

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 10.

1. Juni 1913.

13. Aarg.

Lokomotiver med Storrørs- og Smaarørsoverheder, Patent Wilhelm Schmidt, til Privat- og Sidebaner.

(Fra Tysk af O. Bendixen).

Med Henblik paa den rivende Hast, hvormed Anvendelsen af højt overhedet Damp har udviklet sig i Lokomotivdriften, og som er et glimrende Bevis paa Overheder Lokomotivets økonomiske Overlegenhed, er det vanskeligt at forstaa de tyske Privatbaners Tilbageholdenhed med Hensyn til Anskaffelse af Lokomotiver med Overheder. De beslutte sig kun tøvende og i ringe Grad dertil, endog hvor Banens Art er saadan, at det vilde være til stor Fordel at drage Nytte af overhedet Damp. Selv om ogsaa Driftsforholdene ved disse Baner i Almindelighed ere mindre gunstige end ved Hovedbanerne, saa er Driftssikkerheden ved Overheder Lokomotiver nu saa vidt fremskreden, at Betænkeligheder i Retning af større Reparationsudgifter eller Forstyrrelser i Driften ikke mere kunne synes berettigede.

Vi har i en tidligere Artikel »Lokomotivet med overhedet Damp« nærmere beskrevet dette det største og betydningsful-

deste Fremskridt i Lokomotivbygningens Historie. I nærværende Artikel skulde vi paa Grundlag af Materiale, der er os tilstillet fra Firmaet *A. Borsig*, Tegel, b/Berlin beskrive nogle Lokomotiver til Privat- og Sidebaner og de særlige Forhold, der gør sig gældende her ved Anvendelsen af højt overhedet Damp. Gennem Beskrivelser der er os sendt fra *Wilhelm Schmidt*, Cassel skal vi ligeledes beskrive det sidste Patent, »Smaarørsoverhederen« (Kleinrohrüberhitzer für volle Rauchrohr-Besetzung), hvor alle Keldrørene indeholde Overhederelementer.

Af tyske Privatjernbanedirektioner har *Halberstadt—Blankenburg* Jernbaneselskab (Harzen) for nylig gjort et vellykket Forsøg med Indførelse af Overheder Lokomotiver. Firmaet *A. Borsig* leverede i Foraaret 1911 flere 1-C Tender Lokomotiver til dette Selskab, og som i det følgende skal nærmere beskrives. Trods det, at de lagttagelser, der ere gjorte i Driften med disse Lokomotiver, endnu ikke ere sammenstillede, saa er det dog nu efter flere Maaneders Tjeneste fastslaaet, at Betjeningen og Vedligeholdelsen af disse Overheder Lokomotiver ikke har beredt Maskinpersonalet særlige Vanskeligheder, trods det, at de indtil da kun havde haft at gøre med Lokomotiver med mættet

Damp. De afbildede Lokomotiver, Fig. 1, køre paa den 19 km lange Strækning Halberstadt—Blankenburg. Denne har en gennemsnitlig Stigning af 1:100. Foruden lettere Person- og blandede Tog skulle de ogsaa befordre svære Godstog fra Halberstadt til Blankenburg.

Tidligere besørgedes denne Tjeneste af 1-C Tender Lokomotiver med mættet Damp efter de preussiske Statsbaners Type. Denne havde vist sig at være god og skulde derfor bibeholdes, dog med den Ændring,

Direkte Hedeflade.....	9,37 m ²
Indirekte —	102,64 -
Overheder —	26,00 -
Samlet —	138,01 -
Risteflade	1,73 -
Samlet Hedeflade	79,5 -
Risteflade	
Vandindhold	7,0 m ³
Kul —	2500 kg
Tom Vægt.....	51,0 t
Tjenst —	64,0 -
Adhæensionsvægt.....	48,0 -

Kedlen er efter den almindelige Model paa Lokomotivkedler, og paa Grund af

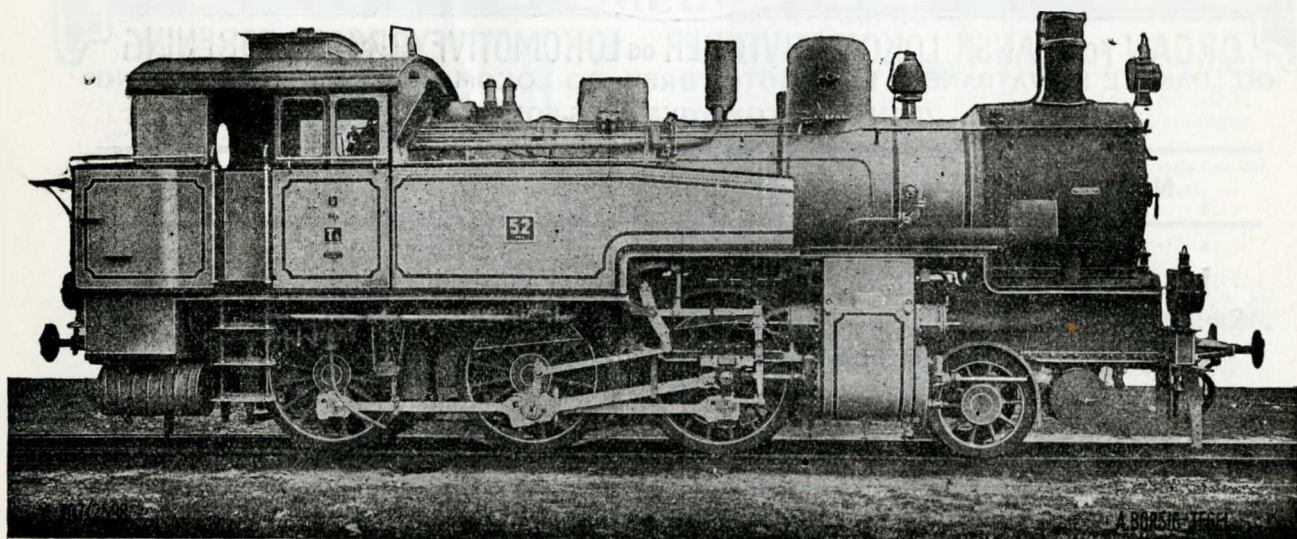


Fig. 1. C-Tenderlokomotiv med overhedet Damp til Halberstadt—Blankenburg Jernbanen.

at Drivhjulenes Diameter skulde forøges fra 1350 til 1520 mm. Til Grund for Udkastet valgtes da de preussiske Statsbaners 1-C Tender Lokomotiver med Overheder for Nærtrafik, og som af Firmaet A. Borsig er leveret til dette Brug i et Antal af over 400. De ere gennemprøvede i alle Enkelt-heder og har gennem mange Aar vist sig udmærkede i Berlins Forstadstrafik.

