



Nr. 3.

1. Februar 1913.

13. Aarg.

## Lokomotivet med overhedet Damp.

Fra Tysk af O. Bendixen.

(Fortsat).

### Wilhelm Schmidts Røgrørsoverheder.

De 2 føromtalte Overhedertyper betød, som tidligere nævnt Forsøgsperioden forinden det fuldkomne opnaaedes, og som vi nu har beskrevet i store Træk efter vor Kilde. Det var som sagt næsten samtidig med Konstruktionen af Røgkammeroverhederen, at *Wilhelm Schmidt* opfandt sin Røgrørsoverheder. Ligesom det gik med Kendskabet til den overhedede Damps Egenskaber, der først naaedes lidt efter lidt, saaledes er det ogsaa gaaet fremad Skridt for Skridt gennem mange Forsøg og Forbedringer med Hensyn til *Wilhelm Schmidts* Overhedermodeller indtil den nuværende Konstruktion af Røgrørsoverhederen. Denne staar blandt alle Konkurrenter som den eneste brugbare og hidtil uovertrufne i sine glimrende Egenskaber.

Røgrørsoverhederens Konstruktion er saa enkelt som vel mulig. (Jvfr. Maskinlæren 2 Udg. S. 88.) Langkedlen indeholder, som Fig. 2 viser, foroven 3-4 ved mindre

Kedler kun 2 Rækker større Røgrør af 118-136 mm Diameter. Disse ere til Forbedring af Vandomløbet indsnævrede mod Fyrkasserørvæggen, i hvilken de ligesaavel som i Røgkammerørvæggen ere indvalsede paa en særlig Maade. I hvert af disse Røgrør befinder sig et Overhederelement (se Fig. 2, 4 og 5) bestaaende af 2 URør, der ved en Sløjfe i Røgkammeret ere forenede til een eneste Rørstræng. Dampen bliver paa denne Maade ledet 2 Gange frem og tilbage. Som tidligere nævnt blev ved den første Model Dampen ledet gennem 2 adskilte URør i hvert Røgrør og strømmede saaledes kun 1 Gang frem og tilbage. Denne Maade var vel brugbar; men ved den nye Konstruktion blev Damphastigheden væsentlig forhøjet, hvorved opnaaedes en bedre Afkøling af Rørvæggene og saaledes en længere Varighed af Overhederrørene. Den overhedede Damp-Temperatur kan bringes op til 360° C.

Overhederrørene bestaar som det hensigtsmæssigste af trukne Stairør, og deres Krumninger dannes enten ved Bøjninger hvori Rørene ere skruede eller ogsaa ved Svejsning og med forstærkede Spidser, saaledes som det fremgaar af Fig. 4. (Smlign. Fig. 71, S. 90, Maskinlæren II Udg. Her



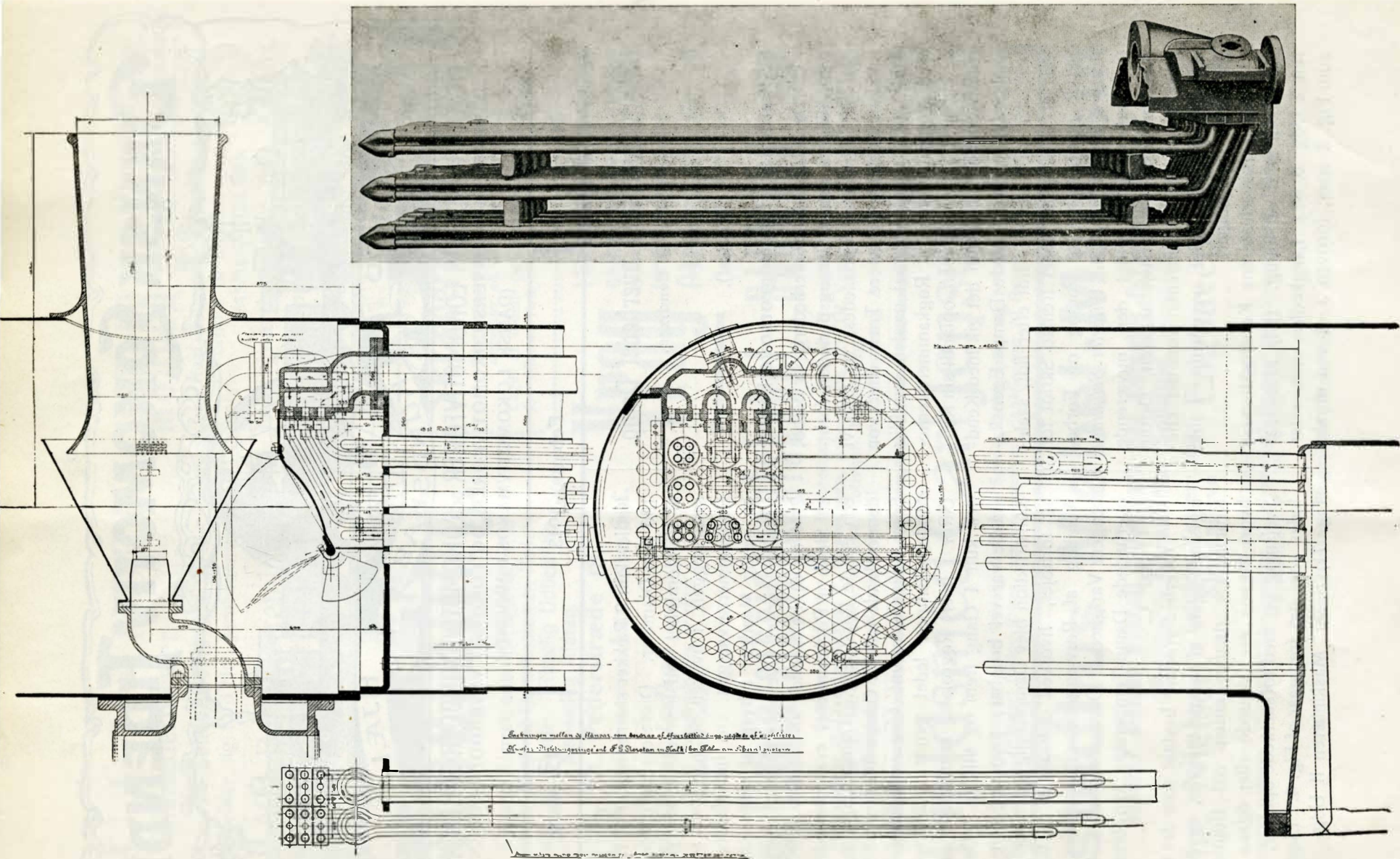


Fig. 2. Røgrørsoverheder Patent Wilhelm Schmidt.

er vist Rørene indskruede i Bøjninger). Ved den sidste Fremstillingsmaade med Svejsning opnaar man et noget større frit Tværsnit af de vide Røgrør end ved Metoden med Indskruning i Bøjninger. Begge Rørenderne i hvert Overhederelement er i Røgkammeret bøjet opefter og indvalsede i en fælles stærk Flange, som i Midten er befæstet til Dampsamlerkassen med een eneste stærk Skrue. Til Tætning anvendes Metalpakning. I det Tilfælde hvor Rørenderne ere bøjede opefter, ligge Flangerne horizontalt og ere med

empler paa Damphastigheder i Overhederrørene paa indtil 40 m i Sekundet (144 km pr. Time).

