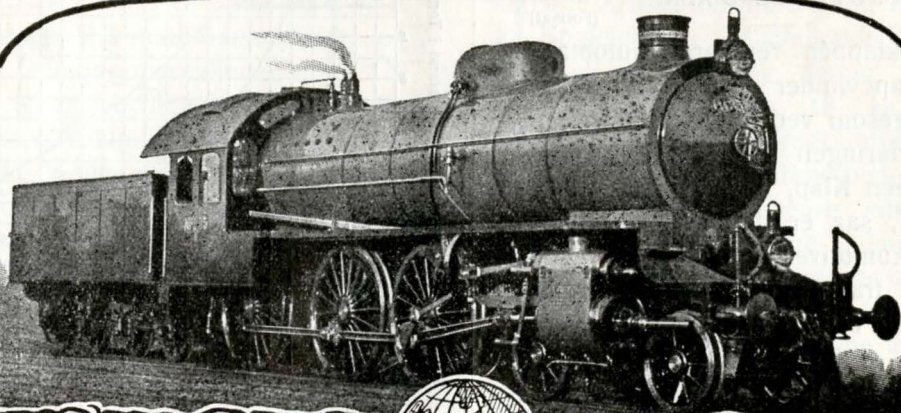


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE — DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND 2
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING“.

15. AARGANG NR. 13.

Redigeret af C. M. Christensen.

2. JULI 1915.

DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING.

Med dette det første Nr. af „Dansk Lokomotiv Tidende“ der udkommer efter at Sammenslutningen af 9. Kreds og „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening“ i en Forening, omfattende alt Lokomotivpersonalet ved De danske Statsbaner, har fundet Sted under ovenstaaende Navn, finder vi Anledning til at byde alle vore nye Læsere et hjærteligt Velkommen, idet vi udtaler Haabet om at Bladet i stedse stigende Grad maa blive Stedet hvor Medlemmerne henvender sig naar de har noget paa Hjærtet af Interesse for Organisation og Medlemmerne.

Vi ved, og har hørt det fra mange Sider, at det der nu er sket, har været ventet og imødeset med Længsel, ligesom man nærer det Haab, at Resultaterne, som Følge af at Lokomotivmændene for Fremtiden optræder som en Enhed, maa blive bedre og bedre, fordi der kan vises større Fasthed i Bestræbelserne for at naa de Mål, Organi-

sationen til enhver Tid maatte sætte sig. Vi vil slutte os til dette Haab og udtale Ønsket om, at Sammenslutningen endvidere maa have til Følge, at alle Statsbanernes Lokomotivmænd følger D. L. F. usvigelig og slaar fast Kreds om Foreningens Ledelse, ligesom det maa betragtes som en Pligt og Æressag at være Medlem af Lokomotivpersonalets faglige Organisation og en Skam at staa udenfor. „Dansk Lokomotiv Tidende“ vil nu, som før, bestræbe sig for at være Udtryk for, hvad der rører sig indenfor Organisationen, og hertil forventer vi Støtte fra alle Medlemmer. —

Med disse faa Linier byder vi „Dansk Lokomotivmands Forening“ hjærtelig velkommen, i sikker Tro paa, at Lokomotivpersonalet nu ret forstaar at holde ubrødelig sammen.

Red.



DE SVENSKES STATSBANERS NYE 2 C 1 4 CYL. COMPOUND ILTOGSLOKOMOTIV, LITRA F.

Ved OTTO BENDIXEN.

(Fortsat)

Overhederklappen reguleres automatisk med en Dampcylinder paa Siden af Røgekammeret ligesom ved B Lokomotivet. Da imidlertid Erfaringen viser, at Temperaturen med aaben Klap, ikke overstiger de tilladte 320° C., saa er den ved de tidligere Overhederlokomotiver anordnede Reguleringsledning fra Førerhuset nu udeladt. Overhederen er efter Vilh. Schmidt's Patent.

Domen er af Hensyn til Kedlens Tyngdepunkt anbragt langt fremefter. Risterne er støbte, og den forreste Del er fremstillet som Vipperist. Askekassen har foruden de sædvanlige Dæmpere for og bag tillige en stor Renseaabning paa hver Side. — Kedlens Armatur er den almindelige som ved de øvrige Overhederlokomotiver, men af Injectorerne, der er Gresham's Nr. 10, har den højre et Føderør, som inde i Kedlen udmunder i en der anbragt Kedelstensadskiller forsynet med Udblæser. Kedlen isoleres med Magnesia sectional locomotive boiler lagging af *Keasby & Matisons* Fabrikat. Uvendig er den beklædt med oxyderede Jernplader, kun Røgekammeret er beklædt med almindelige Plader.

Den 4 hjulede Boggie har en Sideforskydning af 55 mm. til hver Side og med Drejeplanets Centrum forsat 50 mm. bagved Midten af Hjulbasis. Sideforskydningen er muliggjort derved, at Boggiens Centrum er ophængt i 4 Pendulkæder. De bageste Løbehjul (6 Aksel) har en radiel Forskydning af 50 mm. til hver Side. Dette sker paa den Maade, at Akselkasserne forskydes i Akselbakkerne efter en Cirkelbue med 2320 mm. Radius. Fjedrene til disse Hjul hviler paa et kileformet Glideplan med Hældning 1:10 for at give bedre Styring af Lokomotivets Bagende. Samtlige Løbeakslers Bæreplader ligger udenfor Hjulene. Flangerne paa det midterste koblede Hjulpar, som er Drivhjul, er drejet 10 mm. tyndere end de andre. Gennem disse An-

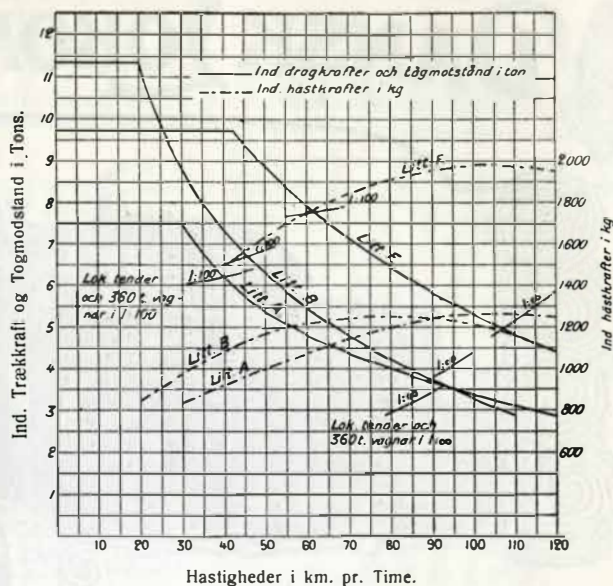


Fig. 3. Trækrafts-, Modstands- og Effektkurver.

ordninger faar Lokomotivet selv ved de største Hastigheder en blød og sikker Gang saavel gennem Kurver som Skiftespor, og uden skadelige Paavirkninger af Lokomotiv og Spor. Navnlig skulde Drivakslen med de indvendige Krumtapper saa meget som muligt skaanes for Bøjningspaavirkning fra Hjulflangens Tryk mod Skinnen.

Rammepladerne har en indbyrdes Afstand af 1190 mm., og er fremstillet i 2 Stykker. Den forreste Del er af 30 mm. valset Plade og den bageste støbt af Martinstaal. Samlingen ligger mellem bageste Kobbelaaksel og Løbeaksel. Naar Rammerne er fremstillede af Plade, er det af Hensyn til Vægten af Lokomotivet, thi ved Beregningen viste det sig, at disse er lettere end martinstøbte Barrerammer efter amerikansk Model. Iøvrigt er Rammepladerne godt afstivede med kraftige Bæreplader og støbte Martinstag. Akselgaflerne til Løbeakslen har løse Glideplader af Metal. Paa hver Side af Rammeværket er anbragt en 400 mm. bred Fodplade 2 m. over Skinnetop, og som paa den indvendige Kant har en paa langs nittet Skærm mod de Støv- og Oliepartikler, der udslynges fra Hjulene. For bekvemt at kunne tilse det indvendige Maskineri, er der passende Udskåringer i Rammepladerne. Desuden er der mellem 3. og 4. Aksel an-

bragt større Fodtrin med Haandledestænger.

Bremsningen foregaar i 2 Systemer. — Et for Boggien, i Lighed med Litra B, og et Lokomotiv for de koblede Hjulpar. Sidstnævnte faar sin Bremskraft dels fra 2 mellem 4. og 5. Aksel ophængte Vakuumbremsecylindre og dels fra en Dampbremsecylinder med 170 mm. Diam. Bremsecylindrene er saaledes kombinerede, at Vakuumbremsen og Dampbremsen ikke kunne virke samtidigt, for at Hjulene ikke skal fastbremses. Bremsen er udlignet saaledes, at de til hvert System hørende Hjul faa samme Bremskraft. De koblede Hjuls samlede Bremskraft udgør 26550 kg og Boggiens 8200, hvilket tilsammen er 41% af Lokomotivets hele Tjenstvægt.

