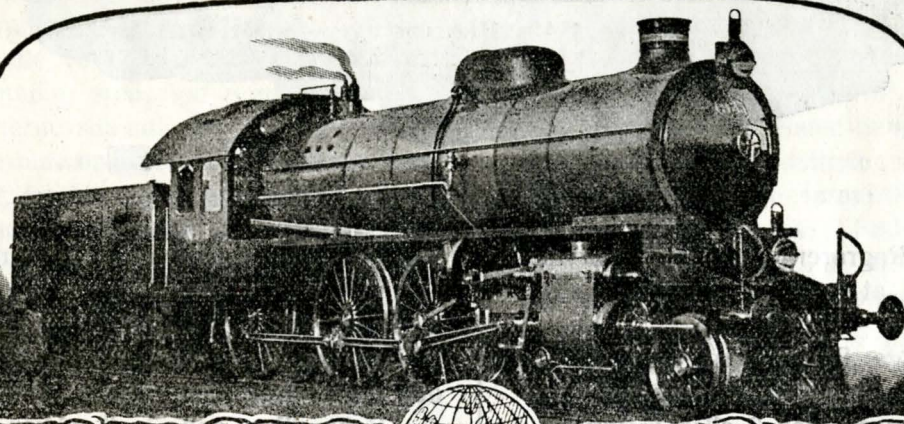


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

15. AARGANG NR. 6.

Redigeret af C. M. Christensen.

16. MARTS 1915.

FØDEVANDSFORVARMNING FOR LOKOMOTIVER.

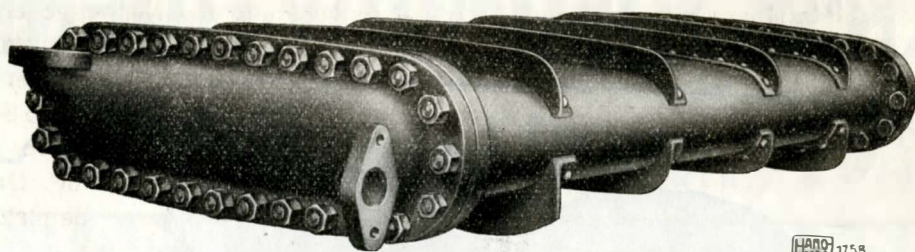
(Fra Tysk af OTTO BENDIXEN).

(sluttes)

Da 1 kg Spildedamp ved sin Fortætning til Vand paa 100° C. afgiver 540 Varmeheder, altsaa formaar at forvarme 540 : $90-15 = 7,2$ kg Vand fra 15° til 90° C, saa maa ca. $\frac{1}{7}$ af Spildedampen tilføres Forvarmeren, og saaledes tages bort fra Udgangen. — Det har imidlertid vist sig, at ved Lokomotiver med mættet Damp er Dampudviklingen endnu tilstrækkelig efter Indbygningen af Forvarmeanlægget, selv uden Formindskelse af Udgangsrørets Aabning. Ved Lokomotiver med overhedet Damp maa Udgangsaabningen formindskes med ca. 5%, for at sikre en villig Frembringelse af Damp, d. v. s. det fornødne Træk i Fyret. En livlig Dampudvikling er iøvrigt Hovedbetingelsen for en god Udnyttelse af Forvarmeren. Er Dampfrembringelsen ikke tilstrækkelig, saa at Reservebeholdningen i Kedlen forbruges under Lokomotivets Arbejde, maa man sætte Vand i Kedlen, naar der er spærret af for Dampen, og altsaa

heller ingen Spildedamp er, og saa kan man selvfølgelig kun regne med en delvis eller slet ingen Fordel.

Ved Forvarmning af Fødevandet frembringes den samme Dampmængde med 10% mindre Forbrug af Brændselsstof, hvorefter følger, at ogsaa Mængden af Forbrændingssgasen formindskes. Denne Omstændighed kræver, at der ved Overheder Lokomotiver for det meste maa træffes særlige Forholdsregler, der muliggør en Overhedning af den forholdvis store Dampmængde til den sædvanlige Temperatur af $300-350^{\circ}$. Efter de hidtidige Erfaringer er det tilstrækkeligt, at indsnævre Lokomotivets Røgrør ved Hjælp af Brandringe, som drives ind i Fyrkasserørveggen, og derved forøger Forbrændingssgassens Træk gennem Røgrørene. Dampfrembringelsen vil da, ogsaa gennem den ovenfor anførte Indsnævring af Udgangsaabningen, blive tilstrækkelig. Ved nye Overheder Lokomotiver, som faar Forvarmer, eller ved Udvekslingen af Kobberrørveggen i Overheder Lokomotiver, er det hensigtsmæssigt, forud at opnaa den samme Ind-



HANO 1758

Fig. 3. Fødevandsforvarmeren, Model Schichau.

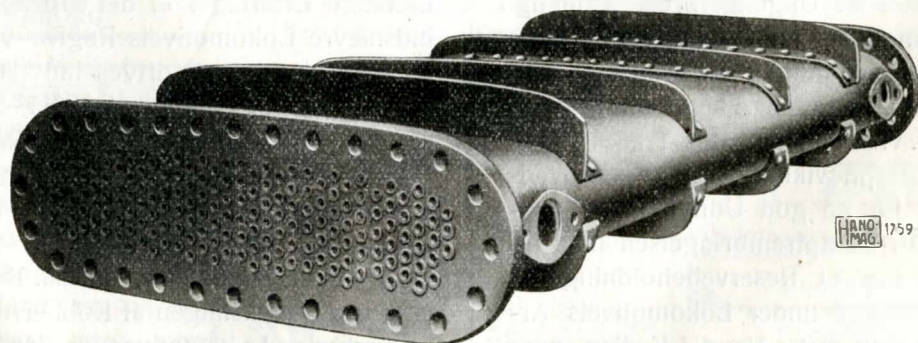
snevring af Røgrørerne i Fyrkasserørvæggvæggen, ved at gøre Aabningerne i disse 5 mm mindre.

