

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 8.

15. Juli 1908.

8. Aarg.



25 Aars Jubilæum.

Lokomotivfører A. Hansen, Aalborg, fejrede den 17. Juni sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren, der er født i Varde, blev ansat i Fredericia den 17. Juni 1883 og forfremmedes til Lokomotivfører den 1. Juli 1896, har senere for-

rettet Tjeneste som Lokomotivfører i Frederikshavn og nu her i Aalborg.

Af Medlemmer af D. L. & L. F. var Jubilarens Hjem smukt pyntet med Flag og Grønt, og et Musikkorps spillede om Morgenen. En Deputation med Afdelingsformanden som Ordfører overrakte Jubilaren en Erindringsgave fra Medansatte ved Lokomotivdepotet. — Om Formiddagen indfandt alt det tjenstfri Personale sig i Jubilarens Hjem for at gratulere. Personalet blev af Jubilaren og Hustru inviteret til Frokost, hvor der holdtes en Del Taler. De af Personalet, der ikke var fri om Formiddagen, indfandt sig om Eftermiddagen. Alt i alt en Festdag for Jubilaren og Familie og alle, der var tilstede i Jubilarens gæstfri Hjem.

Hr. Hansen er et trofast Medlem af D. L. & L. F. og har været Medlem af Organisationen siden dens Stiftelse.

A. H.

I Anledning af —

I Lokomotivtidende Nr. 4 har et Par Indsendere besvaret Red. Spørgsmaal med Hensyn til den Tvivl, der rejses i Dagspressen om Lokomotivpersonalets mentale Tilstand ved stedfindende Jernbaneulykker.

Det blev i den ene Artikel fremhævet, at den, en saadan Sigtelse rettedes mod, skulde gennem Sagsanlæg rense sig for denne.

Det kan være godt nok med denne Renselsesproces; men jeg tror, den ærede Indsender har sigtet ved Siden af det, der var Brændpunktet i Red. Forespørgsel til Medlemmerne og kunde opfattes som »Hvorledes befordres Lokomotivpersonalets Ædruelighed, og hvad agter Lokomotivpersonalet at foretage sig overfor saadanne Kolleger, der har Hang til Spiritus, og som de Foresatte endnu ikke har »opdaget«.

Meget vilde være vundet, om Lokomotivpersonalet kunde sige sig kemisk rent for saadanne Individuer. Ordsproget lærer os, at der findes braadne Kar i alle Lande; men er der nogen Stand, som skal holde sig fri for braadne Kar, da er det den Stand, vi tilhøre. Derfor mener jeg, at Lokomotivpersonalet selv bør holde Justits overfor saadanne, der ikke forstaar selv at træffe de rette Grænser.

Jeg tør dristigt paastaa, at i den Maskinkreds, jeg sorterer under, findes mindst een Lokomotivfører*), som er aldeles uskikket til Lokomotivtjenesten — og naar det hidtil er gaaet godt — ja da har han sin Fyrbøder at takke derfor. Og er dette Tilfælde maaske, hvad jeg vil haabe, enestaaende for de andre Kredses Vedkommende? Men den Slags Alkoholister gør Lokomotivpersonalet sig selv en Bjørnetjeneste ved at beholde indenfor sine Rækker. —

Hvorfor henleder man ikke Administrationens Opmærksomhed paa saadanne?

Vel af den Grund, at det for vedkommende vil have Stillingsfortabelse til Følge og saaledes virke brutalt paa hans Familieliv; men er det ikke mere brutalt, at sagesløse Passagerer skal give sig et saadant Menneske i Vold? Det maa efter min Anskuelse komme dertil, at Kolleger, om der findes saadanne, der trods gentagne Paabud fra Tillidsformanden i Afdelingen eller et hvilket som helst Medlem, man anser for at være skikket til at tale vedkommende til Rette, vedbliver som uforbederlig Alkoholist, da næste Gang, det indtræffer, at henlede de Foresattes Opmærksomhed herpaa. For at der ikke skal blive Tale om Angiveri, skal der i saadanne Tilfælde tages 3—4 eller fem Vidner, og maa den skyldige da selv tage Skade for Hjemgæld.

Man kan jo ikke altid efterspore Aarsagen til Drikkeriet; men fra første Færd er det en Viljesytring. Og det er da den stærkeres Pligt fra første Færd at give den svage Karakter en Haandsrækning og komme ham til Hjælp for at komme bort fra Spiritusnydelsen. Og naar det viser sig frugtesløst, bør man skyde kollegiale Hensyn til Side, idet Lokomotivpersonalet vilde have et vist Medansvar ved en stedfindende Jernbaneulykke.

Det er ganske rigtigt, at der findes Mennesker, som, naar Modgangen møder dem, ikke har Mod til at se Virkeligheden i Øjnene, men søge Glemsel i Flasken og falde dybere og dybere; men denne Modgang kan møde baade i Form af økonomiske Sorger og saa meget andet. Holbergs Jeppe f. Eks. maatte lide under flere forskellige Onder: han var uvidende og fattig og havde en ond Kone, og derfor drak han. Med Hensyn til, om det er almindeligt, at man slaar sig til Flasken, fordi man har en ond Kone, maa jeg jo indrømme, at det maa være noget uhyre slemt; men det er da ikke godt at vide, om ikke den samme Jeppe, da han i sin Tid var forlovet med den Kvinde, han senere fik til Kone, vilde have givet sig til at drikke af Kærestesorg, dersom hun dengang havde slaaet op med ham. Saaledes er der en ualmindelig Masse

*) Han er ikke Medlem af D. L. & L. F.