For Bestemmelsen af Røgrørens Diameter gælder som Grundregel, at ved Indbygning af Overheder tør det frie Tværsnit for Forbrændingsgassens Gennemstrømning ikke formindskes. Der kan saaledes gøres gældende, at paa det smalleste Sted optages ca. Halvdelen af Røgrørstværsnittet af Overhederrørene. De 4 Tværsnit af Overhederrørene optager ca. 40% af det frie Røg-

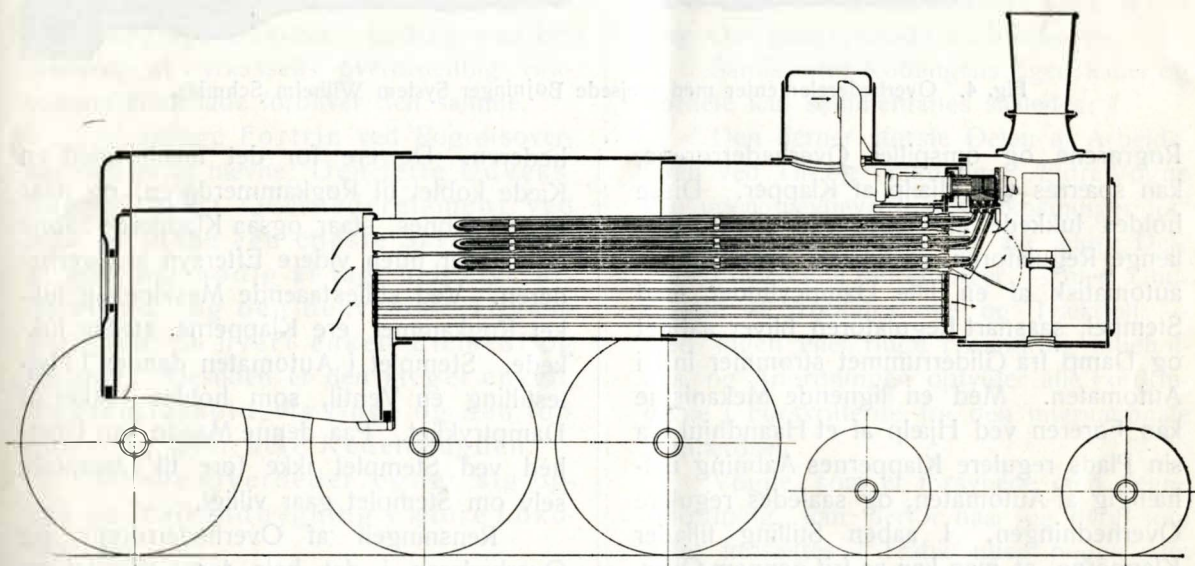


Fig. 3.

Slidsskrue befæstet til Dampsamlekassen. (Fig. 5). Ved den ældre Model bøjedes Rørene tillige bagud og Flangerne vare saaledes vertikale og bleve gjort fast til Dampsamlekassen med horizontale Pindbolte. Begge Modeller finder Anvendelse; men den første foretrækkes nu som den enkleste. Den sidstnævnte kræver ogsaa et længere Røgkammer for at Klapperne bag Gnistfangeren kan faa tilstrækkelig Plads.

Overhederrørens Dimension er efter *Wilhelm Schmidt* at beregne saaledes, at det samlede Damptværsnit i qcm. i Overhederen er ca. lig med 1% af Stempelpladen i qcm. multipliceret med den største middel Stempelhastighed. Som tidligere nævnt har man ved de preussiske Statsbaner haft Eks-

rørstværsnit. Disse Forhold mellem Røgrørens og Overhederrørens Tværsnit, som *Wilhelm Schmidt* valgte fra Begyndelsen, have vist sig saa udmærkede, at de straks ere blevne antagne af de udenlandske Benyttede af *Schmidts* Opfindelse.

Dampsamlekassen er delt og saaledes forbunden med Kedel og Gliderrum, at den mættede Damp maa strømme gennem samtlige Overhederrør for at naa fra Kedlen til Maskinen. Forbrændingsgassen gaar dels gennem de smaa almindelige Kedelrør til Røgkammeret, dels gennem de vide Røgrør, hvorved den baade afgiver sin Varme til Kedelvandet og til Dampen i Overhederrørene. Udstrømningen i Røgkammeret af den Forbrændingsgas, som gaar gennem



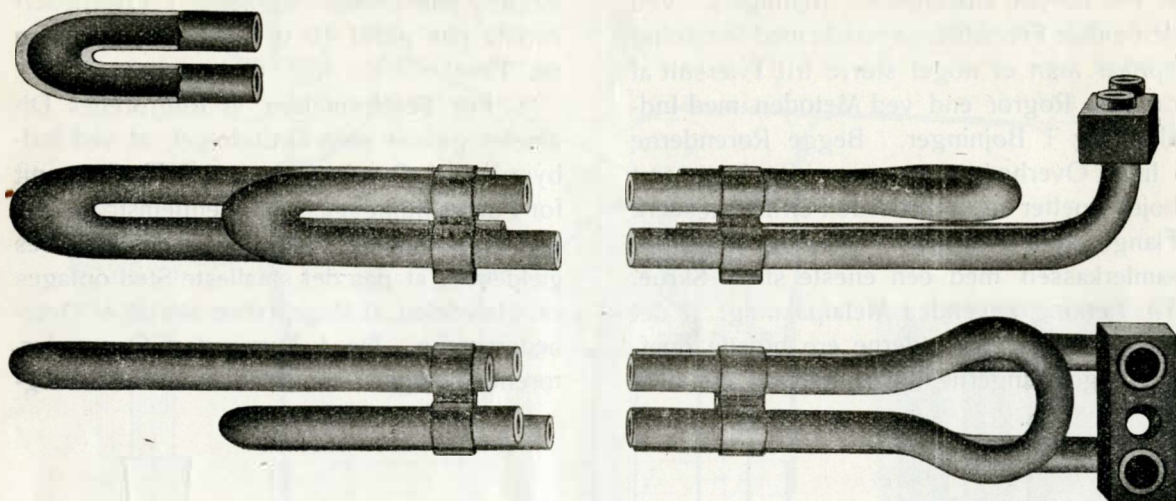


Fig. 4. Overhederelementer med svejsede Bøjninger System Wilhelm Schmidt.

Røgrørene og omspiller Overhederrørene, kan spærres ved Hjælp af Klapper. Disse holdes lukkede af Vægte eller Fjedre saalænge Regulatoren er lukket; men aabnes automatisk af en lille Dampcylinder med Stempel, saasnart Regulatoren bliver aabnet og Damp fra Gliderrummet strømmer ind i Automaten. Med en lignende Mekanisme kan Føreren ved Hjælp af et Haandhjul fra sin Plads regulere Klappernes Aabning uafhængig af Automaten, og saaledes regulere Overhedningen. I aaben Stilling tillader Klapperne, at man kan se frit gennem Over-

hederen. De ere for det meste med en Kæde koblet til Røgkammerdøren, og naar denne aabnes, staar ogsaa Klapperne aabne og tillader uden videre Eftersyn af Overhederen. Ved stillestaaende Maskine og lukket Røgkammer ere Klapperne stedse lukkede. Stemplet i Automaten danner i Hvilestilling en Ventil, som holdes lukket af Damptrykket. Paa denne Maade kan Utæthed ved Stemplet ikke føre til Damptab, selv om Stemplet gaar villigt.

