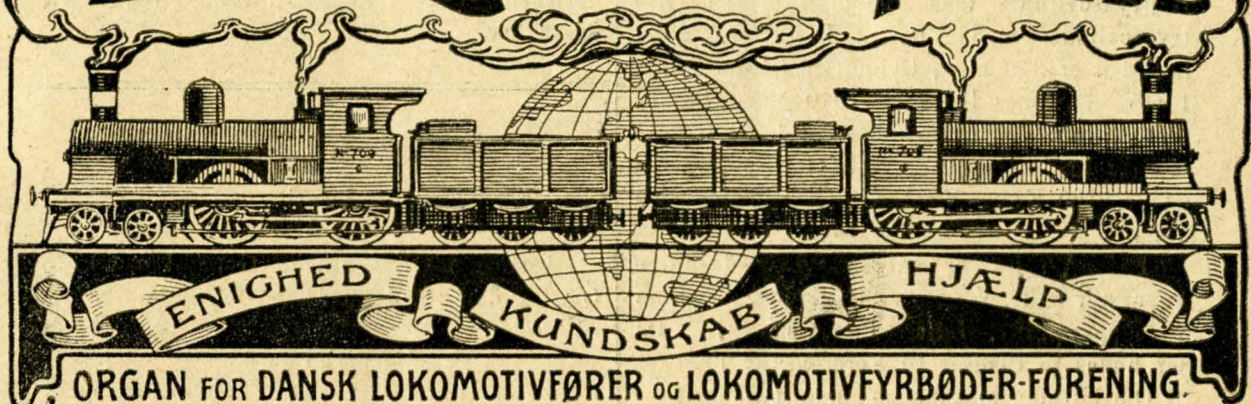


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 3.

I. Februar 1906.

6. Aarg.

Sartiaux og Kœchlin's Dampvogn paa den franske Nordbane.

(Sluttet).

Endvidere er Gulvet her anbragt højere end i den øvrige Del af Vognen.

Havde man anbragt hele Vognkassen paa 2 Trucke, saa vilde dennes Bredde i Midten ved Passage af Kurver have været for smal, og da netop denne Vogndel maatte være bred, for at Føreren kunde opnaa den største Udsigt over Strækningen, besluttede man sig til at lade udføre en leddelt Vogn. Tre toakslede Vogne er ved Koblinger sammensat til et Hele.

I den midterste Vogndel er Førerpladsen og et Opholdsrum for Togbetjenten, Kedel, Dampmaskine og et Pakrum paa 9 qm., som, saafremt det gøres nødvendigt, kan omforandres til en 3die Klases Kupe med 6 Siddepladser. Af de andre to Vogne er den ene indrettet som 3die Klases med 28 Siddepladser, en Midtergang samt 12 Staa-pladser indvendig i Vognen. Den anden Vogn er forsynet med en Afdeling 1ste Klasse med 8 Siddepladser og en 2den Klasse med Plads til 14 siddende og 6 staaende Passagerer. Adgangen til Vognen sker fra 4 overdækkede Platformer. Paa Platformen i begge Ender er tillige 4 Staa-pladser og 2 Klapsæder paa hver. Langs den ene Side paa begge Endevognene er anbragt en tildækket Kasse for

Anbringelse af Rejse- og Haandkurve o. a. l., men som kun er 940 mm. høj, saaledes at den ingen Indflydelse har paa Udsigten fra Førerpladsen.

Under Vognen er anbragt Kasser til Akkumulatorene for den elektriske Belysning af Vognene. Damp fra Kedlen besørger Opvarmningen af Toget gennem en Varmtvandsledning. Den midterste Vogndel har 4300 mm. Akselstand, en Drivaksel samt en Kobbelaksel med 1040 mm. Hjul diameter. Paa begge de paa langs af Vognen anbragte Profiljern er paanittet to Stykker 18 mm. tyk Plade, hvorpaa begge Cylindre, som er udvendig beliggende, er fastgjort, tillige for Parallellerne, Fjederhængeværket, der findes forneden, samt Drivværkets øvrige nødvendige Støttepunkter. Krumtappene har Kontravægte.

