

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED KUNDSKAB HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 11.

1. September 1908.

8. Aarg.



Onsdag den 12. August fejrede Lokf. C. Iversen i Nyborg 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren, der er født i Nyborg, blev ansat paa Værkstedet i Aarhus i Januar 1883 og blev samme Aar i August ansat som Lokomotivfyrbøder med Station i Struer. Herfra forflyttedes han til Nyborg 1893 ved Forfremmelse til

1ste Klasses Lokomotivfyrbøder. 1896 forfremmedes han til Lokomotivfører og gjorde som saadan en Tid Tjeneste i Fredericia.

I Jubilarens Hjem mødte om Formiddagen en Deputation af Lokf. og Lokfb., som overrakte ham en Erin-dringsgave fra Medlemmerne af D. L. & L. F. Nyborg Afdeling, bestaaende af to Sølvarmstager, et Sølvlikørstel og en smuk Spaserestok, alt med Inskription, samt en smukt udstyret Jubilæumsmappe.

Ved Frokosten i Jubilarens gæstfri Hjem herskede en livlig Stemning, og mange og smukke Ord blev talt til Jubilarens Pris. Fra Venner og Kolleger indløb mange Lykønkningstelegrammer.

Jubilaren, der er almindelig afholdt blandt Kolleger, har siden D. L. & L. F.s Stiftelse været et godt og trofast Medlem.

—b.

## Et Svar til Hr. Ingeniør Born.

Er det virkelig ikke Hr. Born bekendt, at netop Udgifterne for Lokomotivernes Brændselsmateriale kontrolleres særdeles nøjagtig, og at denne Kontrol finder Sted ved stationære Prøveanlæg, hvor Kullenes Brændværdi konstateres, og gennem den paa ethvert Lokomotiv tilstedeværende tjenstlige Kontrolbog?

Da Hr. Born efter sine Udtalelser har haft en Del Forbindelser med Autoriteterne, faar man det Indtryk, at der fra disse Herrens Side er begaaet en stor Fejl; thi Hr. Born havde da ikke valgt den efter min Anskuelse urigtige Overskrift for sin Artikel, der dog indeholder mangt et godt Fingerpeg.

Enhver Lokomotivfører kender Kontrolbøgerne, og de, for hvem det har været magtpaaliggende at foretage en indgaaende Undersøgelse, maa tilstaa, at netop disse Bøger ogsaa kan foraarsage Lokomotivførerens nærmeste foresatte store Ubehageligheder. Men ikke alene disse foresatte, der maa føre Rapporterne over for store Kulforbrug, er de, som er uheldigst stillede; derimod Lokomotivføreren personlig. Det tilladte Kulforbrug er som Regel for lavt beregnet, saa at der for det meste, saavel fra Føreren som Fyrbøderens Side maa tages de størst mulige Hensyn til Fyringen og den mest økonomiske Udnyttelse af Dampen ved alle Heldnings- og Stigningsforhold. Et andet Moment, der ved Lufttrækkets Størrelse spiller en betydelig Rolle, er dette, at Direktionerne paa de rejsendes Krav om hurtig Befordring har nedsat Køretiderne ganske betydeligt uden derfor i adskillige Tilfælde at anskaffe kraftigere Lokomotiver. Da de ældre Lokomotivtyper som Følge heraf maa arbejde over Evne, forarsages derved et unaturlig højt Vakum i Røgstammeret. Det er tillige givet, at Kulpræmier, om der eksisterede saadanne, vilde

ryge i Lyset ved saadanne Kraftanspændelser, idet Kulforbruget for samme Togvægt forøges med Hastighedens tredje Potens.

At der ved de fleste Direktioner ingen eller saa godt som ingen Kulpræmier udbetales, maa være et tilstrækkeligt Bevis for, at den yderste Grænse for Forbruget er naaet.

Jeg tror derfor, at Hr. Born paa Grund af fejlagtig Underretning er kommen til den Anskuelse, at de 120 Millioner Mark er ukontrollerede Udgifter, thi der findes tværtimod en skarp Kontrol, og mangen en Lokomotivmand kan synge et lille Vers derom.

Ogsaa fra den tekniske Side set behøver Artiklen en Berigtigelse.

Enhver Lokomotivfører er forpligtet til at holde den ham tildelte Maskine i en saadan Stand, at det er muligt planmæssig at trække de sværeste Tog selv under vanskelige Vejrforhold. Træktabellerne for de enkelte Lokomotivtyper angiver Størrelsen af Toget. Men for at kunne det er han nødsaget til at regulere Udstrømningen saaledes, at det nødvendige Vakum i Røgstammeret, som svarer til Togbelastningen, opnaas.

For 20 Aar tilbage fremkom dette som bekendt ved, at Udstrømningsrørets Størrelse fra Førerhuset indsnævredes gennem en bevægelig Udgang.

Føreren kunde altsaa regulere Skorstenstrækket efter Ønske. For Tiden fremkommer den samme Virkning ved den i Udgangen anbragte Ters eller Ring.

Bliver nu Gnistfangeren indført, d. v. s. anbragt i et Lokomotiv, saa maa dog Tersen forblive siddende, for at Maskinen kan naa sin højeste Kraftudvikling og tillige for Opnaelsen af det nødvendige Vakum, idet Gnistfangeren jo er fuldstændig lukket.

Eller er dette ikke Tilfældet?

Bevisligt er det, at et Persontog ved lettere Kørsel kørtes med et Vakum paa 63 m/m Vandsøjlehøjde, medens dette ved haardere Kørsel, svarende til det forøgede Antal Vogne, steg til 74 m/m; men da Maskinens Belastning havde naaet den højeste Grænse, saa havde denne ved det lavere

Vakum ikke udviklet en livlig Forbrænding og derfor heller ikke den nødvendige Dampmængde.

