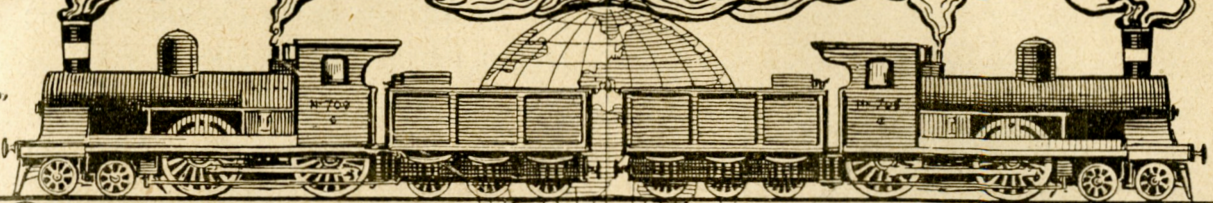


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 10.

15. Maj 1909.

9. Aarg.



Lokf. C. MALLING.

Jubilæer.

Lørdag den 1. Maj fejrede Lokomotivfører C. Malling, København G, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren blev 1. Maj 1884 ansat

som Lokomotivfyrbøderlærling i Aarhus, forfremmedes 1. Juni 1886 til 2. Kl. Lokomotivfyrbøder, da Lærlingeklassen ophævedes.

Nogen Tid efter kom han til Skanderborg, hvor han blev 1. Kl., og ca. $\frac{1}{2}$ Aar efter forflyttedes han til Randers, hvor han forblev, til han blev Lokomotivfører 1. Juli 1897.

Han forflyttedes da til Glyngøre, men kom til Aarhus H igen i Maj '98 og et Aars Tid efter til Aarhus Ø.

Jubilaren søgte senere København, hvortil han kom 1. Juni 1904.

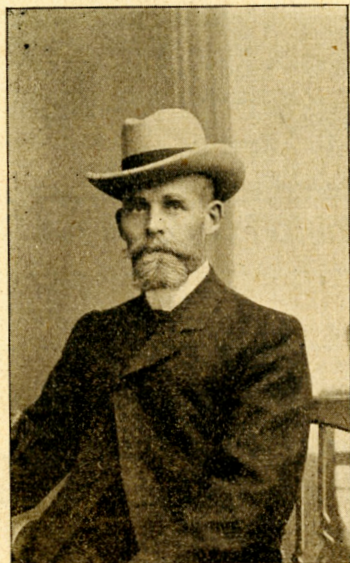
Jubilaren blev paa forskellig Maade hædret paa sin Jubilæumsdag. Han var saaledes indbudt til en lille Festivitet paa Førerværelset, København H, hvor der overrakte ham et Guldur.

Fra Venner og Bekendte og fra Afdelingen indløb i Dagens Anledning mange Lykønskningstelegrammer.

Jubilaren, der er et godt og trofast

Medlem af »D. L. og L. F.«, er almindelig afholdt paa Grund af sin altid rolige og elskværdige Optræden.

C.



Lokf. L. V. P. LARSEN.

Den 1. Maj fejrede Lokomotivfører **L. V. P. Larsen** 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. **L. V. P. Larsen** blev den 1—5—1884 ansat som Fyrbøderlærling i Thisted, hvorfra han i 1885 forflyttedes til Nyborg.

Den 1—7—1897 udnævntes **L. V. P. Larsen** til Lokomotivfører.

L. V. P. Larsen har, siden Organisationen stiftedes, været Medlem af denne, og trods de forskellige Bevægelser, der har været oppe for at udskille Lokomotivførerne, staa **L. V. P.** fast som Medlem af denne.

Trods sit Temperament, der undertiden kan staa Gny af, som naar Thor med sine Bukke kørte over Him-

melbuen, er **L. V. P. Larsen** meget afholdt af Kolleger og medansatte, hvilket gav sig Udslag paa hans Jubilæumsdag, paa hvilken der mødte Gratulanter hele Dagen i hans gæstfri Hjem.

Fra Nyborg Afd. af D. L. & L. F. modtog Jubilaren en smuk Lænestol samt en smukt udstyret Jubilæumsadresse, ligesom der i Dagens Anledning indløb Telegrammer en masse saavel fra medansatte som fra Borgere i Byen, hvilket viser den Agtelse og Anseelse, **L. V. P. Larsen** nyder saavel i som udenfor Tjenesten.

B.



Lokomotivmester C. C. E. ENDERSEN.

Det er en notorisk Kendsgerning, at et Menneskes Popularitet iblandt sine Medmennesker bedst maales gennem de Sympatibevisninger, som bliver dette til Del ved særlig festlige eller traditionelle Lejligheder.

Hvor den jubilerende indtager en mer eller mindre overordnet og ledende Stilling i Samfundet, vil man i Særdelighed i saadanne Tilfælde kunne se, hvorvidt vedkommende i Aarenes Løb har forstaaet at vinde saavel over- som side- og underordnetes Agtelse, thi hvor en saadan er tilstede, mærker man straks en vis Ubundethed og samlet Tilslutning fra alle Sider for at hædre og glæde den, som Festen gælder. Det modsatte bliver derimod Tilfældet, hvor vedkommende i Tidens Løb kun har forstaaet at gøre sig upopulær; dèr vil man nemlig straks spore en trykkende og mat Stemning; man savner den oprigtige Interesse, ja det kan undertiden hænde, at alle tager Afstand fra enhver Festlighed, og upaaagtet og glædesløst forløber en Mindedag af et Menneskeliv, der rettest burde være en Glædesdag for den, hvem denne direkte berører.

En Festdag i Ordets rette Betydning højtideligholdtes den 1. Maj i Korsør Depot af Hr. Lokomotivmester C. C. E. Endersen i Anledning af 25 Aarsdagen for dennes Ansættelse ved Statsbanerne. I Dagens Anledning var saavel Indgangen til Jubilarens private Bopæl som Kontoret dekoreret med Grønt og smukke Flagdekorationer. Arbejdet var i Nattens Løb i al Stilhed udført af Personalet.

Efter at Jubilaren var kommen tilstede i den største af Remisens Opholdsstuer og hvor en stor Del af hele

Personalet befandt sig, tog Hr. Lokf. Pagh Rasmussen Ordet og takkede for godt Samarbejde i den forløbne Tid. Selv om Samarbejdet i Korsør Depot kun har været af kortere Varighed endnu, saa var Rygterne om det gode Forhold, som altid har bestaaet mellem over- og underordnet i Slagelse, ilet forud, og dette vil sikkert ogsaa fortsættes her i Korsør.

Derpaa overraktes der Jubilaren en Standlampe fra Lokomotivpersonalet samt Depotarbejderne, tillige en Puncheboule fra samtlige Haandværkere. Fra Rangerførerne i Forening sendtes en Frugtopsats.

Bevæget takkede derpaa Hædersgæsten for den store Opmærksomhed, der var blevet ham til Del, hvorefter Højtideligheden under Hurraraab afsluttedes

Alt i alt formede Dagens Begivenhed sig til en Fest, fri for alt, hvad der falder ind under Begrebet Hykleri eller Mistro, — en Mindedag, som det burde være enhver Samfundsborgers Maal at naa gennem sine Medmenneskers Agtelse og Sympati.

Reporter.

Om Lokomotivfyringen.

I disse Tider, hvor Kullene og de dermed følgende Udgifter er et aktuelt Emne inden for Lokomotivpersonalet, skal vi i efterstaaende Artikel gengive et Foredrag, der med ovenstaaende Titel har været af-

holdt i Lokomotivpersonalets faglige Forening i Königsberg af Ingeniør ved Lokomotivafdelingen paa de preussiske Statsbaner Krug. Denne udtalte:

»Enhver Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder ved, at de til Lokomotivfyring anvendte Stenkul heder bedre, naar de holdes vaade. Den praktiske Erfaring lærer os altsaa, at Vandet har en vis Betydning ved Fyringen. Vi vil derfor nu undersøge, hvorpaa denne maa bygges eller rettere sagt føres tilbage til, og vi vil derfor først betragte Vandet og dets Egenskaber.