De hittidige Forvarmere adskiller sig hovedsagelig derved, at de enkelte Systemer er forsynede med 2 eller 1 Rørvæg, i hvilken Kobber- eller Messingrørene ere trukne igennem og tætnede ved Valsning. Beskrivelsen af de forskellige Systemer vilde tage for megen Plads her, og iøvrigt er de forskellige Konstruktioner i Principet ens med Hensyn til Vand- og Damptilførslen. I det følgende skal vi derfor kun komme ind paa den i den førnævnte Brochure af *Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft* beskrevne Fødevandsforvarmer, Model *Schichau*, som nu anvendes af de præjssiske Statsbaner.

De gennem Fødevandsforvarmning opnaede Fordele, blev allerede tidlig kendt og udnyttede, men imidlertid maatte de daværende Udførelser efter forholdsvis kort Tid igen forlades, da de enten ikke gav tilstrækkelig Forvarmning eller ogsaa forøgede Udgangsmodstanden saa meget, at derigennem hele Hensigten med Indretningen blev et Spørgsmaal. De tidligere hyppigt

anvendte Konstruktioner, som gennem en særlig Omskiftningsindretning eller Regulering helt eller delvis afledede Spildedampen og førte den til Forvarmeren, havde i Driften den meget væsentlige Ulempe, at ved ukyndig Behandling ophørte Trækken i Fyret helt eller til Dels, medens Forvarmeren var i Brug, og denne Træk er dog saa vigtig for Lokomotivets vedvarende Driftsevne, at den umuligt kan undværes selv i kortere Tid. Andre Konstruktioner søgte at udnytte Røggamergassens Varme; inen herved blev for det meste Kedeltrækket saavel som Kedelrørenes Tilgængelighed skadet, medens de Dele af Forvarmeren, som befandt sig i Røggammeret, let blev ødelagt af Forvitring og Rust. Grundet paa de her nævnte Ulemper var i de sidste Aartier Fødevandsforvarmere kun i meget ringe Antal blevet anvendt paa de evropæiske Hovedbaner. — Saa meget mere paaskønnelsesværdige er da de fra de præjssiske Statsbaner udgaaende Bestræbelser for efter Gennemførelsen af indgaaende Forsøg at bringe en ny forbedret Forvarmer til Anvendelighed.

Ved denne Model bibeholdtes Fødevandets Opvarmning ved Hjælp af Spildedamp



HANO 1759

Fig. 4. Fødevandsforvarmeren med aftagne Dæksler.

En Omskiftning af Spildedampen ved Haandkraft blev imidlertid paa Grund af de tidligere høstede Erfaringer undgaaet. For det allerede stærkt beskæftigede Lokomotivpersonale vilde det faktisk ogsaa have været umuligt stedse at regulere Omskiftningshænderne saa nøjagtigt, at der paa den ene Side blev opnaaet en tilstrækkelig Træk for Fyret, og paa den anden en fuldkommen Forvarmning. Gennem de prøjsiske Statsbaners Forsøg, viste det sig dog uimodsigeligt, at ved et passende Maal paa Rørdiameteren lod det sig gøre at faa en selvstændig Bortledning af Spildedampen i et bestemt Forhold, hvor lidt eller meget end Lokomotivet maatte arbejde. Da 1 kg Damp ved sin Fortætning til Vand af 100° C med et rundt Tal kan afgive 540 Varmeenheder, saa formaar dette Kvantum Damp af forvarme $540 : 90 - 15 = 7,2$ kg Vand fra 15° til 90° C. Forholdet maa følgelig træffes saaledes, at med et rundt Tal $\frac{1}{7}$ af den samlede Spildedamp ledes til Forvarmeren. — Efter de indhøstede Erfaringer, har det vist sig, at der herved ikke fremkommer et formindsket Træk i Fyret ved Lokomotiver med mættet Damp, medens det ved Overheder Lokomotiver er hensigtsmæssigt at formindske Udgangsrørets Aabning med 5%. — Anordningen af Forvarmeren er anskueliggjort i Fig. 1, Enkelthederne fremgaar af Fig. 2. (Til Grund for Tegning og Beskrivelse blev lagt den fra det kgl. Jernbane-Centralamt i Berlin udgivne „Indretning og Behandling af Forvarmeanlæg for Lokomotiver“).

Forvarmeren selv bestaar af en langagtig Beholder A, der under Langkedlen og vinkelret for denne er lagret paa Rammepladerne. 2 Samlebeholdere B bliver til højre og venstre dannet af et Støbejernsstykke Slutdæksel C, med henholdsvis 3 og 2 Ribber D, og som damp tæt er skruet paa en Støbejernsrørvæg E af 30 mm Tykkelse. Begge disse Samlebeholdere staar gennem Kobberørene F i Forbindelse med Kedlens Indre, ligesom de har Forbindelse med den Dampfødepumpe, der staar paa venstre Side af Maskinen, og som senere skal omtales.

I Samlebeholderens Rørvægge er indvalset Forvarmerørene H, der er af Messing og 13×16 mm i Diameter. I alt er der ved Godstogslokomotiverne Litra G 8¹ og G 10 180 Rør til Stede, saa der bliver en dampberørt Hædeflade paa $15,4$ m². Det indvendige af Rørene saavel som Samlebeholderne staar under fuldt Kedeltryk.