Aarsager til, at Folk i Almindelighed giver sig Flasken i Vold. Den synes at være en Trøster, naar det kniber i en eller anden Henseende. Man kan endvidere sige, at naar vi har daarlige Opholdsværelser, naar der vises os for lidt Hensyn, trækker Værts- huset den svage. Der er vist heller ingen Tvivl om, at hvis Administrationen vilde indrette lyse og luftige Opholdsværelser, vilde det virke opdragende og øve en gavnlig Indflydelse paa alle. Saasnt Folk kommer i store, lyse og smukke Forhold, har de ligesom en Fornemmelse af, at her skal god Tone herske, og her skal man opføre sig pænt og anstændigt. Thi i lavloftede og tilrøgede Opholdsværelser synes det, at kraftige Eder og Langspyt nærmest er Grundtonen, og de virker i Virkeligheden demoraliserende i Modsætning til lyse og højloftede Lokaler. Men dem er det kun sparsomt med.

Man ser, at Folketingets Finansudvalg — saavidt jeg erindrer — har beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Alkoholister, der findes indenfor Statstjenesten og i Særdeleshed Jernbanemændene, — ikke dermed sagt, at Alkoholismen trives i større Udstrækning indenfor Jernbaneetaten end de øvrige Etater, men man kan gaa ud fra, at samme Finansudvalg — og den store Offentlighed for den Sags Skyld med — anser Alkoholisme for en Skødesynd blandt Jernbanemænd. Forholdet vil for Fremtiden blive, at den Jernbanemand, der i Tjeneste antræffes i beruset Tilstand, vil første Gang modtage en Advarsel; antræffes han oftere i beruset Tilstand, bliver han afskediget. Ved Beregning af hans Pension bliver kun den Tid, der ligger mellem hans Ansættelse og den første Advarsel, regnet som pensionsgivende og »god« Tjenestetid. Tidsrummet mellem den første Advarsel og Afskeden medregnes derimod ikke. Som man ser forholdsvis kraftige, men ingenlunde for kraftige Foranstaltninger overfor den Slags Mennesker.

Har man tidligere af Øllebrødsbarmhertighed — ikke med Manden, men med Familien — lukket Øjnene, da skal man for

Standens Anseelses Skyld ikke undse sig ved at udstøde saadanne af vore Rækker. Thi kan det gentagne Gange konstateres, at Spiritus har været en om ikke direkte, men antagelig medvirkende Aarsag til Uheld, da kan man være sikker paa, at Offentligheden paa rette Steder vil forlange Garantier mod Gentagelser. Men at Administrationen ser saa stort paa Forholdene, at den ikke vil forlange tvungent Afhold, er givet, idet det for svage Karakterer kun vilde give Anledning til Smugdrikeri. Men paa den anden Side skulde Personalet ogsaa være Administrationen behjælpelig — uden Angiveri — at holde Alkoholisten ude fra Sikkerhedstjenesten.

Jeg har i længere Tid tilbageholdt disse Bemærkninger, idet jeg havde ventet, at vore Afholdsmænd, Ædruelighedens Forsvarere, som der findes saa mange af blandt Lokomotivpersonalet, havde givet deres Besyv med i Laget om dette for os ret vigtige Spørgsmaal, hvilket Standpunkt vi bør indtage overfor mulige uforbederlige Alkoholister.

Jens Gnistfanger.

E. S.

I min Artikel om »Uniformen« udtalte Red. sin Væmmelse ved at holde mig i Haanden i tredive Aar. Vor nye Red. er naturligvis allerede bleven saa indlevet med Trykkersværte og Bogstaver, at det er blevet optaget bogstaveligt; men ærede Hr. Red. — det var jo kun saadan aandeligt talt.

J. G.

* * *

Da ærede Læsere vil se af de indgaaede Artikler, at Spørgsmaalene kan ses under forskellige Synsvinkler, skal vi endnu en Gang henstille til Læserne at tage Spørgsmaalene under fornyet Overvejelse.

Til Hr. Jens Gnistfangers Efterskrift skal vi bemærke, at den letter betydeligt paa Forstaaelsen, og skal vi — aandeligt talt — ikke have noget mod et Haandtryk i en Menneskealder.

Red.

Lokomotivpersonalets tjenstlige og retslige Stilling.

(Sluttet.)

Det er jo vitterlig Sandhed, naar vi fastholder, at Godstogskørselen som Regel anses for den letteste; medens den af alle Kørselsarter paa Strækningen i Virkeligheden er saavel den farligste som besværligste, og vi skal derfor fremholde vort Synspunkt med Hensyn til dette Spørgsmaals Aktualitet.

Som Regel skyldes det en ren Tilfældighed, dersom et Godstog er færdig til planmæssig Tid, og undertiden maa Forsinkelserne regnes med Timer, i Særdeleshed paa Endestationerne; dog endelig lyder Afgangssignalet. Vi forudsætter nu, at dette sker under usigtbare Vejrforhold (Taage). Skinnerne er som Følge deraf fedtede og bevirker at Maskinen slipper, eller med andre Ord, man har ikke et Ben paa Jorden. Sandkasserne aabnes, og nu gaar det ud af Stationen. Pludselig opdager Lokomotivpersonalet en Lanterne forude i Sporet. Klar til at afgive Faresignal opdager Føreren dog, at Lyset stammer fra en paa et Sidespor holdende Maskine. Endelig har man naaet den fri Bane og aander lettere. Nu er Spørgsmaalet: Kan man betragte den fri Bane som en Redningshavn under saadanne Vejrforhold. Med Øjnene ufravendt rettede paa Strækningen, hvor ethvert Træ og ethvert Hus tjener som Orienteringstegn, ruller Toget videre i Taagen. Endelig dukker det fremskudte Signal frem, det viser gult Lys, Indkørsel er stoppet. Stopsignalets Toner fra Maskinen forkynder, at Bremsen skal sættes i Virksomhed. Farten formindskes, medens Folkene paa Maskinen stirrer paa Maskinsignalet Lanterne, samtidig, som var de to Mennesker kun en og den samme, lyder Ordet »Stop« fra dem begge. Med venstre Haand sættes Fløjten atter i kraftig Bevægelse, medens den højre krampagtig aabner den automatiske Bremse. Ak! en, to, tre, fire Vognlængder ruller Toget forbi. Pludselig høres gennem Taagen Ordene: »De er kørt forbi Stop«. De bliver

indberettet! og frem fra Mørket dukker Lokomotivpersonalets Overordnede, d'Hrr., som ubemærket har fulgt med Toget i en Bremsekupe. Sagen indberettes. Ingen har et formildende Ord om den Mand, for hvem Uheldet indtraf til Trods for hans udviste Opmærksomhed, og der ingen Skade forekommer. Han dømmes, betaler, for maaske derefter at overføres til ringere Tjeneste.