Samtlige Lokomotivhjul er støbte af blødt Martinstaal. Begge Kobbelhjulparrene er fuldstændig ens, saa de uden videre kan flyttes om, hvis det behøves. for at faa et ensartet Slid paa Flangerne. Da begge Cylinderparrenes frem- og tilbagegaaende Maskindele fuldstændig modvirke hverandre, behøve de ikke at afbalanceres af Kontravægte i Hjulene. Disse holdes saaledes helt balancerede af de roterende Maskindele, og der opstaar ingen skadelige Centrifugalkræfter, men Skinnetrykket er ens ved alle Hastigheder, og F Lokomotivet kan trods sin Vægt passere svagere Strækninger med større Hastighed end A- og B Lokomotivet. — For at afbalancere de roterende Maskindele er der en Kontravægt paa 112 kg i venstre og 125,5 kg i højre Drivhjul med 730 mm. Tyngdepunktafstand, samt en Kontravægt paa 56,5 kg med 760 mm. Tyngdepunktafstand i hvert Kobbelhjul, — (Maskinlæren II Udg. S. 319.)

Drivakslen (Fig. 4) er fremstillet af Nikkelstaal med mindst 3% Nikkel og en Styrke af mindst 5500 kg pr. cm.² De øvrige Aksler er af Martinstaal med en Styrke af mindst 5000 kg pr. cm.². De koblede Hjulakslers Bæreflader har en Diam. af 206 mm. og 240 mm. Længde. Aksellagrene er af Fosforbronze med indstøbt Spejl af Hvidmetal. En Nyhed ved dette Lokomotiv er, af Boggieakslerne har Kuglelejer og disse er an-

ordnede saaledes, at Akselbelastningen optages af 2 Lagersystemer (S.K.F. Nr. 1324) og Aksialtrykket (Sidepaavirkningerne) af et System (S. K. F. Nr. 730). (Vi skal i en følgende Artikel nærmere beskrive de svenske Kuglelejer). — Cylindrenes Antal er, som før nævnt, 4 og de er beregnede for, et Maksimaltryk 13 kg/cm². Lavtrykscylindrene er anbragt udvendig, dels for at faa Højtrykscylindrene bedre isolerede og dels for at man bedre udefra skulle kunne haandtere de tunge Cylinderdæksler og Stemplerne. Cylindrene er parvis sammenstøbte med en fælles Glider, og saaledes konstruerede. at de kunne støbes efter en og samme Model. Af den Grund er der mellem Cylindersadel og Røgkammer indsat løse, kileformede Mellemstykker, for at give Cylindrene en Hældning bagud paa 1:9,1, hvilket var nødvendigt for at faa Plads til de bageste Truckhjul under Lavtrykscylindrene, og ligeledes for at give Plads til Højtrykscylindrenes Maskineri over Kobbelskælen. Af sidstnævnte Aarsag har dog Højtrykscylindrene maattet anbringes yderlige 80 mm. højere end Lavtrykscylindrene og parrallelt med disse. — Begge Cylinderpar er boltede sammen med 14 Stk. 32 mm. Bolte og 2 haardt indrevne Kiler, der er 310 mm. lange og har en Conus af 1:15. Cylindrene er godt isolerede med Isoleringscement og udvendig beklædt med oxyderede Plader.

For at faa et saa jævnt Receivertryk som muligt, er begge Cylinderpar forbundne med et i Røgkammeret anbragt Receiverør med 210 mm. Diam.. Herved faas et Receivervolumen paa 330 l. eller 3,6 Gange Højtrykscylinderens Volumen. Stempelglideren til denne er meget lille, hvorfor Dampprøret faar en Diam. af 136 mm. Dampens Hastighed gennem dette Rør bliver 60 m. pr. Sekund ved en Kørehastighed af 100 km. pr. Time. — Den for et Cylinderpar fælles Glider er 260 mm. i Diam. og med dobbelt Dampindstrømning til Lavtrykscylindrene. Glideren har smalle fjedrende Ringe.

Efter Fig. 5 som skematisk viser Cylind-

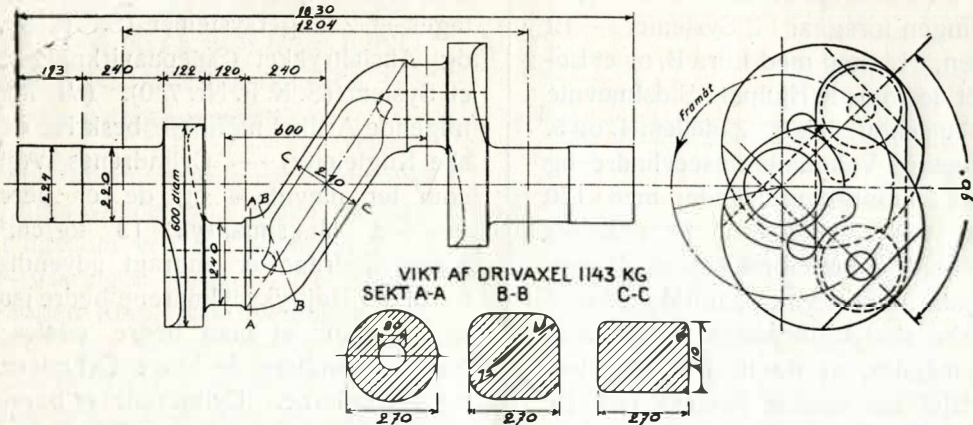


Fig. 4. Drivakslen.

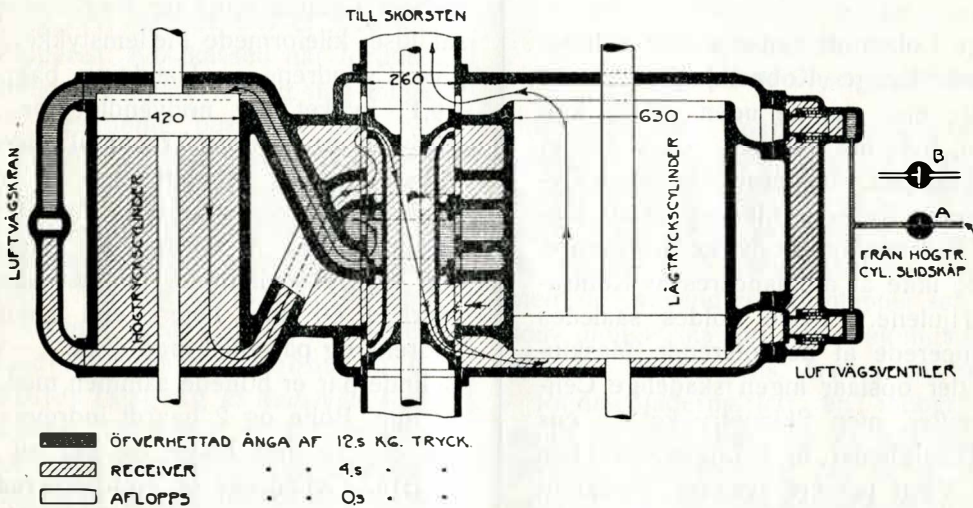


Fig. 5. Skematisk Fremstilling af Cylinderanordningen.

deranordningen fremgaar, at Højtryksdampen slippes ind i Midten af Glideren, der udenfor strømmer Receiverdampen ind, og yderst ude Spildedampen fra Lavtryks cylinderen. Ved denne Anordning, der havde til Hensigt, at den varmeste Damp skulde komme inderst og den kolde yderst, for at at forebygge Højtryksdampens for tidlige Kondensering, maatte Højtryks cylinderens Dampkanaler krydses. (Se Fig. 5). Lavtryks cylinderens Dampkanaler er meget korte, hvilket bevirker, at Dampen let slippes ud i Skorstenen. — Det skadelige Rum udgør for Højtryks cylinderen 18,5 % og for Lavtryks cylinderen 10 % af Cylindervolumenet. —

(fortsættes).

AUTOGEN SVEJSNING OG SKÆRING.

Foredrag af Professor H. I. HANNOVER, Direktør for den polyt. Lærestanst.

