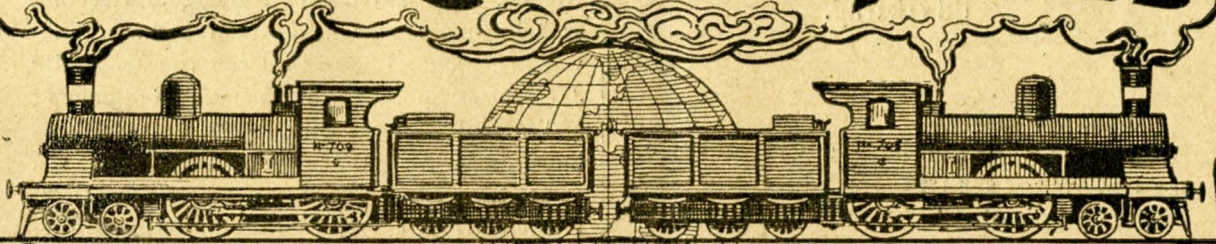


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 4.

15. Februar 1906.

6. Aarg.

Hoved-Generalforsamlingen.

Paa Grund af indtrufne Omstændigheder afholdes Generalforsamlingen **ikke**, som meddelt i forrige Numer af Bladet, Torsdag d. 15., men derimod **Onsdag den 14. Marts d. A. Kl. 8 Fm.** paa Etablissement „National“ i Fredericia.

Fællesudvalget.

Fællesudvalget afholdt Møde den 7. Febr. Kl. 8,30 Em. i Jernbaneforeningens Lokaler.

Dagsorden:

1. Skrivelse fra Jernbaneforeningen angaaende stedfundet Valg til Fællesudvalget.
2. Beretning.
3. Valg af Formand m. v.
4. Opnaelse af et ugentligt Fridøgn.
5. Eventuelt.

Formanden (Friis-Skotte) var fraværende paa Grund af Sygdom.

ad. 1. Jernbaneforeningens Repræsentanter er nu d'Hrr. Stationsforstander N. H. C.

Henriksen, Sorø Bystation. Assistent G. Berg, København F. og Assistent I. M. Jacobsen, Aalborg.

Skrivelsen toges til Efterretning, og den fungerende Formand (Christensen) bød de ny Medlemmer Velkommen og udtalte Haabet om et godt og frugtbart Samarbejde.

ad. 2. Sekretæren (Christensen) aflagde Beretningen. Angaaende Lønningsbestemmelserne var der foretaget tvende Henvendelser til Ministeren. I Sygekassesagen var der fremdes intet nyt.

ad. 3. Til Formand valgtes Pakmester N. P. Christensen og til Sekretær Assistent G. Berg.

ad. 4. Spørgsmaalet drøftedes. Det vedtoges at nedsætte et Underudvalg (Berg, Larsen og Nielsen) til en foreløbig Behandling af denne Sag.

ad. 5 a. Det vedtoges at sende den afgaaede Formand (Friis-Skotte) en Takskrivelse med Anerkendelse af hans Virksomhed i Fællesudvalget.

5 b. Til Forhandling med Generaldirektionen angaaende Sygekassesagen valgtes Berg i Stedet for Friis-Skotte.

5 c. Det vedtoges at rette en Henvendelse til Ministeren angaaende Lønningsbestemmelsernes Ikrafttræden.

P. F. V.

N. P. Christensen.

Lokomotivets Begyndelse og Udvikling.

(Fortsat).

Denne Maskine, der byggedes 1813, var forsynet med Kanal kedel, ligesom Trevithicks og Hedleys, og det lykkedes ham at konstruere den saa praktisk, at den viste sig bedst af alle Lokomotivkedeltyper lige indtil 1829, da Robert Stephenson indførte den praktiske Rørkedel paa sin Maskine »The Rocket«. (Se Fig. 3.)

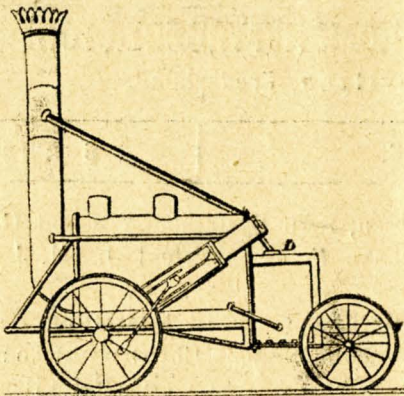


Fig. 3.

»Puffing Billy« gjorde Begyndelsen til den saakaldte Græshoppetype paa Maskiner, der med mangfoldige Variationer kom paa Mode og bibeholdtes indtil Aaret 1829, da Direktionen paa Liverpool—Manchester-Jernbanen udbød en Konkurrence for det mest formaalstjenlige Lokomotiv, hvilket foranledigede Konstruktionen af en hel Del ny Typer.

Hedleys Maskine var ikke noget Mønster paa Enkelthed, men dens enkelte Dele var udmærket afpasset i Sammenligning med dens Forgængere. Det stod ikke de første Konstruktorer klart, at en kompliceret Mekanisme var ufordelagtig, før de alvorlige Skuffelser lærte dem, at jo færre Dele, der fandtes, som kunde udsættes for Skade, desto større vilde de praktiske Fordele blive.

Det var i første Række Lokomotivførerne, der lærte de særskilte skadelige Virkninger af, at Maskinen løb over et daarligt Spor.

»Puffing Billy« var forsynet med et Ildsted, der naaede over Halvdelen af Kedlens Længde og som ved en Kanal var forbunden med Røggammeret, fra hvilket en Returkanal leder Forbrændingsprodukterne til Skorstenen.

Fyrbøderen har sin Plads ved den Ende af Kedlen, hvor saavel Skorstenen som Ildstedet er beliggende, medens Føreren har sin Plads ved den anden Ende af Kedlen paa en af fire Jernstøtter opbaaren Træbænk. Rammen er af Træ og hviler paa Hjullagerne uden mellem-liggende Fjedre. De to Hjulpar er forenede ved en indvendig Tandhjulsudveksling, og Drivkraften overføres ved et Tandhjul paa sin særlige Aksel. Vandkassen bestaar af en rektangulær Jernkasse, der er anbragt bagved Kul-kassen. Vandet ledes til Pumpen gennem et Jernrør og en bevægelig Læderforbindelse. Maskine og Tender er sammenkoblede ved en Jernkæde, omtrent paa samme Maade, som en Del engelske Baner endnu bruger at sammenkoble Vogne paa. Cylinderne er af Smedejern, sammennittede i to Dele og maaler 225 × 900 mm. Ristarealet er 0,54 Kv.-M. og Ildpaavirkningsfladen 6,93 Kv.-M. Gliderne er D-Glider med Løftestangsbevægelse. Bevægelsen overføres fra Cylinderne ved Græshoppebalancer (se Fig. 2 i forrige Nr.) og vertikale Kobbelstænger til Krumtappene med udvendig siddende Krumtappinde, der er anbragt i Retvinkel for hinanden. Paa den Tid, Hedleys Maskine blev bygget, var Georg Stephenson Formand ved en nærliggende Grube, og efter at han havde haft Lejlighed til at undersøge Hedleys Maskine, byggede han med de herfra indvundne Erfaringer for Øje i Aaret 1814 en Maskine af mere enkel Konstruktion, men som i Praksis viste sig mindre tilfredsstillende. Stephenson var imidlertid ufortrøden og forsøgte Gang paa Gang, og

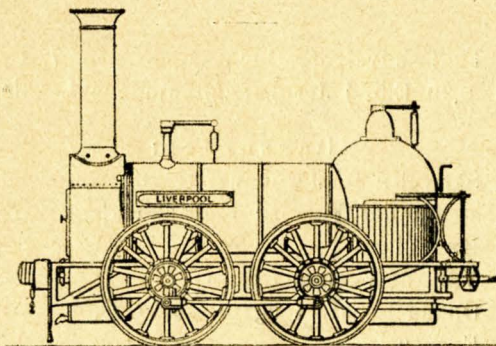


Fig. 4.

hans Forsøg kronedes med Held, — ca. 20 Aar efter var han Verdens største Lokomotivfabrikant.

Aarene 1803—1834 var en Eksperimenternes Tidsperiode for Udvikling og Forbedring af Lokomotivet — dette naar sit Højdepunkt med »The Rocket« 1829 —, der danner en Rekord paa Uheld, Fejlgninger og skuffede Forventninger, men ikke desto mindre illustrerer den Fremgangen for den aldrig svigtende Ihærdighed og Resoluthed, der udgør det fornemste i menneskelig Snille. The Rockets Konstruktion m. m. og bl. a. John Eriksens Maskine 1828 er saa almindelig bekendt, at vi kan forbigaa disse og gaa over til Omtale af en anden Lokomotivtype, nemlig Burgs Lokomotiv, som blev bygget i Aaret 1834. (Se Fig. 4).

(Fortsættes.)

Meddelelser fra Afdelingerne.