Naar man vil slukke Ild, benyttes i Almindelighed Vand. Vandet besidder altsaa Egenskaber, der modvirker en Forbrænding, derfor bliver det endnu mere uforstaaeligt, at netop Vandet, som tjener til at gøre Kullene fugtige, er i Stand til at forhøje Kullenes Varmeevne, hvilket derfor trænger til en nærmere Forklaring.

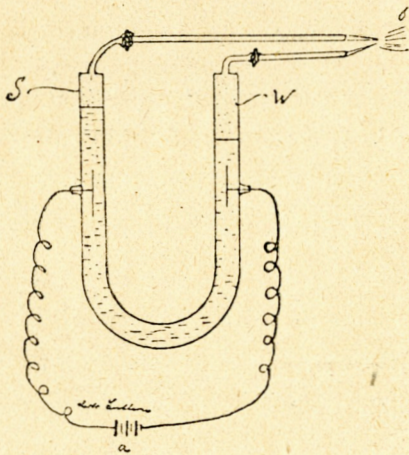


Fig. 1.

Antager vi nu, at den i Fig. 1 viste Tegning er et U-formet Glasrør, som fyldes med Vand, og hvorigennem der ledes en elektrisk Strøm, da vil man erfare, at Vandet løftes i begge Rørender, dog saaledes at Stigningen kun er halvt saa stor i den med W betegnede Side, end Tilfældet er i den med S angivne. Undersøger man dernæst disse tilsyneladende tomme Rum, saa finder vi paa S Siden Ilt og paa W Siden Brint. Vi ser altsaa, at Vandet bestaar af to forskellige Stoffer, og begge er Gasarter. Bemærkes skal hertil, at Brint er ca. fjorten

Gange lettere end Luften, der omgiver os, hvorfor denne Gasart ogsaa anvendes til Luftballonernes Fyldning. Selvfølgelig bliver Brinten i Industriens Tjeneste ikke fremstillet ved Hjælp af et U Rør, men fremstilles derimod ad kemisk Vej, dog dette interesserer os med det foreliggende Emne for Øje ikke her. Leder man nu Brinten og Iltten ved Hjælp af Rørledninger eller Gummislanger videre, forsyner Enderne med smaa Straalemundstykker og lader begge Gasarter strømme sammen, saa blander disse sig og undviger som vist i Fig. 1 ved »b«, men begge Gasarterne viser os straks et mærkeligt Forhold, saafremt man kommer dem nær med en brændende Tændstik, idet de antændes og udvikler en Temperatur af 3308 Grader Celsius. Under denne Varmeudvikling forener begge Gasarterne sig igen til Vanddamp eller Vand. Heraf ser vi, at begge de Grundstoffer, hvoraf Vandet bestaar, ved Forening er brændbar og i Stand til at udvikle en meget høj Temperatur.

Af nogle andre Eksempler vil vi kunne se, at ogsaa gennem Varme indtræder en Opløsning af Vandets Bestanddele.

Forestiller vi os en høj cylindrisk Ovn udmuret med et ildfast Materiale og fyldt med glødende Koks (Fig. 2) og vi efter

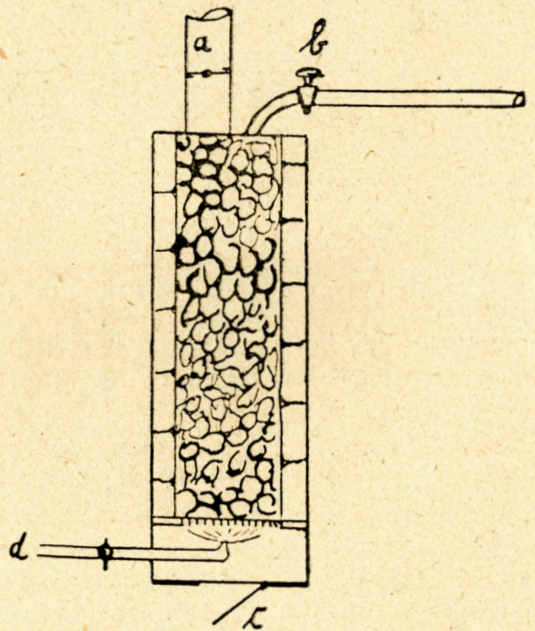


Fig. 2.

at Skorstenen ved »a« og Askeklappen ved »c« er lukkede, leder en Dampstraale ved Røret »d« gennem disse glødende Koks for derefter at aflede de opstaaede Luftarter gennem Røret »b« til en Gasbeholder, saa bliver den fremkomne Gas en Blanding af Kulstof og Brint, som, da Brinten andrager den største Procentdel, kaldes Vandgas. Vi bibeholder derfor i det følgende Betegnelsen »Vandgas«. Det fremkomne Resultat kan forklares derigennem, at Vandet eller Vanddampene udskilles til Ilt og Brint. Ilten

flere Stationer i Tyskland. Her anvendes Røggammersmuld istedetfor Koks, og den indvundne Gas anvendes til Driften af Gas- og elektriske Motorer, hvormed Banegaardene belyses og endog forsyner de nye Motorvogne med elektrisk Strøm. Man kan deraf se, hvilken Værdi Røggammeraffaldet, som man ellers til Dato har anset for at være uden Værdi, har, naar Brinten tages til Hjælp. Vi kunne ogsaa daglig iagttage denne Vandgas, naar vi undersøge Slaggebunkerne i Depoterne. Hælder vi nemlig Vand paa de

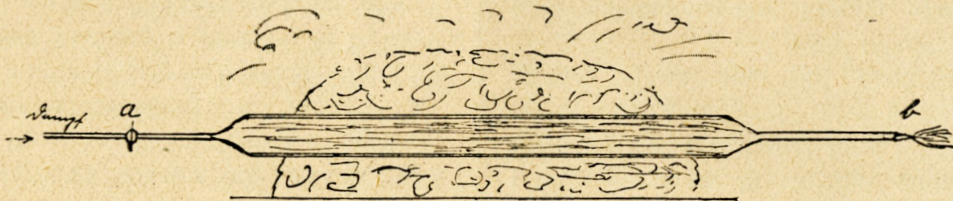


Fig. 3.

forbinder sig med Kulstoffet til Kulsyrestof = Kulilte og Brinten med det tilbageværende Kulstof til luftformig Kulbrinte, her kaldet Vandgas. Ved Hjælp af denne Vand-

glødende Slagge- og Askebunker, saa fremkommer der en egenartet sur Lugt. Denne Lugt stammer fra den urene Vandgas, som har samlet sig i den glødende Aske. Op-

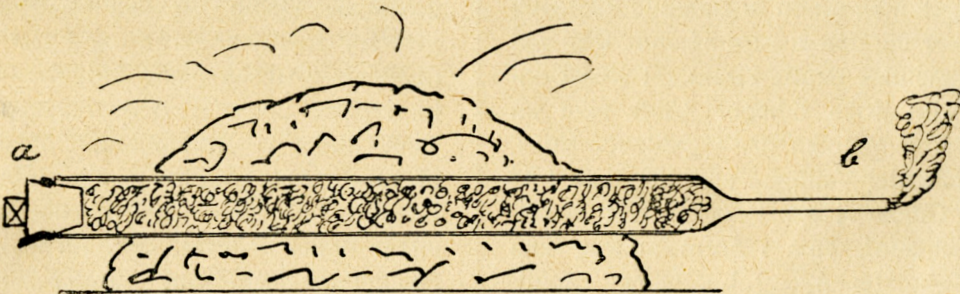


Fig. 4.

gas holdes Gasmotoren i Virksomhed, men man kan ogsaa koge samt opvarme Lokaler dermed, hvilket er et Bevis for, at denne Gasart er et meget værdifuldt Brændselsemne. Hovedsagelig interessefer det os her kun om den Varme, som fremkommer ved Dampen.