De af Hr. Born iagttagne Forhold maa tildels betragtes som unaturlige og bør ikke fra Teknikens Side blive almindelige; thi naar 300 m/m Vakum blev iagttaget, saa maa efter min Anskuelse Udstømningsrøret i den Grad være bleven formindsket, at Dampen kun har kunnet passere med en pibende Lyd. Disse Tilfælde kan man hyppig observere ved smalsporede Lokomotiver af den Type, som anvendes ved Jordarbejde.

Naar dernæst Vandsøjlehøjden paa et Lokomotiv med et Hul i Røgekammeret paa  $20 \times 25$  cm<sup>2</sup> synker fra 120 til 70 m/m, da vil akkurat det samme være naaet ved en Udvidelse af Udgangens Diameter. Med disse unaturlige Forhold er selvfølgelig Kulforbruget, Udstødningen af Gnister og Medrivningen af Kulstykker til Røgekammeret afhængig.

Tillige paastaar Hr. Ingeniør Born, at de tekniske Embedsmænd, Værkmestre osv. ikke tager de fornødne Hensyn til Lokomotivernes Lufttrækforhold. Heller ikke dette er korrekt; thi efter sine Forbindelser med disse Herrer havde enten den ene eller den anden nok kunnet give Oplysninger om, hvor ofte Lokomotivførerne anmoder om at faa Udgangen formindsket, kun i ganske enkelte Tilfælde udvidet. Enhver Lokomotivmester vil, førend han foretager dette, undersøge Forholdene, idet en egenmægtig Forandring fra Lokomotivpersonalets Side straffes, idet Lokomotivpersonalet gøres ansvarlig for eventuel Ildsvaade, der afstedkommes ved for snæver Udgang.

Da Udgangens Størrelse er fastsat, vil Teknikerne ikke alene undersøge Røgekammeret, men derimod alt, hvad der staar i Forbindelse dermed, og faa eventuelle Fejl rettede.

Videre hedder det i Artiklen: »Man kender ikke den fordelagtigste Dampudvikling af noget Lokomotiv, d. v. s. Vacuum, hvorved den højeste Produktionsevne opnaas.« o. s. v.

Iblandt de ledende Autoriteter hersker vel nok den modsatte Anskuelse, og de ved Banerne ansatte Teknikere vil sikkert støtte disse.

Det er givet, at den gunstigste Ekspansionsgrad for Tvillingslokomotiver er  $\frac{2}{10}$ , for Kompoundmaskiner  $\frac{5}{10}$  ved største Udholdenhedsproduktion, og disse Ekspansionsgrader maa svare til Lokomotivernes bedste Dampudvikling, d. v. s. Vakummet i Røgekammeret, eller rettere sagt: Udgangen maa indrettes saaledes, at der under den længste og største Udholdenhedskørsel stedse udvikles den fornødne Damp.

Med andre Ord: Kedlens Vandstand maa i den Tid, uden at der indtræder Dampmangel eller Udblæsning gennem Sikkerhedsventilerne finder Sted, ved regelmæssig Kørsel kunne holdes i samme Højde.

Dertil maa som Regel en Vandsøjlehøjde paa 75 m/m være tilstrækkelig.

Havde nu Hr. Ingeniør Born under sine Forsøg med et Lokomotiv opdaget disse gunstige Forhold og ud fra dette Standpunkt havde anstillet yderligere Forsøg, da vilde han sikkert være kommen til et andet Resultat end det af ham angivne.

Spørgsmaalet: »Hvilken Værdi har Luftreguleringsapparatet for vore normale Lokomotiver?« er ikke besvaret. Derimod maa der bebrejdes Hr. Born følgende højst uheldige Udtalelser, som er undsluppen ham, idet han ordret siger: »Til Dato har endnu ingen andre Jernbaneforvaltninger foretaget saa indgaaende saglige Undersøgelser, sandsynligvis fordi de mangler dertil kvalificerede Personer«.

Disse Udtalelser stemmer ikke, thi selv om de indvundne Resultater ikke er bekendtgjorte for Privatpersoner, er de dog tjenstlig indleverede til de højere Autoriteter.

Hr. Born anfører dernæst, at Vakummet paa et Lokomotiv uden Luftreguleringsapparat udgjorde 80 m/m med den lille og 150 m/m med den store Glider, med Luftreguleringsapparat 50 m/m med den lille og 90 m/m med den store Glider, og hvorved der produceredes tilstrækkelig Damp.

Ved denne Opgivelse mangler det væsentligste, nemlig Ekspansionsgradens Størrelse.

Jeg skal derfor ikke undlade at meddele Hr. Born nogle for 3 Aar tilbage indvundne Tal, men samtidig anmode ham om paa dette Grundlag endnu en Gang at anstille nogle Forsøg.

Med et  $\frac{2}{3}$  koblet Lokomotiv fastsloges efterstaaende Tal.

1. Kørsel med den lille Regulatorglider:
 

30 $\frac{0}{0}$ eller $\frac{3}{10}$ Expansion	75 m/m	Vandsøjle
40 $\frac{0}{0}$ — $\frac{4}{10}$	—	80 m/m do.
50 $\frac{0}{0}$ — $\frac{5}{10}$	—	90 m/m do.
2. Kørsel med den store Regulatorglider:
 

20 $\frac{0}{0}$ eller $\frac{2}{10}$ Expansion	70 m/m	Vandsøjle
30 $\frac{0}{0}$ — $\frac{3}{10}$	—	95 m/m do.
40 $\frac{0}{0}$ — $\frac{4}{10}$	—	135 m/m do.
50 $\frac{0}{0}$ — $\frac{5}{10}$	—	155 m/m do.