De nye Lokomotivers Hovedmaal ere følgende:

Cylinderdiameter.....	540 mm
Stempelslag	630 —
Drivhjulsdiameter.....	1520 —
Løbehjuls —	1020 —
Fast Hjulstand	3850 —
Samlet —	6350 —
Damptryk	12 kg/cm ²

dens høje Beliggenhed, 2510 mm over Skinnetop, har Fyrkassen faaet en betydelig Dybde, saaledes at Højden under Murbuen er saa stor, at Flammerne kunne udvikle sig gunstigt selv ved tykt tilrettelagt Fyr. Risten er svagt skraa frem efter. Til Forankring af Fyrkassen med den ydre Fyrkasseskappe er anvendt Støttebolte af Manganbronze.

Overhederrørene ligge i 2 Rækker Røgrør med 7 i hver, saa der ialt er 14 komplette Overhederrørsystemer til Stede. Foruden disse 14 Røgrør har Kedlen 14 Kedelrør med 41/46 mm Diameter og en fri Længde mellem Rørvæggene af 4367 mm.

Til Forhindring af Udkastning af Gnist er der i Røggammeret anbragt en Gnistfanger efter Model *Stollerz*. (Se Fig. 2.)

Denne er i den sidste Tid med gode Resultater indført baade ved Statsbanerne og andre Baner. Beretningerne om dens Virkning lyder gunstigt.

Denne Gnistfanger fremkom ud fra den Tanke, at Spilddampens Udstrømning, der navnlig naar Lokomotivet arbejder haardt, frembringer det nødvendige Træk til Fyrets Forbrænding, udelukkende foregaar i Midten af Røgekammeret, det vil sige foran de øverste Kedelrør, og følgelig virker stærkere paa disse end paa de underste og dem ved Siderne. Disse have som Følge heraf ofte saa svagt Træk, at de paa længere Kørsler tilstoppes med Askesmuld og næsten ophøre at virke som Hedeflade. De midterste Rør derimod optager alene Træken, og jo mere Siderørene tilstoppes, rives der uforbrændte, glødende Kulpartikler ind i Røgekammeret og ud i det fri.

Stollerz Gnistfanger søger at overvinde denne skadelige Ulempe derigennem, ved Deling af Røgekammeret i 2 Dele at opnaa saa ens en Benyttelse af alle Kedelrørene som muligt, og derved forringe Udcastningen af Gnister, og samtidig opnaa en bedre Forbrænding og dermed mindre Kulforbrug.

Røgekammerets Deling sker ved en rundbøjet, bølget, 3 delt Plade- eller Traadfletningsindsætning, A-B (Fig. 2). Den øverste Del af Røgekammeret I staar i Forbindelse med den ydre Luft og Udgangen. I den underste Del II, i hvilken alle Kedelrørene udmunde, opstaar ved Udgangens Sugning et stærkt Vakuüm. Førnævnte Indsætning har talrige runde Aabninger eller kvadratiske Masker af forskellig Størrelse og i forskellig Afstand. Fordelingen og Størrelsen af disse Aabninger er saaledes ordnet, at paa en bestemt Bredde over de midterste Kedelrør findes de mindste Gennemboringer i Indsætningen for at mindske det stærke Træk gennem disse Rør. Paa Siderne derimod og nedefter bliver Aabningerne gradvis større, for at tilføre større Lufttræk. Indsætningens samlede Flade er, som Følge af dens Bølgeform, holdt saa stor som muligt for ikke at hemme den fri

Udstrømning af Røgen. C er Afslutningsplade, D Renseklap.

Kedlens Fødning foregaar ved 2 underneden liggende, ikke sugende Straalepumper, Model *Schäffer og Budenberg*. Til Opnaaelse af en røgsvag Forbrænding af Brændselsmaterialet er Lokomotivet forsynet med et *Langer-Marcotty* Apparat af nyeste Konstruktion.

Til Afgivelse af Signaler er foruden en meget klarstemt Dampfløjte tillige en Dampklokke, Model *Latowski*.

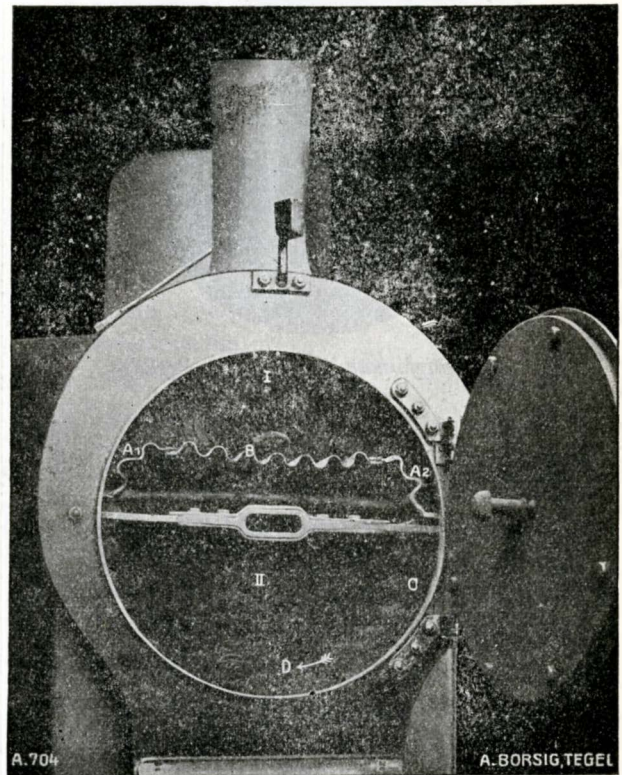


Fig. 2.

Endvidere er Lokomotiverne forsynet med en Dampopvarmningsindretning til Togs Opvarmning. I Forbindelse hermed er paa Siden af Domen anbragt en Pulsometerventil og med Tilslutning til Sodudblæsningsindretningen for Røg- og Kedelrør.

Rammen er fremstillet som Kasseramme med indbygget Vandkasse. Lagringen af Akselkasserne til Drivhjul og de bageste Kobbelhjul sker ved stærke Gaffelbakker og det forreste Kobbelhjul i almindelige Aksel-

bakker. Den forreste Kobbelaksel er ved en
Krauz Truck forbunden med Løbeakslen.
 (Fortsættes.)



Lokomotivformand F. Hansen, Roskilde.