Helsingør Afdeling.

Den 16. Januar 1906 afholdt Helsingør Afdeling Generalforsamling.

Dagsorden:

1. Forhandlingsprotokollen.
2. Reglskabets Fremlæggelse.
3. Lokomotivfører A. C. Petersens Forslag om Forhøjelse af Kørepenge for Godstog.
4. Lokomotivfyrbøder Møllers Forslag om Nedsættelse af Tjenestetiden i Persontogsturen.
5. Afholdelse af en selskabelig Sammenkomst.
6. Valg af ny Bestyrelse.
7. Eventuelt.

1 og 2 godkendtes af Generalforsamlingen med en Bemærkning af Formanden om en Udgift af 7 Kr., som Bestyrelsen havde anvendt til et Arkivskab for Afdelingens Bøger og Blade paa forventet Bevilling af Generalforsamlingen.

3. Det vedtoges énstemmigt at oversende Forslaget til Generalforsamlingen.

4. Lokfrb. Møllers Forslag om, at Afdelingen skulde arbejde hen til, at Lokomotivpersonalet i Strækningstjeneste kunde faa Lettelse i Tjenestetiden i Lighed med Rangerpersonalet. Det vedtoges at vælge 4 Medlemmer af 13. Tur til at foretage det fornødne i Sagen. Valgt blev Lokf. Kjær, Lokf. Blicher samt Lokfrb. Møller og H. Hansen. I Forbindelse hermed foreslog Formanden at

stille et Forslag om, at D. L. og L. F. i sin Helhed optog Sagen til Behandling paa Generalforsamlingen, saaledes at D. L. og L. F. formulerede et bestemt Ønske om en Nedsættelse af Tjenestetiden for Lokomotivpersonalet ved de danske Statsbaner, hvilket sidste Forslag det vedtoges at oversende til Generalforsamlingen.

5. Formanden meddelte, at Afdelingen kunde støtte Forslaget med ca. 40 Kr. til Hjælp ved Afholdelse af Udgifterne. Forslaget vedtoges, og det overlodes til Bestyrelsen at arrangere Sammenkomsten.

6. Til Formand genvalgte Lokfrb. A. J. Hansen; til Kasserer Lokfrb. Olsen; til Repræsentant genvalgte Lokf. Jørgensen; til Revisorer genvalgte Lokf. Blicher og Lokfrb. F. Hansen.

7. Eventuelt. Lokfrb. Olsen fremsatte Forslag om, at Lokomotivfyrbøderne ved den forestaaende Revision af Lønningslovene kunde faa de 4 Alderstillæg forandret til 3 Alderstillæg og som Slutlønning opnaa de fastsatte 1482 Kr. aarlig. Det vedtoges énstemmigt at oversende Forslaget til Generalforsamlingen.

Lokf. Larsen ankede over, at ældre Lokomotivførere, som kørte paa Rangermaskinerne, skulde pudse Fyrpladsen paa disse. Der vedtoges en Henvendelse til Hovedbestyrelsen om at søge dette Forhold ændret.

Helsingør, den 9. Februar 1906.

A. J. Hansen.

Kallundborg Afdeling.

Til Bestyrelse for 1906 valgtes: Formand Lokf. Lehde; Kasserer Lokf. R. Petersen; Repræsentant Lokf. Høegh; Revisorer Lokf. Rasmussen og Lokfrb. Madsen.

Lehde.

Frederikshavn Afdeling.

Paa en Generalforsamling, som afholdtes den 29. Januar, valgtes følgende Bestyrelse for 1906:

Formand Lokf. H. Sørensen; Kasserer Lokf. S. Andersen (genvalgt); Repræsentant Lokfrb. A. Nielsen; Revisor Lokfrb. N. L. Nielsen; Sekretær Lokfrb. A. P. Andersen (genvalgt); Annonceudvalg Lokf. Lysholm samt Lokfrb. A. Jakobsen og A. P. Andersen (alle genv.)

A. P. Andersen.

Aalborg Afdeling.

Aalborg Afdeling afholdt sin ordinære Generalforsamling den 24. Januar 1906. Til Bestyrelse for 1906 valgtes: Formand Lokf. 265 Nielsen; Repræsentant Lokfrb. 197 Petersen; Kasserer Lokfrb. 415 Hougaard; Suppleant Lokfrb. 496 Petersen; Revisorer Lokf. 85 Block Hansen og Lokfrb. 40 Wendelboe; Delegerede Lokf. 265 Nielsen, Lokfrb. 415 Hougaard og Lokfrb. 40 Wendelboe; Suppleant Lokfrb. 348 Petersen.

Struer Afdeling

afholdt Generalforsamling den 10. Januar 1906 paa Hotel »Phønix« i Struer med følgende

Dagsorden:

1. Forhandlingsprotokollen.
2. Regnskabet.
3. Bestyrelsen.
4. Delegerede.
5. Skrivelse fra Aarhus.
6. Turkørsel.
7. Eventuelt.

Generalforsamlingen aabnedes Kl. 8,30 Eftm. af Afdelingsformanden, som bød de mødte Velkommen og meddelte, at han nu ønskede at træde tilbage som Afdelingsformand og bad Forsamlingen vælge en Ordstyrer.

Til Ordstyrer foresloges og valgtes Lokf. Nr. 250 Jakobsen.

Jakobsen takkede for Valget og meddelte, at Punkt 1 paa Dagsordenen foreløbig maatte udgaa, da Sekretæren, som havde Forhandlingsprotokollen, paa Grund af Tjeneste først kunde ventes Kl. 10. Han gav derefter Ordet til Kassereren.

ad 2. Kassereren, Lokfrb. 161 Hansen oplæste og fremlagde det reviderede Regnskab, som udviste et Overskud af ca. 160 Kr.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

ad 3. Da Afdelingsformanden ikke vilde modtage Genvalg, blev Lokf. Graver, 381 Olsen og 369 Rasmussen foreslaaet. Valgt blev Graver, hvorefter Olsen og Rasmussen havde lige mange Stemmer.

Til Kasserer valgtes Lokfrb. 161 Hansen.

Til Repræsentanter valgtes Lokfrb. 181 Rasmussen og Lokf. 381 Olsen.

Til Revisorer valgtes Lokf. 376 Engelhardt og Lokfrb. 200 Nielsen.

ad 4. Til Delegerede valgtes Lokf. Graver, Lokfrb. P. Hansen og Lokfrb. Johansen.

ad 5. Det vedtoges at foretage skriftlig Afstemning over Forslaget blandt samtlige Afdelingens Medlemmer.

ad 6. Det vedtoges at indsende det andet Steds i Bladet optagne Forslag til Hovedgeneralforsamlingen.

ad 7. Det vedtoges at afholde en festlig Sammenkomst med Damer og hertil af Afdelingens Kasse at bevilge Kr. 2.00 pr. Medlem = 122 Kr. samt at de Medlemmer, der ikke kunde komme med, erholdt en Godtgørelse i Mærker, der var lig med det Beløb, Føsten kostede Kassen pr. Medlem.

Festudvalget kom til at bestaa af Lokf. Engelhardt og Olsen samt Lokfrb. Lorentzen.

Efter at nogle Sager var overgivet til Fremme hos Bestyrelsen, sluttede Generalforsamlingen Kl. 11,30 Em.

H. J. Rasmussen, Sekretær.

Struer Afdelings Generalforsamling d. 30. Januar 1906.

Dagsorden:

1. Valg af Formand.
2. Foredrag af Organisationens Formand og Sekretær.

ad 1. Da Lokf. Graver ikke vilde modtage det paa ham ved sidste Generalforsamling faldne Valg valgtes Lokf. Andersen.

ad 2. Sekretæren gav en Oversigt over Organisationens Arbejde i det forløbne Aar og omtalte de foreliggende Opgaver, som Organisationen vilde forsøge at løse. Taleren pointerede Betydningen af Sammenholdet og advarede mod en Adskillelse af Foreningen.

Formanden holdt et udmærket oplysende Foredrag om Organisationen og dens Betydning.

H. J. Rasmussen, Sekretær.

Slagelse Afdeling.

Ved Valg af ny Bestyrelse blev følgende Medlemmer valgt.

Formand Lokf. Nr. 222 A. Frederiksen; Kasserer Lokfrb. Nr. 193 C. Jørgensen; Revisorer Lokf. Nr. 122 S. J. Christensen og Lokfrb. Nr. 434 P. Madsen; Delegerede Lokfrb. Nr. 193 C. Jørgensen og Lokfrb. Nr. 18 Th. M. Schmidt; Fest- og Annonceudvalg Lokf. Nr. 222 A. Frederiksen og Lokfrb. Nr. 463 A. Møller.

Th. M. Schmidt, Sekretær.

Lokomotivprøver i England.

(Af W. F. Pettigrew, Maskininspektør ved Furness Railway).