Af denne Talrække vil man tilstrækkelig kunne se Luftreguleringsapparatets Værdi, thi anvendes kun den lille Regulatorglider vil dette Apparat kun faa liden eller slet ingen Betydning. Ved den store Regulatorgliders Anvendelse er det selvfølgelig mest fordelagtig, thi Vacuummet i Røgekammeret staar ikke i Forhold til Expansionsgradernes Stigning, Følgen deraf bliver, at ved større Kraftanvendelse og den i Forbindelse dermed stærke Stigning af Vacuummet forarsages en stærk Medrivning af Kulpartikler og Gnister. Det vilde her være heldig, om der blev givet Lokomotivføreren et Middel i Hænde, saaledes at han personlig selv var i Stand til efter Forholdene at regulere dette Vacuum.

Da 95—100 m/m Vacuum alt efter Røgekammerets Størrelse endnu anses for at være normalt, og Kørsel med 40 à 50  $\frac{0}{0}$  Fyldning paa Tvillinglokomotiverne kun undtagelsesvis finder Sted paa stærke Stigninger i lange Perioder, vil Anvendelsen af et Luftreguleringsapparat kun være nødvendig, hvor der paa en Strækning er Tale om en stærk Veksling af Stigningsforholdene.

At et Lokomotivs mangelfulde Dampudvikling ved Anbringelsen af et Reguleringsapparat skulde kunne forbedres anser jeg personlig efter mine Begreber for alde-

les umulig. (Se en Lokomotivførers Beretning i Hr. Borns Artikel.)

Ogsaa med Hensyn til Dampens Udnyttelse stiller Forfatteren sig paa et ensidigt Standpunkt.

Naar Regulatoren ved Igangsætning med høj Vandstand pludselig lukkes op, maa man absolut gaa ud fra, at selv den bedste Vandledningskonstruktion ikke formaar at afhjælpe den Ulæmpe, at Vandet følger med Dampen. Vandets Indtræden i Overhederen er efter mit Kendskab kun sjælden forekommet, og de enkelte Tilfælde skyldes udelukkende Kedelvandets Urenhed eller et for lille Damprum i Kedlen. Selv ved Lokomotiver med overhedet Damp, der hyppig maa standse og sætte igang igen, hvor Hensynet til Driftsforholdene umiddelbart efter Igangsætningen kræver en høj Hastighed, for at Køretiden kan oprettholdes, er der kun undtagelsesvis bemærket Medrivning af Vand, ligesom jeg heller ikke har erfaret Tilfælde af stærke Overkogninger. Under normale Forhold opnaas højst otte Gange Fordampningsevne ved Kullene. Som Bevis for, at Lokomotivkedlerne er gode Dampudviklere, fortjener at fremhæves, at der er konstateret 12 og 13  $\frac{0}{0}$  C. O.<sub>2</sub> (Kulilte) i Røggassen.

Efter de foranstaaende Udtalelser fremgaar det, at de tekniske Embedsmænd i Jernbaneetaten meget vel er bekendt med, at der ogsaa findes uheldige Forhold, som de skænker deres fulde Opmærksomhed og søger at afhjælpe, dernæst at de samlede Udgiftsposter til Materialerne strængt kontrolleres og efter Mulighed indskrænkes.

Forhold som dem, der er forekommet paa Privatbanerne, kan umulig uden Beviser henføres paa Statsbanerne.

# Et Etikette- spørgsmaal.

I Dagbladet »Politiken« for den 4de August fandtes paa Forsiden en kort Notits om Lokomotivførerne paa Fyen, som klagede over ikke at kunne holde Togene i Gang med de daarlige Kul, der fyres med.

Paa fjerde Side i samme Nr. meddeler Odensekorrespondenten, at *Togførerne* erklærer, at det er dem umuligt at gennemføre Togene rettidigt paa Grund af de daarlige Kul.

Meddelelsen ser saaledes ud:

*Duer Kullene ikke?*

Exprestogenes Forsinkelse over Fyen har i den sidste Tid været mange Rejsende en uforstaaelig Gaade. Nu erklærer *Togførerne* paa Ruten Strib—Nyborg imidlertid i F. »Pol.«, at det er dem umuligt at føre *Togene igennem* til de fastsatte Tider, paa Grund af de daarlige Kul, som udleveres til Brug. Et Exprestog fra Strib maatte igaar standse fire Gange paa Vejen til Odense, og Morgentoget fra Odense til København i Mandags maatte gøre en Times Ophold i Marslev af Mangel paa Damp.

Vi skulle for saa vidt ikke have opholdt os derved, da det fyenske Lokomotivpersonale ikke har bemyndiget nogen Togfører til at afgive omtalte Erklæring, og da »Politiken« i Indholdsfortegnelsen paa Forsiden giver Meddelelsen den rette Etiket. Imidlertid er denne Meddelelse gaaet som et Ekko gennem Landets Blade og er bleven slugt ganske raa — ja, selv af »Jernbanebladet, uden at de har gjort sig den Ulejlighed at studere Forsidebemærkningen.

Ihvorvel »Jernbanebladet« udgiver sig for at være Organ for den danske Jernbanestand, og som Følge deraf skulde staa i godt Efterretningsforhold til Jernbanesager, skal man dog ikke i den Anledning møde med højspændte Forventninger, idet det ef-

terfølgende tilstrækkeligt vidner om dets Overfladiskhed.

Den 24. Juli indtraf paa Falster en Driftsforstyrrelse, ved en Sten, der faldt af en svensk Vogn mellem Eskildstrup og Nørre-Alslev i Tog 4067, hvorved flere Vogne afsporedes. »Jernbanebladet« giver da i sin Omtale af Uheldet den Meddelelse der maa være opstaaet i dets egen Fantasi, at der udvæksledes Rejsende ved Uheldsstedet. Undertegnede, der nævnte Dag fremførte Tog 73, bemærkede i hvert Fald ikke dette, idet Toget blev holdende i Nørre-Alslev til Sporet atter var farbart. Som man vil se taaler »Jernbanebladet«s Meddelelser ikke altid at komme paa Guldvægt, og der kunde nævnes andre Eksempler. I Bladets Artikel om Kullene ledsages ganske vist Togførerne af mange Spørgsmaalstegn, men hvortil dette Skaberi, da Udgiveren, som er Konduktør, ved at gaa i sig selv, sikkert vil erkende ikke at have fjerneste Begreb om Kullenes specielle Egenskaber eller Brændeværdi.