Kedlen, af Turgans Konstruktion, skal være let, optage ringe Plads, Damp til 100 HK. og indeholde saa meget Vand, at Førerens Opmærksomhed under Kørselen ikke stadig skal være henvendt paa Vandstanden. Fyret maa kunne optage saa meget Brændselstof, at Fyring kun er nødvendig under Opholdet paa Stationerne. I Fyrkassen er anbragt to skraat nede efter beliggende Grupper af Field's Rør. Kedlen har to Vandstandsvisere, saa at Føreren til enhver Tid kan se Vandstanden. Af Fødeapparater findes en Pumpe, beregnet paa 2000 Liter, samt en Injektor til 1500 Liter pr. Time.

Til Overførelse af Drivkraften anvendes en Højtrykscylinder med 195 mm. og en Lavtrykscylinder med 250 mm. Diameter. Slaglængden er 320 mm., Cylindrenes Rumforhold 1,645. Hjulenes Diameter 1040 mm. Damptryk 18 Atm. Trækkekraften ved Anvendelse af direkte Damp i Lavtrykscylinderen udgør 2160 Kg. Vægten paa Hjulene 12,9 Tons.

I Førerhuset er anbragt de nødvendige Apparater til Vognens Betjening, saasom Fødeapparaterne, Lufttrykbremser osv. Da der findes to Pladser til Føreren, er Trækket til Omskiftningsmekanismen udført dobbelt.

Ved en Hastighed af 70 Klm. pr. Time var Køretøjets Gang særdeles tilfredsstillende.

Forsøg til Sammenligning mellem Damp- og elektriske Lokomotiver paa New York Central-Bane.

Forsøgene iværksættes med et nyt elektrisk Lokomotiv fra New York Centralbane og et svært Persontogs-Lokomotiv af Pacifik-Konstruktionen og af den Type, som anvendes paa Michigan Central-Banen. Den totale Akselbelastning var ens paa hver Maskine. Prøvetøget bestod af 6 og 8 Vogne. Ved Tøget med 8 Vogne udgjorde Vægten af saavel det elektriske som Damptøget inklusive Maskinerne 465 Tons, medens Vægten med 6 Vogne var 370 Tons for det elektriske med Lokomotiv og 387 Tons for Damptøget med Lokomotiv.

Forsøgsstrækningen var 9,7 Klm. lang med Stigninger fra 9,5 til 38,0 Meter. Den skarpeste af 6 Kurver havde 250 Meter Radius. Skinnerne var under Forsøgene tørre. Resultatet viste sig at være lidt ugunstigt for det elektriske Tog, fordi Strømskinnens Diam. var mindre end paa de andre elektriske Strækninger af New York Central-Banen, hvad der havde til Følge — og som ved nogle Forsøg viste sig — at det elektriske Tog paa Grund af den stærke Formindskelse af Strømmen egentlig kørte langsommere end Damptøget, da det først efter 1 til 1,5 Klm. Kørsel indhentede og overhalede dette.

Fordelene ved den elektriske Drift, i Særdeleshed ved Igangsætningen, viste sig ogsaa her.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Aarhus Afdeling.

Aarhus Afdeling afholdt Generalforsamling Onsdag den 10. Januar med følgende

Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning om Foreningens Virksomhed.
- 2. Regnskabet fremlægges i revideret Stand.
- 3. Valg af Bestyrelse.
 - a. Formand, b. Kasserer, c. Repræsentant for Ar. H., d. Repræsentant for Ar. Ø., e. Sekretær.
- 4. Valg af 2 Revisorer.
- 5. Forslag om en Omordning af D. L. og L. F.
- 6. Valg af 5 Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen.
- 7. Forslag om at Aarhus Afdeling bevilger 25 Kr. til de Fattiges BESPISNING i Vinteren 1906.
- 8. Eventuelt.

Formanden aabnede Mødet og ønskede de Tilstedeværende glædeligt Nytaar og bad dem vælge en Dirigent.

Til Dirigent valgtes Lokfrb. V. P. Hansen.

Punkt 1. Formanden afgav en Beretning om Foreningens Virksomhed i de to Maaneder, han har været Formand.

V. P. Hansen afgav den øvrige Beretning om Foreningens Virksomhed, da han havde fungeret som Formand i den øvrige Del af Aaret.

Punkt 2. Regnskabet fremlagdes og godkendtes.

Punkt 3. Til Formand blev Lokf. V. Hansen genvalgt, til Kasserer blev Lokfrb. Grosen genvalgt, til Repræsentant for Ar. H. blev Lokf. J. Nissen valgt, til Repræsentant for Ar. Ø. blev Lokfrb. Nr. 222 Nielsen valgt, og til Sekretær blev Lokfrb. Nr. 402 C. Nielsen genvalgt.