Som et af Midlerne til formindskede Udgifter ved Jernbanedrift kan nævnes Togenes større Vægt og Længde, hvortil fordres kraftigere Lokomotiver end hidtil. Det er nødvendigt at benytte de mest passende Forholdsregler i Konstruktionen af Hensyn til Driften, saaledes at den største Nyttevirkning kan opnaas. Et af Hovedpunkterne ved Lokomotivets Driftsomkostninger er Brændselsforbruget, som gør det nødvendigt for Opnaaelse af gode økonomiske Resultater at have et fuldstændigt Prøveanlæg. Førend Kontrakt om Kulleverance afsluttes, skal Prøvekollektiverne omhyggeligt undersøges med Hensyn til relativt Forbrug og Pris. Ved Prøvemaskinerne skal Kullene vejes nøjagtigt; tillige skal det, der bliver tilovers, vejes og fradrages i Totalvægten.

Følgende Data skal iagttages:

Det gennemsnitlige Kedeltryk og indiceret Hestekraft.

Mængden af det forbrugte Fødevand.

Røggassens Temp., naar den forlader Røggammeret.

Kullenes Varmeværdi.

Ved Hjælp af dette kan Kedlens og Maskinens Nyttevirkning findes. Det er ogsaa nødvendigt at kende:

Den procentvise Aske.

Trækraften i Trækkrogen ved Hjælp af Dynamometret.

Vægten i Tons.

Antallet af Vogne.

Ved disse Faktorer faas det relative Forbrug, og de relative Omkostninger kan herved kalkuleres.

Indikatorer.

Et af de mest nyttige Instrumenter, der kan benyttes ved Lokomotivprøver, er Indikatoren (enten Crosbys, Mc. Innes, e, a), som, benyttet paa rette Maade, giver det sande Billede af Dampens Arbejde i Cylinderne og sætter i Stand til at opdage Fejl ved Indstrømningen, Afskæringen, Udstrømningen og Compressionen, og om Dampportes og Damprens rette Indstrømningsareal. Det er af væ-

sentlig Betydning, at Glidere og Stempler er tætte, hvorved Damptabene reduceres til et Minimum. Der anvendes forskellige Metoder for at forbinde Stemplets Bevægelse til Indikatoren. Den hyppigst benyttede Metode er at befæste et Stangtræk til Krydshovedet. Damprene føres fra hver Ende af Cylinderne og forbindes ved en Tregangshane, hvorved kan tages Diagrammer for hver Ende af Cylinderne. Damprene skal, for at undgaa Varmedudstraaing, være godt beklædte for at kunne give et korrekt Diagram.

Trækkeevne.

For at erholde Trækkeevnen eller den Kraft, der udøves for at trække et givet Tog, anvendes, trods de større Udgifter til Anskaffelsen, en Dynamometervogn. Denne Vogn, der i Almindelighed er arrangeret som første Vogn i Toget, er udstyret med de nødvendige Apparater til Optegnelse af Trækraften i Trækkrogen, Hastigheden og andet. Ved disse Angivelser erholdes den til Togets Fremførelse nødvendige effektive Hestekraft, som, sammenlignet med Indikatordiagrammerne, giver Maskinens mekaniske Nyttevirkning. Forskellige andre Metoder benyttes til Aflæsning af Trækraften, enten ved Hjælp af en hydraulisk Cylinder eller Fjedre. I første Tilfælde er Cylinderen boltet til Tenderens Ramme, og Rummet for Enden af Cylinderen er fyldt med Olie. Trækket overføres fra Trækkrogen gennem Olien som Hjælpemiddel til en Trykmaaler, der er anbragt i Førerhuset. Den hydrauliske Cylinder maa forarbejdes med Omhu for at formindke Friktionen til det mindst mulige. Angivelserne paa Trykmaaleren, der kan variere fra 1 til 10 Tons, maa noteres med regelmæssige Mellemrum, og med den fornødne Opmærksomhed kan meget nøjagtige Resultater opnaas.

Hastighed.

Naar Dynamometervognen ikke er forsynet med Hastighedsmaaler, maa der anvendes et Tælleapparat for med visse Mellemrum at kontrollere Omdrejningshastigheden, endskønt det ved stor Omdrejningshastighed er umuligt at opnaa nøjagtig Aflæsning. Den bedste Metode er derfor at bruge en Hastighedsmaaler med Angivelse af Hastigheden. En

udmærket Type er Boyers. Denne bestaar af en lille roterende Oliepumpe, der driver Olien ind i en Cylinder og frembringer et Tryk, uanset Maskinens Hastighed; hver $\frac{1}{32}$ " Stigning svarer til 1 mile pr. Time. Tromlen er forsynet med en Papirsrulle, hvorpaa gradvis optegnes Hastigheden og den tilbagelagte Distance, saaledes at Hastigheden paa ethvert Punkt af Banen, Antallet af Standsninger og alle Rangerbøvelser straks kan aflæses. Instrumentet er ogsaa i Førerhuset ved en tynd Traad forbundet til et Maaleapparat, der viser den tilbagelagte Distance pr. Time. Det er nødvendigt at indstille Apparatet efter Milestenene langs Banen.

Fødevandet.

Der anvendes forskellige Metoder til Maaling af Fødevandet, som bestaar i enten at inddele Vandtanken eller at anvende Vandmaaler. Den førstnævnte Maade er hyppigst anvendt; Vandmængden maales simpelthen ved en Maalestok, som er inddelt efter kendte Kvantiteter, forud indlagt i Tanken. Der kan, for yderligere at kontrollere Vandmængden, være anbragt et Vandstandsglas paa denne. Hovedvanskeligheden ved denne Metode er, at Tenderen til enhver Tid skal være i »vater« for at give en korrekt Aflæsning. Vandmaalere af Siemens, Worthington og andre Slags giver, rigtig anbragt, paalidelige Resultater. Maaleren er indstillet til at angive Mængden af det passerede Fødevand i Kubikfod. Til Beskyttelse af Vandmaaleren for Modtryk er der mellem denne og Injektoren indskudt en Kontraventil, som lukkes naar Injektoren »slaar ud«. For nøjagtig at faa den i Kedlen fordampede Vandmængde og Fødevandets Temperatur, er det tillige nødvendigt at maale den Vandmængde, der gaar tabt gennem Injektorens Overfladerør.

Temperatur, Vacuum.

Det er ogsaa nødvendigt at kende Vacuumet i Røggammeret ved Foden af Skorstenen og ved midterste Rørrække samt Lufttrykket i Fyrkassen og Askekassen. Maalingsapparatet hertil bestaar almindeligvis af et U-formet Glasrør, anbragt paa en inddelt Skala; den ene Gren er forbundet til et Rør, der er ført til et af disse Steder, hvorfra man ønsker at

kontrollere Vacuumet, henholdsvis Lufttrykket; den anden Gren har Forbindelse med Atmosfæren. Røggammergassens Temperatur, der varierer fra 400 til 700° Fahrenheit, aflæses. Kvægsølvstermometre kan anvendes indtil 670° Fahr.; udover denne Temp. er et Pyrometer eller Thalpotasimeter nødvendigt. Undertiden anvendes et Haartrækningskalorimeter for at undersøge Dampens Kvalitet.

Kul.

Kulmaalingen er en Faktor af stor Betydning. Tenderen fejles ren, og Prøvekullene vejes omhyggeligt, forinden de kastes paa Tenderen — eller endnu bedre, Kullene fyldes i Sække paa 100 Pd. Ved Prøvens Slutning skal de tiloversblevne Kul vejes og fradrages Totalvægten. Det til Opfyringen forbrugte Kvantum opnoteres, desforuden Kedelvandets Temperatur ved Opfyringen, naar Dampningen ophørte. Virkelig Løbetid saavel som Standsninger skal noteres. Naar Fyret trækkes, skal Asken fra Fyrkassen, Askekassen og Røggammeret vejes hver for sig for at faa den procentvise Aske. Prøvestykker benyttes ved en Kalorimeterprøve for at konstatere Brændsels Brændeværdi. Gennemsnitskedeltrykket noteres med periodiske Mellemløb, ligesom daarlige Kul, der sætter tynde, sammenbrændte Slagger, der giver Anledning til hyppig Fyrensning. Det kan undertiden være nødvendigt, af Hensyn til nogle Kulsarters skadelige Indvirkning paa Fyrkassepladerne, at foretage en fuldstændig kemisk Analyse over Kullene.

Fast Brændsel er ligesom de øvrige Brændselsmaterialier af organisk Oprindelse. De indeholder alle de tre Grundstoffer: Kulstof, Ilt og Brint, foruden Vand og Svovl samt forskellige uforbrændelige, uorganiske Bestanddele, der danner Asken og Slaggen. Kulstof er et fast Grundstof, der desuden forekommer i Naturen som Grafit og Diamant. De almindelige Kendetegn paa gode Kul er:

- 1) at de er svovlfri,
- 2) at de ikke smulre let,
- 3) at de frembyder et glinsende Udseende,
- 4) at de ved at slaas itu giver et glinsende Støv, og
- 5) at de er næsten røgfri.