At Togpersonalet i de Rejsendes Bevidsthed søger at albue sig frem paa Lokomotivpersonalets Bekostning er jo ingen Hemmelighed — hvor ofte har man ikke hørt Togpersonale, der kører i Tog, der ikke standser mellem Udgangs- og Endestation, udtale: »Vi har vundet — eller tabt saa og saa mange Minutter«, uagtet de har siddet paa deres Hale, som de øvrige Passagerer, uden i mindste Maade at have influeret paa Tidsvinding — eller Tab.

Enten er denne Erklæring afgivet under samme Forbehold, som da Bælgetræderen sagde til Organisten: »Idag har vi spillet godt« — eller skidt, hvad man nu vil kalde det, — eller ogsaa har Odensekorrespondenten, hvad der saa ofte ses i Dagspressen, forvekslet Togfører med Lokomotivfører; men iøvrigt kan vi paa det fyenske Lokomotivpersonales Vegne erklære, at intet Eksprestog har holdt paa Grund af Dampmangel, udover hvad der har været foranlediget af Krydsninger og Krydsningsforlægninger.

Da der er ret stränge Straffe for Vare-

forfalskninger, naar Indholdet ikke svarer til Etiketten, maa vi for Fremtiden anmode »Jernbanebladet«, naar det omtaler Lokomotivpersonalet, da at give dem den rette Etiket, i Særdeleshed da Lokomotivføreren kun for enkeltkørende Lokomotiver griber ind i Togførernes Næringsvej.

Det vil her være malplaceret at komme nærmere ind paa Fyrets og Kullenes Behandling, men der kunde være Anledning til for Administrationen at gøre Personalet bekendt med, naar nye Kulsorter tages i Brug, deres særlige Egenskaber, for straks at være klar over hvilken Behandling, de skal have. Saadanne Oplysninger maatte uden Besvær kunne fremskaffes fra det stationære Prøveanlæg paa Godsbanegaarden i København.

Iøvrigt kan vi oplyse, at Kulsorten, der for Tiden anvendes paa Fyen, er Waleskul af Mærket Pyman Merthyr, der ere ret dyre, men dog ikke af den bedste Sort, idet de bedste Waleskul (Nixons Navigations) leveres til den engelske Orlogsmarine, i Lighed med Franskændene, der selv beholder deres ægte Cognac, og til fremmede forhandle sekunda Varer. Dog er Pyman Merthyr et anerkendt Mærke i Handelskredse, men Kullenes Kvalitet bestemmes efter Kullagene.

I Merthyrminerne findes 3 forskellige Kullag, det underste er mest røgfrit, men tungt brændende og med høj Antændelsestemperatur, det midterste Lag er mindre røgfrit og mindre tungt brændende, det øverste Lag er ikke røgfrit og forbrænder temmelig godt.

Lokomotivpersonalet anser den sidste Sort for brugbar, endskønt den giver en Del mere Arbejde og ikke er drøjere end de skotske eller westfalske Kul, men der er den store Ulempe ved Pyman Merthyr Kullene, erklærer det fyenske Lokomotivpersonale, at de ikke kan køre mere end 5 à 6 Mil førend Rørene lukker sig, og med Iltogene, hvor der ingen Ophold er paa Stationerne, maa Rensningen foretages under Kørselen. Hvad denne Formindskelse i Kedlens Hedeflade betyder, er det vist u-

nødvendigt at gøre opmærksom paa. Til- lige er Kullene støvfine og giver megen Slagge og Røgkammersmuld.

Red.

---

## Hr. Redaktør.

Efter at Hr. Ingeniør Born har været i Bladet med sin Gnistfanger og de 120 Millioner Kr., vil De maaske synes, det er Smaatterier at fremkomme med efterfølgende, der kun drejer sig om smaa Kroner, men da Lokomotivførerne har faaet efterbetalt de forhøjede Time- og Dagpenge og hele Lokomotivpersonalet til 1ste Oktober staar overfor Lønningsudbetalingen efter den nye Lov, synes jeg, det vil være stemmende med D. L. & L. F.s Interesse, om der til den Del af Lokomotivpersonalet, der staar udenfor D. L. & L. F., udsendes Skemaer til Udfyldning og eventuel Underskrift i en Affattelse omtrent saalydende:

Hr. N. N.

Da De hidtil har staaet udenfor D. L. & L. F., og man som Følge heraf maa antage, at De ikke hidtil har anerkendt D. L. & L. F.s Virksomhed i specielt Lønsagen, skal man herved, under Henvisning til at Lokomotivførernes Alders- tillæg efter Regeringsforslaget 216 Kr. blev forhøjet til 240 Kr., og er udenfor al Tvivl et af D. L. & L. F. opnaaet Resultat, anmode Dem om i Lokomotivper- sonalets fælles Interesse og som Mand af Ære, enten — at modtage det Dem tillagte forhøjede Beløb og underskrive dette Skema til Indmeldelse i D. L. & L. F. — eller i modsat Fald simpelthen at nægte Modtagelse af det Dem tillagte for- højede Beløb.

*Jens Gnistfanger.*

Vi tror oprigtig talt ikke Hr. J. G. fanger Gnist af Haab med sit velmenende Forslag, ihvorvel det for tænksomme Natu- rer maa være med aparte Følelser, de putter

det tillagte Beløb i Lommen, da det i egentlig Forstand er dem uretmæssig tilkommende Beløb, idet de ikke har ydet den Tribut i Arbejdet for dets Fremkomst.