Den 1. Marts d. A. var det 40 Aar siden, at Lokomotivformand Ferd. Hansen, Roskilde, ansattes som Maskinarbejder ved det sjællandske Jernbaneselskab, og den 1. Juni d. A. kan Hr. Hansen atter fejre et Jubilæum — nemlig 25-Aarsdagen for sin Udnævnelse til Lokomotivformand.

I det lange Tidsrum har Jubilaren altid vist sig som en »medgørlig« Foresat, der altid har mødt Lokomotivpersonalet med en Forstaaelse, som kun fremkommer, naar den Foresatte kan tale med sit Personale.

I Erindring herom vil Hr. Hansen da ogsaa modtage flere Beviser derpaa fra »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening«.



D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^a, København.

Hovedbestyrelsens Sekretar:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a²,
 København B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg.

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, København Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

* * *



Lokf. E. Jørgensen, Sorø.

Efter 29 Aars Tjeneste, deraf 14 Aar som Lokomotivfører, forlader et af vore gode Medlemmer med Udgangen af Maj Statsbanernes Tjeneste — ikke paa Grund af Alder —, men det der er hver Mands Herre — Svagelighed.

Jørgensen har ved aarelangt Sanatorieophold søgt at genvinde sin Arbejdskraft — men forgæves. Det har da været nødvendigt for ham allerede i en Alder af 52 Aar at indtræde i de pensioneredes Rækker.

Vi bringer Hr. Jørgensen vor bedste Tak for godt Medlems- og Kammeratskab

og ønsker, at han med forholdsvis godt Helbred maa nyde sin Hvile og Pension.

* * *

Nyborg Lokomotivfb.-Afd.

afholdt Generalforsamling paa Turisthotellet den 9. April med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.
- 2. Forhandlingsprotokollen.
 - 3. Afd.s Status samt Tilskud til Festudvalget.
 - 4. Valg af 3 Medlemmer til Festudvalget.
 - 5. Forslag til Valg af Delegeret til Kongressen.
 - 6. Eventuelt.

ad Punkt 1. Formanden bød Velkommen og gav en Del Oplysninger fra Hovedafdelingsformanden samt bad Forsamlingen vælge en Dirigent. Valgt blev Formanden.

ad Punkt 2. Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

ad Punkt 3. Formanden klarlagde Foreningens Status. Til Festudvalget vedtoges at yde et Beløb svarende til Lokf.s + Overskudet fra Kransekassen. (Dog ydes intet før eventuelt til Juletræet).

ad Punkt 4. Til sammen med de af Lokf. valgte Medlemmer at danne Festudvalg, valgtes d'Hrr. A. Knudsen, O. Sørensen og M. Mørk.

ad Punkt 5. Som Delegeret til Kongressen foresloges L. Christiansen og A. Graversen.

ad Punkt 6. Forskellige Sager behandles og toges til Efterretning.

* * *

Østerbro Afd. for Lokfb.

Fra $\frac{1}{4}$ d. A. er overgaaet fra »Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund« følgende Medlemmer til D. L. & L. F.s Afd. 2 Gb. Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

T. A. A. Christiansen,

Aage Jensen,

V. Olesen,

Th. Henningsen, som fra $\frac{1}{5}$ er forflyttet til

Østerbro Afdeling Nr. 6. *M. Jensen.*

Nordisk Lokomotivmands Forbund.

Nordisk Lokomotivmands Forbund afholder som tidligere meddelt sin Kongres den 13., 14. og 15. Juni d. A. i Stockholm. Den afholdes paa Arbetareinstituttet i Klara Norra Kyrkogata Nr. 8 og begynder den 13. Kl. 10 Fm. med følgende Dagsorden:

1. Kongressens Aabning.
2. Godkendelse af Dags- og Forretningsorden.
3. Valg af Kongresfunktionærer:
 - a) Sekretærer,
 - b) Justeringsmænd,
 - c) Udvalg.
4. De i Forbundet optagne Organisationer aflægger Beretning.
5. Forslag til Love for »Nordisk Lokomotivmands Forbund«. (Se nedenfor.)
6. Forhandlingsretten og Lokomotivpersonalets retslige Stilling.
7. Arbejdstiden.
8. Lokomotivpersonalets Uddannelse.
9. Lokomotivpersonalets Lønspørgsmaal.
10. Pension.
11. Forhandling om fælles Fagblad for Nordens Lokomotivmænd.
12. Behandling af Forslag.
13. Eventuelt.
14. Afslutning og Valg af Stedet for næste Kongres.

Forslag til Love for Nordisk Lokomotivmands Forbund.

Vedtaget paa et Bestyrelsesmøde i Gøteborg den 3. og 4. April 1913, til Fremsettelse paa Kongressen 1913.

§ 1.

Det nordiske Lokomotivmands Forbund, som omfatter følgende Foreninger: for Sverrig: (Den svenske Afdeling) Sveriges lokmanna förbund;

for Danmark: (Den danske Afdeling) Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening; D. P. L. & L. F.;

for Norge: (Den norske Afdeling) Norges lokomotivpersonales forening;

for Finland: (Den finske Afdeling);
har til Formaal:

- a) at virke for broderlig Forening og Samarbejde mellem Nordens forskellige Lokomotivmands Foreninger;
- b) ved indtrufne Uheld og Ulykker samt ellers, naar Forbundet anser det for nødvendigt, paa alle Maader at yde Forbundets Medlemmer eller deres efterlevende Beskyttelse og Bistand;
- c) ved et Fagblad at holde Forbundets Medlemmer à jour med alle til Faget henhørende Spørgsmaal;
- d) at virke for lovbestemte Dygtighedsbetingelser for Ansættelse som Lokomotivmænd samt en lovbestemt Maksimalarbejdstid;
- e) iøvrig ved alle lovlige Midler at søge at bringe Lokomotivmændenes sociale Anseelse og øvrige Vilkaar i fuld Overensstemmelse med deres ansvarsfulde Kald.

§ 2.

Indmeldelse.

Indmeldelse i Forbundet er obligatorisk for enhver Fører eller Fyrbøder, der tilhører nogen af de her i § 1 nævnte i Forbundet repræsenterede Organisationer.

§ 3.

Forbundets Anliggender haandhæves af et Sekretariat bestaaende af 2 Mænd fra hvert Land, der tilhører Afdelingens Bestyrelse, og hvoraf den ene skal være Afdelingens Formand. Desuden vælger Kongressen udenfor disse Mænd en Præsident, som er Sekretariatets sammenkaldende Medlem.

Sekretariatet vælger en Person i det Land, Kongressen beslutter, at Sekretariatet skal have sit Sæde i, hvilken Person er Sekretariatets forretningsførende Medlem; denne har Taleret, men ikke Stemmeret i Sekretariatet.