Rensningen af Overhederrørene og Overhederen i det hele taget sker let og

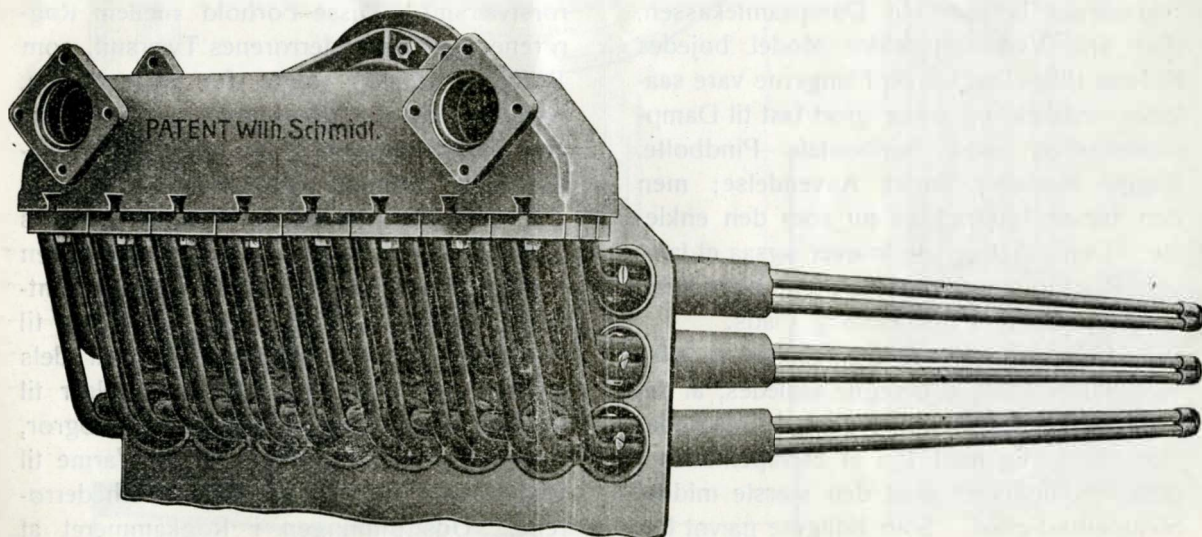


Fig. 5. Røgrørsoverheder Patent Wilhelm Schmidt.

grundigt ved Udblæsning med Damp eller Trykluft. Da dette er hurtigere udført end med Børste, saa kan de øvrige Kedelrør ogsaa mest praktisk renses paa denne Maade.

Overhederens Hedeflade anslaaer *Wilhelm Schmidt* til 25% af den samlede Hedeflade. Derved bliver Kedelrørens Hedeflade formindsket med noget mindre end 25% ved Indbygning af en Røgrørsoverheder. Derimod bliver den samlede Hedeflade praktisk talt ikke forandret; men grunden paa de højtliggende vide Røgrør og Overhederhedefladerne bliver Virkningsgraden betydeligt forbedret. Endelig maa bemærkes, at Fyrkassens overordentlig virksomme Hedeflade forbliver den samme.

Af særlige Fortrin ved Røgrørsoverhederen er at nævne: Den lette Udveksling af hvert Overhederelement ved blot at løsne een eneste Skrue uden, at man har nødig af tage hele Overhederen ud, og den bekvemme Tilgængelighed til hvert enkelt Element og Røgrør. Desuden er den meget enkelt, Vægten forholdsvis ringe og den fordeles sig over hele Kedellængden.

Denne Overheder egner sig ogsaa godt til Indbygning i ældre Lokomotiver.

*Wilhelm Schmidts* Røgrørsoverheder og de glimrende Resultater, der ere opnaaede med denne, har som tidligere nævnt dannet Udgangspunktet for en hel Række Efterbygninger af Lokomotivoverheder af forskellig Model; men ingen har endnu kunnet fremstille en Type, der kunde konkurrere eller opvise saa gode Resultater som *Wilhelm Schmidts* Opfindelse. (Forts.)

## Sandstrøms Vognkobling.

(Sluttet).

Nogle Tal om Tid, som medgaar til Til- og Afkobling af Jernbanevogne med Sandstrøms Kobling, skal anføres nedenfor.

Ved foretagne Eksperimenter og Forsøg er det fastslaaet, at for Tilkobling af

Trækkoblingen og dens Stramning med aar mindre end 5 Sekunder. For baade Træk- og Sikkerhedskobling, inklusive Stramning, medgaar mindre end 10 Sekunder. Trækkoblingens Løsskruning og begge Koblingers Til- eller Frakobling udføres paa 2 à 3 Sekunder, endda hvor blot den ene af Vognene har denne Anordning.

Heraf fremgaar, at Fordelene ved eksempelvis automatisk Kobling, sammenholdt med den Sandstrømske, bliver meget ringe og derfor ikke kan opveje den større Anskaffelsespris og de Trafikforstyrrelser, som Indførelsen af den automatiske Kobling i en lang Overgangsperiode vil forårsage.

Sandstrøms-Koblingens Egenskaber og Fordele kan sammenfattes saaledes:

Den fjerner største Delen af Arbejdsfaren ved Til- og Frakobling. Ældre Vogne kan uden nævneværdige Omkostninger forsynes hermed, endda kan alle ældre Dele til de nuværende Indretninger — med Undtagelse af Koblingsbøjle og Trækboit — med ingen eller ringe Forandring bibeholdes, og Anordningen opfylder alle Fordringerne i Forskriterne for den internationale Samfærdsel.

Vogne, som er forsynede med denne Anordning, kan derfor naar og hvor som helst indsættes i Trafik uden nogen som helst forstyrrende Indvirkning paa »Jernbanedriftens tekniske Enhed«.

Koblingens Manøvrering er den hurtigste og enkleste mulige — bevisligt meget hurtigere og lettere end ved de hidtil anvendte Koblingssystemer og sparer derfor Tid og Arbejde ved almindelig Ranging og Tograngeringer.

De paa ældre Vogne anbragte Varme-, Vacuum- og Luftledninger, Haandskruebremses m. m. er ikke til Hinder for Anbringelsen af Sandstrøms Kobling.

I det følgende skal vi sammenligne de konstruktive Egenskaber og Fordele ved det nuværende internationale Lænekoblings- og Sidebuffersystem med Centralbufferkobling.

