til Stede.

Endvidere kan nævnes, at ovennævnte Rangermaskine foruden Frontlanterne og Sig-

nal som Sørtog førte det foreskrevne Slutsignal og Signalet »Telegraf» i Uorden. Dette sidste Signal betragter vi som Symbol paa, at den direkte Forbindelse og gode Forstaaelse, der hersker mellem Afdelingens Medlemmer og disses Foresatte, kan vokse sig stor og stærk uden mekaniske Hjælpemidler og selv med Telegrafens Uorden.

Maa vi til Slut endnu en Gang bringe vore Foresatte og samtlige Medlemmer vor hjerteligste Tak for den Velvillie, Enighed og Kammeratskabsfølelse, der gav dette vor Afdelings første Juletræ og Fest sit Præg.

Forskelligt.

Der er fornylig foretaget officiel Prøve med en hydraulisk Stoppebom paa Kings Cross Stationen, Great-Northern Railway.

Prøvetoget bestod af en Maskine af Vægt 64 Tons, Vognenes Vægt 305 Tons, Totalvægt 369 Tons. Maskinhastigheden idet Bufferne paa Stoppebommen berørtes var 14 Klm. Et Diagram, som i samme Øjeblik toges, viste, at Buffernes Modstand var konstant. Disse Buffer, der er de største, Firmaet Ransomes og Rapiet endnu har leveret og har en Vandring af 7 Fod, gennemgik heldig den foretagne Prøve. I nogle af Prøvetogene havde Lederne af Forsøget placeret sig i Vognene og mærkede da ikke synderligt til Togets Standsning ved Stoppebommen. Buffernes lange Vandring bevirkede en gradvis Formindskelse af de bevægende Masser.

* * *

I »Railway Age» meddeler Mr. G. Henderson, at følgende Areal Hedeflade pr. indiceret Hestekraft giver gode Resultater for Lokomotiver:

| | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|----|
| Høj- og Lavtrykslokomotiver | 2 | □' |
| Simple Lokomotiver (50 pCt. Fyldn.) | 3 ¹ / ₃ | '' |
| — — (50 til 75 pCt. —) | 2 ² / ₃ | '' |
| — — (Normalglider) | 3 | '' |

* * *

Ved nogle Forsøg med et Chicago and North Western Lokomotiv fandt man, at den højeste indicerede Hestekraft udvikledes ved

48 Klm. Hastighed. Middeltrykket var omtr. 75 Pd. pr. □" og Hestekraften 1000. Ved 80 Klm. Hastighed var Middeldrivtrykket faldet til 40 Pd. pr. □" og den indicerede Hestekraft til 910.

Lokomotivprøver i England.

(Af Maskininspektør ved Great Western Railway, G. I. Churchward).

Great Western Jernbaneselskab har fornylig paa dets Værksteder i Swindon fuldført et Prøveanlæg for Lokomotiver. Dette bestaar af et Støbejernsfundament, som hviler paa et muret Underlag, hvori er indlagt Tømmerbjælker, der har til Hensigt at formindske Vibrationerne. Paa Fundamentet er anbragt 5 Par Bærelejer, som er forskydelige i Længderetningen, saaledes at disse kan stilles under Hjulcenterne naar Maskinen føres ind paa Anlægget. I Bærelejerne hviler Aksler, hvorpaa er anbragt Hjul med Staalbandager, paa hvilke Lokomotivet løber. Paa Akslerne er anbragt Tromler, paa hvilke Baandbremsen virker for helt eller delvis at optage Maskinens udviklede Kraft. Fra Bæreakslernes yderste Ende overføres den væsentligste Del af Maskinens udviklede Kraft ved Lænkeled til en Luftrykpumpe; man opnaar herved, at Maskinens udviklede Arbejde ikke gaar tabt. De hydrauliske Bremsere optager kun saa meget af den udviklede Kraft, som er tilstrækkelig til at regulere Maskinens Hastighed med. Disse Bremsere arbejder ved Vandtilførsel fra en særskilt Pumpe. Afgangen for Vandet haartrækkes enten ved en Stopventil eller ved et Spjæld. Ved Spjæld opnaar man at kunne holde enhver ønsket Omdrejningshastighed konstant. Bærehjulene er 49¹/₂" i Diam. Hovedbærelejerne er 14" lange og 9" i Diam. Bærehjulenes Bandager har Skinnetværsnit. Hensigten med dette Anlæg er ikke alene til tekniske Forsøg, men ogsaa til Afholdelse af Prøver for Hovedbanens nye og reparerede Maskiner. Det har derfor været nødvendigt at konstruere det til hurtig Omstilling for at kunne optage Maskiner med forskellige Hjulcenter. Hovedfundamentet er forsynet med en Tandække, og hvert Bæreleje er forsynet med en Tværaksel, hvorpaa er