§ 4.

Fordeling af Udgifter.

1. Omkostningerne for hvert Lands Repræsentation bekostes af hvert Land for sig. Omkostningerne for Gennemførelsen af Sekretariatets Beslutninger samt Repræsentationsudgifter til det

forretningsførende Medlem og til dets Præsident fordeles mellem de forskellige Afdelinger i Forhold til Medlemsantallet.

2. Omkostningernes Fordeling sker hvert Aar efter det anmeldte Medlemsantal den 1. Januar.

§ 5.

Kongressen.

1. Beslutning om Forbundets Virksomhed fattes paa Kongressen, som er højeste Myndighed i alle Forbundets Anliggender, og til hvilken hvert enkelt Lands Forening indenfor Forbundet har at appellere som den sidste og højeste Instans.
2. Kongres afholdes mindst hvert tredje Aar ved den Tid, der er bleven bestemt paa den nærmest foregaaende Kongres. Kongressens Sæde skal regelmæssig skifte inden for de nordiske Lande.
3. Til Kongressen har enhver i Forbundet repræsenteret Afdeling Ret til at sende 2 Repræsentanter for det første Hundrede Medlemmer og yderligere 1 for hvert overskydende fulde Hundrede.
Hver Repræsentant har en Stemme. De vælges for hver ordinær Kongres, og deres Mandat løber til næste Kongres. Repræsentanterne kan genvælges.
4. Repræsentanterne skal være forsynet med Fuldmagt, udfærdiget af Bestyrelsen for den Forening, han repræsenterer, i Overensstemmelse med en Sekretariatet tilstillet Formular. Fuldmagternes Undersøgelse foretages af det samlede Sekretariat før Kongressens Aabning.
5. Repræsentanternes Honorar og Rejseomkostninger beregnes til Henrejse, Ophold under Kongrestiden samt Hjemrejse.
6. Sekretariatets Medlemmer er forpligtet til at være til Stede paa Kongressen og har der Ret til at stille Forslag og udtale sig, men ikke Stemmeret angaaende Bevilling eller Forkastelse af Ansvarsfrihed.

De modtager Honorar i Lighed med de andre Kongresrepræsentanter.

Forslag til Arbejdsprogram for Kongressen opstilles af Sekretariatet. Præsidenten aabner Kongressen og leder bistaet af Bestyrelsens Formand i det Land, hvor Kongressen afholdes, dennes Forhandlinger.

7. Forslag og Spørgsmaal, som skal behandles paa Kongressen, maa være indleveret til Sekretariatet 2 Maaneder før Kongressen og skal, efter at de er behandlede af Sekretariatet og optaget paa Kongressens Dagsorden, tilligemed denne offentliggøres en Maaned før Kongressen.
8. Forslag eller Spørgsmaal, som ønskes behandlet paa Kongressen, kan stilles af en hel Forening eller et enkelt Medlem indenfor Forbundet under Iagttagelse af, hvad der i denne Lovs § 8 er bestemt.
9. Ekstraordinær Kongres kan efter Forslag af et Lands Forening eller af Sekretariatet i sin Helhed sammenkaldes af dette. Tid og Sted for en saadan Kongres bestemmes i saa Fald af Sekretariatet.
10. Ethvert Forbundsmedlem udenfor Repræsentanter og Sekretariatet har Ret til at være tilstede ved Kongressens Forhandlinger og kan her stille Forslag og udtale sig, men har ingen Stemmeret.

§ 6.

Sekretariatet.

1. Sekretariatet leder Forbundets Virksomhed i Overensstemmelse med disse Love og de af Kongressen fattede Beslutninger og tillige Forbundets administrerende Myndighed.
2. Sekretariatet sammenkaldes en Gang om Aaret, samt ellers naar nogen Afdeling fordrer det.
3. Sekretariatet har Bestemmelsesret angaaende Maaden for Gennemførelsen af Spørgsmaal, der er det oversendt af Kongressen.

4. Er noget Medlem af Sekretariatet forhindret i at være til Stede ved dets Sammenkomster, er han forpligtet til selv at underrette Præsidenten herom.
5. Sekretariatet har at fremlægge for Kongressen Beretning og Regnskab.

§ 7.

Revision.

Kongressen vælger 2 Revisorer bosat i det Land, hvor Sekretariatet har sit Sæde.

§ 8.

Almindelige Bestemmelser.

1. Alle Oplysninger og Meddelelser angaaende Forbundet ligesom ogsaa Spørgsmaal, der er blevet overgivet til Sekretariatets eller Kongressens Afgørelse, enten det nu gælder et enkelt Medlem eller en hel Forening indenfor Forbundet, skal efter Opfordring uopholdelig indsendes til Sekretariatet.
2. Ethvert Forbundsmedlem, som ved sin Virksomhed i Forbundets Tjeneste, uagtet han efter bedste Evne varetager sine Tjenesteanliggender, forfølges i eller afskediges af Jernbanetjenesten, skal have al den moralske og økonomiske Understøttelse, som Forbundet er i Stand til at give ham. Forbundsmedlemmerne er saaledes solidariske med den forulempede.
3. Intet Forbundsmedlem kan vægre sig ved at modtage et ham af Forbundet paalagt Tillidshverv, dersom ikke gyldige Grunde foreligger. Dog skal det Medlem, som i tre paa hverandre følgende Aar ved et saadant Hverv har virket i Forbundets Tjeneste, om han ønsker det, være fritaget i lige saa lang Tid.
4. Indtræder der uforudsete Hindringer af en saadan Beskaffenhed, at de i væsentlig Grad berører Forbundets Virksomhed eller dets Medlemmer, eller naar en Ulykke af et saadant Omfang finder Sted, at Forbundets Mellekomst paakaldes, bestemmer Sekretariatet i første Række de Foranstaltninger, som

bør tages, endogsaa naar det gælder Antagelse af juridisk Hjælp eller Anvisning af Pengehjælp.

5. For Foranstaltninger, som gøres af den enkelte Forening uden Sekretariatets Tilladelse, bærer Foreningen alene Ansvar og nyder ikke uden særlig Undersøgelse nogen Støtte af de øvrige Foreninger.
6. Forbundet kan samvirke med øvrige Organisationer saavel i som udenfor Norden, forsaavidt disses Arbejde ikke strider mod Forbundets Love.
7. Forbundet kan ikke opløses med mindre $\frac{2}{3}$ af samtlige Repræsentanter paa 2 paa hinanden følgende Kongresser har stemt for Forslaget.
8. Al Afstemning sker aabent, naar ikke anderledes er bestemt, og simpel Majoritet er afgørende med Undtagelse af, hvad der i denne § Post 7 og 10 er bestemt.
9. Ingen udenfor Forbundet har Ret til at nyde de Fordele, som er omtalt i denne Lov.
10. Forandringer eller Tillæg til disse Love kan kun besluttes af Kongressen, og Forslag derom maa forinden være offentliggjort for de respektive Afdelingers Bestyrelser. $\frac{2}{3}$ Majoritet er her afgørende.