Den nuværende internationale Krog- og Lænekobling har uomtvisteligt en hel Del øjensynlige Fordele fremfor Central-



buffer-Koblingen, idet den altid er forskydelig i saavel lodret som vandret Retning og derfor uden Bøjning indstiller sig efter Banens og Sporenes Hældnings- og Kurveforhold — f. Eks. naar meget lange og korte Vogne er sammenkoblede og gaar i skarpe Kurver; — ligeledes er den aldeles uberørt af den undertiden ret betydelige Højdeforskel, som forekommer mellem Vognene. Den har ogsaa den store Fordel, at de gennemgaaende Trækindretninger kan være af den mest homogene og solide Konstruktion, hvilket ikke er Tilfældet ved Centralbuffer-Kobling, hvor Bufferne ved Stød kan forskydes paa Trækstangen. Det nuværende Side- eller Tobuffersystem udgør ogsaa en særdeles kraftig Vognkonstruktion, idet de meget store Bufferpaavirkninger optages eller modtages af Vognenes Længde- og Sidedragere. Erfaringerne, f. Eks. fra smalsporede Jernbaner, hvor Centralbuffer-Kobling anvendes, viser da ogsaa, at Vognene gaar meget daarlignende, idet at bøjede og afslaaede Bufferplaner er en sædvanlig Foreteelse, endskønt de er særlig byggede for Bufferpaavirkninger mod deres Midte. Da de nuværende normalsporede Vogne ikke er byggede med Centralbuffer, vil en Overgang til automatisk Centralbuffer-Kobling betyde en meget kostbar Ombygning og Forstærkning af disse Vogne, og dette til Trods skal der ved dette Koblingssystem anvendes en meget større Forsigtighed under Rangering end hidtil, for at Trækindretningerne ikke altfor ofte skal komme i Uorden, hvilket vil have til Følge, at der til Rangeringsarbejdet vil medgaa betydelig mere Tid end beregnet, end hvormed Arbejdet vil foregaa ved Værkmester Sandstrøms Kobling.

Prisen for en Sandstrøms Kobling varierer noget, afhængig af, om alle de gamle Dele behøver at ombyttes, hvilket stundom er nødvendigt paa ældre Vogne, eller om de gamle Koblingsbøjler etc. kan anvendes, som Tilfældet er paa nyere Vogne. Paa de 7 gamle Vogne Firmaet hidtil har anbragt Koblingen har Omkostningerne beløbet sig til 300 Kr.

Patentrettigheden indehaves af A/S Malcus Holmquist, Halmstad i Sverige.

## En »ny« Sygdom.

### Psykisk Epilepsi.

De nyeste lægevidenskabelige Undersøgelser har ført til Opdagelsen af en ny Sygdom, som man har kaldt: Psykisk Epilepsi.

Et fransk Tidsskrift meddeler, at den især angriber Lokomotivførere, Styrmand og Lodser, og ytrer sig ved, at de Paagældendes Dømmekraft svigter, saa de ikke ser Faren, der nærmer sig. Det er en øjeblikkelig Sindsforvirring, som ofte kun varer nogle faa Sekunder.

Den psykiske Epilepsi kommer af, at Nervesystemet anspændes for stærkt, og af, at der danner sig Giftstoffer, som i Tidens Løb hæmmer Hjernevirksomheden. Den fungerer ikke med tilstrækkelig Klarhed og Hurtighed, naar Lokomotivføreren, Lodsens eller Styrmanden i længere Tid har været i Arbejde uden Hvile. Vedkommende tænker ikke selv over, at Hjerneceller og Hjernevæv ved det fortsatte anstrængende Arbejde taber meget af den oprindelige Elasticitet. Et psykisk-epileptisk Anfald kommer og forsvinder saa hurtigt at den Paagældende ikke en Gang lægger Mærke til det, eller han fæster ikke Opmærksomheden derved. Men kommer det i et Øjeblik, da det er særligt nødvendigt at se, hvad der skal ses, og at handle hurtigt, kan der ske de forfærdeligste Ulykker.

Psykisk Epilepsi optræder langt hyppigere end nogen skulde tro. Naar saa Ulykken indtræffer, tilskriver man den helt andre Grunde: Forsømmelighed eller Mangel paa Opmærksomhed. Men den sande Grund er man gerne blind for.

Det eneste Middel mod Psykisk Epilepsi er fuldstændig Hvile, for at Nervesystemet atter kan komme i Orden. Vedkommende maa ikke foretage sig noget som helst. Et Par Dages Ferie med Beskæftigelse med lettere Arbejde er ikke tilstrækkeligt. Flere tyske og belgiske Jærnbanselskaber har indført den Ordning, at Folk,

hos hvem der har vist sig Tegn paa psykisk Epilepsi, forbydes det helt at bestille noget en Tid, og Følgen er bleven en ken-delig Aftagen af Jærnbaneueheld og Jærnbaneulykker.

## Efterslet fra Mülheim-Ulykken.

Omkostningerne fra Jernbaneulykken ved Mülheim (Baden) er nu offentliggjort. Som omtalt heri Bladet fandt denne Sted d. 17. Juli 1911, hvor et Iltog løb ind paa et provisorisk anlagt Spor med en Hastighed af 107 km, mens der var foreskrevet kun 20 km pr. Time. Tilsammen er der rejst 90 Erstatningskrav, 14 Personer dræbtes og 12 saaredes haardt. I Erstatning er udbetalt 1,1 Million Mark. Materielskaden udgør 130,450 Mk., som fordeles saaledes: Lokomotiv og Tender 3200 Mk., 1 Pakvogn og 4 Personvogne 120,600 Mk., Beskædigelsen af Baneanlægget 3150 Mk., Oprømningsarbejdet 3500 Mk. Lokomotivet og Tenderen har forlængst været taget i Brug igen, hvorimod der maatte anskaffes 5 nye Vogne. Lokomotivføreren idømtes 2 Aar og 4 Maaneders Fængsel og Afsked fra Statsbanerne.

I denne Forbindelse skal vi oplyse, at de tyske Tjenestemænd kun afskediges af Tjenesten, saafremt Dommen foreskriver dette, i modsat Fald overtager den dømte efter udstaaet Straf atter sin Bestilling.

Vi har tilladt os at fremdrage dette Virkelighedsbillede for dels derigennem at belyse Lokomotivførerstillingens Ansvar og dels give enhver et Indblik i de Følger, som et Øjebliks Uopmærksomhed fra Lokomotivførerens Side er i Stand til at fremkalde.

*Red.*



# D. L. & L. F.

## Adressefortegnelse:

*Formanden:*

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34, Esbjerg.

*Hovedkassereren:*

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128<sup>III</sup>,  
Kjøbenhavn.

*Hovedbestyrelsens Sekretær:*

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>,  
Kjøbenhavn B.

*Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:*

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg.

*Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:*

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4<sup>1</sup>, Kjøbenhavn Ø.

*Redaktionen:*

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

\* \* \*

Min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand Togfører P. Thomsens Død og Begravelse.  
Margrethe Thomsen.

\* \* \*

## Afdelingerne

for henholdsvis Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere er tildelt nedennævnte Numre:

Lokf.-Afd. Nr.		Lokfb.-Afd. Nr.
1	Kjøbenhavn Gb...	2
3	— H...	4
5	— Ø...	6
7	Helsingør .....	8
9	Roskilde .....	10
11	Falster .....	12
13	Kalundborg .....	14
15	Slagelse .....	16
17	Korsør .....	18
19	Nyborg .....	20
21	Fredericia .....	22
23	Esbjerg .....	24
25	Thisted .....	26
27	Struer .....	28
29	Viborg .....	30
31	Frederikshavn...	32
33	Aalborg .....	34
35	Randers-Langaa..	36
37	Aarhus .....	38
39	Skanderborg .....	40

\* \* \*



## Hovedbestyrelsesmødet

20. Januar 1913.

Alle Hovedbestyrelsesmedlemmer var mødte.