Mange var de billedlige Tilfælde fra den daglige Tjeneste, som vi kunde forevige Læserne, uden at noget Menneske kunde sige, at her er Tale om Overdrivelse. Enhver Lokomotivfører ved, at han kun kan stole paa sig selv.

Har ikke Erfaringen vist os lignende Forhold? Ve den Fører, der stoler paa, at det lokale Signal giver fri Kørsel, selv om Indkørselssignalet tillader det. Han vil ogsaa bittert erfare Følgerne, saafremt han ikke respekterer Stopsignalet.

Og nu Togets Fremførelse. Ja, selv under gunstige Vejrforhold, hvilke Skuffelser kan det ikke herede Lokomotivføreren i Forhold til det betjenende Togpersonale. I Tiltro til sit lokale Kendskab og i sikker Overbevisning afgiver han i tilstrækkelig Afstand fra Holdepunktet sit Bremsesignal. Under Forvisning om, at det efterkommes, afventer han, indtil Virkningerne spores, med en Gentagelse. De udebliver. Signalerne gentages. Togets Fart svarer ikke mere til en rettidig Standning. Videre ruller Toget, forbi Signalmasterne, og ender paa Stationspladsen, hvor en Hob af ituslaaet Materiel nogle Øjeblikke efter giver os Anledning til at tro paa en nylig stedfunden Vandalisme af modbydeligste Art. Ruinerne afgiver ingen Beviser for Lokomotivføreren Paastand om Bremsernes mangelfulde Betjening. Paa Grund af Sagens store Omfang indankes denne for den civile Ret. Forhør paa Forhør afholdes. Der spørges her, der undersøges der. Spørgsmaal om Føreren mentale Tilstand under Kørslen rejses; hans Fortid bliver gennemgaaet; hvormange Advarsler, Mulkter (derunder Oliemulkter), han har paadraget sig; kort sagt: som Forbryderens tidligere Levned nøje undersøges, saa-

ledes gennemstøves ogsaa den i Forvejen haardt prøvede Mands tidligere Forhold. For første Gang, under sin lange Suspensionsperiode, føler han lidt af Livets Tilfredshed; thi Resultaterne af Undersøgelserne har været negative, idet intet ufordelagtigt er blevet bevist. Sagen synes at skulle gaa i Glemmebogen, og Rygter fra paalidelig Kilde forkynder, at hverken Lokomotiv- eller Togpersonalet kan tilskrives Skylden. Et Lettelsens Suk undslipper de mange i Sagen interesserede. Som et Lyn fra en klar Himmel forlyder det pludselig, Maaneder efter Begivenheden, at Forhørene atter skal optages. I Mellemtiden er der hos forskellige Sagkyndige forespurgt og beregnet, og Ordre og Bestemmelser for Per og Povl og om Ditten og Datten er gennemgaaede. Og se! Virkelig er Aarsagen til Katastrofen udfunden: en lille uskyldig mekanisk Indretning i Lokomotivets indviklede Maskineri har manglet. Apparatet har ikke fungeret, saa Hastigheden har absolut været uberegnelig. Føreren har aldeles ikke kendt Togets Fart i det skæbnesvangre Tidspunkt. Saaledes ræsonneres der. Atter tager Lovens Haandhævere fat, og nu varer det ikke længe, før Sagen definitivt er afsluttet. Og i Retfærdighedens Navn dømmes Manden ved Styret, ej fra Livet, men fra Ære og Gods.

Æren for Samfundet er reddet. Og Dagbladene vil publicere og debattere; thi Retfærdigheden er sket Fyldest.

* * *

III.

Naar der i foregaaende Artikel bemærkedes, at Godstogskørselen var den farligste og besværligste, vil man med Kendskab til de to Kørselsarter kunne forstaa Betydningen deraf. Man vil straks opdage den store Forskel, som findes i Sikkerheden for Togets Standsning, og tillige tage Hensyn til de mange Genvordigheder, som Godstogskørselens Personale er udsat for. Enhver véd, at II- og Persontog har Fortrin, at disse absolut — saavidt muligt — skal

gennemføres. Stop paa Stationerne uden Grund forekommer rent undtagelsesvis; thi Eksempler har vist, at Kontrollen paa dette Punkt er godt organiseret og skarpt paa-taler saadanne Tilfælde; anderledes er det derimod, naar Hensynet gælder Godstøgene. Hvor ofte har man ikke hørt Udtrykket »Det er kun Slæberen, der fløjter derude«. Ingen uindviede kan indse, at netop deri gøres Arbejdet besværligere for Lokomotivpersonalet; det er ikke nok, at Signalerne fordrer langt mere Opmærksomhed, men ogsaa Maskinens Fordringer stiger derved; og medens selvfølgelig Godstogets Fører kun kan stole paa sig selv, er Persontogets Fører Herre over hele Togets Bevægelse. I forholdsvis den halve Tid af Godstogets er han i Stand til at faa sit Tog standset, selv om Hastigheden er den dobbelte.

Som Følge deraf kan man med Berettigelse betegne II- og Persontogstjenesten i Forhold til Godstogstjenesten som den sikreste, endog under uheldige Vejrforhold. Desuden maa det ikke lades ude af Betragtning, at der i alle Henseender tages langt større Hensyn til disse Tog; til Eksempel henføres disse sjælden til Sidesporene, hvad der under usigtbare Vejrforhold ogsaa har en stor Betydning for Lokomotivføreren.