III. Acetylen-Ittflammen. Forsat

Acetylen er en Kulbrinte med den kemiske Formel C_2H_2 . Jeg skal ikke her komme ind paa dens Egenskaber i Almindelighed, og angaaende dens Fremstilling tør jeg vist antage det bekendt, at den sker ved at lade Vand indvirke paa Kalciumkarbid. Kalciumkarbid fremstilles i elektriske Ovne f. Eks, i Norge, men herpaa skal jeg heller ikke komme ind, thi hvis jeg vilde opholde mig her ved Kalciumkarbidets Fremstilling eller ved Acetylen gasværkernes Indretning, vilde der ikke blive Tid til at tale om den autogene Svejsning, hvortil kommer, at begge Dele findes beskrevet i alle Lærebøger om teknisk Kemi.

I Stedet for at have eget Acetylen-Gasværk, kan man anvende Acetylen som Acétyléne dissous, der ogsaa kaldes Dissous-Gas, og som er en Opløsning af komprimeret Acetylen i en Vædske, nemlig Acetone og som sælges i Staalflasker. Acetylen er opløseligt i mange Vædsker, men navnlig i Acetone, der ved 1 Atm.'s Tryk og ved 15^o Varme kan opløse c. 25 Gange sit Rumfang og ved større Tryk mere. Man kan nemlig ikke uden stor Risiko bruge Acetylen proppet paa Staalflasker saaledes som Ilt eller Brint. Acetylen kan ved almindelig Tryk ikke eksplodere, men *Berthelot* og *Vieille* har paavist, at det i konprimeret Tilstand, naar det kommer under mere end 1½ Atm.'s Tryk, kan eksplodere voldsomt ved at udsættes for Stød, Opvarmning eller Antændelse. I Praksis bør man ikke bruge det under større Tryk end nogle m's Vandtryk. Derimod kan en Opløsning af Acetylen i Acetone under Tryk ikke eksplodere. Hvis man nu simpelthen kom Acetone paa en Staalflaske og i den indpressede Acetylen under 12 à 15 Atm.'s Tryk vilde man dog risikere Eksplosion, da der ved Fyldning af en Flaske med en Vædske altid bliver et, om end meget lille Rum tilbage, som man ikke faar fyldt, og hvori der altsaa kan samle sig Acetylen under Tryk. Faren er udelukket, hvis Acetonen er opsuget af et porøst Materiale, der ganske udfylder Flasken, saa at der ikke er noget tomt Rum, hvori Acetylen under Tryk kan samle sig.

Som porøst Materiale bruges mest Blandinger af Kiselgur og Trækulpulver etc. Her i Landet anvendes, saa vidt vides, til Svejsning kun Acetylen-Staalflasker fra A/B *Gasaccumulator* i Stockholm, og i to Størrelser, nemlig med c. 115 og 60 kg's Vægt. Trykket er 15 à 16 Atm, og Indholdet henholdsvis 8 og 4 m³. Staalflaskerne med Indhold gaa under Navn af Gasaccumulatorer, og Indholdet koster 3 Kr. 50 Øre à 4 Kr. pr. m³, naar Staalflasken lejes med men kun 2 Kr. 50 Øre naar den er Brugerens egen. Flaskerne er ret dyre, idet de to Størrelser koster henholdsvis Kr. 305 og 200 pr. Stk. (Flaskeventil inkl.), medens den tilhørende Reduktionsventil koster 50 Kr. A/B *Gasaccumulator*'s porøse Fyldmasse anses for udmærket. Paa Fig. 6 ses endog et Ildbrandstilfælde, som Flaskerne er kommet godt fra. Brandstedet er Skandinaviens største Automobilfabrik: *Scania Vabis* i Södertelje, og det ses, at Flaskerne ikke er eksploderede trods den voldsomme Varme, men at de blot er revnede svagt og har ladet Gassen sive ud. Fyldmassen i Gasaccumulator's Flasker er den berømte Nobelpristager *Daléns* Opfindelse og bestaar — efter hvad der angives — i Hovedsagen af Kiselgur, Trækul og Asbest, men er ikke kendt i Detaillerne. Den tilberedes efter Angivelse vaad og fyldes i en dejagtig Tilstand i Flaskerne, hvorefter disse anbringes i Tørreovne under en stadig jævn Temperatur i et Tidsrum af indtil 3 à 4



Fig. 6. Brandsted i Södertelje.

Uger. Massen bliver derefter stenhård og skal senere ikke undergaa mekaniske Forandringer. Det er dette sidste, der er saa væsenligt, idet den tidligere anvendte — af *Claude* og *Hess* angivne — porøse Masse ved Transport og Stød blev trykket saa meget sammen, at der dannede sig tomme Rum i Staalflaskerne, hvori fri Gas samlede sig. Her i Landet findes der kun ved de sydfyenske Baner en Dissous-Gas-Station, der anvender Gasaccumulators System, men den er kun for Togbelysning. Ved Siden af Dansk Ilt- og Brintfabrik vil der imidlertid nu blive anlagt en Station af *Dansk Dissousgas Aktieselskab*, der, som en Slags Aflægger af Gasaccumulator i Stockholm, vil udnytte dette Selskabs System til Fremstilling af Dissous-Gas til Salg.

I denne Forbindelse vil jeg tillade mig at henlede Opmærksomheden paa en dansk Fyldmasse for Dissous-Gas, nemlig cand. polyt. *P. Bergsøes*. Han anbringer paa langs i Staalflaskerne Spanskrør med Indsnit paa tværs og stamper Fyldmassen ned omkring disse. Igennem Spanskrørets lange, fine Porer er det Mening, at man hurtigt skal kunne indføre Acetylenet i Luftform helt hen til Beholderens anden Ende, medens Indførelsen ellers foregaar langsomt ved Diffusion fra Fyldmassens ene Ende til den anden. Ligesaa skal Tømningen kunne ske hurtigere. Metoden skal herefter være mest fordelagtig ved lange, tynde Beholdere, som de af Pladshensyn bruges ved Automobilbelysning, og er da ogsaa kun anvendt til saadanne smaa Beholdere, men ikke til Staalflasker til Svejsbrug.

Ved at anvende Acétyléne dissous undgaas Ulemperne ved Anvendelsen af Gasværk, saasom Anskaffelsesudgiften, nødvendig Plads, Pasning, ilde Lugt og Fare, og man faar desuden ren Acetylen til Brug, hvad der ellers er umuligt ved transportable Apparater og er særlig vigtigt ved Anvendelse af autogen Svejsning til Dampkedler og lignende, hvorom

senere, og endelig kan man bruge de nedenfor omtalte Højtryksbrændere, der giver forskellige dér omtalte Fordele. Men Acetylenet bliver naturligvis betydeligt dyrere, — naar man selv ejer Flasken henad dobbelt saa dyr pr. m³, idet god Acetylen fra eget Gasværk kommer paa c. 1 Kr. 50 Øre pr. m³.

Acetylen er et endotermisk Stof, γ : der medgaar Varme til dets Dannelse. Denne Varme afgives igen ved dets Dissociation og bidrager mægtigt til at give en høj Temperatur ved Acetylenets Forbrænding.

Blandinger af Acetylen og Luft og i endnu højere Grad af Acetylen og Ilt er eksplosible og eksplo-derer voldsomt naar de antændes. Da Antændelses-temperaturerne for disse Blandinger ligger meget lavt, idet de er c. 480°, er f. Eks. en glødende Cigar nok til at tilvejebringe Eksplosion, medens Belysningsgas ikke kan tændes derved.

Man bør i Praksis undgaa Dannelser af eksplosible Blandinger af Acetylen og Luft eller Ilt og endnu mere deres Antændelse. Flammen kan finde Vej gennem yderst fine Aabninger. Eksplosion af en Beholder med blot en Liter af Blandingen af Acetylen og Ilt er nok til at dræbe en Person i Nærheden.

Hvorledes man i Praksis træffer forskellige Forsigtighedsregler ved Svejseanlæg, hvorved der bruges Acetylen-Gasværker, skal jeg her ikke komme ind paa.

Naar Acetylen antændes i Luften, brænder det under stærk Varmeudvikling med et blændende hvidt Lys, der kendes fra Cyklelygter, Automobillygter og adskillige faste Lysinstallationer rundt om i Landet. Forbrændingen sker efter følgende Formel:



Allerede i 1895 forelagde den berømte, franske Kemiker *Henri Le Chatelier* det franske Videnskabernes Selskab Resultatet af en Beregning, hvorefter Acetylen, som brændte med samme Volumen Ilt, vilde give en Temperatur, der var 1000° højere end Brint-Iltflammen, og paaviste, at Resultatet af Forbrændingen vilde blive Dannelsen af Ilt og Kulilte efter følgende Formel:



Naar man saaledes baade fik en meget høj Temperatur og fik frembragt to reducerende Luftarter, maatte Benyttelsen af Acetylen-Iltflammen kunne blive meget nyttig i Stedet for Brint-Iltflammen til Tilvejebringelsen af høje Temperaturer.