Dagsorden:

- Punkt 1. Valg af Næstformand og Sekretær.  
 2. 2 Sager fra Korsør Afdeling.  
 3. Anciennitetsreglerne.  
 4. Forslag om Budget for Organisationen og Bladet.  
 5. Forslag om et Forretningsudvalg.  
 6. Forslag om Nedsættelse af et Lovudvalg.  
 7. Meddelelser fra Hovedkassereren.  
 8. Lovenes Trykning.  
 9. Valg af Medlemmer til Forbundsstyrelsen.

*Formanden* aabnede Mødet og bød Velkommen specielt henvendt til de nye Medlemmer, og satte derefter Dagsordenen til Behandling.

*Punkt 1.* Valg af Næstformand og Sekretær.

Man enedes hurtigt om Valg af Næstformand. Hertil valgtes *Lokf. C. Kirkensgaard*.

Om Sekretærposten udspandt der sig en længere Diskussion, der resulterede i at man valgte *Lokf. C. M. Christensen* paa Betingelse af at han udtraadte af Hovedbestyrelsen.

I dette indvilgede *C. M. Christensen*, dog kun saaledes og saalænge han havde dette Tillidshverv.

Dette Ønske fremsattes med Vægt af Lokomotivfyrbøderne. — — —

Til at tiltræde Hovedbestyrelsen i *C. M. Christensens* Sted tilkaldes Lokomotivfører *H. Kann*, *Kjøbenhavn G.*, som den udenfor *H. B.* der havde størst Stemmestemtal.

*Punkt 2.* 2 Sager fra Korsør Afd. — Fra Korsør Afd. var til *Formanden* fremsendt to Skrivelser af lokal Interesse, der behandles og besvaredes.

*Punkt 3.* Anciennitetsreglerne. *Formanden* forelagde denne Sag, idet han ønskede Beslutning om hvad der videre skulde foretages.

*Der vedtoges* at afvente den Forhandling Hovedafdelingen for Lokomotivførerne afventer med 9. Kreds i *J. F.*

*Punkt 4.* Forslag om Budget for Organisationen og Bladet.

*M. Mortensen* fremsatte Forslag om at man paa næste *H. B. Møde* forelægger Budget for Organisationen og Bladet.

*C. Larsen* meddelte, at han afventede et meget billigt Tilbud paa Trykning af Bladet, og var iøvrigt af den Mening at vi maatte søge at faa vore Udgifter bragt meget ned.

*R. Lillie* anbefalede Nedsættelse af et Udvalg til at kontrollere Bladets Udgifter, da *H. B.* havde Ansvar for dettes økonomiske Ledelse.

*M. Mortensen* vilde anbefale, at der nedsattes et Udvalg til kritisk at gennemgaa Regnskabet.

*Det vedtoges* at nedsætte saadanne Udvalg, og at disse skulde bestaa af 2 Medlemmer.

Til at føre Tilsyn med Bladets økonomiske Ledelse og Forretningsgang valgtes *Lokf. C. A. Vording* og *Lokfrb. R. R. Hviid*.

Til kritisk at gennemgaa Regnskabet valgtes *Lokf. C. Kirkensgaard* og *Lokfrb. J. Søndergaard*.

*Punkt 5.* Forslag om et Forretningsudvalg.

*M. Mortensen* fremsatte et saalydende Forslag:

»Der nedsættes et Forretningsudvalg, det træder sammen umiddelbart efter hvert *H. B. Møde* for at formulere eventuelle Svarskrivelser, Henvendelser og Andragender og overrække disse til Regering, Rigsdag og Direktion«  
 og motiverede dette.

*Dette vedtoges.*

Til Udvalget valgtes *Formanden* og de to *Hovedafdelingers Formænd*.

*Punkt 6.* Forslag om Nedsættelse af et Lovudvalg.

*R. Lillie* vilde foreslaa at nedsætte et Lovudvalg.

*Det vedtoges*, at saadanne Sager skulde behandles af Forretningsudvalget.



*Punkt 7.* Meddelelser fra Hovedkassereren.

*Hovedkassereren* ønskede H. B.s Samtykke til, at man for Fremtiden numererede Afdelingerne saaledes, at Lokførerafd. fik de ulige Nr. og Lokfrbafd. de lige Nr.

*Dette vedtoges.*

Meddelte videre, at Roskilde Afd. ikke vilde godkende og udbetale den ene Delegerede sine Diæter for Deltagelse i Generalforsamlingen <sup>11/12</sup> 12. Vedkommende havde faaet sit Mandat stemplet og godkendt, og da der ingen Protest fremkom paa Generalforsamlingen mod hans Deltagelse, var han berettiget til Diæter.

*Toges til Efterretning.*

*Hovedkassereren* havde faaet Tilbud fra en Annonceagent, der var meget fordelagtigere end den Ordning vi har nu. Vilde anbefale, at man henviste dette til det nedsatte Bladudvalg.

*R. Lillie* sluttede sig til Tanken om at henvise Sagen til Bladudvalget, og opfordrede dette til at indhente Tilbud andre Steder.

*Det vedtoges* at Bladudvalget til næste Møde skal fremsætte Forslag om en Ordning af dette Spørgsmaal.

*Punkt 8.* Lovenes Trykning.

*Formanden* og *Sekretæren* undersøger denne Sag, og lader disse trykke hvor det er billigst.

*Punkt 9.* Valg af Forbundsstyrelsesmedlemmer.

De tidligere Forbundsstyrelsesmedlemmer valgtes. Til at indtræde i Stedet for C. M. Christensen valgtes C. Larsen.

*C. M. Christensen,*  
H. B. Sekretær.

\* \* \*

### **Lokomotivfyrbødernes Hovedafd.**

afholdt Søndag den 19. Januar sit konstituerende Møde efter Reorganisationen.

Til Sekretær og Kasserer valgtes Alfr. Olsen, Hg.

Det vedtoges, at Hovedafdelingen for Fremtiden afholder sine Møder paa samme Dag, Hovedbestyrelsen har Møde.

Det vedtoges at anskaffe en Bog til Medlemsliste, en Forhandlingsbog og en Hovedkassebog.

Formanden fører Medlemslisten og holder den à jour.

Til Næstformand og Sekretær for Hovedbestyrelsen vedtoges at foreslaa henholdsvis Lokf. Kirkensgaard og Lokfrb. Lillie.

Det vedtoges at sende Afdelingsformændene Meddelelse om, at Afdl. nu kan optage Lokomotivfyrbøderaspiranter, som er fast antagne, paa følgende Betingelser:

1. Fra og med 1. Januar 1913 kan ifølge Generalforsamlingsbeslutning af 11. December 1912 Lokomotivfyrbøderaspiranter optages som Medlemmer i D. L. & L. F. og hørende under Hovedafdelingen for Lok'rb.
2. Lokomotivfyrbøderaspiranter kan deltage i Lokfrb. Afdelingsmøder m. m. Aspiranter, der er ansatte efter 1. Januar 1913, har Tale- og Forslagsret, men det første Aar ikke Stemmeret.
3. Sager, Aspiranterne vedrørende, der ønskes behandlede hos Maskindirektøren eller Maskinbestyrerne, frembæres ved en Repræsentant af henholdsvis Hovedafdelingsbestyrelsen eller Afdelingsbestyrelsen, og som saa supplerer sig med en af Aspiranterne valgt Aspirant.
4. Som Indskud betales 2 Kr. (dog bortfalder Indskudet, saafremt Aspiranten stod som Medlem af Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund ved sin Indmeldelse i D. L. & L. F.)