Punkt 4. Til Revisorer valgtes Lokf. Sibbernsen og Lokfrb. Haugsted.

Punkt 5.

Lokf. Bailey: Jeg vil anbefale de Tilstedeværende at behandle Forslaget med Rolighed. Grunden til, at Forslaget er kommen frem, er den, at Lokomotivførerne aldrig kommer til Møderne.

Lokf. C. Andersen: Mine Herrer! Jeg ved at det er Medlemmernes Tanke at have Foreningen saa stærk som mulig; uheldigvis har det vist sig, at der mangler mange, og det har vist sig, at det er Lokomotivførerne, der svigter. Jeg har selv været med til at stifte Foreningen som D. L. og L. F., men nu hører jeg mange Røster i Remissen om at faa Foreningen delt i to Afdelinger, og jeg mener, det er heldigt paa den Maade, at vi staar i to Afdelinger med fælles Hovedbestyrelse. Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne holder deres Møder hver for sig, og Forslagene sendes ind til Hovedbestyrelsen, som bestaar af lige mange Lokf. og Lokfrb. Det er kedeligt nu at komme til Møderne, da der aldrig kommer nogen Lokomotivfører.

Formanden: Jeg kan desværre ikke dele Anskuelser med Andersen. Det er saadant et Forslag, der splitter og ødelægger vor Forening, og skal jeg, fordi jeg bytter Kasket, sige Farvel til mine Kolleger, det hverken kan eller vil jeg gøre. De Lokomotivførere, der har skrevet under paa Forslaget, er for en stor Del slettet af Foreningen paa Grund af Restance, og jeg vil gerne spørge Andersen, om han tror, at de Lokomotivførere, der nu staar udenfor Foreningen, vil komme til Møderne naar den bliver delt, for jeg tror det ikke; det eneste, vi opnaar, er at sætte Foreningens Eksistens paa Spil.

Lokfrb. V. P. Hansen: Da vi nu har hørt Andersens Forslag, synes jeg ikke, der er nogen fyldestgørende Grund til at komme med et saadant Forslag. Andersen udtalte, at det er for at faa de Lokf., der staar udenfor Foreningen, i denne, men jeg skal kun meddele Andersen, at selv om de alle melder sig i Foreningen nu, saa vil i Løbet af et Aar Medlemsantallet blandt Lokf. være det samme som nu, og jeg tror heller ikke, der har været noget ved nogle af Møderne, Lokf. kan klage over. Jeg kan heller ikke indse, at der er

nogen Grund for en Lokfrb. at sætte sig imod et Forslag, der kommer fra en Lokf., da det jo med Tiden vil komme til at gavne ham.

Paa Generalforsamlingen var Afdelingsformanden for Skanderborg Afdeling til Stede, og han havde Mandat fra alle Lokf. i Skanderborg, at de stemmer imod Forslaget, og at de, saafremt Foreningen bliver delt, ikke vil staa som Medlemmer af denne.

Herefter var der en livlig Diskussion om Forslaget, der endte med, at Lokf. Sibbernsen fik Ordet og udtalte: Jeg vil bestemt fraaade C. Andersens Forslag, men kan vi ikke faa noget mere bindende indenfor vor Forening i Form af en Understøttelsesforening, f. Eks. at hvert Medlem efter Død faar udbetalt 1000 Kr. Tanken hermed er at binde Medlemmerne af D. L. og L. F. fast sammen i Foreningen, og ikke alene at varetage Foreningens Interesse, men samtidig at garantere hvert Medlem nævnte Beløb.