Ved Hjælp af de førnævnte Ribber D paa Slutdækslet opnaas, at Fødevandet, som føres ind paa venstre Side af Forvarmeren. flere Gange maa gennemstrømme Rørene i Slangevindinger, indtil det forlader Beholderen i den forreste Ende af den venstre Samlekasse, og gennem en Fødeventil føres ind i Kedlen (Se Fig. 2). Paa begge Sider af Rørvæggene er svejset en 6 mm tyk Flusjernskappe A, som omslutter Rørbundterne udvendig. Paa denne Maade dannes der mellem Rørvæggene E en lang Beholder, i hvilken den Spildedamp, som skal benyttes til Forvarmningen, føres ind. Denne Spildedamp tages paa begge Sider af Maskinen fra det bagerste Udgangsrum G gennem et Kobberør J med 55×60 mm Diam. (Se Fig. 1). Vidden og Formen af de fra Udgangsrummene afledede Damprør, er af afgørende Betydning for hele Forvarmerens Virkning. Omfangsrige Forsøg var nødvendige for at klarlægge disse Forhold. Spildedampen K fra Fødepumpen bliver ligeledes ledet ind i den nævnte Beholder A, saaledes at denne Dampmængde, der ikke maa undervurderes, og som ellers vilde gaa ubenyttet bort, her i fuldt Omfang bliver draget til Nytte ved Forvarmningen af Fødevandet. Beholderen er anbragt med nogen Heldning, saa at Kondensationsvandet kan samle sig. Dette bliver ledet bort gennem et Rør med bred Aabning i Midten af Lokomotivet mellem Rammepladerne. Fig. 3 og 4 viser en Afbildning af Forvarmeren med og uden Slutdæksel. Efter de prøjsiske Statsbaners Forsøg, blev der med Forvarmere af denne Model fastslaaet en Kulbesparelse af 10%. Ved haardt arbejdende Lokomotiver stiger imidlertid Besparelsen paa Brændselstof delvis til 15% og mere, fordi den gennem Forvarmningen

opnaaede Aflastning af Kedelhedefladen, ogsaa har en bedre Udnyttelse af Forbrændingsgassen til Følge. —

Fødepumpen M, som staar i Forbindelse med Forvarmeren, er fremstillet som dobbeltvirkende Stempelpumpe uden Svinghjul og med fjederbelastet Suge- og Trykventil af Rødgods. Suge- og Trykvindkedel er anbragt i Ventilhuset; Pumpecylindere er forsynet med Rødgodsforing. Paa Fødepumpens Sugerør findes en Lufthane N. (Snøfteventil), der maa aabnes ved Igangsætning af Pumpen efter en længere Pause, og i kort Tid staa aaben, for at sikre en Opfyldning af Luft i Vindkedlen. For til enhver Tid at kunne iagttage Pumpens Arbejde fra Førerpladsen, er der foran Lokomotivfyrbøderens Plads anbragt et Trykmanometer O, der staar i Forbindelse med Pumpens under vekslende Tryk staaende Damprum, og tilkendegiver hvert Slag af Pumpestemplerne ved begrænsede Viserudslag. — Den paa den venstre Side af Langkedlen anbragte Fødepumpe M suger ved hvert Dobbeltslag 6 Liter Vand, og kan følgelig ved 42 tilladte Dobbeltslag i Minuttet føde Kedlen med ca. 250 Liter Vand pr. Minut.

Det maa endnu bemærkes, at Dampen til Fødepumpens Drift tages fra Lokomotivkedlens Dom, og ved Hjælp af en Ventil P paa Førerpladsen, kan den reguleres efter Behag. Fødepumpen drives følgelig stedse med mættet Damp. Smøringen af Fødepumpen sker ved Hjælp af en Haandoliepumpe Q.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

BERGENSBANEN.

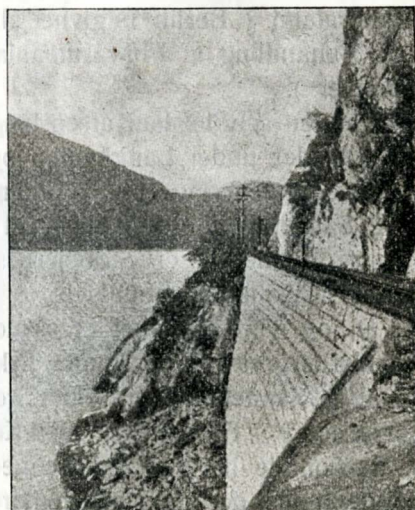
Da den næste nordiske Lokomotivmandskongres skal afholdes i Bergen i Norge, kan det være af Interesse for vore Læsere at erfare noget om Bergensbanen, der er europæisk berømt for saavel sine Naturscenerier som for sin i teknisk Henseende overordentlig storslaaede Bygning.

Vort Naboland Norge er jo et Land, fat-

tig paa Jernbaner. Paa Grund af sine Terænførhold er det som det lempeligste Kommunikationsmiddel henvist til Søfarten. De for Norge karakteristiske talrige Fjorde skærer langt ind i Landet og formelig deler dette i Smaatunger omtrent som Tænderne paa en Kam. Tager man endvidere de vældige Bjærgmasser, de indtil 2000 m høje Fjældtinder, som ligger strøede her og der i Landet med i Betragtning, kan man meget godt forstaa, at der i intet andet Land i Europa, undtagen Schweiz, ophober sig saadanne uhorste Naturhindringer for Jernbanebygning som i Norge.

Det sydøstlige Norge er den paa Jernbaner bedst forsynede Landsdel, paa Grund af det relativt gunstige Terræn. Fra Jernbanenettet dernede udgaar Norges to vigtigste Jernbaner. Den ene nordpaa til Trondhjem, den anden gennem den vestlige Del af Landet til Norges næststørste By Bergen — Bergensbanen.