Aspiranter, der ikke 3 Maaneder efter Ansættelsen som fast timelønnet Haandværker har søgt Optagelse i D. L. & L. F., betaler 5 Kr. i Indskud.

Iøvrigt henledes Opmærksomheden paa den Overenskomst, der er truffen mellem D. S. M. F. og D. L. & L. F.

Der nedsattes et Udvalg, bestaaende af Jensen og Alfr. Olsen, som skal udarbejde Statistik over Lokomotivfyrbødernes kørte Kilometer som Fører.

Det vedtoges at rette en Henvendelse

til Direktøren angaaende Rangerpladsers Besættelse og om ved Lejlighed at lade Vandstandshane-trækkene paa Rangermaskiner anbringe saaledes, at det sidder ens paa alle Maskiner af samme Litra og saa bekvemt, at det er nemt at lukke i paa-kommende Tilfælde.

p. t. Kjøbenhavn, i Januar 1913.

*Alfr. Olsen.*

\* \* \*

### Aarhus Afdeling

afholdt Generalforsamling den 11. Januar 1913, hvor Lokomotivfyrbøderne valgte følgende Bestyrelse:

Formand Lokfb. Kjær, Kasserer O. Bille, Sekretær Soph. Jensen, Repræsentant Petersen og som Repræsentant for Ar. Ø. E. Olsen. Som Bladuddeler valgtes Lokfb. Nielsen og som Revisorer Lokfb. E. Nielsen og Larsen.

*Soph. Jensen,*  
Sekretær.

\* \* \*

### Struer Lokf.-Afdeling

afholdt Generalforsamling den 13. Januar.

1. Meddelelse fra Formanden.
2. Opkrævning af Kontingent paa Lønningslisten.
3. Valg af Bestyrelse.

1. Den fungerende Formand meddelte, at han til Aarskiftet havde ønsket Maskinbestyreren glædeligt Nytaar og takket for det Bogskab, som Maskinbestyreren havde skaffet til Førerstuen, hvorefter Hr. Maskinbestyreren havde overrakt Formanden 10 indbundne Bøger som en Begyndelse til Lokomotivpersonalets Bogsamling, og udtalte Haabet om, at Personalet selv vilde fortsætte i det paabegyndte Spor, hvilket Formanden paa Personalets Vegne beredvillig lovede.

2. Vedtoges, at de Medlemmer, der ikke vilde have Afdraget, selv maa indbetale til Kassereren.

3. Den fung. Formand meddelte, at han nu havde været det i 3 Aar og ønskede at trække sig tilbage. Efter Forslag af Lokf. Mortensen, forh. Nyborg, vedtoges at ind-

føre Stemmesedler og hemmelig Afstemning samt at Reserven overtog Kontrollen dermed; forinden Sedlerne udleveredes, maa Vedkommende kvittere for dem.

Foreslaaede blev Lokf. Horn, Rasmussen og Gundel.

Efter en livlig Diskussion om forskellige Spørgsmaal sluttede Mødet c. 11.

*Viggo Gundel,*  
fung. Formand.

\* \* \*

### Frederikshavn Lokfb.-Afdeling

har ved skriftlig Afstemning (Urafstemning) valgt til Bestyrelse for 1913: Til Formand A. Voldby, til Kasserer S. Hansen og Repræsentant A. M. Boldreel. Til Revisorer valgtes S. A. Sørensen og Møbius. A. V.

\* \* \*

### Viborg Afdeling.

Til Medlemslisten:

Lokomotivfyrbøder P. Lyngkilde i Skive har udmeldt sig af D. L. & L. F. fra den <sup>1</sup>/<sub>1</sub> 1913.

Til Bestyrelse for Lokfb.-Afd. er valgt: A. V. Lynggaard, Formand; M. Jakobsen, Kasserer; P. Graver, Suppleant; I. Chr. Jensen og V. Jensen, Revisorer.

\* \* \*

### Viborg Lokomotivfører-Afdeling.

Generalforsamlingen d. 8. Januar valgte følgende Bestyrelse:

Formand Vilh. Thomsen, Glyngøre; Kasserer Markussen, Suppleant Engelhardt, Revisorer Vilke og Mortensen, alle Viborg.

Indmeldt i Afdelingen fra 1. Januar 1913 er Lokf. Carl Olsen, Glyngøre.

*Vilh. Thomsen,*  
p. t. Formand.

\* \* \*

### Helsingør Afdeling

afholdt Juletræsfest for Børn og Voksne Torsdag den 9. Januar 1913 paa Hotel »du Nord«.

Kl 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> aabnedes Dørene ind til Jule-



træet, og under Musikkens Toner marscherede Børnene ind og rundt om Juletræet og sang nogle Salmevers; derefter istemte de Sangen »Højt fra Træets grønne Top«. Da det var forbi, bød Formanden dem alle velkommen og haabede, at det vilde blive en vellykket Aften saavel for de ældre som for Børnene.

Kl. 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> serveredes der Chokolade til Damer og Børn; derefter gik Dansen lystig til Kl. 10, og dermed sluttedes Børnefesten.

Efter en halv Times Pause tog de voksne fat, og Dansen gik lystig til Kl. 3 Morgen. Dermed sluttedes Festen med et Leve for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Ballet blev i sin Helhed meget vellykket.

Paa Afdelingens Vegne bringer vi her ved Hr. Maskinbestyrer Schmidt en Tak for udvist Imødekommenhed med Hensyn til Tjenestefriheden, og dernæst takkes Hr. Lokomotivmester Cordsen for hans energiske Arbejde med at fordele Personalet saaledes, at alle, som ønskede det, kom med.

Paa Festudvalgets Vegne:  
C. Blicher.

\* \* \*

### Struer Afdelinger

afholdt Juletræ Lørdag den 10<sup>1</sup>/<sub>1</sub> for saavel Lokf. som Lokfb., som forløb til alles Tilfredshed. Indbudte var Maskinbestyreren, som blev forhindret i at give Møde. Ingeniørassistenten og Lokm. var til Stede. I Salen spadserede en stor Nisse, som morede Børnene. Der blev afsunget nogle Sange fra Mester Jakels Teater samt forevist Tryllekunster. Juletræet sluttede Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Børnene, hvorefter de voksne dansede til Kl. 6.

\* \* \*

Hr. Jyde!

I Lok.-Tid. har De skrevet et varmt Indlæg for nærmere Tilslutning til Fagforeningerne med den Motivering, at de *ikke* var politiske.

Smag og Behag er forskellig, og før ikke at komme ind paa en politisk Diskussion, som ikke hører hjemme i vort Blad, der er teknisk-faglig, vil jeg gøre Dem et Forslag.

Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening tæller vel flere Tusinder, end vi har Hundreder; ifald virkelig nævnte Fagforening er teknisk-faglig, maa de jo have et aldeles enestaaende teknisk Foreningsblad, da de jo har Raad til at ofre saa meget mere paa det, end vi har (Aarskontingent 39 Kr. mod vort 9,60 Kr.)

Foreslaa nævnte Fagforening, at de sender en Række sammenhængende Numre til vore forskellige Maskindepoter, det vil som Reklame virke mere overbevisende end Deres Artikel, som De jo ikke en Gang har turdet sætte Navn under, — det virker nu en Gang *ikke* overbevisende blandt anderledes tænkende Mennesker.