Vi ved, at glødende Koks er opvarmede til ca. 1200° Celsius, og deraf kunne vi slutte os til, at ved denne Temperatur adskiller Vandet sig i sine Grundstoffer.

Vi finder denne Gasart anvendt paa

samlet vilde denne ligeledes kunne brænde.

Opvarmer vi et Jernrør, der er fyldt med tynd Jerntraad, i en Smedesse, til det bliver rødglødende og derefter leder en svag Dampstraale gennem dette Rør, saa maatte denne Damp egentlig undvige ved »b« (Fig. 3). Dette sker imidlertid ikke, derimod opdager vi, at det er luftformig Kulbrinte, som strømmer ud ved »b«, og idet denne ved sin Udtrædelse i Atmosfæren blander sig med Ilten bliver brændbar. Det er altsaa ogsaa her under Glødningsprocessen,

at Vanddampene opløses, men tillige har Ilten forenet sig med Jernet til Jernoxyd (Jernilt), medens den derved frigjorte Brinte strømmer ud af Røret »b«.

Da vi nu ved, at Temperaturen for »Rødvarmen« er ca. 1200° Celsius, kan vi deraf slutte os til, at ved denne Varmegrad sker en Opløsning af Vandet; dog ser vi tillige, at ved denne Temperatur indgaar Ilten gerne Forbindelser med andre Stoffer, hvilket ogsaa fremgaar af de forrige Eks-empler.

Efter at disse Forhold har været omtalte, kunne vi gaa over til Hovedemnet, — *Lokomotivfyringen.* —

Stenkullene har den største Brændværdi.

Dersom man fylder et Rør (Kedelrør) (Fig. 4) med Stenkul og driver en Prop i den ene Ende ved *a* og derefter opvarmer dette i en Esse, saa udvikles der Gas, som strømmer ud af Rørets Ende *b*. Af Gasens Farve vil man kende den samme fra Lokomotivernes Skorsten, som i Virkeligheden er denne lig. Jo tykkere Røgen er her, jo mere bliver den den raa Gas lig.

Tager man nu en brændende Tændstik og nærmer sig den udstrømmende Røg ved *b*, saa antændes denne straks. I Røret bliver der kun Koks tilbage. Vilde man nu sende Damp gennem disse glødende Koks, saa opstaar der Vandgas eller den saakaldte *Dowson Gas*. Vi ser heraf hvilket værdifuldt Brændstof, som i Form af Røg kan passere Skorstenen, og hvorledes Røgd udviklingen, d. v. s. Lokomotivernes Kvalmen, derigennem bliver en Ødslen med Brændselsmaterialet.

Takket være de i den senere Tid indførte Røgforbrændingsapparater kan disse uheldige Forhold forebygges.*

Særdeles fordelagtig virker i den Retning Marcottüsches *Røgbrænder*. Denne bevirker en Sammenblanding af den uforbrændte Gas (Røgen) med den indstrømmende Atmosfære, som gennem Fyrets Flammer antændes og giver en næsten fuldkommen Forbrænding, medens Dampen, efter

* Murbuer og Røgbrændere.

som Temperaturen i Fyrkassen i Almindelighed er ca. 1400—1600° Celsius, opløses, hvilket vi i de forudgaaende Eksempler har set, og der danner sig nu luftformige Kulbrinte og Kulilte, som atter brænder, d. v. s. udvikler Varme. En Fordel, der absolut ikke maa undervurderes.

Et Stykke Stenkul, som kastes ind i Fyret, vil først udvendig blive antændt, medens de indvendige Bestanddele først senere fortæres. Indeholder nu disse Kul Vand, d. v. s. er disse Kul stærkt gennemtrukket af Vand, saa vil dette fordampe og tvinges til at passere gennem de ydre glødende Lag, opløse sig, og der danner sig nu Vandgas, som igen forbrænder.

Som det for nogle Maaneder siden i nærv. Blad omtaltes, har man forsøgsvis i Amerika i længere Tid lagret Kullene i Vand og, som det var til at forudse, derved opnaaet en højere Varmeevne.

Ved Lokomotivfyringen forekommer endnu yderlig en Udvikling af Vandgas ved Fugtning af Asken i Askekassen. Holdes nemlig Asken i Askekassen stadig fugtig, saa stiger den fra Risternes Straalevarme udviklede Damp fra den vaade Aske op gennem Ristestængerne og Fyret, og der danner sig ogsaa her Vandgas. Virksomheder, der udnytter dette Forbrændingssystem, finder vi ved stationære Maskinanlæg, til Eks. er Dampkedlen paa en Pumpestation forsynet med en Centrifugalblæser, som virker under Risterne, og hvor Røggammeraffaldet anvendes som Brændselsemne. Det samme finder man ogsaa ved Dampkedlerne paa Pumpestationen i Osterode; men her anvendes Stenkul til Fyringen.

Paa lignende Forsøg med Lokomotiver har det ikke manglet. Allerede for ca. 12 til 15 Aar siden anstilledes der i Distriktet Erfurt Forsøg med et Lokomotiv, hvor man ved at lede en Dampstraale ind i Askekassen forsøgte at opnaa en bedre Udnyttelse af Kullene. Efter hvad der senere bragtes i Erfaring, strandede Sagen ved, at Ristestængerne ikke kunde udholde den ved Gasdannelsen fremkaldte Hede, men smeltede. Et lignende Tilfælde, dog ganske vist under

andre Omstændigheder, passerede for ikke lang Tid siden paa de preussiske Statsbaner, da Asken i en overfyldt Askekasse paa et P Lokomotiv oversprøjtedes med Vand. Derved udvikledes Vandgas, og eftersom der i Askekassen var rigelig Luft, fremstod der en Blanding af Atmosfæren og Gassen, som antændtes af de glødende Rister, og Fyret bevirkede, at Ristestængerne smeltede.

Disse Eksempler viser os, at en Gasudvikling faktisk indtræder, og at vi ikke tør benytte Vandet i Askekassen, hvorimod en fornuftig Overrislen af Kullene i Tenderen er af stor Vigtighed og fordelagtig. Ganske vist bør Asken ikke henligge rødglødende, men saa vidt mulig holdes fugtig.

Fyrets Betjening sker bedst ved Anvendelse af »Treskovlesystemet«. Da Fyret vedblivende forbrænder regelmæssig, saa maa der som Følge deraf ogsaa regelmæssig tilføres dette Kul. Dette kan ikke ske, men maa derimod udføres med smaa Mellemrum.

Nu er det hos den yngre Generation bleven almindeligt at foretage længere Ophold mellem hver Gang, Fyret betjenes; men mellem disse lange Ophold fortæres der forholdsvis meget Brændsel, og for at erstatte dette maa der atter kastes et tilsvarende Kvantum Kul ind. Denne højst urigtige Fremgangsmaade har den Ulempe, at der ved den store Mængde indfyrede friske Kul dannes en Mængde Gas, da det ikke lykkes saa hurtigt at tilføre Fyret den fornødne friske Luft, d. v. s. Forbrændingsprodukterne vil som Følge deraf uforbrændte forlade Skorstenen. Anderledes bliver Forholdet, naar Fyrets Betjening sker paa den rette Maade. Kaster man med smaa Mellemrum kun 3 Skovle Kul ind ad Gangen, saa forbrænder Røgen fuldstændig, det værdifulde Brændsel gaar ikke tabt og Fyringen bliver økonomisk. Ved de skotske, schlesiske og Newcastle Kul udvikles megen Røg, og Røgforbrændingen lykkes paa denne Maade fuldstændig.