Bygningen af denne Bane paabegyndtes Aar 1878, idet Arbejdet paa den da besluttede Banestrækning *Bergen—Voss* tog sin Begyndelse. Denne Del af Banen — færdig 1883 — var oprindeligt tænkt som et selvstændigt Hele og blev anlagt smalsporet (1,067 m). Da imidlertid Bygningen af en Bane, som kunde sammenknytte den østlige Del med den vestlige Del af Landet, senere kom paa Tale, var en Fortsættelse



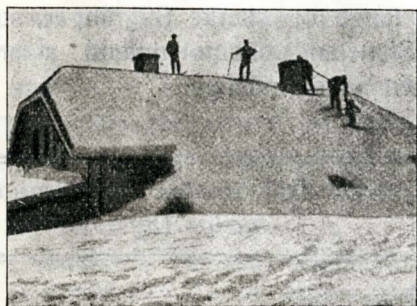
Parti fra Bergensbanen (Voss).

af Bergen—Vossbanen det naturligste. Aar 1894 vedtog Stortinget Banens Fortsættelse til *Taugevand*. Arbejdet paabegyndtes det følgende Aar, og 1903 paabegyndtes Forarbejderne paa Banens sidste Del *Taugevand—Roa*.

1898 besluttede man, at Banen skulde anlægges bredsporet (1,435 m). Som Følge heraf skulde den allerede færdige Del Bergen-Voss omlægges, hvilket fandt Sted i Aarene 1898—1904.

Banens Endepunkt regnet fra Bergen er Roa, en Station paa den ældre Kristiania—Gjøviksbanen, men naturligvis har den direkte Tog til og fra Kristiania.

Bergensbanen aabnedes for Trafiken Aar 1909.



Skiløb fra Taget af et Banevogterhus ved Bergensbanen

Den egentlige Bergensbane har en Længde af 434 km. Medregnes Strækningen Kristiania—Roa er Længden 492 km, hvoraf Højfjældsstrækningen (Voss—Hangastøl) udgør mindst 100 km. I Anlægsomkostninger har Banen kostet omtrent 54 Millioner Kr., deraf alene for Højfjældsovergangen ca. 16 Millioner Kr. Alene af Omkostningerne for en saa relativ kort Strækning i Forbindelse med den Tid, Bygningen af Banen lagde Beslag paa, nærved en Menneskealder, fremgaar det, hvilket Kæmpeværk denne Bane er. Nogle Tal bl. a. angaaende Tunnelerne, Jernbanebyggerens største Opgaver, kan yderligere understrege det gigantiske i Forretagendet.

Tunnelernes Antal er ikke mindre end 178, deraf 125 alene paa de første 200 km fra Bergen. Deres samlede Længde udgør 36.682 m, d. v. s. ca. en Tolvtedel af Banens

hele Længde. Den længste Tunnel er beliggende mellem Opset og Myrdal og er 5311 m lang, og til Bortsprængning af Stenmasserne forbrugtes 700000 kg Dynamit.

Det højeste Punkt paa Banen findes ved Taugevand paa Fjældpartiet Hallingskarvet og er 1301 m over Havet. Stigningen til dette Punkt er 1:46,5, hvilket endda er det normale fra Voss, d. v. s. ca. 77 km.

Omtrent 100 km af Banen ligger over Dværgskovgrænsen, og omtrent 30 km gaar gennem den evige Sne.

Til Beskyttelse mod Snesamling er der bygget omtrent 50 km Sneskærme og talrige kortere Snegallerier af Træ.

Banens højstliggende Station er Finse, et af Turister meget kendt Sted, beliggende i den evige Snes Regioner, 1220 m over Havet og 302 km fra Kristiania.

Til Sammenligning nævner vi nogle Tal fra et Par andre verdensberømte Bjergbaner.

Semmering-Banen mellem Wien og Triest naar en Højde af 898 m over Havfladen og en Maximalstigning af 1:40.

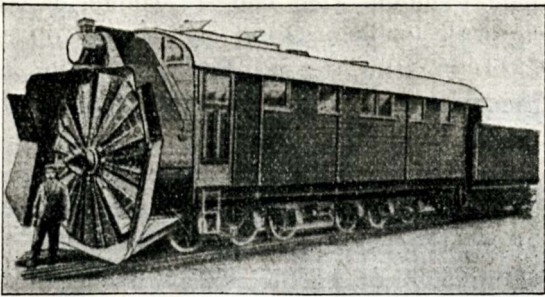
Brenner-Banen, Innsbruck—Bozen. der blev færdig 1867, naar op til en Højde af 1367 m over Havet, og den største Stigning er 1:40.

Mont Cenis Banen, der forener det franske og italienske Jernbanenet, naar paa sit højeste Punkt 1294 m over Havet og har en Tunnel, som er 12000 m lang.

St. Gotthardtbanen naar til en Højde af 1154 m, i Stigning til 1:40. Dens Tunnel med samme Navn er 14900 m lang.

Bergensbanen med sin Højfjældspassage slaar dog paa sin Vis Rekorden, naar Hensyn tages til den geografiske og klimatiske Beliggenhed. De schweitziske Baner ligger paa 46. og 47. Breddegrad, medens Bergensbanen ligger paa 60. og 61. Breddegrad. —

De umaadelige Snemasser, som Stormen med en Hastighed af indtil 40 m i Sekunden, slænger ned i Fjældtragten, er Bergensbanens uforsonlige Fjende. Trods Beskyttelsesindretningerne paa lange Strækninger paa Banen, trods 2 Lokomotiver af speciel



Roterende Sneplø for Bergensbanen.

moderne og kraftig Type og trods vældige roterende Snepløve er det hændet mere end en Gang under strænge Vintre, at hele lange Tog har siddet fast i Sneen og været formeligt begravet gennem flere Dage. Det er ogsaa en af ovennævnte Stations — Finse — sædvanlige Tildragelser at blive begravet under vældige Snemasser, og Banevøgterhusene langs med Linjen ligner i Almindelighed ved Vintertid mere smaa indbydende Skibaner end menneskelige Boliger.