Daarlige Kul kendes paa, at de

- 1) har et brunt eller graat Udseende.
- 2) har et skiferagtigt Brud.
- 3) giver ved Ituslagning et jordagtigt Støv, og
- 4) giver under Forbr. megen Aske og Slagge.

Desuden bør der ved Bedømmelsen af Kul tages Hensyn til, om de tager Skade ved at ligge i fri Luft.

Af magre Kul benyttes hyppigst Wales Kul, af fede Kul Newcastle Kul. Følgende Tabel giver Hovedindholdet procentvis af de hyppigst benyttede Kulsorter:

	Wales	Lanca- shire	New- castle	Skot- ske	Middel- tal
Kulstof	85	80	81	78	81
Brint	5	5	6	6	5
Ilt	3	7	6	10	7
Svovl	1	2	2	1	2
Kvælstof	1	1	1	1	1
Aske	5	5	4	4	4

De ovenfor omtalte Kendetegn paa en god Kulsort viser Wales-Kul fremfor de fleste Kulsorter. Wales-Kul har et glinsende Udseende, er haarde og har et knudret Brud, giver ved Knusning et glinsende Støv. Paa Grund af deres store Kulstofmængde og ringe Iltmængde opnaar man en stor Varmeudvikling, naar der er tilstrækkeligt Træk til Kullenes fuldstændige Forbrænding; jo mere fast Kulstof, de indeholder, des mere Træk fordres der, og des højere ligger Antændelses-Temperaturen. De kan derfor med Fordel anvendes i en Lokomotivkedel. De giver kun lidt Røg. Imod dem kan indvendes, at de er dyre og falder let i Støv ved Omladning, samt at der falder meget Smuld gennem Risten. Newcastle-Kul har et mat, sort Udseende og et skiferagtigt Brud; de brænder med en stærkt lysende, sodende Flamme. Paa Grund af den store Mængde flygtige Bestanddele, de indeholder, udsender de en stærk Røg, fordi Forbrændingen sjælden er fuldkommen under Gasarternes Uddrivning. Den Fugtighed, de indeholder, bevirker, at Kullene bager sammen paa Risten. Sammenlignet med Wales-Kul er de billigere, besidder en større Sammenhængskraft, har en lavere Antændelsestemperatur, fordrer mindre Træk og brænder livligere. — Naar Kullene kommer op af Gruben, harpes de, Sten og de mindre gode Kul (d. v. s. de, som danner Ydersiderne af Kullagene) fra-

drages, og Smuldet køres til Formkulfabrikkerne eller benyttes som Brændsel til Grubeværkets Kedler. Fra Gruberne køres Kullene paa Jernbanevogne uden Omladning til Udslibningsstedet. Kullene styrtes gennem de saakaldte »Spouts« fra Vognen ned i Skibets Lastrum. Wales-Kullene harpes endnu en Gang, før de tages om Bord; de kommer fra et af de fire Distrikter i Wales: Aberdare, Rhondda, Rhondda Vale og Merthyr. Den bedste Wales-Kulsort kaldes »Nixons Navigation«. Newcastle-Kullagene ligger nordfor Tyne i Northumberland. De bedste Gruber er Davison's, West-Hartley, Cowpen-Hartley og Bebside.

Formkul eller Patentkul er en Blanding af Kulsmuld og et sammenbindende Stof som Kultjære. Da Kul har Tilbøjelighed til at smuldre hen ved at transporteres og opbevares, hvorved man taber betydeligt, har man forsøgt at formindske dette direkte Tab ved at give Kullene en kunstig Sammenhængskraft. Man bliver derved ligeledes i Stand til at benytte Kulsmuld, som ellers gaar tabt. Den regelmæssige Form, som man ved Presning kan give Kullene, er ligeledes en Fordel. Formkul forekommer bl. a. under følgende Navne: Cambrian, Crown, Star og Atlantic. I Frankrig benyttes hyppigst briquette d'Anzin. De kan forfærdiges af alle Kulsorter, og da de foruden Kullene kun indeholder nogle faa pCt. Tjære, vil deres Egenskaber i Retning af Kulstofmængde, Fordampningsevne, Askemængde osv. være som for de Kul, hvoraf de er fabrikerede. Man kan desuden yderligere forbedre dem, navnlig ved en Formindskelse af Askemængden, naar Kulstykkerne vaskes, inden de sammenpresses.

Naar Kullene er udvaskede i Vand og knuste til den rette Størrelse, føres de ind i Pressen, hvor hver Blok udsættes for et Tryk af 1000—1500 Pund paa Kvadrattommen — efter at Kulsmuldet er blandet med Tjæren. Denne spiller en betydelig Rolle ved Fabrikationen; dersom den er for flydende, vil den største Del af de flygtige Stoffer, den indeholder, hurtigt uddrives, naar Kullene kastes paa Ilden, og virke skadelig paa Fyrbøderens Øjne; desuden vil selve Massen være for klæbrig under Fabrikationen. Er Tjæren for tør eller for stiv, holder den ikke Massen sammen, saa

at Blokkens Sammenhængskraft kun er tilsyneladende og kortvarig. Er Sammenhængskraften god, kan Kullene henligge i flere Aar uden at forandre Egenskaber, og omlades mange Gange uden at tage Skade. Blokkene har forskellige Dimensioner — i Middeltal kan de sættes til 12" × 8" × 4". Er Blokkene meget større, vil Massen i Midten ikke være sammenhængende.

Kullene bør ikke indeholde Urenheder. Af særlig Betydning er Nærværelsen af Svovl og Fosfor, idet disse hurtigt kan ødelægge Ristestænger, Fyrkassepladerne og Kedelrørene osv. Under Kullet Forbrænding forbinder Svovlet sig med Ilt til Dannelse af Svovlsyre, der forbinder sig med Jernet i Kedlen, og det dannede Svovljern er meget let smelteligt. Svovlet findes i Kullet som Svovlkis og Svovlkobber og viser sig undertiden som smaa, gule Pletter; oftest er det ikke synligt, men man kan da af Askens Udseende dømme, om Kullene indeholder Svovl, idet det dannede Svovljern giver Asken et rødligt Skær. Ved at henligge for Solens og Vejrligets Indflydelse taber Kul hurtigt i Værdi. Kulbunker bør derfor saavidt muligt være tildækkede.

Nødvendige Resultater ved en Lokomotivprøve.

Middelkedeltrykket under hele Rejsen.

Total Kulforbrug (eksklusiv og inklusiv Opfyring).

Kulforbrug pr. Time (Løbetid og Rejsetid).

Kul forbrændt pr. □' Risteflade pr. Time af Løbetid og Rejsetid.

Kul forbrændt pr. indiceret Hestekraft pr. Time i Løbe- og Rejsetid.

Kul forbrændt pr. Togmil Lokomotivmil, Tonsmil, og pr. Pund Træk i Trækkrogen, ogsaa pr. Time.

Brændeværdien af 1 Pund Kul i engelske Varmeenheder.

Asken i Røggammeret, Askekassen og Fyrkassen procentvis og total.

Den totale fordampede Vandmængde.

Vand fordampet pr. Løbe- og Rejsetime.

Vand fordampet pr. □' af den totale Hedeflade pr. Time, baade Løbe- og Rejsetid.

Vand fordampet pr. indiceret Hestekraft pr. Løbetime.

Vand fordampet pr. Togmil og pr. Lokomotivmil.

Vand fordampet pr. Pund Kul, eksklusive og inklusive Opfyring.

Vand fordampet pr. Time fra Fødevands-temperatur.

Den højeste indicerede Hestekraft.

Middelhestekraften beregnet efter Indikator-diagrammerne.

Højtrykskurven (Middelhøjde).

Maksimalhastighed.

Middelhastighed (eksklusiv og inklusiv Standsninger).

Virkelig Løbetid og Rejsetid.

Tog- og Lokomotivmil.

Tiden fra Opfyring til Afslukning.

Kedelvandets Temp. ved Opfyringen.

Maksimum og Middelvaccum ved Foden af Skorstenen.

Maksimum og Middelvaccum ved Blæseren.

Maksimum og Middelvaccum ved Midten af midterste Rørrække.

Maksimum og Middeltryk gennem Fyrdøren.

Maksimum og Middeltryk gennem Askekassen.

Røggamnergassens Maksimums- og Middeltemperatur.

Maskinens og Kedlens Nyttetvirkning, hver for sig og sammenlagt.

Maksimum-Stigningen.

Maksimum og Middeltrækket i Trækkrogen.

Maksimum og Middelvægt i Tons af det fremførte Tog, eksklusive Maskine, Tender, Passagerer og Gods.

Maksimum og Middeltallet af de fremførte Vogne.

Maksimum og Middeltal af Vognaksler.

Middelbelastningen pr. Akselsøle.

Modtrykket ved den højeste indicerede Hestekraft og højeste Hastighed.