Ikke desto mindre er denne Kørsel langtfra uden Fare. Har man en Gang set et saadant Tog i stærk Taage passere En eller muligvis selv befordret et lignende, hvilke besynderlige Følelser fostres der da ikke i vore Tankeorganer. Hvad vil til Eksempel Udfaldet blive, dersom Toget uventet træffer en eller anden større Forhindring; uhjælpelig er i første Linie disse to Menneskeliv fortabte, og hvormange af de sorgløse Passagerer vil ikke følge med? I hvormange Hjem vil ikke uventet Sorgen bringe Ulykke, og hvormange Vredesudbrud og Forbandelser vil der i Øjeblikket ikke udslynges over den hensynsløse Lokomotivførers afsjælede Legeme. Maaske hurtigt, maaske aldrig vil det opklares, hvis Skylden er. Sandheden er og bliver tilsløret; Beviserne mangler. Alt var i Orden hos os, siger de efterlevende. Hovedvidnet er ikke

mere, og vanæret af Samfundet hviler Manden ved Styret i sin Grav. Det er Lokomotivførerens Lod.

Fantasi! vil en eller anden i vore Forhold uindviet Læser maaske udbryde, og dog — hvilke Sandhedens Ord taler ikke den lange Liste af disse saa voldsomt bortrevne medansatte! Staar endnu i frisk Minde den elskværdige og af alle agtede Mand, som sorgløs ordner sin Maskine, for i Løbet af faa Minutter at forvandles til et uhyggelig lemlæstet Lig, ikke levende for os? Med Stolthed mindes vi endnu i Tankerne Manden ved Styret, der vel er sig den overhængende Fare bevidst, men ikke desto mindre til det yderste gør sin Pligt, og dog bukker under i Kampen. Ja! vi hører endnu i Tankerne Skrigene fra ham, der ligger derinde paa Maskinen med de sprængte Maskindele, indeklemt af Jernmasserne; ingen kan hjælpe; man ser intet for den udstrømmende Damp; man hører nu kun en sagte Klagen, og atter tæller Dødslisten et Offer mere. Det er en Brøkdæl af de Billeder, som vi uden at overdrive kan forevige for dem, der ikke indgaaende kender Lokomotivpersonalets Stilling og Ansvar, den Kategori, der til Trods for Reglementer, Ordre og Bestemmelser indtager den vanskeligste Position af alle Ansatte.

Ærede Læser, hvor ofte læser vi ikke i Dagbladene om Skibbrud; vi læser om de indgaaende Forhør; vi hører om Folkenes Kamp for Livet; vi ser de afsagte Kendelser; og vi erfarer, at hvor Strandinger eller Sammenstød forekommer ved Taage, og Skibene ellers har overholdt de gældende Bestemmelser for Søværnet, bliver de ansvarshavende frikendt. Vejrforholdene tilskrives Skylden. Udebliver Kendingssignalerne fra Fyrskibene, som Ringning, Salut osv., bliver disse Skibes Besætning draget til Ansvar. Er Retssystemet for Lokomotivpersonalet oprettet efter samme Mønster?

Hvor virker det ikke beroligende for Lokomotivføreren at vide, at der ifølge Instruks for Brugen af det almindelige Signalreglement altid af Stationerne skal anvendes Knaldsignaler i usigtbart Vejr, hvor

Forhindringer er tilstede for den reglementerede Kørsel; hvor er det ikke opbyggende for Lokomotivføreren at læse, at dersom han passerer et Knaldsignal, maa han formindske Farten, og hvis han ikke er i Stand til at opdage et efterfølgende Signal, skal han føre Toget med stor Forsigtighed, og først naar han har passeret 35 Telegrafstænger, maa han forcere Farten. Hvilken Berøttelse er det ikke for ham at være forstaaelig med, at Knaldsignalet skal inddrages samtidig med det Signal, det har været anbragt for; eller det forbliver, naar Hovedsporet eller den foreskrevne Togvej paa Stationen af en eller anden Grund ikke kan holdes fri ved et ventet Togs Ankomst; naar Tog skal krydse eller overhale paa Stationen; eller naar et Tog udenfor Reglen og uden paa anden Maade at være underrettet derom, skal standses foran eller paa Stationen.

Hvilken Beroligelse vilde det ikke være for os alle, saafremt Forskellen paa Teori og Praksis med Henblik paa det foreliggende Emne ikke var saa stor. Her skal ikke Opgaven være at gaa i Detailler, ej heller fremkomme med Tilfælde af Forglemmelser; thi derom vilde der kunne skrives — ikke enkelte Blade, men hele Bind. Nej! Opgaven skal være at fremhæve den vanskelige Stilling, som Lokomotivpersonalet, i Særdeleshed Lokomotivføreren, indtager.

Hvor illusorisk bliver Ordene om Togets langsomme Kørsel i 35 Telegrafstængers Afstand ikke, naar man foruden Nattens Mulm og Mørke yderligere er generet af en saa stærk Taage, at man ikke en Gang kan se en Telegrafstang, medens derimod Bestemmelsen om, at Knaldsignaler udlægges under alle saadanne Forhold efter de herom for de enkelte Stationers Vedkommende fastsatte særlige Regler for Lokomotivføreren faar en aktuel Betydning, idet han med de ofte forekommende Undladelser af Knaldsignalernes Udlæggelse in mente har et fyldestgørende Bevis for, at kun han har Ansvaret for Togets Fremførelse.

I Tilfælde af en Katastrofe vil der næppe blive tillagt Knaldsignalernes Ikke-

Anvendelse nogen Betydning, heller ikke som formildende Omstændigheder vil de blive godkendte. Lokomotivføreren vil her som i saa mange andre Tilfælde være den tabende Part.

Emil Alsborg.