Foruden den store kommercielle Betydning er den en Turistbane af første Rang. Den trænger dybt ind i Norges skønneste og mest storslaaede Højjædsnatur, og de Scenerier som opruller sig for de Rejsendes Øjne gennem Kupevinduerne under Farten forbi de mægtige Fjæld- og Jøkelpartier, Hallingskarvet og Hardangerjøkelen, er sikkert uden Sidestykke paa nogen hidtil bygget Jernbane, saavel i den gamle som i den nye Verden. Den Rejsende, som en Sommerdag følger Banen i hele dens Udstrækning, har tillige en enestaaende Lejlighed til, i Løbet af nogle faa Timer, at se Modsætningsforholdet mellem, og Overgangen fra den flade østlige Del af Landet gennem Højjældets uendelige Vidder med dets Jøkler og Is, over til den vestlige Dels grønne Dale og blaa Fjorde.

Naar Persontoget passerer de mærkeligste Udsigtspunkter bruger dette at gaa med langsom Fart for at give de Rejsende Lejlighed til, saa længe som muligt, at nyde Synet af det imponerende Panorama, som den norske Fjældnatur opruller for ens Øjne.

Rejsen mellem Kristiania og Bergen lægger Beslag paa et lille Døgn.

Blandt de, der arbejdede for Anlæggelsen af Bergensbanen, indtager Statsminister Michelsen en fremtrædende Plads. Saavel i Stortinget som i Bergens Byraad kæmpede han ufortrødent for Planens Gennemførelse. Af den Grund kan det først og fremmest tilskrives hans Energi og finansielle Indflydelse, at det lille fattige Norge kunde gaa i Gang med et saadant Størværk, som Bergensbanen.

Af denne Artikel kan vi danske Lokomotivmænd tydelig se, hvilke Kampe vore norske Kolleger paa denne Bane maa føre mod Sne og andre Hindringer, som den barske Natur lægger dem i Vejen, foruden de vældige lange og stærke Stigninger, som for os Slettelandslokomotivmænd staar som næsten uovervindelige.

Red.

Lider Du Uret, da lad Organisationen hjælpe Dig.

FRIHEDSBERØVELSER.

I „Dansk Lokomotiv Tidende“ Nr. 21, 1914, fandtes en Artikel „Situationen“, i hvilken bl. a. fandtes en Bemærkning om Frihedsberøvelser i stor Stil under Maskinkredsene.

Foranlediget af denne Bemærkning, blev der af Direktøren rettet en Henvendelse til Maskinkredsene, for at faa konstateret om denne Bemærkning var korrekt. Imidlertid blev Resultatet af denne foreløbige Undersøgelse dette, at Rigtigheden af den fremsatte Udtalelse ikke blev bekræftet, hvorfor Direktøren under 27. November 1914 (Journ. 9755) rettede en Henvendelse til Bladet, for at faa Oplysning om konkrete Tilfælde, idet Direktøren gik ud fra, at Artiklen var konciperet paa Grundlag af indsamlet eller indsendt Klagemateriale.

Man havde, da Artiklen udarbejdedes, liggende en Del indsendte Klager over lang

Tjeneste, om Fratagelse af normeret Frihed og om Fridagsinddragning, uder at der i en eneste af Klagerne var henpeget paa bestemte Tilfælde, men alle bar de Præg af det Tryk, som megen Tjeneste giver. Nu forlangtes der af os, at pege paa bestemte Tilfælde, og da vi af Erfaring ved at Afdelingerne ude i Landet hurtig og præcis kan behandle saadanne Sager og selv er meget interesseret i en korrekt Behandling, udsendte vi i den Anledning et Spørgeskema den 29. November 1914 (Journ. R 10) til en Del Afdelinger (de største) med Anmodning om hurtig Besvarelse.

Som det var at vente, indgik Svarene fra Afdelingerne til den fastsatte Tidsfrist, men grundet paa, at denne var fastsat meget kort, og grundet paa, at selve Sagen var af en saadan Art, at det til Dels kunde forventes, at ængstelige Lokomotivmænd vilde undlade at meddele de ønskede Oplysninger, dels paa Grund af manglende Optegnelser om den daglige Tjeneste, indløb der ikke saa mange Oplysninger, som vi havde forventet.

Men imidlertid var det indkomne Materiale tilstrækkeligt til at kunne bekræfte Rigtigheden af den fremsatte almindelige Udtalelse.

Vi henvendte os da sammen med H. Afd.s Formanden for Lokomotivfyrb. til Direktøren med dette Materiale, og havde da en Samtale herom. — Af denne fremgik det, at Direktøren væsentlig ønskede berørt Spørgsmaalet om Fratagelse af Fridage og ikke extra Tjeneste paa de almindelige Tjenestedage. — Vi afleverede da en Fortegnelse, ordnet depotvis, til Direktøren, efter hvilken vi antager, at der fra Administrationens Side er rettet Henvendelse til Maskinkredsene om de paaklagede Tilfælde. Vi havde af Hensyn til de i Sagen interesserede Lokomotivmænd, undladt at benytte nogen Navne — der var sket Anmodning derom fra en enkelt Side, hvilket ogsaa passede godt med vor egen Mening — men betegnet Tidsrum og Dage saa bestemt, at det maatte kunde udfindes hvortil der sigtedes.

Efter nogen Tids Forløb, erfarede vi da ogsaa, at der ude i Kredsene blev tildelt de paagældende de manglende Fridage — i et enkelt Tilfælde 5 Fridage paa Rad — det vilde altsaa sige, at vort Materiale var bleven anvendt og at vort Arbejde havde frugtet.