Skulde der mod Forventning findes saa følsomme Naturer blandt Seperatisterne, der nægter at modtage omspurgte Beløb, skal vi med Glæde fordele dem til et eller andet velgørende Formaal.

Red.

---

## Et mærkværdigt Uheld.

---

Den 14. Marts d. A. forekom ved Aftentoget Kl. 7<sup>30</sup> fra Great Central i London i Nærheden af Wembley Park et mærkeligt Uheld. Her ligger Great Centralens Spor paa en lavtliggende med Træer indhegnet Dæmning, og paralelt med dette Metropolitanbanen. Toget bestod af 8 Truckpersonvogne. Cirka 300 Meter foran Stationen rev Lokomotiv og Tender sig løse, hvorved den sidstnævnte afsporedes og ødelagde Banelegemet. Vognene, som fulgte efter i kort Afstand, afsporedes ligeledes, væltede men opfangedes i Faldet af Træerne. Mærkværdigvis kom hverken Passagerer eller Personale til Skade, skøndt Toget var godt besat. Banelegemet var beskadiget paa en Længde af 500 Meter; Strækningen var horisontal.

Under det retslige Forhør forklarede Lokomotivføreren, at han straks efter Gennemkørslen af North Junktion bemærkede en mindre Rystelse i Maskinen, men at han først efter at have tilbagelagt ca. 30 Meter bragte Bremsen i Virksomhed, da disse Rystelser blev stærkere. Han saa tilbage, men kunde i Begyndelsen paa Grund af Mørket intet opdage, indtil han nogle Øjeblikke derefter saa at Toget var skilt ad, og Vognene fulgte efter Maskinen. Han kørte ikke, som der for Resten var opgivet for Retten, med en Hastighed af 60 à 70 Klm.,

men havde reduceret denne til den her paa-budte Fart af 40 Klm., han var overbevist om, at ikke Tenderen, men derimod Vognene først afsporedes. Et Brud af en Tenderfjeder maa antages at være Aarsagen til Uheldet.

---

## Et Persontog uden Lokomotivfører.

---

Angaaende et højst mærkeligt Tilfælde i Jernbanevæsenets Historie meddeler Hamburger Fremdenblatt den 21. Aug. følgende fra Roermund. Det idag hertil ankommende Persontog indkom uden Lokomotivfører. Fyrbøderen, en Aspirant S., som betjente Maskinen, erklærede efter Forespørgsel, at Lokomotivføreren ved Kapellet »in't Zand«, der ligger ca. 10 Min. fra Banegaarden Roermund, var falden af Maskinen. Strækningen eftersøgte, hvor den eftersøgte fandtes som Lig. Han havde et stort aabent Saar i Baghovedet, hvilket de Sagkyndige erklærede umulig kunde være fremkommet ved Nedstyrtning fra Maskinen, men kun kunde være fremkommet ved et Slag med en eller anden svær Genstand. Som Følge deraf blev Fyrbøderen straks arresteret, men benægtede at være Skyld i Lokomotivførers Død.

---

## Elektrisk Godstogs- kørsel.

---

I »Elektrotechnischen Zeitschrift« har Regeringsbygmester Wechmann omtalt et etfaset Vexelstrømlokomotiv, som har kørt paa Statens Forsøgsbane ved Oranienburg.

Dets Vægt er 59,47 Tons og bestaar af to toaklede særskilte Dele, der ved en kort Kobling er forbunden med hinanden. De tre Aksler fremdrives hver af en Winter-Eichsberg Vexelstrømmotor paa 1050 Hestekraft pr. Time, altsaa 350 Hestekraft pr. Time, ved 28,2 Km. Hastighed for hver enkelt. Vedvarende formaar Lokomotivet tilsammen at udvikle 750 Hestekraft, hvilket svarer til 6480 Kg. Trækkeevne, ved en Hastighed af 31,3 Km. pr. Time.

Motorerne bevæger Akslerne ved Hjælp af Tandhjul med et Udvekslingsforhold af 1 : 4,21. Drivhjulenes Diameter er 1400 m/m. Motoren kan præstere en Trække-kraft indtil 4500 Kg., den største Hastighed er sat til 50 Km. pr. Time, dog kunne Motorerne taale en Forhøjelse af Hastigheden indtil 60 Km. pr. Time; hvilket giver Ankeret en Omdrejningshastighed af 955 pr. Minut. Spændingen i Traaden udgør 6000 Volt. Strømtilførselen sker gennem to Kontaktbøjler, der ere anbragte paa hver sin Stang; disse trykkes med en Kraft af 4 Kg. imod Ledningen og omlægges automatisk efter Kørselsretningen. Sænkning og Hævning af Kontaktbøjlen foregaar ved Hjælp af komprimeret Luft eller med Haanden. Hævning af Bøjlen kan kun foretages naar Dørene til Højspændingskamrene er lukkede. Fra de paa hver Halvdel af Lokomotivet anbragte Strømtagere gaar Strømmen ind til disse Kamre, hvis Døre kun kan aabnes naar Kontaktbøjlerne er nede; er Dørene aabne afledes Strømmen til Jorden. Ved Siden af Strømkamrene staar Hovedtransformatoren, som kan omforme Strømstyrken i Forhold, fra 6000 til 1000 Volt. I Huset, paa Lokomotivets anden Halvdel, er opstillet en Sirocco Blæser, der drives af en 30 Hestes Motor, og hvis Opgave er at skabe en kunstig Afkøling af Motorerne og Transformatoren. Førerhus findes i hver Ende af Maskinen, og hver af disse opvarmes ved Elektricitet, og er tillige forsynede med to Sæder, et for Lokomotivføreren og Togføreren samt en Skrivepult.