Ingeniør F. W. Borns Gnistfanger.

(Sluttet.)

2. Luftreguleringsapparat.

(Tysk Rigspatent 186889).

Ved Indførelsen af Gnistfangeren fremkom tilsyneladende enkelte Steder et daarligt Resultat, og jeg blev tvungen til at tage Hensyn til Lufttrækkets Maaling. Da viste sig den mærkelige Kendsgerning, at der intet Vacuum fandtes paa et eneste Lokomotiv, og til Lufttrækforholdene havde ingen af Lokomotivførerne Kendskab. De ny Lokomotiver med overhedet Damp har paa Foranledning af Hr. Gehejmeraad R. Garbe erholdt Lufttrækmaalere. Brugbare Konstruktioner efter Manometer-Systemet er endnu ikke fremkommet fra Armaturfabrikkerne, og mine Bestræbelser for at opnaa noget i den Retning er blevne resultatløse, saaledes at jeg nu kun kan anbefale Hr. Rud. Schoep i Halle a. S.s billige Lufttrækmaalere, idet jeg har set, at disse er taget i Brug paa Overhedningslokomotiverne. Disse Maaleapparater er fra min Side forsynet med ganske enkelte Forbedringer for at forhindre Svingningerne, saaledes at man sikkert kan aflæse Resultatet. For den praktiske Virksomhed er Maalingen af Lufttrækket hermed gjort brugbart, saa at der ikke mere gives nogen Undskyldning for en Ikke-Anvendelse af denne nødvendige Kontrol af Fyret.

Jeg fandt Lokomotiver med et yderst ringe Træk, som foranledigedes ved for snævre Aabninger i Gnistfangerne. Som

Følge deraf var mit System uden Virkning, og det hed sig straks, at Opfindelsen ikke duede. Det er forekommet, at man har bebrejdet mig mit Forlangende om Lufttrækmaalere, saa ringe er Indsigten med Hensyn til den nødvendige og stadige Kontrollering af Lufttrækforholdene.

I stationære Dampkedelanlæg lægges der stor Vægt paa Lufttrækkets Størrelse, og i enhver nogenlunde ordentlig Fabriksvirksomhed finder man de nødvendige Apparater. Naar man ved, at 30 m/m Vacuum svarer til en Skorstenshøjde af 70 Meter, da kan man selv slutte sig til, hvad det betyder, naar der er et Træk, som svarer til en Vandsøjlehøjde paa 300 m/m i et Lokomotiv-Røgkammer. Jeg har for ganske kort Tid siden kørt paa en Maskine, hvor alle Smaakullene fløj ud, kun Stykkerne blev liggende, og Lufttrækket virkede hemmende paa Fyrdørens Aabning. Maskinerne brugte enorme Masser af Kul til Trods for, at Klappen i mit Luftreguleringsapparat stod fuldkommen aaben; det var et Hul i Røgkammerdøren paa 18×24 cm., som først anbragtes efter mange Betæneligheder, men langt fra var stort nok. Det er gennem Aar og Dag bevist, at man ved talrige Lokotiver uden Ulempe godt kan køre med store Aabninger i Røgkammeret. Ved det kolossale Træk paa 300 m/m kunde selvfølgelig Reguleringsapparatet ikke forhindre Udstødningen af Ildgnister, og saaledes laa det nærmest for at indskrænke det overmaade kraftige Lufttræk, der indvirkede højst ufordelagtigt paa Forbrændingen, hvilket skete ved en Ændring af Dampslagenes kraftige Indflydelse.

Det første Forsøg i den Retning foretoges af Ilseder Hütte; i Røgkammeret anbragtes et Hul paa 20×25 = 500 cm.², hvorved Vacuumet fra 120 m/m sank til 75 m/m, medens Maskinen stadig med det aabne Hul frembragte rigelig Damp til Fremførelse af det ret svære Tog. Røgkammeraffaldet var formindsket, og Rørenes Utæthed i Fyrkassen ophørte. Værket har derefter omændret samtlige Maskiner til regelmæssigt Lufttræk. Disse Forsøg førte til Anvendel-

sen af Reguleringsapparatet, der muliggør at bringe ethvert Lokomotiv til Gnistudstødningsgrænsen, saaledes at en fastsat Grænse for Lufttrækket ikke kan overskrides. Udstødningen af Gnister er selvfølgelig stærkere, jo større Vacuummet er, og enhver Fører maa kende Grænsen, hvilket til Dato ikke er opgivet paa nogen Maskine. Angaaende Vacuummetrets Værdi for Lokomotiverne har Deutsche Eisenbahnzeitung fra 6. og 18. Maj 1906 henvist.

Reguleringsapparatet danner tillige Grundlaget for den mest økonomiske Dampudvikling. Undersøgelser i den Retning har jeg aldrig set. Det er selvfølgelig klart, at en for svag Lufttilførsel er ligesaa skadelig som et for stærkt Træk, og det er derfor af Vigtighed for ethvert Lokomotiv at faa den bedste Dampudvikling; men dette er kun muligt ved stadig gennem Lokomotivingeniører at kontrollere Fyret.

Den første Anvendelse af Reguleringsapparatet fandt Sted paa Jerichov Privatbane i Burg b. M. ved Imødekommenhed af Hr. Direktør Wolfradt i Begyndelsen af 1906. Før end den første Tur troede saavel Lokomotivføreren som Værkmesteren, at vi vilde blive liggende paa Strækningen, men Forsøget forløb godt. Vi kunde efter Ønske frembringe Gnister og atter ophøre dermed, alt eftersom Klappen fra Førerhuset blev lukket eller aabnet. Dette er konstateret gennem en Beretning af 20. April 1906. Vacuummet var uden Reguleringsapparat 80 m/m med den lille og 150 m/m med den store Glider, med Apparatet 50 m/m med den lille og 90 m/m med den store Glider, hvormed den fornødne Damp frembragtes. At Klappen forhindrer Gnisterne Fremkomst, bemærker man i Særdeleshed, naar man kører med den store Glider aaben og med Snoren lukker Reguleringsapparatet, thi da bliver Udstødningen ganske kolossal.