Som bekendt er der indenfor Lokomotivpersonalet en Hjælpekasse, benævnt med »Lokomotivpersonalets private Hjælpekasse«. Denne, hvis Formaal er at yde Medlemmerne ved Død et Beløb, svarende til Medlemmernes Antal Gange 2 Kroner, og den har hidtil virket tilfredsstillende og vilde ogsaa vedblive hermed, dersom tilsvarende Tilgang fandt Sted og Medlemmerne var garanteret det Beløb, som i Øjeblikket stilles i Udsigt, men da intet Grundfond eksisterer, ligesom Tilgang af yngre Lokomotivmænd lader meget tilbage, er det højst sandsynligt, at Udbetalingen til de længstlevende ikke kommer til at staa i Forhold til det ydede. De Medlemmer af nævnte Hjælpekasse, som ikke er, og som ikke vil være Medlem af D. L. og L. F., svarer til hvert Dødsfald 2 Kr. og faar 1000 Kr. udbetalt, og Medlemmer af D. L. og L. F. svarer ca. 1 Kr. til hvert Dødsfald og faar 1000 Kr. udbetalt. Hovedbestyrelsen for D. L. og L. F. og Bestyrelsen for Lokomotivpersonalets private Hjælpekasse udarbejder Love for Medlemmerne udenfor D. L. og L. F. samt for Medlemmer, der ved Hustruens Død er sikret et Beløb til Udbetaling. Hovedbestyrelsen udarbejder Love for D. L. og L. F.s Medlemmer. Hvorfor jeg fremkommer med dette, er, at jeg mener, at det er den bedste Maade at holde paa Medlemmerne i D. L. og L. F., og jeg

tror, at de fleste udenforstaaende Medlemmer nok skal melde sig i Foreningen, da det absolut maa være det bedste Bindemiddel i Foreningen.

Ved skriftlig Afstemning stemte 2 for og 36 imod C. Andersens Forslag.

Punkt 6. Til Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen valgtes Bestyrelsen for Ar. Afd. Til Suppleanter valgtes Lokf. Sibbernsen og Lokfrb. V. P. Hansen.

Punkt 7. Det vedtoges at yde de 25 Kr. til de Fattiges Bespisning.

Punkt 8. Lokfrb. Viberg foreslog at søge om at faa Fripas til Husholdersker. Det vedtoges at henvende sig til Hovedbestyrelsen, om den kan foretage sig noget i denne Sag.

Endvidere foreslog Lokfrb. Viberg, at Aarhus Afdeling selv lejer sig et Lokale, hvor den kan afholde sine Møder og mindre Sammenkomster.

Forslaget forkastedes, da Generalforsamlingen var enig om, at Ar. Afdl. ikke kunde magte et saadant Foretagende.

Da der ikke forelaa mere til Behandling, sluttedes Generalforsamlingen Kl. 12^{1/2} Nat.

C. Nielsen, Sekretær.

* * *

Aarhus Afdeling afholdt Torsdag den 18. Januar Julebal for Afdelingens Medlemmer med Familie. Til Juletræet var der ca. 125 Børn, og til det efterfølgende Bal for Voksne var der ca. 70 Par til Stede.

Festudvalget, der bestod af Lokf. V. Hansen, Sibbernsen og S. Jacobsen samt Lokfrb. M. C. Petersen og Harder-Petersen med velvillig Assistance af Fruerne Bailey og Møller.

Kl. 7^{1/2}, marscherede Børnene til Musikkens Toner ind til et smukt pyntet Juletræ, og Kl. 9 uddeltes der en Pose med Godter, Kurve fra Juletræet, Appelsiner samt et Stykke Legetøj til hvert af Børnene.

Under Børneballen var Lokf. Busch udklædt som Julenisse, og Børnene morede sig meget over ham. Imedens Julegaver og Godter blev uddelt, underholdt Lokomotivfyrbødernes Sangforening Deltagerne med flere forskellige kønne Sange, deriblandt Lokomotivfolkenes Marsch. Fra Kl. 11^{1/2},—4 var der Bal for de Voksne.

Ingeniørassistent Mansa med Frue deltog i Festen. Maskininspektør Duseberg med Familie og Lokomotivmester Høisgaard med Familie var indbudt, men var forhindret i at komme til Stede.

At bemærke er, at Fruerne Bailey og Møller alene har lavet det smukke Juletræs-pynt, ca. 400 Kurve foruden andet Pynt, og at de i Forbindelse med Udvalget her har vist, at de sidder inde med særlig Evne til at pynte et Juletræ, da Juletræet var det smukkeste, de fleste af Deltagerne havde set. Endvidere er at bemærke, at de Penge, der er brugt til Festens Afholdelse, er indkomne ved frivillige Bidrag, ydet af Medlemmerne i Aarhus Afdeling.

Endvidere skylder Lokomotivpersonalet i Aarhus Afdeling Lokomotivmester Høisgaard en hjertelig Tak for det store Arbejde, Lokomotivmesteren har haft med at ordne Kørselsfordelingen denne Dag, da alle, der havde skrevet sig paa Listen, fik fri.