Under Fyrets Betjening sætter Fyrbøderen som Regel Fødeapparatet ud af Virksomhed for ved en formentlig Afkøling ikke at forårsage Lækage af Kedelrørene. Denne

Omhu er unødvendig ved Lokomotiver med Røgforbrænder; thi paa disse finder ingen Afkøling Sted, — forudsat at Fyret behandles rigtigt, — idet Gassens Forbrænding finder Sted straks, naar Døren aabnes. Foruden at Røgforbrænderen forhindrer den friske Luft i at naa Rørene, tvinger den tværtimod denne til at lade sig forbrænde sammen med Røggassen. Fyrbøderen kan altsaa, saafremt det er nødvendigt, godt lade Injektoren forblive i Virksomhed under Fyringen. Netop Bestræbelserne for at lade Fødeapparaterne arbejde saa længe som mulig og i den Tid ikke at aabne Fyrdøren er vel hovedsagelig Grunden til, at Fyringen nu om Stunder sker med længere Mellemrum, men som Følge deraf tillige med et desto rigeligere Kvantum Kul.

Til Slut skal der fremhæves nogle Tal, der for os er af stor Værdi.

Vandgassen bestaar af ca. 60 % Vandstof, 35 % Kulilte og 5 % Kulsyre og Luft (Volumenprocent).

For at forbrænde 1 Kg. Kul er 9 cbm. Luft nødvendig, og med 1 Kg. Kul kan man teoretisk fordampe 14 Liter Vand. Ved vor Lokomotivfyring opnaar vi derimod en Fordampning af højst 7 Liter Vand. Lokomotivernes Forbrændingskonstruktion bevirker altsaa uden vor Medvirkning et Varmetab af 50 %, hvorfor der er saa meget større Grund til for os at reducere Brændselsforbruget til det mindst mulige gennem regelmæssig Fyring og en økonomisk Kørsel. — Vacuumalderen, der kun anvendes under Prøvekørsel, burde høre med til ethvert Lokomotivs faste Armatur, skal under normal Kørsel vise 60 m/m Vandsøjlehøjde. Et højere Vacuum foraarsager, at Flammerne passerer for hurtig gennem Kedelrørene og ikke faar Tid til at afgive deres fulde Varmeværdi til Kedlen. Kedelrørene og Fyrkassens Vægge maa saavidt muligt holdes fri for Sten, da disse, der er slette Varmeledere, kun vanskelig lader de udviklede Forbrændingsprodukter afgive sin Varme til Kedelvandet.

Vil vi fremdrage Resultatet af disse Betragtninger, saa bliver disse:

1. Benyt ikke mere end 3 Skuffer Kul til hver Indfyring, da Røgen ellers ikke forbrændes.

2. Benyt stedse Røgbrænderen, fordi Røgforbrændingen derved fremskyndes.

3. Spar ikke paa Vand og Luft ved Fyringen, gør Kullene saa vaade som mulig.

4. Hold stadig Asken i Askekassen fugtig.

* * *

Som et Supplement til ovenstaaende skal vi medgive Kullenes Forbrænding en nærmere Omtale.

Den i Fyret udviklede Varme skyldes Forbrændingen af Kullene, der indeholder *Kulstof, Brint, Ilt, Kvælstof, Vand* og ofte *Svovl*, foruden forskellige uforbrændelige, uorganiske Stoffer, der danner Asken og Slaggen. Ved en fuldstændig Forbrænding gaar Kulstoffet og Brinten i Forbindelse med Iltten i den atmosfæriske Luft, der ved Trækken er tilført Ildstedet, og der dannes *Kulsyre* og Vand. En Del af Brinten er imidlertid i Kullet bunden til den i dette værende Ilt idet Forhold, hvori de danner Vand. I Modsætning til den af Ing. Krug fremsatte Anskuelse har man hidtil anset, at denne Del af Brinten er brændt før Forbrændingen i Fyret og saaledes *ikke* kom til Nytte ved Varmeudviklingen i dette.

Tænker man sig, at Risten er dækket af et Lag glødende Kul, og der fyres friske Kul paa dette, ville disse blive opvarmede og Kullenes *flygtige Bestanddele* uddrevne, disse bestaar af forskellige Kulbrinteforbindelser, Tjærearter og Vanddampe. Den Hurtighed, hvormed Uddrivningen sker, ligesom Mængden af de flygtige Bestanddele, afhænger af Temperaturen i Ildstedet og af Kullenes Beskaffenhed. Jo højere Temperaturen er, og jo jævner Kullene ere spredte over det glødende Lag, des hurtigere og voldsommere ville Gasarterne uddrives; en tyk, gullig Røg vil stige op fra Kullaget, men er Temperaturen i Fyret tilstrækkelig høj og den fornødne Luftmængde til Stede, vil Røgen straks bryde ud i Flamme og forbrænder under Udvikling af Lys og Varme.

Man skelner mellem to Slags Kul, de *fede* eller bituminøse, f. Eks. Newcastle Kul, som indeholder en stor Mængde Gasarter og Tjære, i Modsætning til de magre Kul, f. Eks. Wales Kul (Bitumen betyder Jordbeg). Den Temperatur, som er nødvendig til Gasarternes Uddrivning af fede Kul, er forholdsvis lav, for magre Kul er den betydelig højere. Luften maa være godt blandet med Gasarterne, inden disse forlader Fyrkassen, i denne foregaar nemlig den egentlige Forbrænding, dels med den Luft, som strømmer op gennem Risten, dels med den Luft, der tilføres gennem Fyrdøren.

Brinten, som har stor Affinitet til Ilt, vil først forbrænde, dannende Vanddampe. Det af Kulbrinteforbindelserne udskilte Kulstof vil dernæst, naar Temperaturen er naaet til dets Antændelsestemperatur, og den fornødne Iltmængde er til Stede, forbrænde til Kulsyre. Er Lufttilførselen utilstrækkelig, vil Kulstoffet forbrænde til *Kulilte*, hvad der er forbundet med et stort Varmetab. Er Kulstoffets Antændelsestemperatur ikke naaet, vil det udskille sig som fine Kuldele, der uforbrændt stiger til Vejrs og gaar bort gennem Skorstenen som Røg. Lufttilførselen kan dog være saa voldsom, at den ved sin Afkøling hæmmer eller helt standser Forbrændingen.

Naar Gasarterne er uddrevne, vil det paa Risten tilbageværende glødende *Koks* forbrænde med Luftens Ilt først til Kulsyre, som imidlertid ved at passere op mellem Kulstykkerne optager mere Kulstof, saa at den danner Kulilte. Er der nu tilstrækkelig Ilt over Kullaget, vil Kulilten forbrænde til Kulsyre under Udvikling af en betydelig Varme. Er Forbrændingen derimod ufuldstændig, gaar Kulilten bort, og en betydelig Del af Brændselets Varmeevne gaar herved tabt.

Ved den fuldstændige Forbrænding dannes der altsaa Kulsyre og Vanddampe, medens de uforbrændelige Dele falder gennem Risten som Aske eller smelter sammen, dannende Slagger. Hovedbestanddelene i Asken er Alkalisalte og Metalilte. Slagger dannes af Kullenes Kiselforbindelser, saasom

Sand, Skifer o. s. v. I Praksis indtræder der ofte Forstyrrelser i Forbrændingen. For Gasarternes Vedkommende kan Temperaturen være for lav eller Lufttilførselen for lille, begge giver Anledning til Røgdannelse.

I første Tilfælde vil vel Brintens Forening med Ilten gaa for sig; men Kulstoffet behøver Tid til sin Iltning. Selv om der er rigelig Luft til Stede, vil det dog kunne hænde, at Forbrændingen ikke er fuidført, inden Kulstoffet forlader Fyrkassen, fordi Tiden, hvori Forbrændingen foregaar, er kort, nemlig fra det Øjeblik, Gasarterne slipper Kullaget, til de træder ind i Kedelrørene; er de først her, falder deres Temperatur hurtig, Forbrændingen ophører, og Kulstoffet gaar bort i fast Form som Røg.

Er der ikke tilstrækkelig Træk, vil Brinten forbrænde; men der vil ikke være den fornødne Iltmængde tilbage til Kulstoffets Forbrænding. Resultatet vil blive det samme som før.

En utilstrækkelig Lufttilførsel giver sig med fede Kul til Kende ved en stærk Røgdannelse; med magre Kul vil Kulilte, der er usynlig, strømme ud af Skorstenen; ingen Røgdannelse er derfor ikke altid Tegn paa en fuldstændig Forbrænding.