§ 9.

Disse Love, som er vedtagne af Nordisk Lokomotivmands Forbund, maa ikke kunne gøres til Genstand for nogen Behandling ved Domstolene, men alle Tvistigheder skal afgøres af Sekretariatet eller, naar denne selv er Part i Sagen, af Voldgiftsret, af hvis Medlemmer de stridende vælger lige mange, med Kongressen som sidste Instans.



Signal og Togsikringsmidler.*

Vil man ud fra Driftssikkerhedens Standpunkt (altsaa ikke Bekvemmelighedshensynets) værdsætte det fremskudte Signals Betydning som Hjælpemiddel for Lokomotivføreren, bør man fremfor alt sammenkoble den virkelige Bremselængde med dette Signals Afstand fra Indkørselssignalet evt. Stationsmærket, thi uden denne Beregning opnaar man knn et fejlagtigt Facit. I dette Øjemed maa man ligeledes stille Bremsmærkerne og de »fremskudte« ens. Ogsaa paa dette Punkt savner jeg Oplysning i d'Hrr.s Gensvar. Ganske vist bemærker Hr. C. L., at skal Mærkerne gøre Gavn, bør de staa 11 Telegrafstænger = 550 m fra Signalmasten. Det samme finder jeg derfor maa blive Tilfældet med det fremskudte. Vi sætter altsaa dettes Afstand til 550 m, og tænker os et fuldt belastet Godstog med Haandbremsebetjening og 60 km Hastighed paa et Fald af 1:100 begynder Bremsningen ved 550 m Afstand fra Indkørselssignalet evt. Stationsmærket. Jeg beder d'Hrr. C. M. C. og C. L. nøjere overveje Følgerne, selv om De ogsaa regner med de mest gunstige Vejrforhold. Jeg vover endog at paastaa, at selv et Hurtigtog hvis vacumbremse Vogne virker betydelig kraftigere, vil ikke kunne bringes til rettidig Standsning under samme Forhold. Skal Lokomotivføreren være paa den rette Side, maa Afstanden her ikke være under 11 à 1200 m for Godstogets, og en 8 à 900 m for Hurtigtogets Vedkommende.

Opstiller man nu Spørgsmaalet, hvorvidt et saa langt Traadtræk vil være paa-lideligt og forsvarligt at anvende, da er følgende Oplysning fra »Das Eisenbahnwe-

* Rettelse. I Lokf. Herm. Ohlsens Gensvar til d'Hrr. C. Larsen og C. M. Christensen om Signal- og Togsikringsmidler har der indsneget sig en aldeles meningsforstyrrende Trykfejl.

Der staar Side 138, 2. Sp. i de sidste tre Linier: herom er saavel Theori som Praksis herhjemme som i Udlandet *ringe*; læs: **enige**.

sen der *Gegenwart*« af stor Interesse, dette Værk meddeler nemlig: *at 700 m er den yderste Afstand, hvormed der, med et med Traadtræk forsynet fremskudt Signal, kan opnaas en paalidelig Signalafgivelse*; ligesom der fra samme Kilde oplyses, *at Bremsesafstanden for et fuldt belastet Hurtigtog i Praksis maa regnes til ca. 600 à 700 m paa horisontal Strækning.*

Jeg beder nu Læserne, specielt mine to Kolleger i København, om at foretage en Sammenligning mellem disse Oplysninger, og det af mig i foranstaaende nævnte Tilfælde, hvor det „fremskudte“ saa ofte har misvist i kun 600 m Afstand. Naar jeg saa yderlig oplyser, at der er stærkt Fald til omtalte Station, vil enhver uhildet Jernbanemand indrømme, at dels er Bremsesafstanden for kort mellem det yderste »fremskudte« Signal og Stationsmærket, og dels at jeg ved at benytte dette Signal som Grundlag i min tidligere Artikel ikke har fremført »søgte« Beviser for mit Standpunkt til Udvidelsen af dette System. Gennem mine Udtalelser har jeg villet tilstræbe, at skal der indføres et virkeligt paalideligt og nyttigt Vejlednings- og Togsikringsmiddel, da bør det være for *alle Togarter* og under betryggende Former. Men hertil anser jeg ikke det »fremskudte« for egnet, saalænge den »paalidelige« Bræmselængde ikke kan strække sig over ca. 500 à 600 Meter.

Da Hr. C. M. C. drager den Slutning af min foregaaende Artikel, at jeg anser de fremskudte Signaler som noget »Skidt«, da vil jeg under Henviisning til foranstaaende tilbagevise denne Paastand som uberettiget. Min Bedømmelse er kun foretaget ud fra »Togsikkerhedens« Standpunkt — Bekvemmelighedshensynet lader jeg ligge — af hvilken Grund mine ærede Kolleger ikke med Berettigelse kan forlange, at jeg skal anbefale det modsatte af det, min Overbevisning foreskriver. Et saadant Misforhold vil jo dog være det samme, som hvis den ene af to Konkurrenter for Retten vilde rose Modpartens Varer som bedre end hans, samtidig med at han overfor Dommerne betegnede den indstævnte som den reneste

og uskyldigste Engel paa Jorden. Her savner man Logik — det samme var Tilfældet i de to Gensvar.

Aalestrup, den 8. Maj 1913.

Herm. Ohlsen,
Lokomotivfører.

Lokomotiv- kontra Stationspersonale.