Efter *Le Chatelier* skal der altsaa ikke anvendes saa megen Ilt, saa at man faar en fuldstændig Forbrænding til Kulsyre, saaledes som man efter forrige Formel fik ved den fuldstændige Forbrænding i Luften, men der skal kun bruges saa meget, at man faar fremstillet Brint og Kulilte, der da skal brænde videre ved Hjælp af den ydre Lufts Ilt som vist i Fig. 7. Tændhastigheden for en Blanding af lige

Volumina Acetylen og Ilt nærme sig 100 m. i Sekundet.

I Praksis maa der dog til almindelig Svejsebrændere anvendes 1,2 à 1,4 Dele Ilt eller endnu mere — ved slette Blændere lige indtil 1,9 Dele Ilt — i Stedet for 1 Del Ilt for hver Del Acetylen (efter Rumfang), fordi de to Luftarters Blanding ikke er fuldkommen, da Ilten, som vi senere skal se, maa suge Acetylenet fra et Acetylen-Gasværk til Brænderen, medens man ved særlige Brændere, Højtryksbrændere — hvorom nedenfor —, og Acetyléne dissous kan naa Idealet.

forisættes.

Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet.

DYRTIDEN OG HENDVENDELSE TIL MINISTRENE.

Med Krigens Begyndelse begyndte Tjenestemændenes Skuffelser, først gled den længe ventede Lønningslovsrevision ud, dernæst blev Tjenestetidsforholdene strammere og strammere. samtidig begyndte en Dyretid hvis Følger ingen kunde ane, langt mindre overse. Gennem Udtalelse saavel i Skrift som i Tale, baade af Militære og Finanskyndige, kunde en Krig mellem Stormagter i vore Dage, ikke blive af nogen lang Varighed, og givende sig hen til den Opfattelse bar Tjenestemændene alle Forhold med Ro og Taalmodighed.

Imidlertid vedblev Krigen at rase Maaned efter Maaned stik imod alle Anskuelser, og samtidig bredte Dyrtiden sig herhjemme paa en for alle fastlønnede faretruende Maade. Regeringens Foranstaltninger for at forebygge hensynsløs Spekulation, som at sikre det hjemlige Forbrug var og er sikkert ærlig ment; men desværre for den brede Befolkning fuldstændig forfejlet, og med god Grund og stor Ret skete der i Slutningen af Januar Maaned Henvendelse til Regeringens Chef om at foranledige, at Statens Tjenestemænd økonomisk beskyttedes mod Dyrtiden. Konseilspræsidentens Stilling paa det Tidspunkt var ikke særlig gunstig; et Dyrtidstillæg kunde der

ikke blive Tale om, men stillede dog i Udsigt, at der ihvertfald for Tjenestemænd der paa Grund af den stærke Trafik havde haft Mertjeneste, herfor skulde hæve en passende Godtgørelse — et Forhold alle Jernbanens Tjenestemænd maatte komme ind under.

Som naturlig var ventede man under saavel 2' som 3' Behandling af Finansloven, at se Regeringen stille Forslag herom; men da dette ikke blev Tilfældet og Rigsdagens Hjemsendelse skete, bredte der sig mellem Tjenestemændene en Misfornøjelse der baade var begrundet og berettiget.

Paa vor Generalforsamling kom denne Misfornøjelse tydelig frem, og da man ude i Afdelingerne vedtog Resolutioner, af ret skarpt Indhold, blev Spørgsmaalet „Dyrtidstillæg“ efterhaanden af en saa brændende Karakter at skulde alt gaa paa en for Etagen tilfredsstillende Maade. maatte Tidspunktet til en for Regeringens Side imødekomende Holdning nu være inde, saaledes at Statens Tjenestemænd fik et Dyrtidstillæg svarende til den Prisstigning de nødvendige Livsfornødenheder var undergaaet siden Krigens Begyndelse.

At alle Tjenestemændsorganisationer, i lige saa stor Grad som vor, er paavirket af den Misfornøjelse, som Dyrtiden fremkalder, er kendt nok, samtidig med at disse Organisationer, der henhøre under Centralorganisationerne alvorlig tog Sagen op til Behandling, blev Spørgsmaalet sat under Debat paa vort Hovedbestyrelsesmøde d. 31. Maj. Det vedtoges her at rette Henvendelse til Ministeren f. off. Arbejder om at foranledige „Dyrtidstillæg“ udbetalt Lokomotivpersonalet og Sagens videre Behandling henvistes til Forretningsudvalget.

Torsdag d. 17. Juni blev ved en Deputation bestaaende af Næstformanden Lokf. Kann, Hovedafdelingsformanden, Lokfyrb. Rich. Lillie og Sekretæren, Lokf. C. M. Christensen med Lillie som Ordfører følgende Andragende overrakt Ministeren :

DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG
LOKOMOTIVFYRBØDER FORENING

Kbh., 17. Juni 1915.
Journal Nr. 193.

Til Ministeren for offentlige Arbejder.

Siden Verdenskrigen har der været en uafbrudt Stigning i Levnedsmidlernes Pris. En saa stærk Stigning, at det for hver Dag der gaar bliver mere og mere vanskelig for Tjenestemændene at skaffe sig de allernødvendigste Livsfornødenheder.

Lønningerne, som de fastsattes i Loven af 27. Maj 1908 var allerede før Krigen forringede saa stærkt, paa Grund af almindelig Prisstigning, at en Forhøjelse alene af den Grund var nødvendig. Personalet havde derfor ventet en Revision af Lønningsloven i den nu forløbne Rigsdagssamling, et Haab, der blev slaet ned af Krigen saaledes, at vi i Stedet for Lønstigning har faaet det modsatte, nemlig meget større Varepriser.

Vor Organisation har hidtil holdt sig tilbage og ingen Henvendelse rettet til Regeringen for om mulig at bevæge denne til at tilstaa Personalet et Tillæg paa Grund af Dyrtiden, men denne passive Holdning ser Hovedbestyrelsen sig nu nødsaget til at opgive, paa Grund af de mange indtrængende Anmodninger fra vore Medlemmer om at rette Henvendelse til den højtærede Minister for at bevæge Ministeren til at stille Forslag til Afhjælpning af den Nødtilstand, der faktisk findes i mange Tjenestemænds Hjem.

Saaledes foranlediget tillader Hovedbestyrelsen for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening sig at rette Andragende til den højtærede Minister om et midlertidigt Lønningstillæg for de Tjenestemænd (Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere) der tilhører vor Organisation.

Naar det flere Gange er hævdet, at Statens Tjenestemænd under den store Krise er betydelig bedre stillet end mange andre Medborgere, maa vi herimod gøre opmærksom paa den Omstændighed, at alle der har Arbejde i private Virksomheder ogsaa har en større Fortjeneste end under almindelige Forhold, ligesom der for Extraarbejde følger en tilsvarende højere Løngodtgørelse.

Vi tillader os derfor at andrage om et midlertidigt Løntillæg til alle de Ansatte vi repræsenterer, fordi at de Lønninger Lokomotivmændene oppebærer, ikke taaler nogen Afkortning, hvad der faktisk sker under Dyrtiden. Endvidere maa anføres, at alle Tjenestemændenes Forpligtelser er indgaaede under andre Forudsætninger og følger ham trofast, fordi det er umuligt at foretage nogen Forandring i de derhen hørende Forhold, og der øjnes ingen anden Mulighed for at klare dem end igennem en Indtægtsforøgelse.

Det er derfor Hovedbestyrelsens Haab, at den højtærede Minister vil vise Forstaaelse af dette Krav. Tjenestemændene er nu saaledes stillede, at Hjælp

er paatrængende nødvendig, og vi maa anse Ydel-
sen af et Dyrtdistillæg i den allernærmeste Fremtid
for at være af tvingende Nødvendighed.

Ærbødigst

Paa Hovedbestyrelsens Vegne

Chr. Christensen,
p. t. Formand.

C. M. Christensen.

Ordføreren gav i en kort Tale Ministe-
ren Forstaaelsen af, hvor alvorlig paatræn-
gende det var, at Tjenestemændene øko-
nomisk blev hjulpne, og efter at Ministeren
overfor Deputationen havde udviklet sit
Syn paa Sagen, lovede han at skulde fore-
lægge Andragendet for den samlede Re-
gering, hvor dets Behandling vilde falde
sammen med de fra Centralorganisationerne
fremsendte. Hvorledes Regeringens Stilling
blev, kunde Ministeren paa nærværende
Tidspunkt ikke udtale sig om; men at Si-
tuationens Langvarighed her maatte spille
en stor Rolle var naturlig. Ministeren slut-
tede med at tilføje, at til syvende og sidst
blev det Rigsdagen, der talte det sidste og
afgørende Ord i denne Sag.