C. N.

Esbjerg Afdeling.

Til Bestyrelse for Esbjerg Afdeling er valgt: Formand Lokfrb. 284 M. Mortensen, Kasserer Lokfrb. 191 Hvid, og Repræsentant Lokf. 206 S. Nielsen.

Korsør Afdeling.

Til Bestyrelse for Korsør Afdeling er valgt: Formand Lokf. V. Hoffmann, Kasserer Lokf. V. Hansen, Repræsentant Lokfrb. Hansen, Revisorer Lokomotivfyrbøderne Mathiasen og Mortensen.

Fra Rigsdagen.

Ved Folketingets 2. Behandling af Lovforslaget om midlertidig Lønforbedring ved Hæren (den 16. og 17. Januar d. A.) forefaldt bl. a. følgende lille Replikskifte:

Forsvarsministeren: Ja, mine Herrer, den store Slutningslønning, en Premierløjtnant kan faa, er den samme, som en Lokomotivfører under Statsbanedriften kan faa. — —

Zahle: — — Den højtærede Minister sagde, at Løjtnanterne skulle stige til 2100 Kr., og det er det samme, som Lokomotivførerne faar,

naar de er paa højeste Gage. Men, vel at mærke, Løjtnanterne faar de 2100 Kr., naar de er henved de 40 Aar, medens en Lokomotivfører først kommer op paa de 2100 Kr., naar han er ca. 60 Aar, og Løjtnanter kan avancere til Kaptejner, senere til Oberster, og, hvis de er dygtige og heldige, til Generaler, medens Lokomotivførerne aldrig kommer op over de 2100 Kr., og det er dog et betydeligt mere anstrengende Liv at være Lokomotivfører end at være Premierløjtnant. Hvis vi nogen Sinde, hvad Gud forbyde, skulde faa Krig, kan det gerne være, at det er en ansvarsfuld Gerning at være Premierløjtnant, men siden 1864, altsaa i over 40 Aar, har vi lykkeligvis ikke haft nogen Krig, og i al den Tid har det Ansvar, der paahviler en Premierløjtnant, saa nogenlunde været til at bære. Men Lokomotivførerne har sandelig et stort Ansvar at bære hver eneste Dag, Ansvar for mange Menneskeliv og Ansvar for et kostbart Materiel. Det er et anstrengende og nerveanspændende Liv, de Mænd fører hver eneste Dag, de gør Tjeneste, medens der i Virkeligheden i over 40 Aar ikke har paahvilet Premierløjtnanterne her i Landet noget som helst Ansvar af nogen som helst Betydning.

Sidstnævnte Taler gjorde sig forøvrigt andetsteds i sit Foredrag varmt til Talsmand for en Forbedring af Portørernes Lønninger.

Fra Rusland.



Den russiske Jernbanegeneral Fyrt Chilkow, der blev bekendt under den store Jernbanestrejke, hvor han greb personlig ind, har beklædt sit Embede siden 1894.

Han kan se tilbage paa en bevæget Løbe-

bane. Oprindelig Officer rejste han i sine unge Dage til Amerika og arbejdede som Fyrbøder-Haandlanger i Jernbanens Tjeneste. Efter Hjemkomsten til Rusland begyndte han med de i Amerika tilegnede Lærdomme sin ny Løbebane som — Lokomotivfører.

Lokomotivets Begyndelse og Udvikling.

I dette Numer paabegynder vi en udførlig Artikelserie over Lokomotivets Historie, det vil sige dets Begyndelse og fortsatte Udvikling — fra den første mærkelige Tingest, som under Navn af Lokomotiv blev bygget i Aaret 1803, til vore Dages moderne og mest fuldendte Lokomotivtyper.

Da vi til Løsning af denne Opgave er givet Lejlighed til at supplere vor Viden fra Udlandets bedste tekniske Skrifter saavel hvad Tekst som Illustrationer angaar, formener vi at kunne paaregne stor Interesse for dette Emne hos Nutidens Lokomotivmænd.

Ydermere kan denne Lokomotivets Historie tjene som en paalidelig Maalestok for Kulturens Fremskridt ogsaa indenfor andet Virksomhedsomraade ved den menneskelige Snille.

* * *

Det første Lokomotiv, bestemt til at løbe paa Skinner, konstrueredes og byggedes i Aaret 1803 af en cornvallisk Grubeingeniør ved Navn Rickard Trevithick i et almindeligt Smedeværksted, tilhørende et Jernværk i Merthyr-Tydfil i Syd-Wales.