## Forskelligt.

Det under det kongelige preussiske Jerbanecentralamt staaende Udvalg har paa sin i Maj Maaned i Halle ved Saale afholdte Konference, blandt andet beskæftiget sig med Spørgsmaalet: »Hvorledes vil Lokomotivføreren kunne gøres opmærksom paa sin Forseelse ved at passere et Stopsignal og forhindre de eventuelt dermed forbundne Konsekvenser«. Udvalget har til dette Formaal behandlet en Mængde Forslag, og prøvet forskellige Opfindelser, af hvilke vi som de vigtigste her skal nævne følgende. Selvvirkende Forbindelse med Lufttrykbremsen og Fløjten ved Forbikørsel af et Stopsignal, automatisk Paavirkning af Bremsen, i Forbindelse med Klokkeringning paa Maskinen. Et synligt og hørbart Signal paa Maskinen, naar Passage af et Stopsignal finder Sted. En fælles Klokkekonstruktion paa Lokomotivet og i Stationernes Vagtlokaler, som, naar Stopsignalet passerer, bringes i Virksomhed.

\* \* \*

Ved Kundgørelse af 30. Jan. 1907 beordredes den preussiske Jernbanedirektion til at anstille Forsøg med Konstruktioner til Opvarming af Lokomotivpersonalets medbragte Mad. Der er anvendt to forskellige Apparater, hvoraf det ene er forsynet med en Dør, saaledes at Madkarrene let kan tages ud; medens det andet nærmest maa betragtes som en Kasse med et foroven anbragt Laag, hvilket paa Maskiner med højtliggende Kedler er meget uhensigtsmæssig, da Kontrolleringen af Maden kun kan foregaa ved Hjælp af Forhøjninger eller Fodtrin. Ministeren har derfor givet Ordre til, at de i Fremtiden nyanskaffede Lokomotiver, forsynes med den førstnævnte Konstruktion, og at en Forstørrelse af Flaideindholdet tages i Betragtning. Tillige er det i nogle Kredse bleven tilladt at anstille yderligere Forsøg med andre Systemer, som



kan svare til Lokomotivpersonalets Ønsker og viser sig praktiske; saaledes er der til Eksempel i Königsberger Kredsen eksperimenteret med to Varmeovne med særlig Varmeledning; i St. Johan i Saarbrücken med lave Beholdere og perforerede Varmplader, medens der i Hannover Kredsen paa Kedlens Dørplade er anbragt enkle aflange Varmekasser med 200 m/m. Fladeindhold. Desuden er der i Kredsen Elberfeld foretaget Prøver med en med Patent beskyttet Kogekedel, der hviler paa en Konsol i Førerhuset og tillige er drejelig. Denne Kedel opvarmes ved Damp, hvis Ledning staar i Forbindelse med Stutsen paa Kontrolmanometerhanen. Denne Konstruktion muliggør det ikke alene for Lokomotivpersonalet at faa deres medbragte Spise- og Drikkevarer opvarmede, men tillige paa en ret simpel Maade at faa kogende Vand til Kaffe. Angaaende Resultaterne skal der efter et Aars Forløb indsendes Rapport.

\* \* \*

Ved et Møde i Ingeniørforeningen i London har fornylig en Mr. Carus-Wilson meddelt, at ved en Hastighed af  $96\frac{1}{2}$  Km. tabs, alene for at overvinde Lufttrykket, det halve af et Togs Kraft, men ved at tilspidse Toget i begge Ender formindskes Tabet betydeligt; ved Forsøg paa amerikanske Baner har det udgjort 10 til 30  $\%$ , alt efter Togets Størrelse og Vægt.

\* \* \*

Efter hvad der meddeles i et Fagskrift har et Tog fornylig tilbagelagt Strækningen London-Fishguard, en Afstand paa 424 Km. ca. 60 Mil i 4 Timer 45 Min. uden at standse. Toget bestod af 5 Boggievogne og vejede 200 Tons. Gennemsnitshastigheden maales til 185 Km. pr. Time. Vand indtoges under Kørslen fra Kanaler mellem Skinnerne.

\* \* \*

Ved et af R. Wolff, Magdeburg-Buckau ny konstrueret 100 Hestes Lokomobil med

overhedet Damp og Stempelglidersystem har Gehejmeraad, Professor M. F. Gutermuth, Darmstad, efter en syv Timers Forsøgsprøve, konstateret et Kulforbrug af 0,473 Kg., ved et Dampforbrug af 3,93 Kg. for de effektive Hestekræfter pr. Time. Med dette Resultat er det lykkedes den tyske Industri at sætte en ny Verdensrekord.

\* \* \*

Omkostningerne for et Persontogslokomotiv og en Spisevogn beløber sig til 75 à 80,000 Mark, en 4-akslet Personvogn for 1ste og 2den Klasse cirka 40,000 Mark.

---

## Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

---

Naar man een Gang har været paa Rejse i fremmede Lande og set noget af alt det store og skønne, som man har læst, eller maaske kun hørt om, da paastaas det, at man ikke slipper for atter at faa Ud-længsler, jeg for min Part kan give denne Paastand Ret; i hvert Fald har jeg nu anden Gang sammen med to tidligere Rejsefæller d. Hrr. A. Munch og C. Møller samt S. C. Nielsen, hvis første Tur det var, besøgt det solrige og skønne Italien, som tidligt paa Foraaret lokker saa mange fra de nordlige Lande ned til sin straalende Sommer, sin dybblaa Himmel og sin rene Luft, og for dem med Interesse for Historien, frem for alt til sine mange rige Minder fra svundne Tider, hvor særlig Rom skrev sit Navn i Historien frem for nogen anden By i Verden. Det var da ogsaa til Rom vi agtede os, og derfra en Afstikker til Neapel eller Napoli, som Italienerne udtale det. Det er med en dejlig Følelse af Frihed, man forlader den daglige Rummel og styrer syd paa, men som Rom ikke blev bygget paa en Dag, saaledes rejser man heller ikke

dertil paa en Dag, særlig ikke naar man er henvist til at fare paa III. Kl. (paa italiensk med Omnibus). Rejsen tager mere af den kostbare Tid, end man synes om. Med Middagstoget Kl. 12<sup>00</sup> forlod vi Aarhus, og vor Rejseplan foreskrev os ingen Ophold, før Wien var naaet, hvilket skulde ske næste Dags Aften Kl. 10<sup>36</sup>, forudsat man stadig kunde køre med de Tog, vi gennem Køreplanen havde bestemt, hvilket vi ingenlunde vare helt sikre paa.