Ministeren underholdt sig derefter med De-
putationen om Lokomotivpersonalets Tjene-
stetid, og Ministeren viste ved sine Udta-
lelser tydelig, hvor stærkt interesseret han
var i at faa dette Spørgsmaal bragt til en
heldig Løsning, og vi kan anføre, at Tjeneste-
tidsspørgsmaalet vil blive sat paa Dags-
ordenen med det allerførste, ligesom det
sikkert inden Aarets Udgang er bragt sin
endelige Løsning nær.

Da Deputationen efter ca. $\frac{1}{2}$ Times Au-
diens forlod Ministeren, var det med de
bedste Indtryk og Haab for den heldigste
Løsning af to for Lokomotivpersonalets
saa vigtige Spørgsmaal som Dyrtdistillæg
og Tjenestetidsordningen.

Dick.

*Ved Redaktionens Slutning erfarer vi, at
Regeringen ved Finansminister Brandes en af
de første Dage i Juli i Rigsdagen forelægger
Forslag om Dyrtdistillæg til Statens Tjene-
stemænd.*

Red.

Kongressens Besøg paa Kuglelejefabriken

Vi bringer omst. et Billede af Deltagere
i „Sverges Lokomotivmandsförbund“s Kon-
gress under Besøget paa Kuglelejefabriken,
der omtaltes i vort forrige Nr. — Efter at
Deltagerne havde været gennem de for-
skellige af Fabrikens Afdelinger blev de pr.
Elevator beordret op paa Fabrikens Tag,
hvor en Fotograf var tilstede og tog en
Plade af Deltagerne.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

D. L. F.

ANCIENNITETSBEGREBER I AARHUS.

Krigen har og faar vedblivende Skyld for mange
Ting, og selvfølgelig kan man nok indse, at der
har været mange Vanskeligheder at komme over,
for at kunne besøge den overvældende Trafik, der
i det sidste $\frac{3}{4}$ Aar har fundet Sted, og jeg tror
ogsaa, at de Overordnede vil indrømme Personalet,
at det med god og ærlig Vilje har hjulpet til at
komme over denne vanskelige Situation; men der
skal noget for noget, og det mindste man kunde
forlange var, at dette Personale blev behandlet paa
en nogenlunde hensynsfuld Maade.

Jeg skal ikke nærmere komme ind paa de Van-
skeligheder, der har været forbundet med at faa
nogle Dages Permission, for saa, naar denne ende-
lig var bevilget, at se alle mulige Bestræbelser gjort
for, at man blev benyttet saa nær op til Kl. 12 Nat
til Permissionsdagen som muligt; selv Folk i faste
Ture har været udsat for at maatte gøre Tjeneste i
Reserven for saavidt muligt at kunne naa dette
Klokkeslet, for slet ikke at tale om, at det næsten
ikke lader sig gøre at blive fri for en enkelt Tur,
selv om der virkelig har været disponibel Perso-
nale. Det er den Slags, man maa finde sig i, naar
en Lokomotivmester og Lokomotivformand stiller
sig mindre velvillig, og hvis Bevaagenhed man kun
kan forvente, naar det drejer sig om at lægge mere
f. Eks. Dispositionstjeneste, over paa Personalet.

Men hvad man kunde forlange af en Lokomotiv-
mester og -Formand var, at deres Anciennitetsbe-
greber overfor Personalet var i en nogenlunde Or-
den, men værre „Brokkasse“ end den, D'hrr. i den
Retning har faaet skrabet sammen, skal man virke-

lig lede længe efter, til Trods for at jeg er sikker paa, at vore Repræsentanter for Afdelingen tilstrækkelig ofte har gjort opmærksom paa Forholdet, og det synes ogsaa at have hjulpet en lille Tid, for saa ganske stille at glide tilbage i det samme uheldige Spor.

Sagen stiller sig saaledes:

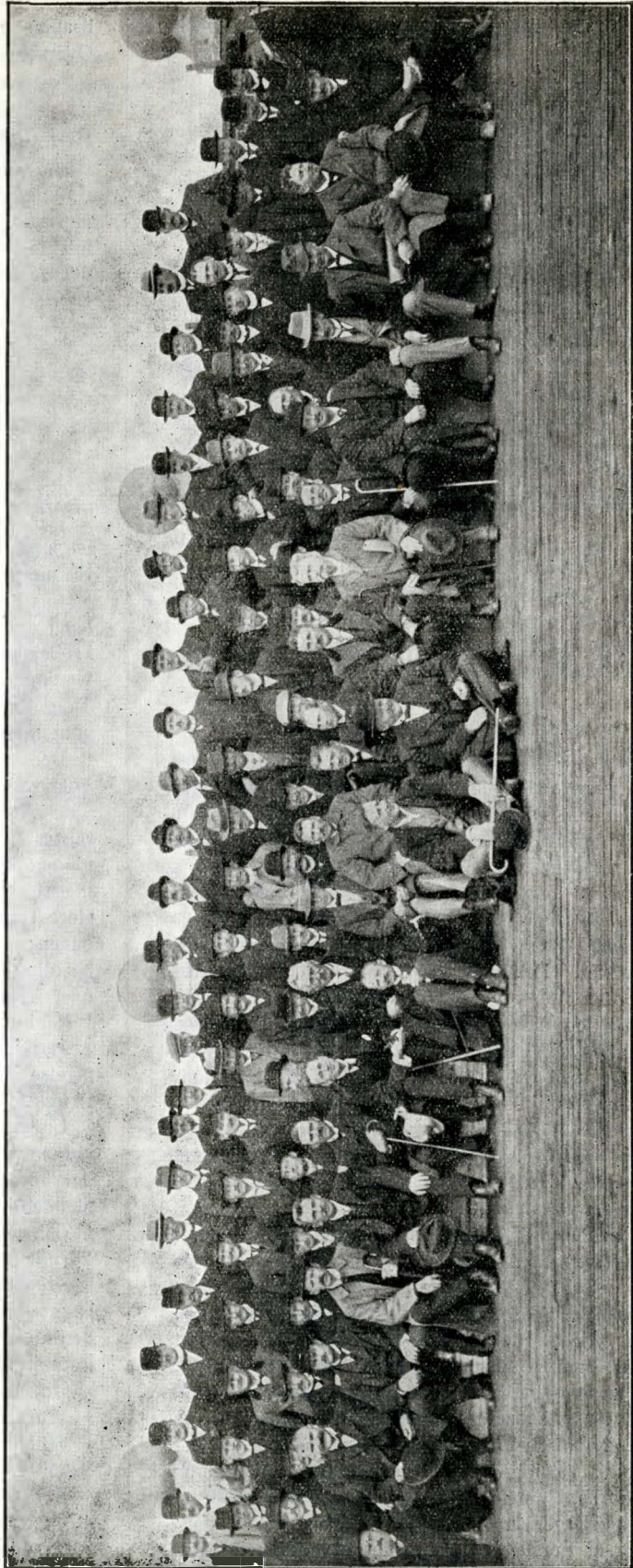
Nogen Tid efter Krigens Udbrud kom den overvældende Trafik, som her i Aarhus viste sig, ikke alene ved en Masse Særtogskørsel, men, efter at Eksporten kom til at gaa herover, tillige ved at der blev bestilt en Del ekstra Rangermaskiner ude hver Dag.

Da dette kunde vedblive i en uoverskuelig Fremtid, var det kun naturligt, at de ældste i Persontogsturen blev taget ud til at udføre denne Tjeneste og de har nu været ude uafbrudt ca. $\frac{1}{2}$ Aar.

Da disse Mennesker kom ud, var det ligeledes kun naturligt at de yngre rykkede op i Turene og saa vidt jeg ved er dette ogsaa lovet, men aldrig holdt, tværtimod har man i den Retning været udsat for de uhyggeligste Vilkaarligheder man kan tænke sig, idet man er kastet hulter til bulter, saa man aldrig har vidst, hvor man havde sig selv, idet yngre Kolleger udmærket godt har kunnet være i ældre Ture end en selv, medens man ogsaa til Gengæld har kunnet finde ældre Kolleger, der har været i yngre Ture end en selv, som man ser, et syndigt Kaos, og hvad der er Hovedsagen, det giver Anledning til den største Utilfredshed og ikke uden Grund.

Forresten ubegribeligt, at D'hrr. gider gøre sig selv og andre Livet saa surt som muligt, i Stedet for, at man skulde synes, at naar Personalet var paa den Plads de i Følge Anciennitet kunde tilkomme, vilde det være det letteste for den Overordnede at holde Orden i Sagerne.