Til Forbrændingen af det paa Risten liggende Kokes vil der i Almindelighed være den fornødne Iltmængde til Stede.

For yderligere at faa Gasarterne blandet tilstrækkeligt med Luft, holdes Fyrdøren under Kørselen noget aaben, hvorigennem Luften kan søge ind over Risten og blande sig med Gasarterne, og hvis Antal er større, jo federe Kul man brænder. Har man paa denne Maade opnaaet en god Blanding mellem Luften og Gasarterne, er der dog endnu en Vanskelighed at overvinde, idet Lufttilførselen ikke bør være lige stærk under Kullenes Forbrændingsperiode.

Straks naar Kullene er kastede paa Risten, bør Luftstrømmen være kraftigst, fordi Forbrændingen begynder med en stærk Udvikling af Gasarter, som hurtigt skulde forbrændes for ikke at gaa uforbrændte gennem Skorstenen. I Praksis bliver denne Fordring ikke tilfredsstillet.

Lige før Kullene er paakastede, er Risten dækket af et tyndt Lag Kul, hvorimellem Luften finder rigelig Vej; det friske Kullag vil derimod i høj Grad hæmme Trækken, og det desto mere jo tykkere Kullaget er, altsaa jo mere Luft der behøves. Straks efter Fyringen vil Forbrændingen derfor være ufuldstændig, og Røgdannelsen vil i Reglen ikke kunne undgaas, ogsaa fordi Temperaturen i Fyrkassen er falden, dels ved Indstrømning af kold Luft gennem den aabne Fyrdør, dels ved den Varme, som er medgaaet til Gasarternes Uddrivning og Kullenes Opvarmning.

Naar Uddrivningen af Gasarter sagt- nes, vil Lufttilførselen bedre passe til disses Forbrænding, og naar de er uddrevne, vil den endog være for rigelig.

En økonomisk Forbrænding er afhængig af den paa Risten i en given Tid brændte Kulmængde. Den største Kulmængde, som paa en Rist af et givet Areal kan brændes i en given Tid, f. Eks. en Time, vil nærmest afhænge af den Luftmængde, som kan tilføres Ildstedet. Det er dog klart, at en for rigelig Luftmængde ogsaa medfører Tab, idet Luften forlader Skorstenen med en betydelig højere Temperatur, end den havde ved Indtrædelsen i Fyret. Den Varmemængde, som er medgaaet hertil, er et Tab, som imidlertid ikke helt kan undgaas, fordi Luftens Temperaturforhøjelse er en nødvendig Betingelse for at faa den fornødne Træk.

Teoretisk skal der omtr. 12 kg. Luft til Forbrænding af 1 kg. Kul. I Praksis maa man imidlertid tilføre en Lokomotivkedel ca. 18 kg., og hvor man kun har naturlig Træk ca. 24 kg.

At Kullenes rette og økonomiske Forbrænding er et Spørgsmaal af indgribende økonomisk Betydning for Statsbanerne er indlysende. Udtrykt i Penge kan det dreje sig om betydelige Beløb; man saa saaledes for nogle faa Aar siden paa Listen over den aarlige Sammenstilling over Lokomotivpersonalets Kulforbrug, at der paa to Lokomotivførere i samme Tur var en Forskel paa 150 Tons paa et Aar. Da en Tons Kul paa Plads beløber sig til 20 Kr.,

havde den ene for *samme* Kørsel været 3000 Kr. dyrere. Uden at komme ind paa utidigt Kniberi er Kullenes Forbrænding et saa vigtigt Spørgsmaal, at det maa have enhver Lokomotivmands udelte Opmærksomhed, naar nyt fremkommer paa disse Omraader.

Anciennitet.

Anciennitetsspørgsmaalet er ofte fremme, og næsten altid er der noget, som i det givne Øjeblik er Aarsagen dertil.

Gang paa Gang foreligger der Tilfælde, hvor saa en, saa en anden føler sig forurettet, og Spørgsmaalet om, hvilken Ordning, der er mest retfærdig, paatrænger sig og trænger til at løses.

I mange Tilfælde er Spørgsmaalet lige-til, men i lige saa mange Tilfælde staar man uden nogen egentlig Rettesnor, idet man ser Afgørelser, som er hinanden diametralt modsatte.

Naar der bliver Tvivlsspørgsmaal, da er Grunden i Reglen den, at en eller anden har søgt og er kommen paa et Depot, hvor der er medansatte, som i Anciennitet er yngre, men har den Fordel for den sidst ankomne at have været længere paa Depotet.

Nu kan Ancienniteten i enkelte Tilfælde kun dreje sig om den Nummerordning, de paa deres Ansættelsesdag er opstillet, i andre Tilfælde 1 Maaned og saa fremdeles.

Man maa, idet man tager Sagen op til Behandling, søge denne saa godt belyst, som det er muligt, inden man tager Standpunkt dertil.

Jeg skal i det følgende skitsere 3 Tilfælde, som nylig er passeret, og Afgørelserne er trufne paa en saadan Maade, at de er modstridende.

Tilfælde 1. En Lokomotivfører har været paa ét Depot al den Tid, han har

været i denne Stilling, og været den ældste Godstogsfører, indtil en anden Lokomotivfører, som er en Maaned ældre i Tjenesten, bytter til samme Depot. Den, han byttede med, var en yngre Fører.

Ved Pladsledighed i Persontogsturen kommer den sidst til Depotet ankomne Fører i Tur.

Ancienniteten gjorde Udslaget.

Tilfælde 2. Paa et andet Depot sker det samme omtrent. En Lokomotivfører søger dette og kommer dertil. Paa Depotet er han tilfældigvis ældre end alle de, som er i Godstogsturen, men han maa vente med at komme i Tur, til Pladsledighed findes. Imidlertid kommer han i Godstogsturen. Ved ny Kørselsfordelings Ikrafttræden, hvorved der skal 2 Mand mere i Persontogsturen, kommer to yngre i Tur.

Vedkommende har været paa Depotet over 1 Aar.

Ancienniteten betød intet.

Tilfælde 3. En Lokomotivfyrbøder har søgt et Depot for et Par Aar siden og siden den Tid kørt som Fyrbøder. En anden Lokomotivfyrbøder, noget yngre i Anciennitet, der ogsaa har søgt Depotet, men er kommen noget tidligere dertil, kommer i Rangerturen ved Pladsledighed.

Ancienniteten betød intet.

Jeg skal nu til Sammenligning stille disse 3 Tilfælde op ved Siden af hverandre, saa man — om muligt — kan finde den gyldne logiske Traad, der gaar gennem disse Afgørelser.

Tilfælde 1. Den i Anciennitet ældste, har søgt Depotet, kommer i Tur, og den, som har været længst paa Depotet, kommer *ikke* i Tur.

Tilfælde 2. Den i Anciennitet ældste, har som i Tilfælde 1 ogsaa søgt Depotet, kommer *ikke* i Tur, men to Førere, som har været længere paa Depotet, kommer i Tur.

Tilfælde 3. Den i Anciennitet yngste kommer i Rangerturen, og den ældre maa

vedblive at køre som Lokomotivfyrbøder. *Begge har søgt Depotet.*

Det er tre meget talende Tilfælde.

I det ene Tilfælde kommer den ældste i Tur, i det andet to yngre og i det tredje den yngste.

Det er komplet umuligt at se, efter hvilken Regel man gaar frem; men for ethvert fornuftigt Menneske maa det staa som den rene og skære Vilkaarlighed, og det er der ingen tjent med.

I Dag mig — i Morgen dig.

Spørgsmaalet er i sin Tid afgjort af Maskindirektøren derhen, at en Mand, som har søgt et Depot, efter 1 Aars Forløb træder ind i sine Rettigheder paa Depotet; men Afbøvelser herfra kan dog finde Sted, naar vedkommende Maskinbestyrer finder Anledning dertil.

I denne sidste Passus ligger al Aarsagen til Vilkaarligheden.