Maa det være mig tilladt i Lokomotiv-Tidende at faa optaget følgende lille Klage fra Fredericia. Det har flere Gange i den sidste Tid truffet sig, at der fra den her-værende Stations Side er bleven klaget til vore Foresatte i Remisen over enkelte af Rangerførerne, fordi de *efter Stationens Formening* skulde have kørt for langsom eller paa anden Maade have forsyndet sig. Det kan selvfølgelig set fra een Side være meget rart, naar en Sag kan ordnes i Mindelighed ved Forhandling mellem Stationen og Remisen, men paa den anden Side er det alligevel en meget betænkelig Ordning at faa indført. Naar den fungerende Stationsbestyrer saaledes underhaanden kan klage over en bestemt Mand til Lokomotivformanden, saa afskæres man i saadanne Tilfælde fuldstændig fra at kunne forsvare sig, og der vil altid, selv om Klagen er uberettiget, blive hængende en lille Plet paa vedkommende, og som maaske i senere Tilfælde kan benyttes mod ham. At Lokomotivformanden skulde være blind for, at det i de 99 Tilfælde af 100 snarere er Rangerføreren, der har Grund til at klage over Stationen, kan jeg næppe tro, da Lokomotivformanden dog selv engang har rangeret, derfor er det saa meget mere at beklage, dersom Stationen skulde faa den Opfattelse, at Lokomotivformanden er lydhør for alle dens Klager, thi saa vil der sikkert ingen Ende blive paa dem. Dersom Lokomotivformanden derimod forlangte en skriftlig Indberetning, hver Gang der efter Stationens Formening var noget at klage over, saa vilde den sikkert betænke sig to Gange,

førend den klagede uden Grund, og vi andre vilde faa Lejlighed til at forsvare os mod mulige uretfærdige Beskyldninger, foruden at vi kunde staa paa Maskinen med den Følelse af Tryghed, som Bevidstheden om at have vore Foresatte paa vor Side giver. Jeg skal ikke i denne Artikel nærmere komme ind paa Stationens Klager, kun skal jeg nævne det Besvær vi ofte har med at faa det fornødne Vand, selv om man siger til i betimelig Tid, og bliver man endelig nødt til at tage Vand i Togtid, ja saa hedder det sig straks, at det er Rangerførerne der forsinker Togene.

Det andet Forhold, som jeg gerne vil tillade mig at omtale, er: »Rangermaskinernes Anvendelse som Skydelokomotiv«. Som bekendt følger vi undertiden med til Vogterhus Nr. 4 (ca. 5 km fra Fa.) Nu er jeg af den Formening, at naar Trafikafdelingen forlanger Skydelokomotiv til et svært Tog, for at dette kan overvinde en længere Stigning, og Maskinafdelingen sanktionerer, at en Rangermaskine maa benyttes, saa er det ogsaa Rangerførerens Pligt at hjælpe dette Tog saa meget, som det kan lade sig gøre uden at overanstrenges Maskinen. Lokomotivformanden er imidlertid af den Formening, at der skal skydes saa lidt paa som vel muligt, og vi er jo ikke saa faa her i Fa., overfor hvem Lokomotivformanden har paa-talt, at de har kørt Maskinen for haardt, naar de skød bag paa. Ja, der har end ogsaa for nogen Tid siden været ophængt et Opslag i Remisen, der gik ud paa, at man kun maatte skyde bag paa Togene i »det lille Spjæld«.

Hvad vil nu Følgen blive af saadanne Ordre og Opslag? Ja, for det første reducerer de Rangerførerne fra ansvarlige Mennesker, hvem et Lokomotiv er betroet, og til nogle Automater, og for det andet bliver vi stillet som et vist lille Dyr mellem et Par Negle, for i det Tilfælde, at vi efterkommer Ordren og kun skyder paa i »det lille Spjæld«, saa kan vi ikke engang følge med Toget ud fra Stationspladsen, langt mindre 5 km, og saa ved vi jo nok hvad Stationen siger: »Det er en Krakiler«, han

vil ikke køre o. s. v. Skyder man derimod forsvarligt bagpaa, saa at man virkelig er den tilsigtede Hjælp for Toget, saa er man i Stationens Øjne et dejligt Menneske, men saa løber man rigtignok den Risiko, at hvis Formanden faar det at se, saa vånker der ogsaa en Reprimande.

Kunde disse Linier bevirke, at man slipper for Irettesættelser, naar man skyder *forsvarligt* bag paa et Tog uden at overanstrenges Maskinen, saa var Hensigten naaet, og det vilde sikkert glæde os alle her i Fredericia og ikke mindst Deres

Ærb.

Rangerfører.

Gr. Vording endnu en Gang.

Blandt almindelige og sundt tænkende Mennesker er det Sædvane, at det, man siger, er et Udtryk for, hvad man mener, og efter modent Overlæg at svare paa det, man bliver spurgt om. Da jeg ogsaa betragter Medlemmer af Hovedbestyrelsen som almindelige Mennesker, har Hr. Vordings »Svar« i Nr. 9 i nogen Maade overrasket mig, idet jeg forudsætter, at Referatet er en Kvintessens af de faldne Udtalelser.

Det begyndte med, at jeg i Henhold til Referatet i Lok. Tid. Nr. 7 og den deri af Hr. Vording fremsatte Kritik af »det tekniske Stofs dominerende Plads«, lod mig henfalde til en lille venskabelig Tilrettevisning — ikke noget Angreb, som Hr. Vording har opfattet det. Tillige spurgte jeg om, *hvem* der ankede og fremsatte mine Synspunkter for, hvem det mon kunde være. Da Tavshed plejer at være Samtykke, og Hr. V. ikke svarer mig derpaa, maa jeg altsaa have set rigtigt.

Nu ser jeg imidlertid i Nr. 9, at det minsandten ender med, at Hr. V. erklærer sig fuldstændig enig med mig, og at han tvertimod har anbefalet dette! Det er dog ellers en Sjældenhed, at nogen anker over en Ting, der har Ens Tilslutning, i alt Fald

forekommer det mig at være Dobbeltgænger.

Den Bestandighed, Hr. V. her har udvist, forekommer mig at være af samme Ægthed som den, Gustav Wied fandt hos en Kone, han kendte. Hun elskede nemlig sin afdøde Mand saa højt, at hun endnu i fem Aar efter hans Død fik Børn!

Jeg skal indrømme, at Hr. V. ved et Omslags Indførelse har anvist, hvorledes der kunde fremkomme »blanke Sider« til det »foreningsmæssige«, men hvad der skal staa, giver han ingen Oplysning om. Jeg tillod mig blot i al Beskedenhed at henstille til vore Hovedbestyrelsesmedlemmer gennem Bladet at komme i bedre Kontakt med Medlemmerne, og mente at de Anker, som *Hovedbestyrelsesmedlemmet* Vording har fremsat mod det *foreningsmæssiges* til Tider indskrumpede Plads da vilde forsvinde. Herpaa svarer Hr. Vording godtkøbs, »at han uden for vor snævre Kreds ogsaa har truffet Mennesker, der føler sig kaldede til at retlede deres Medmennesker, og som har været lige saa lidt heldige dermed, som jeg.«

Jeg fristes til at citere, hvad Rigskansler, Baron Oxenstjerna sagde til sin Søn, da han paa Grund af svigtende Evner nærrede Betæneligheder ved at overtage en Gesandtskabspost: »Min Søn, om Du vidste med hvor lidt Fornuft, Verden regeres!«