Vi har nu videre i den Anledning modtaget en Skrivelse fra Direktøren den 1ste Marts 1915 (Journ. Nr. 11238/14), hvori meddeles, at den fra os, i Anledning af Skrivelse fra Direktøren af ^{27/11} 1914 modtagne Fortegnelse over inddragne Fridage for Lokomotivpersonalet paa Grund af, at der mangler Navneangivelse for de paagældende, ikke er Kredsene tilstrækkeligt Grundlag ved Identificering af samtlige nævnte Tilfælde; men det er oplyst, at inddragne Fridage i det væsentlige er eller bliver erstattede. — Herefter agter Administrationen ikke at foretage videre i Sagen, *men henviser de enkelte, der mener at have Grund til at klage, til at henvende sig direkte til vedkommende Maskinbestyrer.* —

Det er saaledes blevet et Slutpunkt paa Sagen, og vi skal opfordre Medlemmerne, som mener at have Grund til at klage, at henvende sig som omtalt.

Det blevet sagt os fra forskellig Side, at der var *mange flere*, som kunde have fremkommen med lignende Oplysninger som dem vi modtog, men af Angst for eventuelle Følger — vi kan ikke tænke os den Mulighed — havde undladt at sende Oplysninger om det omhandlede Forhold. Det viser sig nu, at sligt hævner sig, idet de vil have bemærket, at Klagerne har faaet tildelt den manglende Frihed. —

Der staar ovenfor, at man af Angst havde undladt at sende den ønskede Meddelelse, vi er dog sikre paa, at under de nuværende Forhold, behøver ingen Tjenestemand at nære Bekymring for sit eget tjenstlige Forhold, fordi han fremsætter en berettiget Klage. Gør man sin Pligt, behøver man ingensinde at være bange for at kræve sin Ret!

Man kan af denne Sag lære dette, at enhver Lokomotivmand bør holde nøje Regn-

skab med den af ham udførte Tjeneste, saaledes at han til enhver Tid er i Stand til at dokumentere, hvor megen Tjeneste han har haft, og videre, at han i paakommende Tilfælde gør Brug af sine Notater saaledes at de kan være af den tilsigtede Nytte.

Tilslut vil vi sige, at vi ved, der endnu inddrages Fridage; vi henleder da herved de paagældendes Opmærksomhed paa de her i Artiklen fremhævede Sætninger, og opfordrer Medlemmerne til at handle derefter — eventuelt henvende sig til Organisationens derom.

Lad os da notere, at Sagen har haft et Forløb, som vi kun kan glæde os ved — vi har paany set, at Afdelingerne baade kan og vil arbejde paa rette Maade til Støtte for Ledelsen og til Gavn for vor Organisation.

Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet.

D. L. & L. F.

Abonnement.

Vi har fra 1. April 1915 truffet den Ordning med Postvæsenet, at der kan tegnes Abonnement paa „Dansk Lokomotiv Tidende“ gennem samtlige Posthuse i Danmark, Sverrig og Norge. Abonnementsprisen er fastsat til 2 Kr. 50 Øre aarlig.

Der er hermed aabnet en let Adgang for Lokomotivmænd, som kunne ønske at holde Bladet, men endnu ikke ere Holdere af „D. L. T.“, til at kunne tegne Abonnement.

Delegeretmødet og Hovedafdelings-
Generalforsamlingerne
afholdes i

„Harmonien“, Nørrevold 23
(mellem Frederiksborggade og Gothersgade).

Foreløbig
Dagsorden
for

Delegeretmødet den 24. April

- Punkt 1. Prøvelse af Mandaterne.
- 1 a. Valg af Mødets Tillidsmænd, Dirigent, Sekretærer, Justeringsmænd.
 - 2. Beretning om Organisationens Virksomhed.
 - 2 a. Beretning om Bladets Virksomhed.
 - 3. Fremlæggelse af Regnskab.
 - 3 a. — - Budget f. 1915
 - 4. — - Bladets Regnskab.
 - 4 a. — - — Bud-
get for 1915.
 - 5. Henstillinger fra Brande, Fredericia og Aalborg Afdl.
 - 6. Behandling af Forslag, der fra Hovedgeneralforsamlingerne tilstilles Delegeretmødet. —
 - 7. Valg af Formand, Hovedkasserer og Redaktør.
 - 8. Revisorer.

Foreløbig
Dagsorden
for

Hovedafdelingsgeneralforsamlingen den 23. April.

(Lokomotivførerne).

- Punkt 1. Valg af Mødets Tillidsmænd.
- 2. Beretning om Hovedafdelingens Virksomhed.
 - 3. Fremlæggelse af Regnskabet.
 - 4. — - Budget f. 1915.
 - 5. Henstillinger fra Lokf. N. P. Pedersen, Kbh. G. og Viborg Afdl.
 - 6. Valg af Formand.
 - 7. — Hovedafdelingsbestyrelse.
 - 8. — Revisorer.

Foreløbig
Dagsorden
 for
Hovedafdelingsgeneralforsamlingen
den 23. April

(Lokomotivfyrbøderne).

- Punkt 1. Valg af Mødets Tillidsmænd.
 — 2. Beretning om Hovedafdelingens Virksomhed.
 — 3. Fremlæggelse af Regnskab.
 — 4. Fremlæggelse af Budget for 1915.
 — 5. Henstillinger fra Fredericia og Aalborg Afdl.
 — 6. Forslag om Anvendelse af et Beløb til fortsat Udsmykning af Opholdsværelserne.
 — 7. Valg af Formand.
 — 8. — - Hovedafdelingsbestyrelse
 — 9. Revisorer.

Østerbro Lokf. Afdeling.

Efter foretaget Afstemning til Afdelingsbestyrelse er valgte: Lokf. K. T. Florentz, Formand, Lokf. W. Hessner, Kasserer og Delegeret, Lokf. A. Christensen, Repræsentant, A. Østerberg og H. Unschuld, Revisorer.

Regnskabet godkendtes.

Florentz.

Langaa Lokf. Afdeling.