Varmetabene (i engelske Varmeenheder) ved Forbrændingen.

Varmer anvendt til Fordampning af Vandet.

Varmetab ved Udstråling, ufuldstændig Forbrænding og Fugtighed i Kullene.

Varmer omsat i Arbejde pr. Minut.

Varmer optaget af Fødevandet pr. Minut.

Relativt Kulforbrug, baseret paa Trækket i Trækkrogen.

Relativt Kulforbrug, baseret paa indiceret Hestekraft.

Relativt Kulforbrug, baseret paa Kalorimeterprøven.

(Brændværdien bestemmes ad kalorimetrisk Vej. Ud af Kulbunken tages nogle Kulstykker, som antages at kunne give et Middelresultat for Hovedmassen af Kullene. Stykkerne pulveriseres og blandes derefter med et iltrigt Stof, f. Eks. klorur Kali. Forbrændingen foregaar i en Beholder i Kalorimeteret. Stigningen i Temperaturen og Vægten af en nøjagtig afvejet Vandmængde, der omgiver Beholderen, bestemmer Brændværdien).

Relativt Kulforbrug pr. Tonsmil.

Kullenes relative Værdi = med relativt Forbrug multipliceret med Prisen pr. leveret Tons.

De indvundne Resultater gengives grafisk ved Hjælp af Diagrammer, og tillige skal gives et Profil af den tilbagelagte Strækning.

Andre Metoder.

Paa Caledonian Ry. har man en Forsøgsstation, hvor Banelegemets Stigningsforhold er 1 i 75 paa en Strækning af 16 Klm. Alle Prøver foretages under Løb. Indikatorgrammer tages samtidig fra begge Cylindre for hvert Minut. Lokomotivføreren averterer med Fløjten Tidsforløbet af hvert Minut. Omdrejningerne pr. Minut opnoteres samtidig fra Tælleapparatet, der er forbundet til Krydshovedet. Damptrykket i Kedlen og Gliderkassen samt Regulatorens Aabning og Fyldningen i Cylindrene opnoteres med et Minuts Mellemløb. Den forbrugte Vandmængde maales ved alle Stoppesteder med en Pejlestok, som paa Skalaen er inddelt efter Gallons (1 Gallon = 4,543 Liter). Kullene vejes, forinden de styrtes paa Tenderen, og de tiloversblevne vejes efter hver Prøvetur. For at faa Gennemsnitshastigheden, noteres Tiden for Gennemkørsel paa Stationerne og alle Standsninger. Denne Form for Prøver udføres under ugunstige Omstændigheder for Iagttageren, og som Følge heraf er det vanskeligt at opnaa nøjagtige Resultater.

Mr. Douglas Fox meddeler, at der til nye Lokomotivers daglige Prøver paa en a to af de største Lokomotivfabrikker benyttes Friktionsskiver uden Baandbremse, da den eneste Hensigt kun er at underkaste de bevægende Dele en stationær Undersøgelse. Hovedhen-

sigten ved Prøveløbet er at opdage mekaniske Mangler og Fejl, og at der er det nødvendige Slup, samt om Maskinen er i god arbejdende Stand. Med Hensyn til udviklet Hestekraft, Trækkekraft, Kul- og Vandforbrug, Volumen af den tilførte Luft, Røggassens Temperatur osv. tages ingen Observationer.

Disse Data maa udføres af Personer, som er særlig uddannet hertil, og som har ubegrænset Tid til Raadighed og fremfor alt ikke bygger Maskiner pr. Kontrakt. Der er ingen Tvivl om, at et Prøveanlæg vil give gode Oplysninger, men et Lokomotiv er en Genstand, hvor saa forskellige Forhold som Vind og Vejr, Skinnernes Tilstand og Banelegemets Heldningsforhold er betydende, Forhold, der ikke er til Stede i et let opvarmet og ventileret Prøverum, og de saaledes opnaaede Resultater er ved nærmere Beregninger kun komparative.

Oversigt over Hovedbestyrelsesmødet den 3. Februar 1906.

Punkt 1. Fungerende Lokomotivføreres Forfremmelse.

Det vedtoges at rette en Henvendelse til Direktøren, eventuelt til Administrationen, om Forøgelse af Lokomotivførernes Antal i samme Omfang, som Lokomotivfyrbøderne til Stadsighed udfører Lokomotivførertjeneste.

Punkt 2. Fortolkning af Ordre D. Nr. 880.

Det vedtoges at gøre Forestilling hos Administrationen angaaende Fortolkning af D. Nr. 880 med Hensyn til, om Besættelse af Rangerpladser bør betragtes som Forfremmelse af den paagældende Ranger-Lokomotivfører.

Punkt 3. Skrivelse fra Fællesudvalget om en ugentlig Fridag.

Det vedtoges at tiltræde Forslaget.

Punkt 4. Skrivelse fra Fællesudvalget om Fællesudvalgets Sammensætning.

Det vedtoges at nægte Tiltrædelse af Fællesudvalgets Indstilling.

Punkt 5. Skrivelse angaaende en Afdelingssag.

Det vedtoges at henstille til Afdelingen at sætte Sagen som et Punkt paa Dagsordenen for Afdelingens Generalforsamlingen, og der lade Medlemmerne tage Stilling til samme. Saafremt Resultatet ikke skulde svare til For-

ventningerne, kan Sagen indannes for førstkommande Hovedgeneralforsamling.

Punkt 6. Ændring af Forbundslovene.

Det vedtoges, at § 3, Mom. 2, s. L. ændres »Fælleskassen« til »Administrationsfond«.

§ 4, Mom. 3, ændres: Til Kongressen sender enhver i Forbundet repræsenteret Forening i det respektive Land foruden Forbundsbestyrelse 4 Delegerede. Hver Repræsentant har 1 Stemme. De vælges for hver ordinære Kongres, og deres Mandater løber til næste ordinære Kongres. — Mom. 4. I 2den Linie f. o. rettes »Bestyrelse« til »Formand«. — Sidste Punktum rettes til: »Fuldmagterne godkendes af Kongressen før dennes Aabning.«

§ 5, Mom. 3. Sidste Punktum udgaar.

Punkt 7. Artiklerne »Hvad man tør byde Lokomotivpersonalet«.

Det vedtoges at udtale: »Da de københavnske Afdelinger gennem et i Sagen nedsat Udvalg er kommet til det Resultat, at de i Bladet optagne Artikler har gjort sin Nytte, henstilles det til Redaktøren at hindre videre Diskussion i Bladet angaaende denne Sag.«

Punkt 8. Henstilling angaaende Tjenestefordelingerne.

Det vedtoges at rette en Henstilling til Direktørerne om, at der ved Udarbejdelsen af Tjenestefordelingslisterne gaves Organisationens Tillidsmænd Lejlighed til — efter en ensartet Regel — at samarbejde med de respektive Foresatte om Tjenestens Fordeling.

Punkt 9. Fastsættelse af Dagen for Hovedgeneralforsamlingen.

Det vedtoges at afholde Hovedgeneralforsamling **Onsdag den 14. Marts d. A. Kl. 8 Fm.** paa Etablissement »National« i Fredericia.

Punkt 10. Valg til Hovedbestyrelsen.

Det vedtoges, at der vælges et Medlem til Hovedbestyrelsen i Stedet for Lokfrb. Jul. Jensen og et Hovedbestyrelsesmedlem i Stedet for Lokf. A. Madsen paa Grund af disse to Medlemmers Forflyttelse.

Endvidere afgaar Lokf. V. Mottlau efter Tur.

Punkt 11. Eventuelt. 1. Sag: Taktiken angaaende Lønningslovens Revision.

Det vedtoges at nedsætte et Udvalg indenfor Hovedbestyrelsen til at udarbejde Forslag

til Lønning m. v. for Lokomotivpersonalet med Henblik paa den forestaaende Revision af Lønningsloven.

Forslaget, der derefter vedtages af Hovedbestyrelsen, udsendes til Afdelingerne til Udtalelse, Endvidere stilles Forslag til de to andre i Fællesudvalget interesserede Organisationer om at gøre Lønsagen til en Fællessag.

Rangerpladsernes Besættelse.