Som bekendt lærer man bedst sine Egenskaber at kende ved at høre dem kritiserede af andre — det gælder saavel i Flertal som Enkelttal. Man kan ikke rigtig lide det; men man har godt af at høre det. Det var blot dette, jeg, omend lidt udførligt, tillod mig, og jeg synes ikke, at et Medlem af Hovedbestyrelsen bør være saa ømskindet for Kritik, at han for at afværge denne parerer med en saa lægs »Vittighed« som den, at »Pennen løber løbsk«, den er saamænd saa mőségroet, at jeg vil lade den ligge — og samle mere Mos. Hovedsagen er, at vi nu er enige, og jeg venter i Fremtiden at se saavel Hr. Vording som øvrige Hovedbestyrelsesmedlemmer producere sig paa det foreningsmæssige i Bladet; da er jeg tilfreds med min lille Opsats, om

den kunde bevirke dette Mirakel. — — Lad os nu se Tiden an!

H. Petersen,
Lokt.

Maa jeg iøvrigt gøre opmærksom paa, at der i min første Artikkel har indsneget sig et Par Trykfejl. Der staar lovlige Stier: *læs lønlige Stier*. Læs tillige *Krybskytten* i Stedet for Krybskyttere.

D. S.

Jernbanernes strategiske Betydning i Krigstid.

(Fortsat).

Den første store Troppetransport med Jernbanerne var den, som foretoges i det første slesvigske Felttog i Aarene 1849 -- 51. Derpaa fulgte en stor Troppebevægelse i Østrig fra 1850 til 1853, ved hvilken der ikke vandtes nogen Tid ved Jernbanetransporten, men hvor man maaske højst opnaaede at skaane Soldaterne, men dette er dog ret tvivlsomt. Befordringen af de østrigske Tropper til Lombardiet i Aaret 1859 var slet planlagt og førte derfor ikke til det ønskede Resultat, hvorimod den omtrent i samme Tidsrum stedfundne Transport af franske Tropper til den italienske Krigsskueplads, som foregik efter en forud udarbejdet Plan, helt igennem faldt ud til Tillredshed. I det italienske Felttog i Aaret 1859 forekom foruden Kravet om Soldaternes Transport direkte til Krigsskuepladsen for første Gang Anvendelsen af Jernbanerne til Iværksættelsen af en Forskydning af alle de der forsamlede Stridskræfter til andre Dele af Krigsskuepladsen.

Jernbanernes Virksomhed i det italienske Felttog ansporede ogsaa de andre Lande til mere end hidtil at tillægge den militære Udnyttelse af Jernbanerne større Betydning. I Preussen var der ganske vist allerede paa et tidligere Tidspunkt — i Aaret 1855 — udarbejdet et Forslag om dette Emne til Brug for Generalstabsofficererne. Preussen var den første Stat, som lod de Militærau-

toriteter, der under en Krig skulde lede Jernbanedriften, i Fredstid uddanne i den praktiske Jernbanetjeneste, saaledes at de blev fortrolige med Opgaven og i Stand til rettidig at træffe alle Forberedelserne for en Gennemførelse af deres Planer. Den første Lejlighed og som Prøve paa de trufne Forholdsregler var det slesvig-holstenske Felttog i 1864, hvor ganske vist saavel Antallet af de befordrede Tropper som ogsaa Hurtigheden i Samlingen knn var lille og for langsom.

(Fortsættes).



Køb hos de handlende,
der avetterer i Lokomotiv-Tidende.

Bytning.

En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller Kjøbenhavn.

Billet modtager Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte med en Kollega, helst til Ranging, ligemeget hvor.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Frederikshavn ønsker at bytte med en Kollega i Korsør.

Billet modt. Red.

Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørehedsmærker købes til 1,25 Kr. pr. Pd. (5 Øre pr. 20 Gram).

Udsalg af Frimærker til billige Priser.

Viggo Gundel, Struer.

N. B. Villiën, Skotøjsforretning, Basarbygningen, Ryesgade, Aarhus.
Leverandør til Varelotteriet. — 10 Procent for kontant Køb.



De
aner
ikke

hvad mener De

om en flot lille Arbejdspibe til grov ell. mellem-skaaret Tobak? Indv. besl. Træhovede med Nikkellaag, prima Hornstykke og Kærnespids! —

Kr. 1.35.

@ Alle Varer forsendes @ mod Efterkrav plus Porto.

Dansk Luxus- og Brugsvarer A/S.

Kjøbenhavn B. Gl. Kongevej 2.

(Den gamle Banegaard).

Forlang
vort
Katalog
gratis og
franko.

De 3 bedste
Mærker sælges
ogsaa i Ks. à 50
Stk. mod 10 Øre
ekstra pr. 1/2 Ks.
Prøv 50 Stk.

hvor billige vi er med vore Cigarer, før De selv har prøvet vore Mærker. Vi garanterer Dem for, at De aldrig tidligere har troet det muligt at ryge saa billigt og dog saa godt.

„La Premio“: Dejlig drøj Cigar! Ryges med største Velbehag af mange Kræsenpetere! pr. 100 Stk. Kr. 3,55.

„Celestina“: Enestaaende god Cigar til Prisen! Fyldig, drøj, eleg. og velmagende. pr. 100 Stk. Kr. 4.10.

„Calisto“: Stor, flot Cigar med herlig mild Aroma! Flot Brand! De flestes Ven! pr. 100 Stk. Kr. 4.35.

„Norma“: Ekstra herlig Cigar i en virkelig fin Kvalitet! En sand Nydelse at ryge! pr. 100 Stk. Kr. 4,85.

Et Tilbud til d'Hrr. Lokomotivmænd!

Til Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Medlemmer sælger jeg Spiseskeer, Gafler etc. paa Ratebetaling til lige saa billige Priser som pr. Kontant. — Af Prislisten fremhæves Spiseskeer og Gafler fra 12 — 15 — 18 og 20 Kr. pr. Dus. Bedste Dansk Fabrikat.
Betalingsvilkårene fastsættes efter nærmere Aftale.

GEORG JENSEN :: GULDSMED :: ISTEDEGADE 99

Læge Ingvar Kjærtinge

Tandklinik (10—4)

Ostergade 37, Aarhus

Sygekassens Tandlæge i 24 Aar

N. P. Jensens Vinhandel

86 Saxogade 86

bringes i velvillig Erindring.
 Absolut gode Varer til smaa Priser.

Gør Deres Indkøb

hos de handlende, der averterer i
 Lokomotiv-Tidende.