Bestyrelsen bestaar af: C. Ramkilde, Formand og Delegeret, C. M. Lysholm, Kasserer, J. Zschau, Repræsentant.

Aalborg Lokf.-Afdeling.

Til Bestyrelse er valgt: Formand: Lokf. Wendelboe, Kasserer: Lokf. Hougaard, Repræsentant: J. Jensen. Til Delegeret valgtes Lokf. Wendelboe.

Vamdrup Lokfb.-Afdeling

afholdt den 27. Februar sit første Møde, efter at være blevet selvstændig Afdeling. Ved skriftlig Afstemning til Bestyrelse valgtes følgende: Lokfb. H. J. Fournaise, Formand, J. M. Jensen, Kasserer og L. Bramsen, Repræsentant. Til Delegeret valgtes Formanden.

Der blev paa Mødet udtalt Ønsket om, at søge at faa en Lokomotivfyrbøder istedet for den til et andet

Depot forflyttede Lokfb. Aspirant. Forholdet er nemlig saaledes, at en Arbejdsmand er sat i fast Tur som Lokfb., og dette har Indflydelse paa Fridage og Permissionsdage.

Fournaise.

Kalundborg Lokfrb. Afd.

Bestyrelsen bestaar af M. Johansen, Formand, P. Bungaard, Kasserer, E. Kuhn, Repræsentant.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Den aarlige Generalforsamling afholdes den 24. April Kl. 9 Form. i „Harmonien“, Nørrevoldgade 23. Kbhvn..

Dagsordenen vil blive bekendtgjort i Lok.-Tid. for 16. April.

Forslag, som ønskes behandlede paa Generalforsamlingen, maa være undertegnede i Hænde senest den 1. April. De Afdelinger, som endnu ikke har afgjort Regnskab for 1914, maa snarest indsende dette.

P. B. V.

K. Johansen.

Dybbølsgade 43, 2.



NYT FRA ALLE LANDE.

En transsaharisk Jernbane.

I „Zentrabl. der Bauverw.“ for 13. Febr. 1915 findes Meddelelse om Forarbejderne til en transsaharisk Jernbane, som skal forbinde Algier med de franske Besiddelser i Vestafrika. Projektet skyldes Franskmanden *Berthelot*, og Banen skal tjene til Persontransport og Befordring af særlig værdifuldt Gods. Sporvidden er fastsat normal i Modsætning til de andre afrikanske Baner, der har Meterspor, og Kørehastigheden skal være 60 km, for at Rejsens Varighed, i Sammenligning med Skibene, kan blive sat ned til en Fjerdedel. Den mindste Radius skal være 750 m og største Stigning $10 \frac{0}{100}$, undtagelsesvis $15 \frac{0}{100}$. Skinnerne skal være 45,5 kg's og lægges paa Jernsveller. Vognene, der skal benyttes af Europæerne, skal gennem Sahara, hvor Temperaturen kan stige til 50° , ventileres med støvfri Luft, der er afkølet til 28° , og de skal lukkes støvtæt. De indfødte derimod skal køre i almindelige Vogne. Største Togvægt, inkl. Lokomotivet maa ikke overstige 800 t.

Hovedvanskeligheden ligger naturligvis ved Driften og ved Tilvejebringelsen af det nødvendige Bygningsmateriale, herunder Kul og Vand. De bedste Brønde giver kun 50 m^3 i Døgnet, og de ligger med en Afstand af 75 til 700 km; derfor tænker man paa at

indrette elektrisk Drift med enfaset Vekselstrøm og 25 Perioder. Der skal anlægges 7 Kraftstationer, hvor der produceres Strøm med en Spænding af 70,000 Volt, og denne Strøm føres til Transformatorstationer med en indbyrdes Afstand af 60 km, hvor den omformes til Driftsspænding paa 16,500 Volt. Paa Kraftstationerne anvendes Dieselmotorer, hvortil man kan benytte det saltholdige Vand til Køling, idet denne kun skal foregaa om Natten.

Man regner at kunne bygge 500 km om Aaret, og Anlægget beregnes til 100,000 Fr. pr. km. foruden 35,000 Fr. pr. km. til elektrisk Udrustning, idet dog de første 420 km oppe gennem Algier bliver betydelig dyrere. Med et Passagerantal af 55 i hver Retning daglig og en Billetpris af 10 cts. pr. km vil Banen kunne betale sig, og det venter man sikkert at faa, idet der aarlig gaar 250 Dampskibe med indtil 5000 Køjer paa første og anden Plads til Sydafrika; men Forudsætningen herfor er naturligvis, at Banen ikke alene bygges til Tschadsøen, 2500 km, men helt ned Sydafrika, hvilket bliver 8000 km.

En snarraadig Lokomotivfører.

Et tysk Ammunitionstog blev paa meget lang Afstand beskydt af russisk Artilleri. Kuglerne slog ned i Togets umiddelbare Nærhed, og Situationen var yderst kritisk. Da fik Lokomotivføreren en god Idé. Han aabnede Damphanen og lod saa meget Damp slippe ud, at Toget fuldstændig indhylledes som i en Sky. Russerne indstillede ogsaa Beskydningen; thi paa den store Afstand saa det ud, som Toget var ramt og sprængt i Luften. Saaledes redede Lokomotivføreren den værdifulde Ladning.

De engelske Jernbaner,

der som bekendt alle var Privatbaner, er som Følge af Krigen midlertidigt overtagne af Staten. Direktionen bestaar foreløbigt af de forskellige Baners Generaldirektører. Man mener, at dette vil føre til Statens definitive Overtagelse af alle engelske Baner. Sker dette, vil de engelske Jernbanemænd faa opfyldt et gammelt Ønske, som de længe har arbejdet ivrigt for.

Flydende Ilt.