Om det første er den rette Løsning paa Spørgsmaalet, er det jeg har Lyst til at anstille nogle Betragtninger.

Spørgsmaalet var jo fremme paa Generalforsamlingen i D. L. & L. F. for et Par Aar siden og diskuteredes ivrigt, og jeg fik derigennem Indtrykket af, at der trængtes til en Afgørelse, som saavidt mulig maatte kunne tilfredsstille alle.

Jeg er vis paa, at den Sag interesserer, og Spørgsmaalet maa ved Lejlighed tages op, og en Ordning hidføres.

Jeg skal nu i det følgende saa kortfattet som muligt søge at skitsere den Ordning, som jeg vil anse for at være mest formaalstjenlig og retfærdig for alle Parter, og kunde man bevirke en anden Ordning end den gældende — der er lige saa god som ingen —, hvori bestemt pointeres, hvorledes Fremgangsmaaden skal være, da var meget vundet.

Det er dog alligevel klart, at der fra enhver Ordning maa kunne dispenseres, for saa vidt der er særlig Grund dertil.

I de af mig nævnte Tilfælde, som alle have fundet Sted i samme Kreds, kan der dog næppe have været nogen Grund til at fravige nogen bestemt Regel.

Mit Forslag til Regler om Ordning af Anciennitetsspørgsmaalet:

1. Ved beordret Forflyttelse bevares alle Rettigheder.

2. Naar en Lokomotivmand, efter at have været flere Aar paa et Depot, søger et andet Depot, vil han paa det søgte Depot være at regne for yngst i enhver Henseende.

ad 2. Naar jeg ønsker dette, er Grunden, at man maa regne med den Mulighed, at en eller anden, der ikke har Lyst til paa et større Depot at tage Reservetjeneste i Aarevis, søger et mindre Depot, hvor han kommer i Tur med det samme og forbliver der, indtil han kan paaregne at komme i Tur paa et større Depot, hvor han mulig har større Lyst til at være.

Men herved hindres Mennesker, som paa dette Depot har gaaet maaske flere Aar og taget Skidt, fra at komme i Tur, og Udsigten hertil skydes ud i det uvisse.

2. Naar en Lokomotivmand ved Fremfærd bliver beordret forflyttet til et Depot, han ikke har søgt, og han da efter Ankomsten til det nye Opholdssted indgiver Ansøgning om Forflyttelse eller senest 1 Aar efter, bevarer han sin Anciennitet ved eventuel Forflyttelse til et søgt Depot.

4. I Tilfælde af Pladsledighed i Tur, hvor Valget er mellem Lokomotivmænd, der alle har søgt Depotet, er Ancienniteten gældende, dog er Betingelsen herfor den, at Vedkommende har været mindst 1 Aar paa Depotet.

Forsaa vidt en saadan Ordning blev gennemført, synes det mig, som om Ret og Skel blev gjort til alle Sider, og man vidste bestemt, hvor man kom til at staa, forsaa vidt man ønskede at gøre Forandring.

Med Hensyn til Bytning kunde man til Eksempel tænke sig gennemført, at der altid byttedes lige over, naar de Byttende var lige i Anciennitet, forsaa vidt en af de Byttende var yngre end andre paa Depotet, maatte han rykke tilbage i Rækkefølge, om han var ældre end andre paa Depotet maatte intet betyde, han kunde under *ingen* Omstændigheder paaregne anden Tjeneste end

Vedkommende, han byttede med. Naa selve Anciennitetsspørgsmaalet er jo aktuelt for Tiden ved de omtalte Depoter, og mulig kan der ske Forandring i de allerede trufne Dispositioner, i saa Fald kan jeg komme tilbage til Spørgsmaalet.

Risby.

Stationsvisere.

I Lokomotivtidende Nr. 8 er A. P. A. fremkommen med et Udkast til Stationsvisere; og hvor god end Tanken har været hos A. P. A., saa kan jeg absolut ikke ønske disses Anskaffelse, da vi maa komme bort fra alt selvlysende; vi har saamænd vildledende Mærker nok paa og ved Banelinien, særlig her paa Sjælland, saasom kulørte Gardiner i Vogterhusene (røde), kulørte Lampeskærme i Villaerne, dito Cyklelygter ved Vejoverskæringerne o. m. m., alt som i Signalretning vildleder saavel en kendt som ikke kendt Fører paa den Strækning, han befarer.

I 1901 indsendte undertegnede og min daværende Fyrbøder en Prøve til Telegrafbestyreren i Aarhus; dette Stationsmærke, som bestod af en trekantet Plade (grøn med hvid Kant) blev opsat ved Brabrand St. og fungerer endnu til mine ærede Kollegers Tilfredshed. Vilde et saadant ikke være et betryggende Mærke for os og kunde anbringes uden større Bekostning, imod den ærede A. P. A.s dyrere Udkast?

Dette til velvillig Overvejelse.

V. Mottlau.

D. L. & L. F.

Oversigt over Hovedbestyrelsesmødet

den 27/4—09.

Dagsordenen var:

- Pkt. 1. Hovedbestyrelsen.
 — 2. Valg af Sekretær.
 — 3. Generalforsamlingens Vedtagelser.
 — 4. Overgangsbestemmelserne i den nye Lønningslov.
 — 5. Honorar til et Medlem for Medarbejderskab for Aaret 1908.
 — 6. Eksamensspørgsmaalet.
 — 7. Eventuelt.

Samtlige Hovedbestyrelsesmedlemmer var mødt.

Formanden bød de nye Hovedbestyrelsesmedlemmer (D'hr. Lokf. L. Mortensen, Kh., Lokfbr. Søndergaard, Müller og A. Olsen, Hg.) et Velkommen.

ad 1. Hovedbestyrelsen konstituerede sig med Lokf. O. Larsen som Næstformand.

Til Medlemmer af den nordiske Forbundsbestyrelse valgtes Lokf. C. Roosen, Lokfbr. A. Olsen, Hg., og Lokfbr. Müller, Kh.

ad 2. Til Sekretær valgtes Lokf. P. Hansen, Ge.

ad 3.

a. *Lovændringer.*

I D. L. & L. F.s Love, Indledningens Punkt d, rettes 40 Øre til 60 Øre.

I Afdelingslovenes § 3, rettes 50 Øre til 80 Øre.

b. *Fripassspørgsmaalet.*

Hovedbestyrelsen har i denne Anledning haft Foretræde hos Trafikministeren for at opnaa den før Lov af 15. Maj 1903 hjemlede Ret for Lokomotivførerne til 24 Familiefripas paa II. Vognklasse samt for at opnaa Fripas til Enkemænds Husbestyrerinder.

c. Helsingør Afd. Forslag om Navneforandring for Stillingsbetegnelsen Lokomotivfyrbøder.

Der er tilstillet Ministeriet for offentl. Arb. et Andragende med en nærmere Redegørelse for Motiverne til dettes Fremkomst.

d. Ensartede Rensningsforhold.

Der vil til Maskindirektøren blive indsendt et Andragende ligelydende med det i 1900 indsendte.

e. Ar. Afd. Forslag om mindst eet ugentligt Fridøgn.

Toges til Efterretning.

f. Ar. Afd. Forslag om Anskaffelse af Apparater til Kullenes Vanding.

Hovedbestyrelsen vil søge det fremmet ved en Henvendelse til Maskindirektøren.

g. Stationsvisere og Vogterhusenes Omnummerering.

Andragendet vil blive indsendt til Administrationen efter næste Hovedbestyrelsesmødes Afholdelse.

h. Lokfbr. Andreasens Sikringsapparat.