Der undskyldes ganske vist med, at der skal have disponibel Personale til Rangering og Førertjeneste, men derfor er jo de 5 ældste taget ud af Rangerturen til Førertjeneste og derefter de ældste i Persontogsturen til den ekstra Rangering der findes, og selv efter at Turene er besat, findes der endnu en Del Lokfb. tilbage, der kan udføre denne Tjeneste, selv om de selvfølgelig helst ikke skal benyttes til denne Tjeneste, men det er dog virkelig ogsaa meningsløst, naar en Mand har gaaet i 5 å 6 Aar og ventet paa at komme i



Deltagerne i 4. Lokomotivmands Kongres paa Besøg paa Svensk Kuglelejerfabrik i Gøteborg den 11. Maj 1915.

Tur, og naar saa den Dag kommer, at han virkelig kan tilkomme det, saa faar han blot at vide, at han kører i Tur med denne eller hin Lokf. — men han kører bare saa godt som aldrig med ham, idet der er Folk, der har kørt i Tur siden 1. Novbr. 1914 og har drevet det til at køre med vedkommende Lokf. i nogle og tyve Dage i den Tid; en rar Maade at blive behandlet paa.

For Lokomotivførernes Vedkommende er der aldrig Vanskeligheder med at overholde Ancienniteten ved Turbesættelser, der kan man altid finde den rette, og Lokomotivførerbøderne bør kunne regne med det samme Hensyn.

Hvis disse Linier kunde medvirke til, at der igen indtraf ordnede Forhold paa Aarhus H., saa var Hensigten naaet, og Retfærdigheden kun sket Fyldest, ellers maa vi jo til at appellere til de højere Overordnedes Retfærdighedssans, og der tror jeg ikke vi vil appellere forgæves i dette Spørgsmaal.

X.

KAN STATSBANERNE HJÆLPE PERSONALET?

Det er en Kendsgerning, at trods den, gennem den nuværende Situation fremkaldte Dyrtid, giver iblandt alle andre store Foretagender og Virksomheder ogsaa Statsbanerne et ret anseligt Overskud. Men medens dets Personale vedblivende maa se paa, at de fleste private Virksomheder, ved Tilsiillessen af Gratialer, har haft Forstaaelsen af den økonomiske Alvors Indflydelse, synes det som Statens fastlønnede Personale skal danne en Pariakaste i Staten.

Idet jeg maa formode, at Redaktionen af Dansk Lokomotiv-Tidende i nærmeste Fremtid vil fremkomme med en Omtale af Dyrtiden, og Lokomotivpersonalets Stilling dertil, skal jeg nøjes med at fremsætte et Forslag, hvorved Statsbanerne, uden at det vil koste Staten en rød Øre, ikke alene vil kunne gavne Maskinafdelingens, men ogsaa de øvrige Afdelingers Personale direkte.

Som bekendt har Hr. Maskindirektøren udtalt til forskellige af Dagspressens Blade, at der var Overflod af Koks i Tyskland, men at man derfra kun vil sælge Kul i et bestemt Forhold til Aftagelsen af Koks. Her er det nu jeg mener, at dersom Staten, endog med hvad flere private Virksomheder allerede i længere Tid har gjort, overlod Personalet Koks til Indkøbspris + Tillæg for Udmaaling, saa vilde dette betyde et føleligt Gode. Da en passende Ordning selvfølgelig bedst vil kunne gennemføres ved Forhandling mellem Administrationen og de forskellige Organisationer, skal jeg afstaa fra Fremsættelsen af Forslag i Enkelthederne ved Sagens Rea-

lisation og nøjes med at henstille Spørgsmaalets Overvejelse til rette vedkommende.

Herm. Ohlsen,
Lokomotivfører.

Hovedbestyrelsens og Bladets Stilling til Dyrtiden falder sikkert nøje sammen med Medlemmernes (Lokomotivpersonalets) Stilling til samme, og vi antager, at den ærede Indsender kender denne Stilling. — Vi skal iøvrigt henvise til omstaaende Meddelelse angaaende Henvendelse til Ministeriet om et Dyrtidstillæg til alle vore Medlemmer. *Red.*

SPIONAGE.

Her i 1. Maskinkreds udspioneres Lokomotivpersonalet jævnlig, i Særdeleshed om Aftenen naar Kl. nærmer sig 11.

For nogle Dage siden optraadte Ingeniørassistenten i dette for 1. Maskinkreds saa fornemme Ærinde i Helsingør for om der mulig yderligere kan files en Nattime til Fordel for Tantiemekassen. I disse dyre Tider kan det være rart at faa saa meget Overskud som mulig.

Der er som bekendt levnet Lokf. 45 Min. og Lokfyrb. 30 Min. efter Ankomst til Ma. Sporomraade, i den Tid skal der tages Koks, Briketter, Vand og renses Fyr, hvilket alt tager Tid, ikke mindst Rensningen af Fyret. Nu der anvendes Koks er Fyret meget slemt at rense lige efter Ankomsten med de store Tog, som vi for Tiden har paa Nord- og Kystbanen; men Lokfyrb. skal gøre alt Arbejdet paa 30 Min., for tænk — skulle der gaa nogle Minutter over Tiden, hvilket der ofte gør, og Lokf. skriver 1 Nattime paa Rapporten for Lokfyrb., saa er hele 1. Maskinkreds i Bevægelse for at hindre en Gentagelse af denne Taktik —, 15 Øre — er mange Penge for Statskassen, de maa og skal spares.

Under særlig heldige Omstændigheder kan det virkelig ske, at Lokfyrb. kan blive færdig paa 30 Min., det hører nu til Sjældenhederne, at Arbejdet kan tilendebringes paa den korte Tid, det tager for mange Maskiners Vedkommende alene med at rense Fyret 1 Time og derover, men er det om Dagen og det ikke koster Natpenge, gør det heller ikke noget, det lægges der i al Almindelighed ikke Mærke til, men derimod naar det træffer for den Maskine, som har fremført Tog 427, kan, saafremt Lokfyrb. ikke bliver færdig paa den foreskrevne Tid, Klokkerne blive over 11 Em., og der tilkommer ham ifølge givne Regler 1 Nattime. Lokf. har under alle Omstændigheder Ret til en Nattime efter Ankomst med nævnte Tog.

For 1. Maskinkreds er det nu meget om at gøre at faa konstateret om ogsaa Lokfyrb. arbejder hurtigt nok i den halve Time han maa være om Arbejdet,

for nu at opnaa dette, er Hr. Ingeniørassistenten den rette Mand, men ynkelig ser det ud at se Ingeniørassistenten liste rundt mellem Vognene paa Stationspladsen langs med Plankeværker og Hegn med Straahatten under Armen, for ikke at blive opdaget af den sveddryppende Lokfyrb., som slider som et Asen i det gloende Koksfyrrer for at blive færdig saa hurtigt som muligt. Det var mere hæderligt og en Ingeniørassistent mere værdig, om han gik op paa Maskinen ved Ma. Sporomraade og meddelte Personalet, at han vilde have konstateret, om der blev bestilt noget i den Tid der blev skrevet, da han tvivlede paa Rigtigheden, eller ogsaa smed Straahatten og tog fat paa Slagskovlen og andet dertil hørende Værktøj og viste, hvorledes der skal arbejdes for at gøre en Maskine færdig paa den knap afmaalte Tid. — — —

For nogen Tid siden søgte Lokfyrb. i fast Tur om at blive fritaget for at rense Fyr efter Ankomst til Hg.; dette rimelige Ønske blev selvfølgelig afslaaet af Maskinbestyreren, det er fortalt senere, om det er rigtigt vides ikke, at Maskinbestyreren har spurgt Depotet, om dette kunne paatage sig Rensningen af Depotets Maskiner uden Forøgelse af Mandskab. Depotet mente det nødvendigt, for at udføre Rensningen af de 9 Maskiner som er i Tur, at forøge Depotpersonalet med 3 Mand. Denne Udtalelse maa Maskinbestyreren formentlig synes fuldstændig rigtig, siden vort rimelige Ønske blev pure afvist. Naar der skal være 3 Mand til Rensningen, kan det blive ca. 3 Timer til hver Maskine, hvorimod det forlanges, at Lokfyrb. paa 30 Min. skal være behjælpelig med at tage Koks, Briketter og Vand, selv skal han rense Fyret, vente medens Depotpersonalet renser Askekasse og Røgekammer og efter at Maskinen er kommen i Remissen være behjælpelig med Eftersyn, Damptrykket skal formindskes, naar den staar paa Udvaskning Dagen efter, som det nu er Tilfældet med Maskinen efter Tog 427.

Tid er Penge, siger et gammelt Ord, at rejse til Helsingør i et saadant Ærinde, synes at være Spild af Tid — men maaske er der ikke andet at give Ingeniørassistenten at bestille?