For den, der kommer til den herlige By Cardiff ved Bristolkanalen, og som har Interesse af at se det Sted, hvor Lokomotivets Vugge — om man saa kan sige — har staaet, er det kun en Rejse paa 40 Km. op ad en prægtig Kanal, der fører lige ind i Hjertet af en høj Bjærgkæde, i hvis Sænkning den blomstrende By Merthyr-Tydfil er beliggende. Denne By, der er den fornemste Plads for Jerntilvirkningen i Syd-Wales, er ikke ny; selve Trakten er rig paa Jernmalm og Kul, og Ovne eller Hytter for Malmens Smeltning fandtes allerede forinden Normændenes Erobring af England.

Efterhaanden som Landets Industri udvikledes, blev Jern en af de fornemste Nødvendighedsartikler, og dette havde til Følge, at Bjergbruget i Syd-Wales udvikledes og blomstrede, saa at Merthyr-Tydfil var en betydelig By allerede ved Begyndelsen af det 17. Aarhundrede.

I denne By, der var Distriktets Residens, boede Efterkommere af mægtige Smede.

Disse mandhaftige Haandværkere syntes mærkværdigvis at have været ukendt med Maskinkraftens Opfindelse, thi en af dem ved Navn Samuel Homfray indgik et Væddemaal paa 1000 Guineer (18,900 Kr.) om, at han alene ved Dampkraft kunde transportere en Jernlast over en Vejlængde af 15. Km. ad en Jernsporvej. Ingeniør Trevithick havde eksperimenteret adskillige Aar med en Landvejs Dampvogn, og der findes endnu en Arbejdsmodel fra hans Haand, opbevaret i Patentdepartementet i South-Kensington-Musæet i London. Hans Forsøg paa at konstruere en brugbar Landvejs-Dampvogn var bekendt vidt omkring, og han erholdt ogsaa Tilbud om at konstruere den Maskine, der skulde vinde Samuel Homfrays Væddemaal. I Aaret 1802 erholdt Trevithick Patent paa en Højtryks-

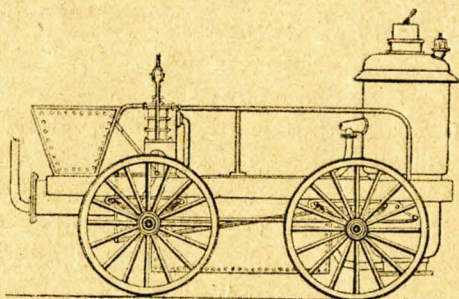


Fig. 1.

maskine, der dog af Samtidens Sagkyndige paastodes at være en Imitation af Maskiner, der et Par Aar forud var bygget af Oliver Evans i Amerika.

Trevithick samlede dog hele sin Opmærksomhed paa at kunne anvende sin Maskine til Landtransporter, og han faldende Aaret efter, altsaa 1803, en Maskine (Fig 1), der i Febr. 1804 transporterede 10 Tons Jern over en Strækning af 15 Km og vandt herved Væddemalet paa 1000 Guineer af sin Principal. Ihvorvel Maskinen var uskøn og mærkværdig

bygget med sine komplicerede Tandhjulsudvekslinger, var den alligevel et praktisk, brugbart Lokomotiv, og indeholdt alle et moderne Lokomotivs elementære Dele med Undtagelse af Rørkedlen.

Denne Maskine var forsynet med en ret effektiv Kanalkedel. Som det vil ses af Illustrationen (Fig. 1), hvilede Maskinen paa to Hjulpar med en Diameter paa 1300 mm. Kedlen var 1,5 Meter lang og indeholdt kun en Kanal. Som Drivkraft fandtes kun en Cylinder, 200 × 1350 mm.

Spildedampen ledtes ud i Skorstenen for at forøge Trækket i Fyret. Denne Maskine gjorde kun nogle faa Ture med en Hastighed af 8 Km. i Timen, men da den knækkede et stort Antal Skinner, blev den stillet til Side som et mislykket Forsøg i økonomisk Henseende.