Der gives nu et sikkert Middel til uden Risiko at passere brandfarlige Steder paa Linien. Ikke desto mindre er der indtil nu kun gjort ringe Brug deraf, fordi de gamle Forskrifter, som hovedsagelig lægger den

største Vægt paa en tæt Røgekammerdør, er en saa indgroet Anskuelse, at det regnes for et Vovestykke at anbringe et Hul i Røgekammeret.

Med Hensyn til disse Reguleringsapparater har Hr. Direktør for Haderslev-Kredsen Kuhrt i Flensborg gennem Hr. Værkmester Dehn ladet anstille Forsøg, hvor Apparaternes Nytte med Henblik paa Kulbesparelse og Førebyggelse af Gnister fuldt ud er bevist. Beretningen af 11. Oktober 1906 lyder saaledes:

I Maj dette Aar er der i Røgekammeret paa et af Arnold Jungs Lokomotiver Nr. 26, hvis Hedeflade er 42 m² med 1 m² Riste-flade, anbragt en Luftindstrømningsklap paa 15 cm² Højde og 24 cm² Bredde. Derved konstateredes, at der ingen brændende Gnister udstødtes, at den opadstræbende Luftstrøm trykker Røgen ned imod Gnisterne, hvilket let kan observeres, idet man kan se disse i Røgekammeret. Ved stærk Kraftudfoldelse og ukyndig Behandlingsmaade kommer kun ganske smaa Gnister, som slukkes i Luften. Kulpartiklerne i Røgekammeret er nu betydelig større og mere findelte. De helt fine Partikler, som nu forbliver i Røgekammeret, fandtes ikke før, men fløj med det uforholdsmæssige stærke Træk som Gnister gennem Skorstenen. Det har desuden vist sig, at der er opnaaet Kulbesparelse alene ved Luftklappens Anvendelse uden Benyttelse af nogen Gnistfanger.

Rensningen af Fyret er bleven lettere, ligesom dette under Kørselen er regelmæssig fordelt og uden Huller.

Med Hensyn til Bortledning af Kulgassen i Forbindelse med en bedre Udnyttelse af de i Siderne og forneden beliggende Rør er der ogsaa opnaaet de bedste Resultater, saa at vi nu afskaffer det gamle Gnistfangersystem og fremdeles indfører den enkle Bornske Gnistfanger.

Vore Baner (180 Klm.) har overordentlig mange Stigninger; men til Dato har der ikke vist sig nogen ugunstig Omstændighed. Førerne er tilfredse med den ny Konstruktion, fordi de nu ikke mere behøver at ængstes for Brandfare, tillige at der altid er

tilstrækkelig Damp og ligeledes fordi Fyret ikke behøver at renses saa ofte. Vacuummetret med bevægelige Visere er ikke anvendeligt under Kørselen; en Skala maa anbringes i Forbindelse med Reguleringsapparatet for med Hensyn til Gnisternes Fremkomst at kunne angive Dampslagenes Maksimalgrænse.

Fra Lokomotiv Nr. 26, med samme Fører, foreligger følgende Resultat:

Januar 1906.

Uden Klap: Uden Gnistfanger:	
3310 Klm. à 5 kg.....	16550 kg.
22 Rangertimer à 60 kg.....	1320 -
27784 Akselkilometer $\frac{0}{100}$ 30 kg..	8340 -
Tilladte Forbrug	26210 kg.
Total-Forbrug	24120 -
Besparelse	2090 kg.

Af dette Resultat fremgaar det, at man med Gnistfanger og Reguleringsapparat sikkert kan forebygge Udstødningen af de brandfarlige Gnister og tillige opnaa en betydelig Kulbesparelse, forudsat at en kyndig Gennemførelse foretages, saaledes som Tilfældet er ved de danske Statsbaner, hvilket en Skrivelse fra Aarhus af 25. Januar beviser.

Paa Lokomotiverne ved de danske Statsbaner er der i flere Aar foretaget Maalinger af Vacuummet i Røgekammeret og Fyrkassen; til dette Brug er derfor ethvert Røgekammer forsynet med en Studs. Disse lagttagelser er altid af stor Interesse og ved mange Prøveture med Deres Gnistfanger har jeg foretaget omhyggelige Opmaalinger. Vacuummet er afhængig af Dampforbruget, Hastigheden, Brændselets Beskaffenhed, Fyrdørens og Askeklappernes Aabning. Ved vore Iltogs og største Godstogsmaskiner bevæger Vacuummet sig mellem 60 og 100 m/m Vandsøjle, men kan ved særdeles haard Kørsel stige fra 200 til 240 m/m. Paa Sidebanerne er det mellem 45 og 100 m/m.

Duseberg,
Maskininspektør.

Til Dato har endnu ingen andre Jernbaneforvaltninger foretaget saa indgaaende

saglige Undersøgelser, sandsynligvis fordi de mangler dertil kvalificerede Personer.

* * *

Vi kommer dernæst til Omtalen af

3. Kontrol med Fyret paa Lokomotiverne.

Hvem skal overtage denne? Det drejer sig ikke her om lejlighedsvis Forsøg, hvor Resultaterne forsvinder i Akter eller tekniske Tidsskrifter, men derimod om en permanent Kontrol. De overordnede Embedsmænd kan vel af og til beordre og kontrollere saadanne Undersøgelser; det har til Eksempel Hr. Inspektør Strahl gjort, hvilken saavidt mig bekendt er den eneste hos os bekendte Personlighed, der mere indgaaende har beskæftiget sig med Lokomotivernes Brændselsforhold. Om der imellem Værk-mestrene eller Lokomotivførerne findes dertil kvalificerede Personer kan jeg ikke dømme; i hvert Fald synes det som en Nødvendighed at ansætte to Lokomotivingeniører i hver Direktion til at udfinde den bedste Nyttevirkning af hvert enkelt Lokomotiv og tillige vedblivende kontrollere alle Forhold vedrørende Fyret. Arbejde gives der for saadanne Ingeniører Masser af, og deres Lønninger vil med Lethed komme ind igen. Naar der nu i mange store Virksomheder ansættes særligt uddannede Ingeniører, saa forekommer det endnu mere nødvendigt i Lokomotivbranchen for at kontrollere de 120 Millioner Mark Udgifter.