I Lokomotivtidende af 1ste Januar 1906 har jeg med Glæde læst en Opfordring til Diskussion angaaende Rangerpladsernes Besættelse. Jeg deler fuldt ud Hr. Leos Opfattelse, at der arbejdes hen til en bestemt Fremgangsmaade, saa Personalet med Tryghed kan se Fremtiden i Møde og vide, at de, naar det efter Ancienniteten er deres Tur, bliver forfremmet til Rangerførere, — ja, undskyld jeg skrev forfremmet, — dette gælder jo dog kun hvad Arbejdet angaar, Lønnen er som bekendt den samme, og her var et Sted, jeg synes der burde reformeres. Hvorledes der bedst burde tages fat, kan der jo være delte Meninger om, men at der burde gøres noget, kan vi vist alle være enige om. Man kan jo se, at Trafikafdelingen tager Hensyn til det Personale, der stadig følger Rangermaskinen, de faar 5 Kr. mere om Maaneden for særlig ansvarsfuld Tjeneste. Kunde det være for meget, om den Lokomotivfyrbøder, der fungerer som Lokomotivfører paa Linien, fik nogen Godtgørelse i Lighed med ovennævnte, da han jo ikke er blottet for Ansvar og udfører et Arbejde for en Løn, der varierer mellem 1050 og 1482 Kr., hvor Lønningsloven normerer fra 1500 til 2100 Kr. Selvfølgelig var det jo det rigtige, at al Førertjeneste blev udført af Førere, der faar en Løn, der formentlig svarer til deres Ansvar; men indtil det naas, bør der ydes de Lokomotivfyrbødere, der forretter Lokomotivførertjeneste, et Vederlag, som f. Eks. Konstitution. Det Forslag fik jo ingen god Modtagelse paa sidste Generalforsamling, da Hovedbestyrelsen med flere mente, at det kom i Kollision med det indgaaede Forslag om at forfremme alle Fyrbødere, som forretter Førertjeneste, til Førere. Det er nu umuligt for mig at se det; jeg tror snarere, at Admini-

strationen vil indse, at der bør gøres noget, og ikke længere vil have, at ca. 200 Statsfunktionærer forretter en Tjeneste for en mindre Løn, end Lønningsloven normerer. Man kunde jo ogsaa tænke sig, at alle Fyrbødere, der stadig forretter Førertjeneste, fik højeste Fyrbøderløn, ligesom før den ny Lønningslov. Noget mener jeg, der bør gøres, og henstiller til mine Organisationsfæller at tænke over Sagen inden Generalforsamlingen.

Med Hensyn til Ancienniteten staar det jo selvfølgelig i første Række, da der tilsyneladende ikke mere er noget, der hedder Anciennitet indenfor vor Kategori. Forholdet er nemlig saaledes, at hvis en Fyrbøder er saa heldig at disponere over et Par Hundrede Kroner, da behøver han ikke at være Fyrbøder længere end til han faar Lokomotivførereksamen, idet han da hos en ældre Kollega kan købe sig en Rangerplads. Det er et Forhold, der raaber højt paa Retfærdighed, thi hvad skal saa den mindre bemidlede gøre, der muligvis har en Flok Børn og følgelig ikke kan ofre noget paa en Rangerplads? — ja, han maa blive ved at slide med Skovlen, til han en Gang bliver Fører, hvis Ancienniteten til den Tid ikke ogsaa der er annulleret, for saa maa han jo blive ved ud i det uvisse. Jeg kan ikke fortænke vedkommende unge Mænd i, at de gerne vil være fri for at køre som Fyrbødere, naar de for nogle Penge kan blive fri, og jeg vil heller ikke sige noget til den ældre, der muligvis staar lige for Tur til at blive Fører, gerne vil køre som Fyrbøder en kort Tid, naar de kan tjene en god Skilling ved det, men Konsekvenserne er uretfærdige, og jeg haaber, at vor Hovedbestyrelse vil arbejde flittigt paa at faa nævnte Forhold rettet, hvilket vist vil have alle Medlemmernes Sympati.

K.

Aarhus, den 5. Februar 1906.

Jeg anser Hr. Leo for fuldt ud kompetent til at fremsætte Artiklen om Rangerpladsers Besættelse i vort Blad Nr. 1. Om Hr. Leo udelader sit virkelige Navn, og om han er ældre eller yngre Lokomotivmand, er vel ikke ensbetydende med, at han ikke maa fremføre de paapegede Vilkaarligheder, da jo alle, som er Medl. af D. L. og L. F., er berettigede til

at faa optaget Artikler i vort Blad, naar der til Redaktionens Underretning opgives virkeligt Navn, hvilket sidste Redaktionen maa staa inde for.

Jeg skal herved imødekomme Hr. Leo ved at fremsætte et Forslag om ovennævnte Pladsers Besættelse, og kunde dette bidrage til en mere retfærdig og ensartet Fordeling af Rangeringstjenesten end hidtil, da er Hensigten naaet.

I det følgende forudsætter jeg, at Ancienniteten bør være den afgørende ved alle Pladsers Besættelse, da denne absolut rummer den mindste Vilkaarlighed. At Spørgsmaalets Fremkomst skulde være ubetimelig, kan jeg ikke indse, da der efter alt at dømme vil gaa en lang Tid, inden der bliver Raad til at imødekomme vort rimelige Krav om, at alle Rangerpladser (ca. 130) besættes med Lokomotivførere — for medens Græsset gror, dør Horsemoer.

Forslag til Rangerpladsers Besættelse.

1. Ved Depoter, hvor kun findes Rangerpersonale, bør alle ledige Pladser besættes med den i Anciennitet ældste Ansøger efter forudgaaende Opslag ved alle Landets Depoter, ligesom der bør ydes de af den Grund Forflyttede Godtgørelse i Henhold til Lønningsbestemmelser for 1. til 14. Lønningsklasse § 19.
2. Ved alle andre Depoter besættes ledige Rangerpladser med den paa Stedet i Anciennitet ældste Lokomotivfyrbøder. Dersom nogen ved de her antydede Depoter efter egen Foranledning forflyttes eller bytter Opholdssted, indtræder Røtten til Rangeringstjeneste først et Aar efter Ankomsten til et af nævnte Depoter, og da kun, dersom en Plads er ledigbleven ved Forfremmelse, Forflyttelse eller lignende.
3. Dersom nogen af de under 1 og 2 nævnte Pladser ønskes besat af en Lokomotivfører, da bør altid den til Fører sidstudenævnte tildeles Pladsen, dog saafremt ingen ældre eller svagelige Lokf. har søgt eller ønskes anbragt i samme.

R. Grosen.

To Eksklusioner — deres Aarsag og Begrundelse.

Den 17. December afholdt »Afdeling 2« en ekstraordinær Generalforsamling med Dagsorden: Eksklusion af Medlemmer. Aarsagerne var følgende:

1. Hr. Lokf. 225 Emig var af Administrationen tildelt en alvorlig Irettesættelse for inhuman Behandling af sin Fyrbøder. Fyrbøderen var til Stede og forklarede Sagen. Efter at flere havde talt for og imod Eksklusion, vedtoges skriftlig Afstemning, som gav Resultatet: 32 Stemmer for Eksklusion og 22 Stemmer imod. Naar der ikke paa et tidligere Tidspunkt har været fremsat Oplysning til vort Medlemsblad, er Grunden den, at Hr. Emig, imedens den skriftlige Afstemning foregik, havde udmeldt sig af Foreningen, og paa en Maade var Eksklusionen derved bortfalden. Selvfølgelig var Afstemningens Resultat opslaaet til Medlemmernes Kundskab. Imidlertid fik jeg at vide, at Hr. Emig havde annulleret sin Udmeldelse, hvilke Oplysninger vil ses af »Dansk Lokomotivtidende« Nr. 1 og 2 for nærværende Aargang. Til Oplysning tjener nu, at Hr. Emig ifølge Afstemningen er ekskluderet af Afdelingen med Udgangen af Debr. Maaned 1905. D'Hrr., som har stemt for Eksklusionen, begrunder det ud fra følgende Betragtning. Vort Formaal byder os at hæve Standen udadtil og indadtil; dette brydes ved at hævede sin Avtoritet med brutale Midler. Vort Motto lyder: Enighed, Kundskab og Hjælp, ogsaa dette brydes ved at handle modsat. At Hr. Emig har brudt begge, kan der neppe være Tvivl om, i ethvert Tilfælde maa Hr. Emig bevise det modsatte. Administrationen har misbilliget Hr. Emigs Optræden, og ikke just paa Grundlag af den sidste Affære alene, men derved, at der gennem Lokomotivformanden hos henholdsvis en Del af de Fyrbødere, som i Tidens Løb har kørt med Hr. Emig, er indhentet Oplysninger, som alle er i Hr. Emigs Disfævor. Naar Hr. Emig har annulleret sin Udmeldelse, skyldes det — det siges der — Paavirkning fra flere Kolleger. Meningen er vel, at Sagen skal indankes for Hovedgeneralforsamlingen, hvilket jo er ganske naturligt; man maa dog haabe, at der ikke

laves Forenings-Politik paa dette Spørgsmaal. Man frygter Konsekvenserne: Fyrbødere mod Førere. Dette er sikkert en unødigt Frygt og maa nærmest anses som en ubegrundet Mistanke mod enhver rettænkende Fyrbøder. Sagen har været behandlet ganske lovformeligt og kunde lige saa vel have omhandlet en Fyrbøder som en Fører. Uden at være indiskret tør jeg anføre, at flere Fyrbødere har stemt imod Eksklusion og flere Førere for.