Viggo Gundel.

---

## Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

---

I det sidst udkomne Nr. af Jernbane-Tidende findes under ovenstaaende Overskrift foruden et Optræk af den ny Sammensætning indenfor D. L. & L. F. følgende Slutningsbemærkning:

Som man ser, er den nye Organisationsform lavet efter det samme Princip som Dansk Jernbaneforbunds — et Princip, som ogsaa Jernbaneforening for et Par Aar siden har valgt.

Denne Reorganisation af Lokomotivpersonalets gamle Forening, der er kommet lidt sent, forekommer os at pege henimod en endelig Ordning af Organisationsforholdet mellem Lokomotivpersonalet og Statsbanernes øvrige Tjenestemænd.

Vi kan ikke tænke os nu, da Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere faktisk er delt i to Afdelinger, at det kunde volde store Vanskeligheder at tilvejebringe den Forbindelse imellem Lokomotivpersonalet og de to Jernbaneorganisationer, som vi altid har anset for baade heldig og naturlig, og som Lokomotivpersonalet sikkert ogsaa vil føle sig bedst tilfreds med i det lange Løb; thi det Samarbejde, der momentvis har været etableret

mellem D. L. & L. F. og Etatens Separatister, er jo ikke Lokomotivpersonalet værdigt og næppe heller i Overensstemmelse med Ønskerne indenfor denne Gruppe af Medansatte.

Som man heraf ser, begynder J. B. T. at slaa paa Samarbejdets Strænge, men paa en Maade, der sikkert kun er beregnet paa at give udenforstaaende det Indtryk, som om D. L. & L. F. er den Forening, der ene bærer Skylden for, at en Ordning i saa Henseende ikke er kommen i Stand.

At J. B. T. endelig langt om længe er kommen i Tanker om, at den nuværende Ordning ikke svarer til de Krav, som et saa stort Flertal af Lokomotivmænd har Ret til at fordre med Hensyn til deres Organisations Selvstændighed, er jo glædeligt, dog synes det nærmest smagløst, naar Bladet ikke oplyser for sine Læsere, hvad der ligger til Grund for, at D. L. & L. F. ikke har og ej heller nogensinde vil anerkende den af Etatsforeningerne foreslaede Organisationsform for Lokomotivpersonalet paa det nuværende Grundlag; thi skal et ærligt og frugtbringende Samarbejde mellem Etatsforeningerne og Lokomotivpersonalet opnaas, da maa saavel Jernbaneforeningen som Jernbaneforbundet opgive deres hidtil forfægtede Maal: at faa D. L. & L. F. sprængt. Etatsforeningen maa indrømme vor Forening samme Anerkendelse som Værkstedsarbejdernes Organisation; saameget mere som en frivillig Indrømmelse af en begaaet Taktikfejl er mere mandigt end et Magtsprog, foruden at en saadan tillige lettere løser tilstedeværende Uoverensstemmelser og Hindringer.

Forhaabentlig meddeler Jernbane-Tidende os i næste Nr., at den nu vil være med til Samarbejdet paa forannævnte Grundlag, eller fremsætter en nærmere motiveret Begrundelse for et Afslag.

Vi venter altsaa, Hr. Christophersen!

*Herm. Ohlsen.*



## Et Memento til Forhandlingsrettens Tilblivelse.

Om hvor stor en Betydning det kan være at have et Flertals Mening at støtte sig til ved Gennemførelsen af et eller andet Foretagende, derfor afgiver Dagbladene i denne Tid et talende Bevis. Som bekendt har en Hr. Nørregaard søgt at indføre en ny Indsamlingsmetode i et filantropisk Øjemed. I den Anledning havde han henvendt sig til en mindre Tjenerforening, hvis Formand lovede at støtte Sagen. Imidlertid viser det sig nu, at Flertallet og den virkelige faglige Organisation intet vil have med Sagen at gøre.

Et af Komiteens Medlemmer har saaledes udtalt: »Vi troede at have faaet Tjernerne i Tale gennem vor Henvendelse til Formanden for Leje- og Herskabstjenerforeningen. Nu ser vi, at vi er kommen til den gale Mand, og at han ikke har de store Kellner-Organisationer bag sig — —«.

Saaledes som det er gaaet her, har Tilfældet ogsaa for Lokomotivpersonalets Vedkommende været under Forhandlingsrettens Tilblivelse. Man har, som en anset Organisationsmand indenfor Etatsorganisationerne engang udtalte, været saa uheldig at faa fat paa »den forkerte Ende af Lokomotivførerne«. Her har man, hvad der jo bevisligt er en Kendsgerning, favoriseret et Mindretal.

Forhaabentlig vil Ministeren nu, da de rette Forhold gennem vor Henvendelse er bleven klarlagte for ham, ligesom omtalte Komitemedlem indrømme, at den foreliggende Situation er højst uheldig, og at Forhandlingsretten ved at give et lille Mindretal af et helt Fags Udøvere et særligt Monopol paa et saadant Grundlag aldrig vil faa det gunstige Udfald, som der i denne var tilsikret det samlede Personale.

*lagttager.*





## Skinnebrud.

Til et interessant Resultat er man i Amerika kommen ved Undersøgelsen af Skinnebrud. Efter hvad Tidsskriftet for »Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen« meddeler, har det ved Undersøgelser, som New York Centralbane har foretaget, vist sig, at paa de Strækninger, som befares af hurtigkørende Persontog, falder  $\frac{4}{5}$  af samtlige Skinnebrud, medens kun  $\frac{1}{5}$  forekommer paa Godstogsstrækningerne. Hermed har man Bevis for, at Togenes Hastighed indvirker mere paa Sporlegemet end Togenes Vægt.

Dernæst er der bleven fastslaaet den mærkelige Kendsgerning, at af alle Skinnebruddene er  $\frac{4}{5}$  forekommet paa venstre Skinnestreg, mens kun  $\frac{1}{5}$  faldt paa den højre. Denne Fremtoning er ikke ny, idet tidligere Undersøgelser har givet det samme Resultat; dog har man ingen Forklaring til dette mærkelige Fænomen. Yderligere skal vi oplyse, at ca.  $\frac{3}{4}$  af samtlige Brud er sket paa lige Spor, mens kun  $\frac{1}{4}$  forekommer i Kurver.

De fleste Skinnebrud skal henføres til Fejl under Fabrikationen. Interessant er den Kendsgerning, at de fleste Skinnebrud opdagedes ved, at de automatisk-elektriske Jernbanesignaler svigtede som Følge af Strømmens Afbrydelse ved Bruddets Indtrædelse.

---

## Lokomotivernes konstruktive Forbedring.

Damplokomotiverne er stadig Genstand for et indgaaende Studium. Det af de tyske Jernbaneforvaltninger nedsatte Udvalg holdt saaledes med dette Formaal for Øje Møde den 21., 22. og 23. Januar i Berlin. Paa Dagsordenen er saaledes ikke mindre end 18 Punkter, hvoraf vi her skal nævne følgende Forslag: Signalflytens Flytning fra Førerhuset til Langkedlen, en ny Kon-

struktion af Vandrørskedler, Forebyggelse mod Kedelvandets Medrivning i Rørledningen, Røggammerdørenes Lukkemekanisme, Manometrenes Anbringelse, Afstivning af Truckstellet, Lokomotivlanterner med Acetylenbelysning osv.