C. W. Obel's

Cigarer,

Røgtobakker,

Skraatobak,

Cigarillos og Cigaretter

faas overalt!

MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1,10 pr. Fl.

Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus. Tlf. 2268.

Aarhus Hovedbanegaards Restauration

anbefales.

N. LAURSEN

W. Kaiser, Aarhus

Kirurgisk Instrumentmager og Bandagist

Tlf. 577 Vestergade 5

Fabrik og Lager af kunstige Lemmer, Ryg- og Ben-Bandager.
 Brokbaand, Underlivsbandager. Luft- og Vandpuder.
 Stikbækkener samt alle Apparater til Sygepleje.

Ethvert Medlem

af Lokomotivfører- og Fyrbøder-
 Foreningen faar ved kontant Køb
 af

FODTØJ

i Fodtøjs-Varehuset

Jorgen Bømler,

4, Søndergade 4,

Aarhus,

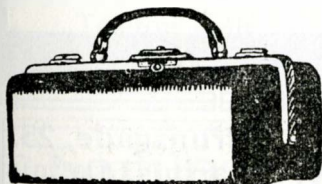
10 pCt. Rabat

for Køb af al Slags Fodtøj.

Drik

Ceres

ØL



Reparationer udføres.

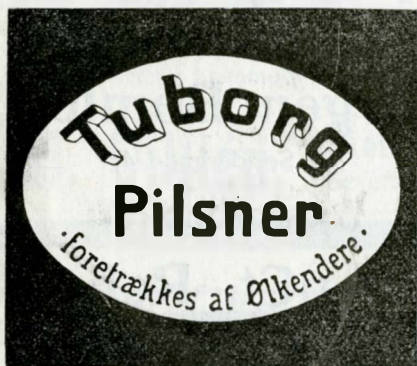
Lædervareforretningen, Sønder Boulevard 46,

anbefales.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnær, Skoletasker,
 Tornystre, Tegnebøger m. m. i stort Udvalg.

Carl Olsens
Skræder-Etablissement
Enghaveplads 8 Tlf. Vester
 1081 u
 anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Drik
Fredericia Øl
 i Fredericia og Omegn.



Kjøbenhavns billigste Guldsmed er

∴ Frode Micheelsen ∴
Sønder Boulevard 34.

Massive Forlovelsesringe 14 Karat (585) fra 6 Kr.
 pr. Stk.

Desuden anbefales alle Fest-, Brudegaver o. lign.

D'Hrr. Lokomotivmænd 10 pCt. Rabat
(Forlovelsesringe undtagen).

BLUSER

Flonelsbluser i alle Faconer Kr. 1,85, 2,85, 3,85.
 Særlig fremhæves en smuk **Skjortebluse** i alle
 Farver med Fløjelsbesætning Kr. 2,85. **Uldne Bluser**
 med Foer i alle Farver Kr. 3,85. **Nederdele**
 prima graamelerede og marine Kr. 2,95, 3,90, 4,85
 og 6,85. En smuk marine Kamgarns Nederdel med
 Perlemorsknapper leverer vi for Kr. 7,85.

Hele Kjoler i alle Farver til 15, 17 og 19 Kr.
 Bestillinger leveres paa faa Dage. Flot Snit og
 god Pasning garanteres.

Jernbanefunktionærer ÷ 5 pCt. Rabat.

Blusehuset: A. Nordemann.

Istedgade 62.

Tlf. V. 220 y.



Livsforsikrings-selskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Hollændervej 13¹, F, Tlf. Vester 5588y, og Lokomotivbyr. **Kildevang**.

Kontor Steenstrups Allé 9², Kblivn., aabent 11—1, samt Clemensborg, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

Det Danske Mælke-Compagni anbefaler:

Yoghurt-Mælk, fremstillet af Bakteriekultur fra Kjøbenhavns Løveapoteks bakteorologiske Laboratorium under Kontrol af Prof. A. W. Mørkeberg; — **Borne-Mælk** fra tuberkelfri Besætninger; — **Sod-Mælk**, pasteuriseret og raa; — **Kærne-Mælk**, pasteuriseret *Alt paa Flasker.*
 Endvidere daglig nykærnet **Smør**, — og, mod Forudbestilling, usaltet **Smør** af fineste Kvalitet.
 Telefoner 5858 og 2712.

Guldsmed Carl Nielsen, Brunsgade 25.
 Aarhus. Tlf. 791.

Stort elegant Udvalg af Guld-, Sølv-, Elektroplet- og Nikkelvarer.

RATIN Eneste eksisterende Middel til rationel Udryddelse af Rotter og Mus.
Salgskontor: Ny Østergade 2, Kjøbenhavn. — Telefon: Central 3662.



„PAKHUSET“ St. Pederstræde 26 anbefaler sit
Detailudsalg
af Kaffe, Sukker samt alle Kolonialvarer og
Konserves til billigste Dagspriser. — Prisliste
sendes paa Forlangende. — Ingen Filialer.
Telefon Central 9064. ::::::::::: Varerne leveres franko. ::::::::::: Telefon Central 1110.



**I Valdemarsgade
57-59**

er det største Udvalg
af **CYKLER** med
kendte Mærker.

**Westfalen. N. S. U.
Schladitz.**

Brugte Cykler
til smaa Priser.

Klapvogne
af nyeste Konstruktion
med et og to Sæder
fra 10¹/₂.

Alt paa
rimelige Betalingsvilkkaar.

Underbeklædning og Linnedvarer

køber De fra Fabrikken

Fortunstræde 4¹ ved Højbro.

Derved spares Mellemandel, ca. 33¹/₃ Procent.

BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker: ¹/₂ Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl 1 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsøl 1 96, 1 do. II 78 Øre. ¹/₂ Skibsøl 60, ¹/₃ Hvidtøl 60 Øre. Porter 18, Pilsner 13.

Bestillinger modtages ved Vognene eller hos Bryggeriets Agenter samt paa Bryggeriet.
Valby Langgade 75. NB. Prøv vor fortrinlige Maltekstrakt. Telefon 3968.

LEVERANDØRER TIL STATSBANERNE

Kay Dyhr

Kvæsthusgade 3 Kjøbenhavn

Maskin-tekniske Artikler

Telefon Central {⁸⁹⁰¹
⁶⁸⁸⁶}

**AS De forenede Jernstøberier,
Aarhus.**

Leverandør af Støbegods
til Maskinafdelingen —

Sporskifter - Kraner - Signalmateriel.

Sømløse Kedelrør til Lokomotiver

BANG & PINGEL

KJØBENHAVN B