anbragt et Tandhjul paa hver Ende. Disse Tværaksler bevæges ved Udrykkgaffler fra en Aksel, som er anbragt paa langs af Fundamentet. Sidstnævnte Aksel bevæges ved en Elektromotor og kan gangskiftes. Lokomotivet føres ind paa en ophøjet Ramme, der understøtter det paa Løbefluden. Efter at Bæreljerne er indstillet efter Lokomotivets Hjulcentrer, sænkes det ved elektrisk Kraft ned paa Bærehjulene.

Naar Lokomotivet løber i Prøvetur, er det af væsentlig Betydning, at saavel Boggie- og Løbehjulene som de koblede Hjul kan løbe rundt, for at disse kan faa god Bæring. For at opnaa dette, er Løbe- eller Boggiehjulene sammenkoblede ved Hjælp af Rem og Remstrammeapparat samt passende Remskive. Det fremgaar heraf, at selv om en Maskine kun har et Sæt Drivhjul, roterer Løbe- eller Boggiehjulene skiftevis.

Af Hensyn til de forskellige Lokomotivtyper har man anset det for nødvendigt at opstille en Fyrplads eller Platform, der hurtigt kan indstilles vertikalt. Et større Kulforraad og Vægt er anbragt paa denne Platform, hvor tillige to Vandtanke er anbragt for at kunne maale Vandforbruget under Dampningen. Disse Tanke tømnes for hver tilendebragt Prøve. Under Platformen er anbragt et Dynamometer; ved Hjælp af dette og i Forbindelse med et Tælleapparat for Hjulene kan den i Trækkrogen udviklede Hestekraft for de forskellige Lokomotivtyper maales og saa sammenligne deres Kul- og Vandforbrug. Eftersom Maskiner af forskellig Længde prøves, og da det er nødvendigt at anbringe Dynamometret i bageste Trækkrog, har man af Hensyn til dette lavet en bevægelig Remisseskorsten til at optage Damp og Røg, naar Maskinen er i Løb. Denne har Form som en lang Kasse med en Staalplade, der bevæges paa Ruller og danner det nedre

Parti. Samme Plade bærer en stor, klokkeformet Skorsten. Denne Kasse tillader, at Skorstenen kan bevæges paa langs, og tjener tillige til Opsamlingssted for Aske og andet, der udstødes fra Maskinen. Asken kan senere opsamles, og Kvalitet og Kvantitet undersøges. Det maa ønskes, at man ved dette Anlæg maa blive i Stand til at konstatere de forskellige Maskiners relative Økonomi. Spørgsmaal m. H. t. Overhedning og Nyttetvirkning af forskellige Røgekammerarrangements kan undersøges her. Virkningen af forskellige procentvise Hjulbelastninger kan ogsaa undersøges, og i Virkeligheden kan ethvert Forsøg, der foretages paa Banelinien, anstilles her — med den store Fordel, at enhver Maskine kan anbringes paa Prøveanlægget paa mindre end en Time.

Medlemslisten.

København G. Afdeling: Den i forrige Numer bragte Meddelelse om, at Lokf. E m ig er udtraadt af Foreningen, annulleres herved.
Esbjerg Afdeling: Indmeldt fra 1. Januar 1906: Lokomotivfyrbøderne N^o. 366 Larsen og Nr. 490 Thomsen.

Meddelelse til Afdelingerne.

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

BEKENDTGØRELSER.

— — —

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte fra Roskilde til København H.

HUSK BARBERFORRETNINGEN !!
= I GJEDDESBOG = !!

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: »Gjeddesborg« 2. S. mod Jyllandsgade, Fredericia.

Telefon 123.