Der vil samtidig med den under f anførte Henvendelse til Maskindirektøren søgt udvirket, at Sikringsapparatet prøves i Praksis.

ad 4. Da den nye Lønningslov har foraarsaget Forskydninger af økonomisk Natur for Personalet, vil man derfor afæske Administrationen en Udtalelse om Lønningslovenes Fortolkning.

ad 5. Da Regningen er indgaaet efter Regnskabsaarets Afslutning, vil den blive henlagt til næste Aars Generalforsamlings Efterbevilling.

ad 6. Der er indsendt et Andragende til Administrationen om en aarlig Bevilling paa 2000 Kr. til Afholdelse af Kursus for de Lokomotivfyrbødere, der agter at indstille sig til Lokomotivførerprøven, samt en Anmodning om, at man fremtidig vil henlægge denne Forberedelse til det første Aar, Fyrbøderaspiranterne har Ansættelse som Maskinarbejdere i Centralværkstederne, og fremsat Ønske om at denne afsluttes med en *lovbefalet* Eksamen.

ad 7. Indsamlingen til de arbejdsløse.

Den blandt D. L. & L. F.s Medlemmer foretagne Indsamling har ialt indbragt ca. 1800 Kr., der er indbetalt til de samvirkende Fagforbund.

Formanden ønskede her igennem at udtrykke sin Tak til Medlemmerne for den Beredvillighed, de havde udvist ved at efterkomme Opfordringen om at yde Bidrag.

Af Hensyn til den endelige Opgørelse over de indkomne Bidrag, anmodes d'Hrr. Afdelingsformænd **inden Maanedens Udgang** at indsende **alle** de tilstillede Lister.

a. Medlemslisten.

For at faa en fuldstændig Medlemsfortegnelse anmodes alle Afdelingskassererne **den 1ste Juni** til Hovedkassereren at indsende en nøjagtig Fortegnelse over Medlemsantallet i de respektive Afdelinger.

b. Aalborg Afdelings Delegeredes Forordning om Diæternes Beregning blev henvist til næste Aars Generalforsamling for der at faa en lovfæstet Vedtagelse for disses Beregning.

Formanden meddelte derefter, at han i Egenskab af Præsident for »Nordisk Lokomotivmandsforbund« havde modtaget Indbydelse til at overvære »Sveriges Lokomotivmandsforbund«s Kongres, der afholdtes i Stockholm i Dagene den 28.—30. April.

Lokf. *Roosen* bad derefter Formanden overbringe vore svenske Kolleger vor Hilsen og udtale Ønsket om de bedste Resultater for deres Arbejde til Gavn for vor fælles Sag.

* * *

Langaa Afdeling.

Da Langaa med Underafdelingen Randers er en ny Afdeling af D. L. & L. F., blev her den 1. April afholdt et Møde for at vælge en Bestyrelse. Paa Mødet blev endvidere vedtaget at oprette en Kransekasse, hvis Love blev bestemte og gik til en skriftlig Afstemning. Resultatet for Valg af en Bestyrelse blev:

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| Formand Lokomotivfører | 457 E. Olsen. |
| Kasserer Lokomotivfbr. | 561 H. Christensen. |
| Sekretær | — 635 F. Raabæk. |
| Repræsentant | } Lokomotivf. 423 J. Laugesen. |
| Suppleant | |
| Revisor Lokomotivfbr. | 633 A. Christensen. |
| — | — 400 Schneider. |

F. Raabæk,
Sekretær.

Alliance.

I »Social-Demokraten« ser jeg i et Referat af fhv. Formand for »De samvirkende

Fagforbund«, Hr. Folketingsmand Martin Olsens Tale ved Forbundskongressen, som afholdtes for ca. 14 Dage siden, en lille Bemærkning, som jeg tillader mig at snappe og holde lidt frem. Jeg vil forudskikke den Bemærkning, at jeg er enig med Folketingsmanden i hans Udtalelser.

Han omtaler først Bevægelser herhjemme, den separatistiske Bevægelse, der har gjort sig noget gældende den sidste Tid, ser dernæst paa den syndikalistiske Bevægelse i Frankrig og dernæst kommer den Bemærkning, jeg ønsker at fremholde.

Han siger: »Og nu er Arbejderne og Embedsmændene i Paris gaet op i skøn Enighed, der vel ikke varer længere, end til Arbejderne har hjulpet Embedsmændene frem — for saa at faa et Spark til Tak«.

Hvad siger Chr. Nielsen til dette?

Han har jo ogsaa allieret sig med Embedsmændene — *mod* en Masse ligestillede — og denne Alliance varer naturligvis heller ikke længere, end den passer Embedsmændene, saa faar Forbundet sit Spark — i Lighed med Folketingsmandens Mening om den omtalte Alliance.

Ja, det er af sine egne man skal have det.

Risby.

Lokomotivførerprøven.

Til den fornylig afsluttede Lokomotivførerprøve indstillede sig ialt 57 Lokomotivfyrbødere, og af disse erholdt nedennævnte Karakteren »Bestaaet«, nemlig:

- Nr.
 99. I. P. Sørensen, København H.
 534. R. Lillie, do. Ø.
 521. N. P. A. Kildevang, Helsingør.
 302. A. G. Larsen, København G.
 397. E. Hansen, do. Ø.
 282. V. Andreasen, Helsingør.
 529. I. C. A. Mallings, København Ø.
 314. A. P. Nissen, Fredericia.
 312. H. P. Stengaard, do.
 516. A. M. Jensen, Nyborg.
 515. P. Mortensen, do.
 308. N. H. Jakobsen, do.
 98. H. J. C. Mouritzen, Skanderborg.

91. A. Storm, Nyborg.
 58. P. J. Ley, do.
 519. M. E. K. Johansen, do.
 35. H. C. Hansen, Esbjerg.
 520. H. M. Petersen, Fredericia.
 95. E. C. J. Christensen, do.
 532. H. P. Nissen, do.
 513. R. A. Petersen, Nyborg.
 514. M. P. C. Andersen, do.
 320. T. Hansen, Fredericia.
 322. H. V. Jepsen, do.
 326. C. S. N. Sandberg, do.
 334. A. R. Laursen, do.
 335. C. C. Christensen, do.
 55. H. P. C. Jensen, Vamdrup.
 510. H. P. Larsen, Aarhus.
 311. I. A. Grosen, do.
 517. R. Poulsen, do.
 531. M. Jensen, do.
 523. H. Nielsen, do.
 535. F. A. Nielsen, Aalborg.
 518. H. Høyer, Aarhus.
 296. C. Christensen, do.
 62. I. M. Lydersen, Frederikshavn.
 166. H. P. F. Petersen, Roskilde.
 254. I. P. Larsen, Vedde.
 280. A. R. S. Borg, København H.
 283. N. Sørensen, do. H.
 287. V. K. Jensen, do. H.
 300. J. J. Nielsen, Korsør.
 307. H. C. Petersen, Roskilde.
 310. A. V. G. Jensen, Korsør.
 313. B. G. Larsen, do.
 316. I. M. V. Jørgensen, København H.
 318. H. A. E. Hansen, do. H.
 350. S. O. Mortensen, Masnedssund.
 512. I. C. Tegner, København H.
 522. J. Jensen, do. H.
 526. O. V. Thorkilsen, Slagelse.
 533. L. C. D. R. Sørensen, København H.
 4 Lokomotivfyrbødere eller 7 pCt. erholdt Karakteren »Ikke bestaaet«.

Anmasselse, Tvang eller ? —

Oftener hører man Udtalelser fra D'hr. Medlemmer af Statsbanernes Lokomotivfører Forening om en Tvang, som skal herske inden for D. L. & L. F. Selvfølgelig opgiver D'hr. aldrig, hvori denne bestaar, men afgiver denne som Sigtelser snart imod et, snart et andet af vor Organisations Medlemmer. Det gaar med D'hr. som med saa mange andre Mennesker her i Livet, der udelukkende spejder efter Fejl, som skal

rettes, hos deres Medmennesker; de benytter dertil en Kikkert i Stedet for et Spejl.

Efter Lovenes § 5 for S. Lokf. Forening maa ingen Lokomotivfører være Medlem af vor Organisation. Nu har det imidlertid vist sig, at der findes mange Lokf., der er Medlemmer af begge Foreninger; men efter hvad vi fra paalidelig Kilde erfarer, har disse faaet Tilhold om inden en vis Frist at udtræde af D. L. & L. F. eller blive hældt ud af S. Lokomotivfører Forening.