Med godt Humør og vel udhalede til Rejsen, tog vi afsted, det vil sige, Udhalingen bestod af det mindst mulige; den foregaaende Rejse havde belært os om det upraktiske i at slæbe for meget Tøj med, derimod vare vi godt forsynede med Smørrebrød, det fortryder man nemlig ikke, det kommer vel tilpas under de lange Ophold i Toget.

Saa standsede Toget, det er i Vamdrup, snart gaar det videre med det tyske Tog, man er altsaa i Tyskland, det kan man nu ikke se paa Landskabet, som ligner vort kære gamle Fædreland, men høre det kan man, og skal om ikke paa anden Maade, saa af den Grund blive reven ud af den Illusion, at man endnu er i Danmark; ja saa er der ikke andet at gøre, end at samle sit tyske Ordforraad sammen, som desværre viser sig at være forbistret lille, naar man skal føre en rigtig Samtale, naa det gaar alligevel, naar man tager Fingersproget lidt til Hjælp. Kl. 10<sup>43</sup> Em. kører vi ind paa Hamburgs store nye Centralbanegaard, her er kun faa Minutters Ophold, snart suser vi videre efter Berlin, vi prøver paa at faa lidt Søvn, der er god Plads i Toget, som kører meget hurtigt.

Da det lysner gaar vi hen i Toilet-rummet og vasker os, hvorefter vi tager os en Hjertestyrkning af Madposen. En Konduktør kommer just forbi, staar og ser lidt paa os, eller var det paa »Aalborgeren«, som stod ved Møllers Side? Møller opfatter det saaledes, og byder ham en Snaps, som han med Tak skyller ned, hvorefter han siger: »Darf meiner Kollega auch trinken«; snart er ogsaa han ved Haanden, og

nu gaar Passiaren livligt, de forklarer os alt, hvad man langs Banen ser af bemærkelsesværdigt. Kl. 5<sup>46</sup> Fm. er vi i Berlin, ankommen paa Lichterbanegaarden; vi tager med Sporvogn til Anhalterbanegaarden, fra hvilken vi skal afrejse, men da Toget først gaar Kl. 8<sup>05</sup> Fm. efter Dresden, er der lige Tid til en lille Spadseretur gennem Sejersalleen til Sejerssøjlen og Brandenburg-Thor, lidt op ad Unter den Linden; det er jo stort og smukt altsammen, særlig Sejersalleen med de mange i Marmor udførte Statuer af de tyske Regenter fra, jeg husker ikke hvor langt tilbage i Tiden, ligeledes Sejerssøjlen, den staar der, høj og knejsende, rigtig et talende Billede paa Prøjsernes pralende Sejersstolthed.

Paa et af Sporene paa den store Anhalterbanegaard holder et meget langt Tog forspændt med 2 store Iltogslokomotiver klar til Afgang, det bestaar af Gennemgangsvogne, deriblandt Restaurationsvogn; omtrent paa hver Vogn er der ved en Tavle angivet dennes Rute og Endestation, vi faa Øje paa en, hvorpaa der staar, Elsterverda-Dresden-Bodenbach-Prag-Wien, det er netop vor Rute; i denne Vogn tage vi Plads, og snart gaar det mod Dresden. Det er et rigtigt Hurtigtog, kun ganske korte Ophold paa Grænsestationerne og de store Bystationer. Landskabet frembyder intet af særlig Interesse, men snart naa vi Dresden, som nok kan friste til et Ophold. I Erintringen genkalder vi vort Ophold her paa vor forrige Rejse. Byen ejer jo de rigeste og mest berømte Malerisamlinger som findes, og søges paa Grund deraf af en Mængde studerende Malere. Byen, som af Floden Elben deles i Altstadt og Neustadt, ejer ogsaa mange Pragtbygninger og flotte Promenader, særlig langs Floden, hvor der om Aftenen, under et Væld af elektrisk Lys, udfolder sig et broget Folkeliv, men som sagt, vi maa ingen Ophold gøre; Ekspresen suser videre; Togenes Ekspedition paa Stationerne i Udlandet foregaar næsten over alt med en Hurtighed, som nok kan imponere en dansk Jernbanemand. Snart har vi naaet den sachsiske Grænse; vor vel store

Beholdning af Cigarer, som førte en skjult Tilværelse paa Bunden af vore Kufferter, undgik ogsaa her Toldernes Opmærksomhed.