---

## Autogent Værktøj paa Lokomotiverne og Stationerne.

Den udenlandske og tildels ogsaa den danske Presse omtalte for nogen Tid siden, at en Lokomotivfører under en Jernbaneulykke ved Leopoldshöhe i Tyskland var kommen til at ligge under det væltede Lokomotiv, hvor han af de bøjede og sammentrykkede Maskindele fastklemtes saaledes, at han langsomt skoldedes til Døde af den udstrømmende Damp, til Trods for, at der rundt om i stum Forfærdelse stod mange Mennesker beredt til at hjælpe, men som dog udover at være Vidne til den ulykkelige Klageskrig intet kunde udrette af Mangel paa Værktøj. Hvem formaar vel uden Værktøj at kappe Naglerne eller løsne Sammenskruningerne eller maaske gennemhugge Jernpladerne? — Saadanne Tilfælde er ikke sjældne ved Jernbanekatastrofer, hvor de tilskadekomne ikke straks kan blive hjulpede. Man hører og læser derom fra de fleste Jernbaneulykker.

Selv efter Hjælpetogets Ankomst til Ulykkesstedet er det ikke altid muligt hurtigt og sikkert at træde hjælpende til, idet der i det rette Øjeblik ikke findes de passende Nøgler eller Opstillingssteder for Kraner eller Taljer. Angaaende dette vigtige Emne oplyser »Frankfurter Zeitung«, at der til saadanne Øjemed i vore Dage findes et ideelt Stykke Hjælpeværktøj — det autogene Skære- eller Svejseapparat.

Omend de Plader, Stangtøj eller Traverser, som bevirker Fastholdelsen af de saarede, er nok saa stærke, i Løbet af faa Minutter kan de uden nogen som helst Anstrengelse skæres igennem, naar man har

det autogene Skæreapparat ved Haanden. Det var ønskeligt om alle Jernbaneforvaltninger vilde tage dette Forslag, som forekommer let gennemførligt og muligt, til Indtægt, saaledes at enhver Maskines Værktøjskasse forsynes med et saadant Apparat med Tilbehør. Konstruktionen kan godt være saa lille, at den kan bæres af enhver og bekvemt anbringes paa selv vanskeligt tilgængelige Steder.

## Nyere Opfindelser under Jernbanevæsenet.

(Fortsat).

Philadelphia-Højbanen har indført store Staalvogne med tre store Døre, og hvor Benyttelsen af brændbart Materiale saavidt mulig er undgaaet. Af Udgangene er den midterste for udstigende, medens begge Dørene i Vognenes Ender udelukkende er beregnede for indstigende Passagerer. Dørene lukker sig automatisk, førend Togene sætter sig i Bevægelse.

Særlig Vægt har de amerikanske Baner lagt paa Postvognenes Soliditet og Brand-sikkerhed, da de ved deres Indsætning i Togene, nærmest Lokomotivet, er mest udsat for Beskadigelser. Pensylvanienbanen har ladet bygge nogle Vogne, der omtrent er 23 Meter lange, og næsten helt og holdent bestaar af Staal. To Staaldragere med en Højde af 915 mm bærer Vognkassen, hvis Sidevægge afstives gennem Dragere paa 450 mm Højde, som er anbragt foroven. To Trucker, hver med 3 Aksler, bærer hele Vognen, og paa den ene Aksel er anbragt en lille Dynamo til Fremstilling af det elektriske Lys.

En anden Konstruktion af en Postvogn har Union-Pacifickbanen ladet udføre, og som efter hvad sagkyndige Jernbanefolk har udtalt, maa betegnes som et Mønster for Fremtidens Jernbanepostvogne. Den ved sit ejendommeligt hvælvede Tag let kendelige Vogn vejer næsten 53 Tons, d. v. s. næsten 3 Tons mere end de sværeste

af de hidtil anvendte Postvogne i de forenede Stater. Gulvet bestaar af brandsikre Plader af *Manolith*, Brevrummene er af Metal, Belysningen leveres paa sædvanlig Maade fra en Dynamo, der drives fra den ene Aksel. Under Vognens Stillestaaen tilføres Strømmen fra et Akkumulatorbatteri. Gennem det stærke Materiale og godt afstivede Sidevægge sikres denne end yderligere mod Følgerne af et Sammenstød gennem det hvælvede Tag. Et nyt System, som ligeledes bidrager til Sikkerheden, er Anvendelsen af Støbemaal i Truckene. Brandfarlige Materialer i selve Vognene som deres øvrige Montering er helt undgaaet, og de sædvanlige Brevrum, der i Almindelighed bestaar af Træ, er her udført af Jern og Staaltraadsnet. Som Følge af denne Foranstaltning vil kun Postforsendelserne kunne brænde, dog for at undgaa dette er Personalet forsynet med udmærkede Ildslukningsapparater. (Fortsættes).



### Meddelelse til Afdelingerne.

Fra 1. Januar har jeg trykt

#### 2 praktiske Regnskabsbøger (1 for Lokf. og 1 for Lokfb.)

gældende i 3 Aar. De leveres Medlemmerne for 1 Kr. pr. Stk.

1 Regnskabsprotokol til Afdelingerne som de hidtil brugte leveres for 5 Kr.

#### 1 Forhandlingsprotokol

(Kvart) for 2 Kr.

Meddelelser, Skrivepapir og Konvolutter med Foreningens Mærke leveres til billigste Pris.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.







# H. J. HANSEN

Skrædermester Tlf. Vester 1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

## MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1,10 pr. Fl.  
Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus. Tlf. 2268.

# MØBLER

til d'Hrr. Lokomotivmænd uden Penge straks. **4=8 Kr. mdl.**

☉ Dannebrogsgade 31, Kjøbenhavn. ☉

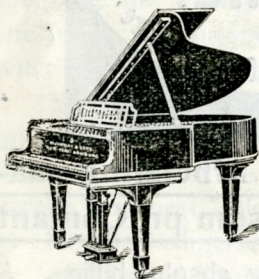
Jeg vasker selv!



Køb afvasket  
Gimmil- & Zephyr Kravetøj!  
Praktisk, holdbart og billigt. Alle  
Facors! — Flere Farver. Faas i  
Istedgade 128. Kjøbenhavn.

Brevpapir, Meddelelser og Konvolutter  
med Foreningens Mærke leveres til billigste Priser  
kun af Lokomotiv-Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

**Brødr. Christiansen**  
55 Istedgade 55 Tlf. 2516  
Trikotage- & Manufakturforretning  
Maskinstrikkeri & elektr. Systue  
Strømper forfoddes i Løbet af 2 Dage  
Jernbanemænd 5 Procent Rabat



## Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

Bredgade 23, Kjøbenhavn

Filialer i alle større Provinsbyer

## Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22<sup>3</sup>, Tlf. Vester 677 — H. P. Mortensen, Hollændervej 13<sup>1</sup>, F, Tlf. Vester 5588 y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>2</sup>, Kbhvn., aabent 11—1, samt Clemensborg, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

## Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Kjøbenhavn Enghaveplads 1 & 2.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13<sup>1</sup> th. Kjøbenhavn F. Tlf. Vester 5588 Y.