Z.

Vi har hørt om en tidligere Ingeniørassistent, der, paa samme Vis som den der skildres i ovenstaaende Artikel, ogsaa var en meget ivrig „Opdager“. Det fortaltes, at han var i Besiddelse af en Blændlygte, som han brugte flittig, naar han var ude paa sine lyssky velsignelsesrige Expeditioner. — Men ved en bestemt Lejlighed glemte „Opdageren“ at bruge sin Lygte, og da gik det galt, og han fandt sig med samt sin skidne Bestilling i sit rette Element, nemlig i en Fyrgrav fuld af Askekassemed hvorfra han slukøret, beskidt og forslaaet luskede op fulgt af skadefro Smil. — Hvo der graver en Grav til andre o. s. v.

Red.

Struer Lokomotivfører Afd.

afholdt den 1. Juni en særdeles vellykket Udflugt til Toftum Bjerger med Afrejse fra Struer Kl. 3,25 Em. Ank. til Humlum Kl. ca. 4 spadserede Deltagerne til Badehotellet, hvor Kaffe bordet stod parat.

Efter at Kaffen var vederfaet Retfærdighed, be- saas Bjergene, som er bekendt for sine naturskønne Punkter med den herligste Udsigt ud over Limfjorden helt til Nørre Nissum Kirke, Oddesund Syd og Nord ikke at forglemme. Fotografen manglede ikke, og der blev taget flere vellykkede Plader af Selskabet. Kl. 7 samledes Deltagerne i Humlum Kro for at afvente Aftentogets Ank., da der ventedes flere Deltagere til Festligheden i Kroen. Kl. 8 samledes ialt 27 Damer og Herrer om et smukt og veldækket Bord, hvor alle var enige om at lade Kromandens bekendte gode Mad vederfares Retfærdighed. Under Spisningen herskede den livligste Stemning, og alle, i Særdeleshed de nye i Kredsen udnævnte Førere, var henrykte over Turen, Talerne fulgte Slag i Slag, morsomt var det da Fru Lokf. Nielsen holdt en udmærket Tale for Kvinden og Grundloven. Kl. 9 1/2 hævedes Bordet, hvorefter Dansen tog sin Begyndelse til Tonerne af Humlums Orkester (Harmonika) og fortsattes med Liv og Lyst til Toget blev meldt fra Oddesund.

Der var fra Maskinkredsens Side gjort alt for, at alle paa Listen tegnede kunde deltage i Udflugten, kun en Mand manglede paa Grund af Udkommando. Personalet beder herved vore Overordnede modtage vor bedste Tak for den udviste Velvillighed. Lokomotivfører H. Lorentzen underholdt Deltagerne med Sang og Guitarspil.

Kl. ca. 11 foretoges Hjemturen. Bestyrelsen havde forespurgt Trafikkredsen om Tilladelse til at blive befordret fra Humlum med et Særtog, som skulde afgaa fra Humlum Kl. ca. 12 Nat, men den Imødekommenhed kunde Trafikbestyreren i 4. Trafikkreds ikke gaa med til, hvad der vakte Lokomotivpersonalets almindelige Forundring.

Deltager.

GENERALDIREKTØREN.

Generaldirektør Ambts Afskedsbegæring fra 1. Oktober foreligger nu officielt. Generaldirektøren henviser til sit vaklende Helbred, og da som bekendt Statsbanerne fra 1. Oktober skal omorganiseres i Overensstemmelse med det af Rigsdagen vedtagne Lovforslag, har Generaldirektøren formodentlig ikke anset sig selv for tilstrækkelig rask til at paabegynde dette gennemgribende Arbejde.

Generaldirektøren har allerede erholdt Tjenstfrihed og vender næppe mere tilbage til Kontorerne i „St. Jørgensborg“.

Som fung. Generaldirektør er Trafikdirektør Helper konstitueret; hvem der vil blive Generaldirektør fra 1. Oktober er endnu ukendt.

Dick.

*Betal Dit Kontingent punktlig,
Restance gavner ingen.*

NYT FRA ALLE LANDE.

Alt for Fædrelandet.

Fra Felten har „Frankfurter Zeitung“ faaet sendt en Afskrift af følgende muntre Aktstykker:

„Andragende angaaende Landeværnsmand og Sygepasser Meier.

Højstærede Hr. Sanitetsstabslæge!

Jeg beder at bevilge min Mand, Sygepasser Meier, en efter Tid, Sted og andre Omstændigheder passende Orlov, da han maa have en vis Pligt til at besigtige sin i Januar fødte Søn og desuden ogsaa maa drage Omsorg for fortsat Frugtbarhed i denne Tid, hvor saa mange Menneskeliv gaar tabt. Jeg beder om at udmaale Orloven ganske efter Omstændighederne.

I Hengivenhed

Hildegard Meier.“

Herpaa har Stabslægen svaret, idet han har sendt Divisionen Skrivelsen med følgende Paategning:

„Anbefales og forelægges Divisionen. Meier er en flink og brav Arbejder.“

Saa kom Dokumenterne tilbage fra Divisionschefen. Nu stod der følgende under:

„Meier faar 14 Dages Orlov. Resultaterne maa senere meldes her.“

En underlig Aarsag

til en Beskadigelse af en Jernbanelinie mellem Helsingfors og Petrograd.

Nogle Mil fra Helsingfors mærkede man, at Toget bevægede sig paa en ejendommelig Maade. Bevægelsen gentog sig jævnt og Vognehjulene hævedes og sænkedes med regelmæssige Mellemløb. Da man nøje undersøgte Skinnerne, viste de sig at være bøjede i Bølgeform i det lodrette Plan og med nøjagtig den samme Afstand mellem Bølgetoppene, med en Højde paa 0,07 M.

Først antog man, at det var et Opvarmningsfænomen, forarsaget ved den voldsomme Sommervarme. Men denne Forklaring fandt dog ingen synderlig Tiltro.

Man undersøgte derefter Hjulene og fandt tilfældigvis, at Bølgelængden i Skinnerne netop svarede til Omkredsen af Lokomotivets Hjul, og denne Slags Hjul fandtes kun paa nogle gamle Lokomotiver. Endelig meddelte Baneformanden, at netop den Dag, Ødelæggelsen blev iagttaget, havde man med en nyere Hurtigtogsmaskine kørt disse gamle Lokomotiver ind til Statens Værksted med en Hastighed af 80 - 90 km. pr. Time.

Herved blev man mistænkelig overfor de gamle Lokomotiver, men stod endnu tvivlende, indtil det oplystes at man havde borttaget Drivstangen paa de gamle Lokomotiver, og nu var man paa det Rene med, hvorledes det forholdt sig med Bølgefænomenet i Skinnen.

Disse gamle Lokomotivers Hjul var nemlig forsynet med Kontravægt for at bringe Ligevægt tilstede og kontrabalancere Drivstangens Vægt. Tog man Stangen bort, var Ligevægten naturligvis ikke længere tilstede, og Massen i Hjulets Omkreds ikke jævnt fordelt over det Hele. Følgen var, at Hjulet under sin hurtige Bevægelse med stor Centrifugal Hastighed med sin Kontravægt gav den forholdsvis lette Skinne (30 kg. pr. l. m.) en voldsom Paavirkning, som den ikke kunde taale. I Virkeligheden kunde Slaget gaa op til 15 a 20,000 kg. efter de udførte Beregninger. Omkostningerne ved Reparationerne paa de 6 km. Skinner blev ikke ubetydelige.

I den almindelige Wattmaaler

anvendes som bekendt en lin, bevægelig Traadrulle, som tager Strømmens Voltspænding, og ved dens Side en svær Spole, som fører Strømmængden og Tiltrækningen mellem de to Spoler bevirker en Svingning af Naalen, saaledes at man paa Skalaen kan aflæse Energien i Watt. Det kan imidlertid ofte være ønskeligt at have et Instrument, paa hvilket man baade kan aflæse den af mindre Apparater udviklede Energi, og lige saa store Dynamoers og Motorers Ydelse, uden at behøve flere fine og svære Instrumenter til hvert enkelt Brug. Der er da i Paris fremkommet et Instrument med en Rækkevidde fra 30.000 Watt og lige ned til 1 Watt, og dette store Felt tilvejebringes ved Anvendelsen af flere bevægelige Spoler, som hver for sig passe i Apparatet, omtrent paa samme Maade, som naar en Skuffe skydes ind og ud. Alt, hvad der nu er nødvendigt, er at udtage den laveste Kraftspole og indsætte en højere, og Aflæsningen paa Skalaen (1 til 100 Grader) multipliceres derpaa med et Tal, der repræsenterer den Spole, der benyttes. Den ophængte, drejelige Spole forbliver stadig den samme, og paavirkes saaledes af de andre med deres forskellige Egenskaber. Saavel Jævn- som Vekselstrøm kan maales paa denne Maade.