Ihvorvel Trevithicks første Jernvejslokomotiv i økonomisk Henseende ansaas for en Fiasko, var den derimod i mekanisk Henseende ligesaa vellykket som nogen af de Damplokomotiver, der i de følgende 20 Aar frembragtes af Verdens dygtigste Mekanikere. Frembringelsen af enhver indviklet Maskine har kostet mange Aars Arbejde, og herfra var »Lokomotivmaskinen« ingen Undtagelse.

I Verdenshistorien paavises, hvorledes de af Behovet nødvendige Opfindelser fostres eller vækkes til Live, hvorledes Naturen maa lydes, naar denne kræver ny Virkemidler.

Da Ideen om at anvende Varmens mulige Kræfter til Lettelse af Muskelarbejdet vakttes til Live, troede man, at det nyttigste Omraade at anvende denne Kraft paa var at transportere tunge Byrder og sætte langt fra hinanden liggende Steder i intimere og bekvemmere Forbindelse med hinanden. Det var imidlertid ikke dette Behov, der i første Række foranledigede Fremkomsten af Dampmaskinen, men derimod den jernhaarde Nødvendighed, der frembragte den paa et Tidspunkt, hvor store og værdifulde Anlæg truede med at styrte i Ruiner og Civilisationens Nødvendighedsartikler var paa Vej til at blive forbuden Luksus, hidført ved Umuligheden af at koncentrere og udvikle en tilstrækkelig animalsk Kraft indenfor et vist begrænset Omraade. Dampmaskinen blev opfundet, da det ikke længere var muligt ved Hestekraft at opbringe

de Vandmasser, der samlede sig i de dybe Gruber. Det var en forudfattet Slutning, at Dampkraften maatte anvendes i Transportøjemed, saasnart Menneskenes Behov oversteg det lettere Arbejde, der kunde udføres med Hestekraft.

Siden Opfindelsen af en praktisk anvendelig Dampmaskine, varede det endnu et halvt Aarhundrede for at udvikle den til en Motor, der egnede sig som Drivkraft for Arbejdsmaskiner i industriel Virksomhed.

Yderligere et halvt Aarhundrede hengik, inden Opfinderne søgte at løse Problemet »Dampmaskinen anvendbar til at fremdrive Byrder over Land«.

En hel Mængde Forsøgslokomotiver blev byggede og patenterede i Slutningen af det 17de Aarhundrede, men intet viste sig praktisk anvendelig, førend Trevithicks Maskine blev bygget.

Til Trods for, at Trevithick opgav Lokomotivbyggeriet efter sit første alvorlige Forsøg,

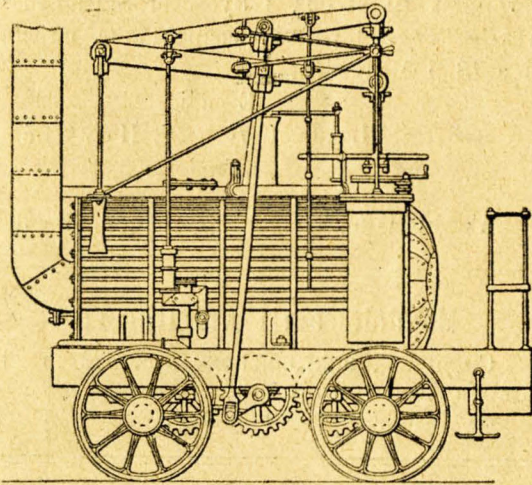


Fig. 2.

sporede dog Virkningerne viden omkring. Rygtet om hans Bedrift forplantede sig og kom til saadanne Mænds Kundskab, der var paa Vej til at blive ruinerede paa Grund af den dyre og utilstrækkelige Hestekraft. Under de følgende 10 Aar efter Trevithicks Eksperiment gjordes overordentlige Anstrengelser for at fremstille en Maskine, der arbejdede tilfredsstillende.

Den største Vanskelighed laa i at finde et Middel mod Hjulenes Slipning, hvilket var en af de værste Ulemper ved Trevithicks Ma-

skine og havde sin Grund i, at Trækkekraften var meget for stor til Maskinens Tyngde og den deraf følgende Adhæsionskraft. Et stort Antal Lokomotiver byggedes og prøvedes, men det første, der udførte regelmæssig Fragttjeneste, blev bygget af William Hedbay, Overingeniør ved Wylam Stenkulsgruber ved Tynefloden i Nærheden af Newcastle. Hans første Maskine mislykkedes, men paa de der ved vundne Erfaringer byggede han en anden Maskine, der arbejdede forholdsvis godt og fik Navnet »Puffing-Billy« (Fig. 2); den findes nu paa Kensington-Musæet i London.