Privatbanerne burde træde sammen og med fælles Bekostning ansætte en i denne Branche uddannet Fagmand, idet hver enkelt af disse ikke er i Stand til at bære saadanne Udgifter. De forhaandenværende Embedsmænd er som Regel i den Grad overbebyrdede, at de ikke yderligere kan paatage sig dette Arbejde, og det samme er Tilfældet ved Statsbanerne; der bliver intet andet at gøre end efter en bestemt Inddeling af Arbejdet for dette vigtige Emne at ansætte særligt uddannede Ingeniører.

Da jeg umulig forud kan fastslaa Lokomotivernes Produktionsevne, om de egner

sig for min Gnistfanger og Reguleringsapparat, har jeg forsøgt at faa kvalificerede Personer fra Lokomotivfabrikkerne. Jeg har herved gjort den Erfaring, at disse store Virksomheder ikke er holdte à jour om de af dem selv forfærdigede Maskiners Drift. De bygger mekanisk efter de leverede Forskrifter. Det er Tilstande, hvorom jeg ikke tidligere har drømt, idet jeg, der er vant til Varmeanlæg, meget omhyggelig maa tage Hensyn til Driften. Fra disse Fabrikker kan man ikke faa dertil egnede Folk. Som Følge deraf staar vi overfor den ubestridelige Kendsgerning, at der for Tiden ingen kyndige og indøvede Fagmænd gives, der kan overtage den tekniske Ledelse for en permanent Kontrol af Lokomotivernes Brændselsforhold, da de mangler de nødvendige Erfaringer og Kendskab. Lokomotivfabrikationen har beskæftiget sig for lidt med Brændselsspørgsmaalet. Det er en Kendsgerning, der ikke kan bortforklares.

Man kender ikke den fordelagtigste Dampudvikling af noget Lokomotiv, d. v. s. Vacuummet, hvorved den højeste Produktionsevne opnaas. Om dettes Højde falder sammen med Gnisternes Fremkomst gennem Skorstenen er ikke nødvendigt at vide. Lokomotivernes forskellige Forhold maa konstateres. Med Beregninger og Skabeloner er intet at gøre. Her afgør den sagkyndige Kontrol, d. v. s. Lokomotivingeniøren.

* * *

4. Lokomotiver med overhedet Damp Overkogning.

Med Hensyn til Dampens Udnyttelse er der ved de talløse Forandringer i Enkelthedernes Udførelse sket overordentlig meget. Imidlertid er den for nylig ved Indførelsen af Lokomotiver med overhedet Damp, overordentlige store Forskel mellem overhedet og mættet Damp traadt stærkt frem (udførlig omtalt af Hr. Geh.-Rat R. Garbe i Værket »Die Dampflokomotiven der Gegenwart«, Forlag J. Springer, Berlin), saaledes at vi nu staar med den forbavsende Kulbesparelse af

50 pCt. til Trods for en overordentlig stigende Driftsudfoldelse.

Forholdene af Lufttrækket er betydelig gunstigere ved Lokomotiver med overhedet Damp end for Maskiner med mættet Damp. Fyret bliver paa Grund af Dampbesparelsen ikke saa overbebyrdet, og dette sparer atter Kul. Trækket er regelmæssigt, Vacuummet ikke saa højt, og den mindre Dampfyldning lader sig ved Ekspansionen bedre afskære, saa at Udstrømningen ikke influerer saa stærkt paa Fyret. For kortvarige stærke Kraftudviklinger beholder dog Gnistfangeren og Luftreguleringsapparatet ogsaa her Betydning, saa længe Udstødningen af Gnister gennem Skorstenen ved Lokomotiver med overhedet Damp ikke er fuldstændig afskaffet.

Lokomotiver med overhedet Damp er dernæst blevet et glimrende Bevis for den uhyre Medrivning af Vand, som ofte udgør 50 pCt., og naar det er rigtig slemt, stiger endnu højere. Derved fremkommer Lokomotivernes »Spytten«. Naar Regulatoren ved høj Vandstand i Kedlen pludselig lukkes helt op, følger hyppig Vandet med ind i Recieveren og til Tider endog med i Cylinderne, hvilket virker meget uheldigt. Dette er Følgen af en ureglementeret Kørsel og forekommer endnu oftere ved Maskiner med mættet Damp. Man ser, hvor betydelig denne Medrivning maa være, naar Ulemperne selv ved Lokomotiver med overhedet Damp, der dog i Recieveren besidder en stor Fordel, ikke desto mindre er saa stærkt fremtrædende.

Med den ensidige Udvidelse af Hedeflader, der som Grundlag for Dampudviklingen staar anført foroven, er man, som det synes, gaaet for vidt; thi disse Hedeflader udnyttes ikke tilstrækkeligt, hvilket min Gnistfanger beviser. Kedlen besidder for det meste saa mange Rør, at Vandarealet og Damprummet er forringet over sin Evne, saaledes at der af Lokomotivet er blevet et udmærket produktivt Overrislingsanlæg. Ved den kæmpemæssige Dampudvikling er det intet Under, at halvt Vand og halvt Damp afledes, hvilket atter til Er-

statning fordrer et stort Kvantum Fødevand. Dette Forhold er endnu de fleste Steder ikke kommet til den rette Forstaaelse, hvad der fremgaar af forskellige Skrivelser, hvori erklæres, at Ulemper nu ikke mere har været observeret. Man har med andre Ord glædet sig saa stærkt over den gode Dampudvikling. Dertil kommer i mange Tilfælde ved Anskaffelsen af Lokomotiver det ulyksalige Sparesystem i Betragtning, navnlig ved de smaa Baner, hvor Maskinerne for det meste bliver overlastede. Det er neppe til at tro, men er dog en Kendsgerning, at ved Køb af Lokomotiver er ofte den laveste Pris det afgørende. Der er givet mig forbausende Meddelelser angaaende Leveringer fra en for sin Prisbillighed bekendt Fabrik, som saa samtidig er sikker paa at erholde de kostbare Reparationer paa de slet udførte Maskiner.