Ruboleum.

For nogle Aar siden anstillede man i England en Mængde Forsøg paa at fabrikere et Stof, der kunde træde istedetfor Gummi som Materiale til Gulvbeklædning, da dettes høje Pris gjorde en saadan Beklædning, hvori Gummi indgik som Led, altfor bekostelig. Yderligere har det den Mangel, at det giver vanskeligt Fodfæste, naar det er vaadt, hvad der jo særlig har Betydning ombord i Skibe. Som Resultat af disse Forsøg er Ruboleum nu bragt paa Markedet, fremstillet af en større engelsk Fabrik og allerede antaget til Brug af de store Cunard og White Star Selskaber som Stedfortrædere for Gummi-beklædning; en af Hovedbestanddelene i Fabrikationen er affiltet Linolie, som i det rigtige Forhold blandes med malet Kork og Farvestof og udvælses paa Sejldug, for bagefter at tørres og hærdes ved høj Temperatur.

Dets Pris er betydeligt lavere end Gummi, og det vejer betydeligt mindre end det tilsvarende Linoleum. Selv om det driver af Vand, giver det et absolut sikkert Fodfæste. Som et Bevis paa dets Styrke kan anføres, at et Prøvestykke paalagdes Forsalen i Grand Central Station i Ny York, og i det Aar regnede man, at det passeredes af henved seksogtredivede Millioner Mennesker. Efter denne Tid var Beklædningen ligesaa god, som da den lagdes paa, uden at vise Tegn paa Slid. I hygiejnisk Henseende staar det meget højt, da det ifølge videnskabelige Undersøgelser har vist sig, at affiltet Linolie har en høj kimdræbende Virkning. Linoleum, der var over fire Aar gammelt, dræbte paa 24 Timer giftige Mikrober (staphylococci), som er bekendt som en af de mest modstandsdygtige Mikro-Organismer.

En forhindret Svinghjulssprængning.

En Indsender fortæller i det sidste Nr. af Power om en Corliss Maskine paa en større Papirfabrik, hvor Svinghjulet var 16 Fod i Diameter. Maskinisten opdagede en Dag paa en af sine Ture i Maskinrummet, at Fælgen paa Svinghjulet vibrerede ret stærkt, og ikke i Takt med Maskinens Stempel-slag, hvad der vilde have været det naturlige; Egerne i Hjulet fjedrede sig under Gangen omtrent trekvart Tomme. Det sidste, man overhovedet gør i en større Fabrikdrift, og særlig ved Papirfabrikationen, er at standse Hovedmaskineriet; for at hindre det værste, strammede Maskinisten nu begge Hovedlejer meget stærkt, lige til Grænsen af, hvad de kunne taale, og hermed standsede Rystelserne, men der var næppe Tvivl om, at Svinghjulet var gaaet, hvis Rystelserne ikke var opdaget itide. Indsenderen tilføjer som sin Overbevisning, at de fleste Svinghjulssprængninger skyldes løse Hovedlejer, hvilken Paastand muligvis turde være lidt for kategorisk.

Efter en Meddelelse

i Engineering Record skal Ilt-Actylenflammen, hvis Anvendelse til Svejsning og avtogen Skæring nu er saa dagligdags, ogsaa egne sig til Gennemskæring af Betonblokke. Dette opdagedes ganske tilfældigt, da man var ifærd med at autogenskære Jærnet i noget Beton; paa to Minutter skar man et Hul paa 7 cm Diameter i en 20 cm tyk Betonblok. Forholder dette sig rigtigt, vil det faa stor Betydning ved alle Arbejder med armeret Beton, særlig maaske ved Nedrivningsarbejde o. l., men ogsaa ved Maskin-fundamentering vil det faa stor Betydning. Det vilde være interessant, om man herhjemme vilde anstille nogle Forsøg med Skæring af Beton; efter ovennævnte Meddelelse skal Arbejdet udføres med en lang, spids Flamme med meget høj Temperatur.

Jydsk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek

afholdt ordinær Generalforsamling Lørdag den 12. Juni 1915.

I Formandens Fraværelse lededes Mødet af Stationsforstander Nielsen, Aarhus H.

- 1) Regnskabet fremlagdes og godkendtes.
- 2) De afgaaede Bestyrelsesmedlemmer, Maskinbestyrer Duseberg og Assistent Groth, genvalgte.
- 3) i Stedet for Revisorerne, Overassistent Munk og Assistent Torrild, der begge havde bedt sig fritaget for Hvervet, valgtes de hidtilværende Revisorsuppleanter, Assistent A. U. Davidsen og — A. L. N. Krogh, til Revisorer.
- 4) Til Revisorsuppleanter valgtes Assistenterne A. C. G. Amorsen og L. Laursen.
- 5) Paa Forslag af Assistent C. Schmidt vedtoges det at forhøje Regnskabsførerens Lønning til 25 Kr. maanedlig fra 1. Juli d. A. at regne.

Meddelelse fra Bogtrykkeriet.

Herved tillader jeg mig at meddele de ær. Afdelinger i D. L. F., at jeg nu atter kan modtage Ordre paa Brevpapir og Konvolutter, paatrykt Foreningens nye Navn og Cliché, som jeg faar leveret i Løbet af faa Dage, og kan derefter effektuere Ordreerne, efterhaanden som de indgaar.

Chr. Backhausen.

PERSONALIA

Afskediget er:

31/7 15

Lokf. L. M. C. Larsen, Aarhus H. efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed.

— S. Jensen, Roskilde, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed.

Slettet for Restance:

Lokf. B. Elmgreen, Vamdrup.

Lokfrb. O. Jørgensen, Masnedssund.

Paa min Hustrus og egne Vegne beder jeg alle, der viste os Opmærksomhed ved vort Sølvbryllup, modtage vor hjerteligste og bedste Tak.

Anton Christensen.

Adressefortegnelse:

Formand:

Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg

Hovedkasserer:

Chr. Larsen, Vesterbrogade 128³, København V.

Sekretær:

C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a²
Kjøbenhavn B. Telf. Vester 2895 v.

Lokf. Hoved-Afd. Formand:

M. Mortensen, Rosenvænget, Esbjerg

Lokfrb. Hoved-Afd. Formand:

Rich. Lillie, Middelfartsgade 4¹, Kjøbenhavn Ø.
Telefon Øbro 3221 y.

Carlsberg Skattefri

Lys og mørk. Sundeste Alkoholsøl.

OVE C. BJERREGAARD

Tlf. 10127 **Reventlowsgade 14**, Tlf. 10127
v. Centralbanegaarden.

Spisestel — Kaffestel — Servantestel.

Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.

Statsbanernes Personale 10% Rabat.

Johanne Petersen, Blomsterforretning

Specialitet: Smukke og billige Kranse.

Grundlagt 1885. **Vesterbrogade 16.** Tlf. Vester 2526.

EMANUEL MØLLER & Co. Vinhandlere.

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold) Telefoner 4519—2897
kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anføres, at vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet meget betydelig Omsætning

N. Hansen, Slagelsegade 16.

Spec.: Afskaarne Blomster.

Stort Udvalg i Potteplanter og Kranse.
Leverandør til Østerbros Kassekasse.
Telefon 3181.

JOHS. JENSEN

Tapetsere og Dekorator.

Dybølsgade 32. Tlf. Vester 2312 x.

Udfører alt til Faget henhørende.

STØT de Averterende!!!

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt!

En gratis Kop Kaffe

kan alle lave sig — for dobbelt Vægt faar Enhver, som køber i

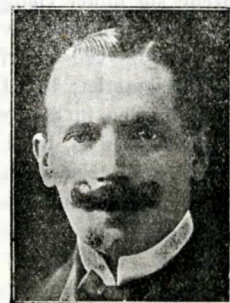
Kaffeforretningen „Kronen“

saaledes at ved Køb af 1/8 kg faar De 1/4 kg (lig 1/2 Pd.) af vore fine Kvaliteter, som sælges til almindelig Butikspris à 37 og 40 Øre pr. 1/8 kg, og saaledes dobbelt Kvantum til hver Vægt som købes.

Husk!

Husk!

Kaffeforretningen „Kronen“

50, Oehlenschlägersgade 50,
Hj. af Istedgade.

Zephyr- & Gummi-Kravetøj & Flipper.

Føres i alle Facons og flere Farver. Praktisk, billigt. Enhver kan afvaske det selv. Faas i „FLIPPEN“.

Istedgade 128. K. HINTZ.