(Fortsættes).

Rangerpladsernes Besættelse.

I forrige Numer af Bladet underkaster De, Hr. Schmidt, min Henvendelse i Nr. 1 en efter mit Skøn ret overfladisk Kritik og drager en Sammenligning mellem det virkelige og uvirkelige uden at tage Indholdet af mine Ord under Overvejelse.

De befinder Dem jo i en af de Kredse, som jeg netop omtalte at Forholdene var tilfredsstillende i, og sandsynligvis er dette Aarsagen til, at De vanskelig vil tro og kan forstaa Livet herovre; thi anderledes er det i 1ste Kreds, hvor Ancienniteten undertiden er en Saga blott, hvor Arbejdsfordelingen undertiden synes at stamme fra den forkerte Verden, og hvor Grænsen af Vilkaarlighed ikke er fjern. Selv om ogsaa Personalet i det sidste Aar kan spore en bedre Omgangs- og forhandlingsvenlig Tone fra Avtoriteternes Side, saa findes dog denne ulidelige Utryghed, hvor en rangerende Fyrbøder pludselig og uden videre overføres til Strækningskørsel, medens Rygtesmødene glæder sig, hvor en yngre Kollega ansættes i den Plads, som efter et Retfærdigheds Standpunkt burde tilfalde den ældre. Ikke sandt, Hr. Schmidt, Forhold, som vel nok trænger til at tages under Behandling uden Frygt eller Skam. Hvad nytter os det uvirkelige (Ansættelsen af Førere), naar vi daglig i den virkelige Tilværelse savner ordnede og bestemte Regler. Hr. Schmidt, De ønsker mit Navn. Med hvilken Ret spørger De derefter? Jeg forstaaer ikke Deres Sprog. For mig staaer

kun dette, at fra den Dag, en Medansat indtræder i Foreningen som Medlem, har han samme Ret til at stille Forslag, som den, der har været med fra dens Startning.

Leo.

Hoved-Generalforsamlingen.

Da Organisationens aarlige Generalforsamling som bekendt i Henhold til Lovene skal afholdes i Marts Maaned d. A. i **Fredericia**, erindres d'Hrr. Medlemmer om, at Forslag til Generalforsamlingen, for at kunne blive behandlet paa denne, skal være Organisationens Formand i Hænde senest den 15. Februar dette Aar.

Formandens Adresse er Frodesgade 11, 2. S., Esbjerg.

Endvidere erindres d'Hrr. Delegerede om at søge Permission i god Tid med Angivelse af Grunden.

Generalforsamlingen afholdes Torsdag den 15. Marts.

Esbjerg, den 30. Januar 1906

Chr. Christensen,
Formand.

Medlemslisten.

Esbjerg Afdeling: Indmeldt fra 1. Januar:
Lokfrb. 366 J. R. Larsen og 490 Thomsen.

En Artikel om Rangerpladsers Besættelse maa vi af Mangel paa Plads udsætte til næste Numer.

Red.

Tilføjelse. I Artiklen om Lokomotiver til Finlands Statsbaner er der glemt at medtage nedenstaaende Oplysninger, som derfor gives her.

Det ved Bessemer- og Siemens-Martin-Processerne fremstillede bløde Staal anvendes nu til alle nye Lokomotiver til Plader, Vinkler og Stænger. Det er omkring 25 pCt. stærkere end Smedejern. Det er næsten lige stærkt i alle Retninger, medens Smedejern er betydelig svagere paa tværs end paa langs ad Valseretningen. Det kan behandles i kold og varm Tilstand; en Strimmel kan bøjes og klappes sammen kold, medens en Strimmel Smedejern sædvanligt revner, før den er bøjet 90°. Det kan svejses lige saa let som Smedejern.

Spørgsmaal og Svar.

Hr. Redaktør:

Tillad mig gennem vort ærede Blad at rette en Forespørgsel om man, naar man henter sine Sportler paa Fa. Station, da er forpligtet til at gaa i Byen for Stationen og veksle Penge for at faa sine Penge udbetalt den 18. i Maaned.

Ærbødigst

Lokomotivtyrb. V. Honoré,
Fredericia.

Absolut ikke.

Red.

Meddelelse til Afdelingerne.

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

BEKENDTGØRELSER.

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

Telefon 123