2. Tre Medlemmer har underskrevet en Erklæring for at afkræfte de i Artiklen »Hvad man tør byde Lokomotivpersonalet« omhandlede Tjenesteforhold. Generalforsamlingen vedtog, at d'Hrr. i Løbet af 8 Dage skulde afgive en skriftlig Undskyldning til Afdelingen, eller i modsat Tilfælde ekskluderes. Der er fra de 2 Medlemmer tilsendt det ønskede, men endnu, efter ca. 1 Maanedes Forløb, intet fra Lokf. 364 Andersen, som altsaa ifølge Generalforsamlingens Beslutning er ekskluderet. Der var nedsat et Udvalg bestaaende af 3 Medlemmer for at foretage det fornødne i Sagen.

København, den 28. Januar 1906.

Vilh. Jespersen,
p. T. Afdelingsformand.

* * *

Maa jeg som Medlem af Organisationens have Lov til at knytte et Par Bemærkninger til ovenstaaende.

I Organisationens Love staar under Afdelingslov § 5: »Skulde noget Medlem i eller udenfor Tjenesten gøre sig skyldig i saadanne Forhold, der nedbryder den for Standen nødvendige Agtelse, undersøges og paadømmes Sagen ved Medlemmets Afdeling, dog kan Afgørelsen indankes for D. L. og L. F.s Generalforsamling som højeste Instans.«

Naar denne § — den eneste, hvorefter et Medlem kan ekskluderes — staar under Afdelingslovene, kan dette føre til følgende Meningsløshed: »Et Medlem, der er ekskluderet i en Afdeling, kan, ved at søge Forflyttelse til en anden Afdeling, fordre sig optaget i denne og derved ophæve Virkningen af Eksklusionen«. Alene af den Grund bør denne § ved første Generalforsamling overføres i Love for D. L. og L. F. — En Eksklusion

er et saa skarpt og for det paagældende Medlem ærerørigt Middel, at dette kun tør anvendes, hvor alle andre Veje er spærrede, og kun hvor man klart staar paa Lovens Grund, o: „naar et Medlem gør sig skyldig i Forhold, der nedbryder den for Standen nødvendige Agtelse“.

Ihvorvel Inhumanitet og Ukolegialitet paa det skarpeste bør fordømmes, kan disse Begreber dog ikke uden videre defineres som nedbrydende for den for Standen nødvendige Agtelse og er derfor ulovlig som Eksklusionsgrundlag. L. Mauritzen.

Semaforernes Belysning.

Vi har tidligere her i Bladet paatalt det uheldige i, at Stationerne paa samme Mast anvendte en ny og en gammel Lygte, uden at der dog er sket nogen Forandring til det bedre.

Naar vi atter i Dag tager denne Sag op, er det paa en noget bredere Basis, idet Erfaringen har lært Lokomotivpersonalet, at ihvorvel Dobbeltlys-Systemet og Fjernelse af det hvide Lys som Signalbelysning er godt, da er Semaforlygternes Forhold til hinanden i højeste Grad uheldige, thi som bekendt dominerer — under visse Forhold — mørkbrandgult eller rødt Lys i et Forhold af 1:3 fuldstændig grønt Lys af samme Størrelse.

Naar derfor Semaforlygterne er lige store, vil det være umuligt for Lokomotivpersonalet i tilstrækkelig lang Afstand at konstatere — naar der fra en Semafor vises Signal »Kør frem« — om det øverste Lys er grønt, som foreskrevet, eller gaet ud, ligesom man, naar Signal »Kør igennem« vises, vil staa overfor den samme Vanskelighed, naar den øverste Lygte er gammel og mindre stærkt lysende og den underste ny og godt lysende, thi da kan man ej heller i tilstrækkelig Afstand konstatere, om det øverste Lys, der er det vigtigste, er grønt eller gaet ud. Denne Usikkerhed er til stor Gene for Lokomotivpersonalet og rummer en ikke ringe Fare for saavel Lokf. som for Driftens Sikkerhed.

Vi har Erfaring for, at det endog ved Nattetid er paalagt Lokomotivføreren som Pligt at skulde observere, hvad der maatte befinde

sig af Hindringer paa Banen (til Eks. levende Dyr). Hvor vanskeligt og under visse Forhold umuligt det er for Lokomotivpersonalet at opfylde denne Pligt og tage det hermed forbundne Ansvar, er for den praktisk udøvende Lokomotivmand en uomstødelig Kendsgerning.

Naar hertil kommer, at Lokomotivpersonalet i Nærheden af Stationerne maa have hele sin Opmærksomhed henvendt paa at konstatere, om de foreskrevne Lyssignaler er til Stede, er det givet, at naar de uheldige Lygteforhold tager Lokomotivpersonalets hele Opmærksomhed fangen, da maa den foranliggende Strækning gennemløbes uden at kunne observeres. Disse Forhold behøver sikkert kun at nævnes, for at ogsaa Administrationen erkender, at der her er et Forhold til Stede, som i høj Grad tiltrænger en Reform.

I den Anledning tillader vi os at rette en Henstilling til Administrationen om at foranledige, at Indkørselssemaforernes øverste Lygter gøres større eller stærkere lysende end de underste, dog at sidstnævnte paa ingen Maade gøres mindre lysende, end Tilfældet er nu.

* * *

Maa vi med det samme, vi omtaler Signaler, henlede Opmærksomheden paa Ordre Ma. Nr. 729, 2det Stykke, Ordene »herunder ogsaa Ugyldighedsmærket«.

Til Trods for denne Passus, ser man endnu, en hel Maaned efter, »Krydset« (nyt Signalreglement) anvendt som Ugyldighedsmærke. Det vilde sikkert være praktisk til Eks. ved ugyldige Signaler ved Grusgrave, Sidespor etc. at slægge Traadene, saaledes at Vingerne hænger ned langs Masten, eller helt fjerne Vingerne, men fremfor alt: Ensartethed hele Landet over, saaledes at en Lokomotivfører, der er mindre godt kendt paa en Strækning, fritages for unødvendig at have sin Opmærksomhed henvendt paa Tilstedeværelsen af utydelige Ugyldighedsskiver.

Forskelligt.

I en Afhandling til Franklin-Instituttet beskriver Mr. Loss en Type for massive Vognhjul af Staal, som der nu slaas til Lyd for i

Stedet for de haardstøbte Støbejernshjul, der for Tiden er almindelig paa amerikanske Banner. Medens Bæreevnen i nyere Vogne er forøget enormt — nogle belastes nu til 55 Tons —, har det ikke været muligt forholdsvis at forøge Støbejernshjulenes Styrke, skøndt deres Vægt er bleven en Del forøget. De sværeste Støbejernshjul vejer nu ca. 750 Pund de kan som Regel tilbagelægge ialt 55,000 Km. Deres Anskaffelsessum er ca. 30 Kr. Staalhjulene, som Loss anbefaler at anvende, støbes i runde Barrer tilnærmelsesvis i Form og Størrelse som det færdige Hjul og presses til sin omtrentlige Form ved en 5000 Tons Smødepresse. I denne Behandling gøres Navet færdig, og Hullet lokkes igennem. Hjulringen har, naar den er anbragt i Pressen, ca. 4" mindre Diameter end det færdige Hjul, og Godset mellem denne og Navet fra 2 til 2 $\frac{1}{3}$ " tykt, som efterhaanden vales ud i en konisk Valse til $\frac{7}{8}$ ", samtidig vales Sporkransen til sin omtrentlige Form. Behandlingen i 5000 Tons Pressen varer fra 1 $\frac{1}{2}$ til 2 Minutter. Den endelige Behandling bestaar i at give Hjulet konisk Form, som udføres med en 1000 Tons Presse. De tre Behandlinger udføres i en Varme og beskæftiger kun 5 a 6 Mand. Staalet, der benyttes, indeholder kun 0,7 pCt. Kulstof.

Julefest.

Nyborg Afdeling afholdt Lørdag den 20. Januar d. A. Julefest paa Industrihotellet for Afdelingens Medlemmer med Familie. Kl. 7,15 marscherede 105 Børn til Musikkens Toner ind i Salen — til et stort, smukt pyntet Juletræ. Efter at have moret sig med Sang og Dans omkring det smukke Juletræ en Times Tid, uddeltes til hvert Barn en Pose Godter og en smuk Kurv med Konfekt samt hos Appelsinmanden 2 store Appelsiner. Kl. 9,30 plyndredes Juletræet. — Endnu en halv Time morede Børnene sig ved en rask Svingom, hvorefter Ballet for de Voksne begyndte og varede til Kl. 3.

Undertegnede tillader sig herved paa Festudvalgets Vegne at bringe alle Medlemmer under Afdelingen en Tak for den Elskværdighed, enhver især udviste. Ligeledes bringer Udvalget Fruerne Bøckel og Petersen en

hjertelig Tak for de smukke Kurve, de havde lavet, og som vandt udelt Beundring.

Endvidere bringes vore Foresatte i Nyborg Medlemmernes varmeste Tak for den Imødekommenhed, hvormed Tjenestefordelingen nævnte Dag blev ordnet.