I vore Dage er Dumheder ikke mere en Hindring for at komme frem! Godt er det, at den endnu ikke er en Betingelse.

Et Medlem.

Lokomotivfabrikken.

Et Forlydende vil vide, at den Kommission, der er nedsat for at undersøge Mulighederne for en Fabrik for Lokomotiver til Statsbanerne, er stemt for at lægge den eventuelle Fabrik i Stationsbyen Nørre Aaby paa Fyn. Kommissionen har sikret sig Forkøbsret til et Areal paa 3 Tdr. Land.

Personalialia.

$\frac{1}{4}$ 09.

Forflyttede efter Ansøgning er: Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

- 269 H. Hansen, Aarhus H., til Langaa 3
33 R. Rasmussen, Langaa 3, til Aarhus H.
 $\frac{15}{4}$ 09.
539 A. L. V. Christensen, Kbhavn. G. 5, til Kbhavn. H. 5
551 N. C. Knudsen, Kbhavn. G. 5, til Kbhavn. H. 5
113 C. S. F. Pedersen, Kbhavn. H. 5, til Kbhavn. G. 5
179 L. A. Børgesen, Kbhavn. H. 5, til Kbhavn. G. 5

$\frac{1}{5}$ 09.

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

- 189 H. Petersen, Slagelse, med Tjeneste-Nr. 140 i Slagelse
50 S. A. Sørensen, Aarhus H. — 207 Aarhus H.
108 J. F. Hviid, Slagelse — 493 Nyborg
130 S. Andersen, Frederikshavn — 494 Struer
140 J. F. M. Wagner, Kbhavn. G. 1 — 495 Esbjerg

- 394 R. Rasmussen, Roskilde — 496 Kbhavn. G. 1
188 L. P. Pedersen, Kbhavn. G. 1 — 497 Kbhavn. H. 1
193 C. C. J. Jørgensen, Slagelse — 498 Nyborg
46 R. M. Nielsen, Slagelse — 499 Esbjerg
194 R. T. Larsen, Fredericia — 500 Struer

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

- 866 C. Møller, Kbhavn., med Tjeneste-Nr. 46 i Kbhavn. Ø.
2163 F. A. Møbius, Aarhus — 50 Frederikshavn
867 J. L. G. Petersen, Kbhavn. — 108 Kbhavn. G. 5
6163 K. A. Jensen, 5. Kreds — 130 Kbhavn. G. 1
2157 J. C. Rasmussen, Aarhus — 140 Frederikshavn
6081 K. T. A. L. Holst, 5. Kreds — 188 Roskilde
6145 H. C. Lorentz, 1. Kreds — 189 Kbhavn. G. 5
2158 J. P. Toft, Aarhus — 193 Esbjerg
2159 K. K. Klausen, Aarhus — 194 Esbjerg
2161 A. L. Johansen, » — 394 Kbhavn. G. 1
2162 H. J. M. Ludvigsen, Aarhus — 661 » G. 5
2160 H. Nielsen, Aarhus — 662 Korsør
6074 A. P. C. Poulsen, 1. Kreds — 663 Kbhavn. G. 1
2164 O. G. Olsen, Aarhus — 664 Glyngøre
2085 J. Bille, » — 665 Korsør
2088 H. P. Bispekov, Aarhus — 666 Kbhavn. G. 1
2084 H. F. Hansen, » — 667 Struer
2087 V. Rasmussen, » — 668 Gjedser

Forflyttede efter Ansøgning er:

Lokomotivførerne:

- 289 C. H. Malling, Esbjerg, til Kbhavn. Ø.
354 V. C. V. Jespersen, Kbhavn. H. 1, til Kbhavn. G. 5
138 C. P. Christensen, Kbhavn. G. 1, til Kbhavn. G. 5
426 A. G. Andersen, Struer, til » Ø.
455 C. F. Pedersen, Langaa 3, til Frederikshavn
40 P. M. Rasmussen, Nyborg, til Langaa 3
469 P. A. Andersen, Struer, til Aarhus H.
236 T. Jensen, Esbjerg, til Korsør
70 I. D. Dithmar, Kbhavn, G. 5, til Kbhavn. H. 5
421 O. H. Thinesen, » G. 1, » » H. 1
479 K. A. Hansen, Kbhavn. G. 1, til Kbhavn. Ø.
489 K. T. Florentz, » H. 1, » » Ø.
490 C. J. Olsen, » H. 1, » » Ø.

Lokomotivfyrbøderne:

- 491 H. C. Rasmussen, Frederikshavn, til Nyborg
40 L. P. Jespersen, Struer, til Aarhus H.
172 O. B. Olsen, Kbhavn. G. 1, til Helsingør
93 J. K. Holm, Glyngøre, til Aarhus H.
340 K. E. Poulsen, Esbjerg, til Slagelse
600 J. F. P. Gronemann, Esbjerg, til Fredericia
601 M. P. Nielsen, Gjedser, til Aalborg
107 L. M. Jensen, Aalborg, til Frederikshavn
624 G. E. J. Raarup, Frederikshavn, til Aarhus H.
630 M. E. Jensen, Kbhavn. G. 5, til Kbhavn. Ø.
556 P. S. Stoltzner, Kbhavn. G. 5, til Kbhavn. H. 5
33 R. Rasmussen, Aarhus H., til Frederikshavn
140 J. C. Rasmussen, Frederikshavn, til Aarhus H.

Beordret forflyttede er:

Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

256 E. E. Andersen, Helsingør, til Slagelse

301 J. Pedersen, Kbhavn. G. 1, » »

15/5 09.

Forflyttede efter Ansøgning er:

Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

657 J. V. S. Endersen, Randers, til Kbhavn. G. 5

317 A. C. M. N. Nielsen, Kbhavn. G. 5, til Randers

589 H. Bagger, Korsør, til Langaa 4

635 A. V. F. Raabæk, Langaa 4, til Korsør

31/5 09.

Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 79 H. Nielsen, Esbjerg, efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder Nr. 96 N. K. Nielsen, Kbhavn. G., hedder fremtidig N. K. Glensø.

Rettelser:

I Referatet af Generalforsamlingen i Fredericia d. 13. Marts staar Side 30, 12te Linie fra neden Ordet Holman, skal være Mottlau.

I Loktid. Nr. 9 er Navnene paa de to Jubilarer, d'Hr. Hansen og Blicher, ved en højst beklagelig Fejltagelse fra Reproduktionsanstaltens Side bleven forvekslede. Ihvorvel de to Jubilarer er kendte af det ganske Lokomotivpersonale, og man derfor straks kunde se Fejlen, er Forvekslingen derfor ikke mindre uheldig.

Side 136, 1ste Sp., 6te St., 1ste Linie staar underskrevne, læs uunderskrevne.

Side 139, 2den Sp., 11te Linie f. n. staar Ligninger, læs Legeringer.

Tandlæge Wilh. Amsinck,**Vesterbrogade 45**

(Vesterbrotorv — Hjørnet af Gasværksvej)

behandler Jernbanesygekassens Interes-
senter efter Sygekassens Takst.

**Sjællandske Statsbaners Embedsmænds
og Betjentes Laane- og Spareforening
af 1883.**

Da den til den 5te ds. indvarslede Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, afholdes i Henhold til Lovens § 9 en anden Generalforsamling Onsdag den 19. ds. Kl. 8 Aften i Jernbaneforeningens Lokale, Vesterbrogade Nr. 18.



København, den 6. Maj 1909.

Bestyrelsen.

Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaveralbum „Det grønne Hefte“, som altid bringer et Dusin af de mest efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prøvehefte kan bestilles og Abonnement tegnes hos min Broder, Lokomotivfører VILH. JESPERSEN, København H. Heftet kan ogsaa faas for Violin. Pris 1,25.

Ærbødigt

 **Olfert Jespersen,** 
Æbildgaardsgade 3, København.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 31, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, København V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

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, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.