Kontrollen maa tage indgaaende Hensyn til disse Forhold, fordi et utilbørligt stort Kulforbrug, ligesom ved Varmeanlæg, maa sammenlignes med de smaa Lokomotivers uheldige Egenskaber; deres Overkøgn er større, jo mindre de under normale Fordringer virker tilfredsstillende.

Under disse Omstændigheder er det paatrængende nødvendigt at tage mere Hensyn til en Udskilning af Vandet fra Dampen og rette Kontrollen paa dette Punkt, fordi Aarsagen til de store pekuniære Tab findes her. De kontrolofførende maa altsaa ikke alene rette deres Opmærksomhed paa Fyret, men ogsaa paa Damp- og Vandforbruget. Der dannes i dette Øjemed et meget udvidet Arbejdsfelt, og det er aldeles udelukket, at den tjenstgørende Lokomotivfører kan bebyrdes dermed; thi denne er i Forvejen saa stærkt optaget, at hans Opmærksomhed ikke yderligere tør henledes paa saadanne Opgaver.

Der er allerede indledet Forsøg om at gennemføre Damptorring efter samme Princip som det ved min Gnistfanger sker med Gnisternes Adskillelse fra Kulgassen. Angaaende Resultatet skal senere fremkomme Meddelelse.

Meddelelser fra Praksis modtages gerne og vil blive undersøgte.

Charlottenburg, Kantstrasse.

F. W. Born,
Ingeniør.

Tantiemen.

Uagtet der ikke foreligger noget officielt om Dagen for Tantiemens Udbetaling, har det svirret med Notitser i Landets forskellige Blade, at Tantiemen vil blive udbetalt i Dagene omkring Midten af denne Maaned.

Som en medvirkende Aarsag til den ret betydelige Nedgang i Tantiemebeløbets Størrelse har Snestandsningen, Toguheldene i Jylland og Masnedø-Færgens Havari været de væsentlige Aarsager.

Idet vi nu tager Afsked med Tantiemen, bliver det ikke nogen sindsoprivende Afsked, da den ved sine smaa Beløb for det store Personale kun har været en næsten usynlig Lap paa Jernbanemændenes ved daarlige Lønninger luvslidte Klæder.

Som det fra Jernbanemændenes Side straks blev ønsket, at Tantiemen indgik i den faste Lønning, vil der nu ved Lønningslovens Gennemførelse ikke være Anledning til Begrædelse over Tantiemens tidlige Bortgang, medmindre det skulde være, fordi den maaske er gaet ind til et nyt og »bedre« Liv, idet den har krystalliseret sig i Administrationen; men derved har Sentensen »Hvo, der haver, skal mere gives« atter bekræftet sig.

D. L. & L. F.

Til Medlemslisten.

Struer Afdeling.

Afgaaet den $15\frac{1}{2}$ til Langaa:

Lokf. J. Laugesen

Lokfb. 561 Christensen.

$\frac{1}{5}$ til Nyborg:

Lokfb. 30 Mortensen.

$\frac{1}{5}$ til Aarhus:

Lokfb. 337 Jensen.

* * *

D. L. & L. F.

Mandag den 20. Juli Kl. 7:

Foredrag i Korups Have
for Medlemmer med Damer af Hr.
Breckwolddt:

„Vegetarisme og Lokomotivtjeneste“

Efter Foredraget Diskussion.

P. B. V.:
Roosen.

Red. er bortrejst fra den 29. Juli til den 6. August.

Breve og Forsendelser bedes i den Tid adresseret til: *Papirhandler Knud Nielsen, Stjernegade 18, Helsingør.*

Personalialia.

$\frac{1}{7}$ 08.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

Nr. 2118 J. H. Vrigsted. Aarhus, med Tj.-Nr. 626 i Esbjerg.

Nr. 2123 J. S. A. Nielsen, Aarhus, med Tj.-Nr. 627 i København G.

Nr. 5124 N. P. K. Frederiksen, Nyborg, med Tj.-Nr. 625 i Nyborg.

Førflyttede er:

Lokomotivfører 334 T. J. Sørensen, Nyborg, til Slagelse.

Efternævnte er konstituerede som Lokomotivførere:

$\frac{1}{4}$ 08.

Lokomotivfyrbøder Nr. 113 J. A. Jensen, Fredericia, med Station i Fredericia.

$\frac{1}{7}$ 08.

Lokomotivfyrbøder Nr. 33 H. A. B. C. Ketelsen, København G, med Station i København G.

Lokomotivfyrbøder Nr. 299 H. Jensen, Esbjerg, med Station i Nyborg.

$\frac{31}{8}$ 08.

Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 54 M. Christensen, Esbjerg, med Pension paa Grund af Svagelighed.

Paa Grund af Familieforhold ønsker undertegnede at bytte med en Kollega i Jylland, helst i Nærheden af Aarhus.

Lokfb. **H. Bagger**, Korsør.

Bestillinger

paa Brevpapir, Konvolutter, Meddelelser etc. med Foreningens Mærke bedes for Fremtiden sendt direkte til Bogtrykker R. Ottesen, Fredericia, hvor samme omgaaende vil blive ekspederet og tilsendt Afdelingerne.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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, Gjedser.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.