Turen gennem sachsisk Schweiz var henrivende dejlig, det er et temmeligt vildt Landskab med høje Sandstensbjerge, som staar lodret ud mod Floden, hvis Løb Bannet følger paa omtrent hele den lange Strækning fra Bodenbach til Prag; paa det første Stykke er det Elben, som har sit Udspring paa Riesengebirge, en Bjærgkæde, der paa en Strækning danner Østrigs Nordgrænse mod preussisk Schlesien; paa det sidste Stykke Moldau, der falder i Elben lidt nord for Neratovich; vi havde stadigt Floden paa venstre Haand. Af den gamle minderige By Prag saa vi kun saa meget, som Forbifarten tillader: Tein-Kirkens og St. Veits-Domens høje Taarnspir rager op over alt det andet og ses langt bort. Snart ligger Prag bag os, og Rejsen gaar nu Time efter Time gennem ganske fladt Land med velholdte og frodige Marker, et Landskab, der i høj Grad minder om Danmark, hvad Landbruget angaar. Omsider sank Solen ned der langt ude i Horizonten og en behagelig Kølighed fulgte oven paa Dagens Hede, men samtidigt begyndte ogsaa Mørket at skjule Landskabet for os. Uden man i Grunden vidste deraf standsede Samtalen som af sig selv, man greb sig i at sidde og blunde, vi vare med andre Ord dygtig trætte og glædede os allerede til den Hvile, der ventede os efter Ankomsten til Wien, men saa indtraf der noget, som for en Stund atter gjorde os vaagne. Vognen, som vi befandt os i, gik som sagt direkte til Wien.

(Fortsættes).

---

## Skovtur.

---

Aarhus Afdeling foretog Tirsdag den 3. Juli en Skovtur til Frederikshøj. Vel var

Tilslutningen ikke stor, men ikke destomindre morede de, der deltog i Turen, sig fortræffeligt. Kl. 2 gik Turen pr. Dampskib til Varna, man drak Kaffe ved Torsmølle, spaserede derfra gennem Skoven til Frederikshøj, hvor der spistes til Aften og derefter tilbragte et Par Timer med Sang og Munterhed. Til Slut spaseredes til »Friheden«, hvor der blev givet Koncert, og rød den sidste Forfriskning. Ved Ellevetiden skiltes Deltagerne med Bevistheden om at have tilbragt en rigtig fornøjelig Dag, hvorfor vi vil bringe Deltagerne en Tak for det gode Humør, der var Aarsagen til, at vi trods det ringe Antal morede os udmærket.

*Frantz C. Nielsen.*

NB. For Fremtiden vil det være nødvendigt at søge Permission for at være sikker paa at faa fri. Tillige bemærkes, at det ikke er tilstrækkelig om Vedkommende har Fridag.

---



---

## D. L. & L. F.

---

### Dagsorden

for

### Govedbestyrelsesmødet d 29. Aug.

---

- Punkt 1. Lønningslovens Fortolkning.
- 2. Lokomotivfyrbødernes Forfremmelse.
- 3. Anciennitetsbestemmelser ved Besættelse af Rangerpladser.
- 4. Uniformssagen.
- 5. Lokomotivformandspladsernes Besættelse.
- 6. Efterløn til Tjenestemænds Efterladte.
- 7. Generalforsamlingsberetningen.
- 8. Pensionsregler.
- 9. To Afdelingssager, henholdsvis fra Korsør og Godsbanegaarden.
- 10. Eventuelt.

## Aarhus Afdeling.

Aarhus Afdeling afholdt Onsdag den 22. Juli 1908 ordinær Generalforsamling med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Beretningen.  
 — 2. Forhandlingsbogen.  
 — 3. Et Pengebølb.  
 — 4. En Bladartikel.  
 — 5. 63 Tur.  
 — 6. Rangerturen.  
 — 7. Et nyt Opholdsværelse.  
 — 8. Eventuelt.

Formanden aabnede Mødet og bad Forsamlingen vælge en Dirigent, valgt blev Lokfrb. 423 Jensen, der takkede for Valget og gav Ordet til Formanden, der aflagde Beretning over det forløbne Kvartal, omtalte Afdelingens Skovtur, ankede over den daarligere Tilslutning, der var. Afdelingen har i det forløbne Kvartal haft god Fremgang, saa Aarhus Afdeling har aldrig været saa stor som nu, vel har vi haft 2 Udmeldelser, men naar nogen kan udmelde sig af den Grund, som disse Herrer har gjort, en fordi han har et Mellemværende med sin Fyrb., og en fordi han ikke kan faa fortrinnsvis Ret til Permission i Ferien, ja, saa finder jeg virkelig ikke, at der er saa meget at beklage.

Efter at flere Talere havde sanktioneret Formandens Udtalelser, godkendtes Beretningen enstemmig.

Punkt 2. Sekretæren oplæste Forhandlingsbogen, der enstemmig godkendtes.

Punkt 3. Ligeledes bevilgedes Pengebølbet enstemmig.

Punkt 4. En Bladartikel. Dette Punkt var sat paa Dagsordenen af Frantz C. Nielsen. Nævnte Bladartikel er den i Lokomotivtidende af Jens Gnistfanger. Efter en livlig Debat paa ca. 1 Time vedtoges det,

at der skal afholdes et Diskussions-Møde udelukkende omhandlende denne Sag.

Punkt 5. Udsattes til et senere Møde.

Punkt 6. Efter at Forslagsstilleren havde gjort rede for Forslagets Fremkomst, nedsattes et Udvalg bestaaende af Lokfrb. Iversen, Lokfrb. 423 Jensen, Lokfrb. Frantz C. Nielsen til at udarbejde en Rangertjenestetur.

Punkt 7. Der vedtoges at Foreningen henvender sig til Maskininspektøren angaaende et nyt Værelse til Lokfrb. paa Aarhus H.

Under Punkt 8 forelaa ikke noget af Betydning. Generalforsamlingen sluttede Kl. 11<sup>1/2</sup>.

*Frantz C. Nielsen.*  
 Sekretær.

\* \* \*

### Til Medlemslisten.

Gjedser.

Indmeldt <sup>1/9</sup> Lokomotivfører F. E. G. Bernbaum.

### Taksigelse.

Tak for al venlig Opmærksomhed og Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfyrbøder P. Jul Jensens Død og Begravelse.

*Hanna Jensen.*

### MEDDELELSE.

Ærede Indsendere anmodes om, af Hensyn til Lettelse for Sætterne, at skrive Manuskripterne med Blæk og kun benytte den ene Side paa hvert Ark.

Red.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedsers.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.