Paa Festudvalgets Vegne:
O. Bøckel.

Struer Afdeling.

Følgende Forslag vil blive indleveret til Hovedgeneralforsamlingen:

Da der mellem en efter Ansøgning til Struer forflyttet Lokomotivfører og den ældste i Reserven i Struer værende Lokomotivfører er forekommet en Meningsforskel om, hvem af dem der først var berettiget til at komme i fast Tur, indsender Struer Afdeling følgende Forslag til Generalforsamlingens velvillige Behandling:

Der foreslaas, at for hvert Aar, en Lokomotivfører har været som saadan paa en Plads i Reserven, skal en Lokomotivfører, som forflyttes efter Ansøgning til denne Plads, have to Aars Anciennitet som Fører for at være ligeberettiget med Reserveføreren.

Struer Afdeling.

PERSONALIA.

1.—2. 06.

Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 294 C. A. E. Bonnez, Helsingør, til Lokomotivfører Nr. 116 i Helsingør.

Haandværker i Aarhus Nr. 822 H. C. Pedersen til Lokomotivfyrbøder Nr. 294 i Struer.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 299 J. A. S. Wilke, Struer, til Viborg.

1.—3. 06.

Lokomotivfyrbøder Nr. 430 H. C. Hansen, Aarhus Ø., til Esbjerg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 92 J. Hansen, Esbjerg, til Aarhus Ø.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder Nr. 359 J. Sørensen, Odense, hedder fremtidig J. S. Grauballe.

DAGSORDEN

for

Hovedgeneralforsamlingen d. 14. Marts
1906 Kl. 8 Fm. paa Etablissement
„National“, Fredericia.

Punkt 1. Beretning over Virksomheden og Bladet.

Punkt 2. Regnskabet.

Punkt 3. Helsingør Afdelings Forslag:

- 1) om, at nuværende højeste Løn for Lokomotivfyrbødere naas paa 12 Aar ved Lønningslovens Revision;
- 2) om Nedsættelse af Tjenestetiden;
- 3) om, at Kilometerpenge for Godstog forhøjes med indtil 50 pCt. ved Lønningslovens Revision.

Punkt 4. Struer Afdelings Forslag om, at for hvert Aar, en Lokomotivfører har været som saadan paa en Plads i Reserven, skal en Lokomotivfører, som forflyttes efter Ansøgning til denne Plads, have to Aars Anciennitet som Fører for at være ligeberettiget med Reserveføreren.

Punkt 5. De københavnske Afdelingers Forslag:

- 1) om Anciennitetsberegning for Lokomotivfyrbødernes Oprykning i Lokomotivfører-Stillingen;
- 2) om, at Lokomotivfyrbødernes Anciennitet efter 8 Aars Tjeneste overføres som 1ste Alderstillæg ved eventuel Forfremmelse til Lokomotivfører.

Punkt 6. Aarhus Afdelings og Lokf. C. H. Lysholms Forslag om Oprettelse af en Hjælpekasse indenfor D. L. og L. F.

Punkt 7. Lovændringer (D. L. og L. F.s Love):

- 1) Lokf. Mauritzen foreslaar Afdelingslovenes § 5 overført som ny § 7 i Organisationens Love, samt at §§ 6 og 7 i Afdelingslovene rettes til henholdsvis 5 og 6;

- 2) Lokfrb. M. Mortensen foreslaar til § 1 a, at Ordene: »der tillige er Sekretær« udgaar, og i Stedet indsættes: »Valget gælder for 3 Aar«. Endvidere tilføjes i næstsidste Punktum efter

»København, Aarhus og Esbjerg« og som nyt Punkt g: »Hovedbestyrelsen vælger en Sekretær af sin egen Midte, forsaavidt Formanden ønsker en saadan«.

- 3) Lokf. Voldby foreslaar, at der tilføjes § 3 i Afdelingslovene: »Ny Ansatte, som Dagen før Ansættelsen ikke er Medlemmer af Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund eller dets Afdeling for de danske Statsbaneværksteder, betaler 10 Kr. i Indskud, og hvis ikke Optagelse søges 3 Maaneder efter Ansættelsen 15 Kr. Indskudet tilfalder Hovedkassen«;
- 4) Lokf. Hoffmann foreslaar, at der tilføjes § 3 i Afdelingslovene: »Naar et nyt Medlem indtræder i Foreningen, er han det første halve Aar Junior-medlem; hans Rettigheder som Foreningsmedlem og øvrige Krav paa Foreningen er hvilende, ejheller har han Stemmeret. Dette gælder dog ikke for Ansatte, der inden 3 Maaneder før Ansættelsen indmelder sig«.

Forbundslovene:

- 1) Under Henvisning til sidste Generalforsamling foreslaar Hovedbestyrelsen, at i § 3, Mom. 2, s. L. ændres »Fælleskasse« til »Administrationsfond«, § 4, Mom. 3, ændres til: Til Kongressen sender enhver i Forbundet repræsenteret Forening foruden Forbundsbestyrelsen i de respektive Lande
6. Delegerede. Hver Repræsentant har 1 Stemme. De vælges for hver ordinær Kongres, og deres Mandater løber til næste ordinær Kongres. Mom. 4. 2. L. f. o., rettes »Bestyrelse« til »Formand«. Sidste Punktum rettes til: »Fuldmagterne godkendes af Kongressen før dennes Aabning«.
- 2) fra Lokfrb. M. Mortensen om at ophæve Nordisk Lokomotivmands-Forbund.

Punkt 8. Esbjerg Afdelings Forslag:

- 1) om Valg af en ny Redaktør;
- 2) om Udgivelse af en Ordresamling.

Punkt 9. Lokfrb. M. Mortensens For-

*Summer indtægter
Ordning*

slag om Oprettelse af et Ferie- og Rekreati-
onshjem.

Punkt 10. Lokf. C. M. Christensens
Forslag:

- 1) om Valg af Justeringsmænd til Gene-
ralforsamlingsberetningen;
- 2) Generalforsamlingsberetningen udgaar
i Særtryk, indeholdende Beretning og
Regnskab;
- 3) Fælles Bladhold;
- 4) Fortrinsvis Besættelse af Lokomotiv-
formandspladserne gennem Lokomotiv-
personalet;
- 5) Fastsættelse af Diæter for Repræsen-
tanter;
- 6) Udgivelse af en Haandbog for Loko-
motivpersonalet.

Punkt 11. Lokf. H. Vigholdts For-
slag om at skille Foreningen i to Afdelin-
ger med fælles Hovedbestyrelse.

Punkt 12. Lokf. Vilh. Larsens For-
slag:

- 1) om Belysning af Drejeskiverne;
- 2) Anskaffelse af Bind til Ordresamlingen;
- 3) Anskaffelse af Bind til Fagbladet;
- 4) Renligholdelse af Mastesignalernes Glas
og Lygter.

Punkt 13. Hovedbestyrelsen fremsætter det
fra sidste Generalforsamling henviste Forslag
angaaende Emblem.

Punkt 14. Redaktørens Forslag:

- 1) om Oprettelse af en Ekspeditørpost,
der lønnes med 50 Kr. aarlig;
- 2) om at yde Bladets to tekniske Med-
arbejdere et Gratiale paa henholdsvis
50 Kr. for engelsk og 35 Kr. for tysk
Medarbejderskab for det forløbne Aar.

Punkt 15. Interpellation fra Lokfrb. M.
Mortensen ang. Lokf. O. Larsens Artikel
i Lokomotivtidende til Pseudonymet »Gdt.«

og til Hovedbestyrelsen ang. dennes Stilling
til Sagen.

Punkt 16. Valg af 3 Medlemmer til Hoved-
bestyrelsen. — 2 Nyvalg paa Grund af For-
flyttelse af Lokfrb. Jul. Jensen og Lokf. A.
Madsen. — Lokf. V. Mottlau afgaar efter Tur.

Punkt 17. Valg af 2 Revisorer i Stedet for
Lokf. Bønnelycke og Lokfrb. Plambeck.

Karneval.

Det af de københavnske Afdelinger arran-
gerede Karneval Lørdag den 17. Februar er
paa Grund af Kong Christian IX.s Bisættelse
den 18. Februar udsat til Fredagen den 23.
Februar med samme Lokale og Program.

Da Udgifterne er store ved Arrangementet,
er det vort Haab, at Medlemmerne vil støtte
os, til Trods for at Dagen ikke er den hel-
digste.

P. F. V.

Vilh. Thomsen.

Medlemslisten.

Aarhus Afdeling: Indmeldt: Lokf. 379 A.
Andersen (1. Okt. 05); Lokf. 131 A. Strand
(1. Nov. 05); Lokf. 314 C. Christensen (1.
Jan. 06); Lokf. 276 S. Nielsen (1. Febr. 06).

Meddelelse til Afdelingerne.

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

BEKENDTGØRELSE.

—∞—
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. Petitolinie eller dens Plads, med Fradrag
af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123

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

Telefon 123.