Man har længe vidst, at flydende Ilt blandet med Stoffer som Bomuld, udgør et kraftigt virkende Sprængstof, men den praktiske Brug hindres af forskellige Vanskeligheder. Nu har man imidlertid fundet paa en Maade til Iltens Behandling, som gør den anvendelig i kommerciel Henseende. Man fylder

Poser med en særlig Slags Lampesod, som saa dypes i flydende Ilt, umiddelbart før de skal bruges. Naar Posen nu antændes med en Tændstik, brænder den roligt og ganske langsomt; hvis man derimod udsætter den for Stød eller Slag, exploderer den med samme Kraft som Dynamit, men er adskilligt billigere. Ved Sprængningen afgives der langt mindre Kulilte end ved andre Sprængstoffer, og der er ingen Fare for en for tidlig Antændelse, da Iltten i Løbet af meget kort Tid fordampes.



Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i København (Godsbanegaarden) eller eventuelt en sjællandsk Provins. Billet mrk. „Bytning Nyborg“, modtages af Redaktionen.



PERSONALIA.

Forflyttede er:

$\frac{1}{2}$ 15.

Lokfyrb. J. K. K. Nørgaard, Esbjerg, til Aalborg.

$\frac{10}{2}$ 14.

Lokfører K. A. Hansen, Esbjerg, til Fredericia.

$\frac{1}{3}$ 15.

Lokfører N. P. Nielsen, Kbh. G. 1, til Fredericia.

— K. A. Hansen, Fredericia, Kbh. G. 1.

Lokfyrb. V. Nielsen, Kbh. G. 1, til Kbh. G. 5.

— K. R. J. Olsen, Kbh. G. 5 til Kbh. G. 1.

— S. L. H. Jacobsen - G. 1 - - G. 5.

— N. C. Knudsen, - G. 5 - - G. 1.

— J. C. Christensen, Nykjøb. F. til Næstved.

— R. P. Langkilde, Skive, til Odense.

Død.

$\frac{11}{2}$ 15.

Lokofører J. A. F. Johansen, Aalborg, der var afskediget med Udgangen af Maj 1915.

*Betal Dit Kontingent punktlig,
Restance gavner ingen.*

Regnskab for Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring

1. December 1913 — 30. November 1914.

IMDTÆGT.	Kr. Ø.	UDGIFT.	Kr. Ø.
Saldo fra forrige Aar.....	210.65	Præmie til Royal Exchange Assurance.....	4962.39
Præmie, indbetalt af Medlemmer	4961.36	Vederlag for Præmieafkortning	196.40
Royal Exchange Assurance, Rabat i H. t.		Erhvervsprovison	15.00
	Kontrakt 500.00	Erstatninger, Lægehonorar m. v.	2481.00
— — — Vederlag f.		Bestyrelsesmøder, Generalforsamling.....	95.25
— — — Præmieafkortning	201.57	Kontormedhjælp	57.42
— — — Erhvervsprov...	37.50	Kontorartikler	25.25
— — — Erstatninger,		Stempelmærker	4.00
— — — Lægehonorar m. v.	2425.00	Porto m. v.	47.61
Indvundne Renter	10.83	Forskellige Udgifter	26.10
		Telefon	50.00
		Saldo at overføre til næste Aar	386.52
	<u>Ialt 8346.94</u>		<u>Ialt 8346.94</u>

Kjøbenhavn, d. 16. Februar 1915.

Ulsøe-Bruhn, / A. Ohmeyer.

Ovenstaaende Regnskab er revideret og befundet i Orden efter de forelagte Bilag.
Hedehusene og Herning i Februar 1915.

N. C. Grunnet.

Schack.

Til gensidig Fordel og Støtte anbefales d'Herrer
Medlemmer udelukkende at anvende
D. D. P. A.'s PETROLEUM
der ubestridt er den bedste der findes.

OVE C. BJERREGAARD

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

Spisestel — Kaffestel — Servantestel.
Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.
— Statsbanernes Personale 10% Rabat, —

Støt de averterende!

Køb kun ———

Svend Lassens FRØ

— Det giver det største Udbytte. —
Forlang Katalog over alt til Havebrug.

Svend Lassens Frøhandel,
Frederiksborggade 40. Kbhvn.

Man bør
lade sig livsforsikre i
„Danmark“

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

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Hartmannsgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinzen: 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!

AALBORG og A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER

Fabriksudsalget

af CIGARER og TOBAKKER
Istedgade 48, anbefales.
Ved Køb af for mindst 5 Kr. 5 pCt. Rabat.

Tandlæge Frk. Sørensen,
69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10—7. Tlf. Vester 905 x,
Hele Tandsæt fra 20 Kr.

Ældre Tænder omsættes billigt. Plombering og Tandudtrækning. Moderate Priser. Bedøvelse hver Dag Kl. 2.
Reparationer udføres paa faa Timer
Jernbanefunktionærer indrømmes 5%⁰

Arthur Lindegaard,
Marketeder.
Telefon Byen 5427 y.
Københavns Nordbanegaard.
Gl. Kongevej 4.

Hvorfor kan De købe billigst hos mig?
Fordi jeg fremstiller en stor Del af mine Varer selv!
Forlovelsesringe, 14 Karat (585) fra 6-10 Kr. Funktionærer Rabat.
Frode Michelsen, Sdr. Boulevard 34, St. tv.

LEVERANDØRER TIL STATS BANERNE

Vejle Bolte- & Møtrik Fabrik, leverer Maskinbolte, Laskebolte, Skinnespiger,
Aktieselskab, **Svelleskruer** og Nagler i alle Størrelser.

Armaturløse og Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København B.

KAY DYHR, Kvæsthusgade 3, Kjøbenhavn K.

Telefoner: Central 8901 og 6886.

Maskintekniske Artikler
for Land- og Skibsbrug.

Als FRICHS Lokomotivfabrik, Aarhus. Sporskifte, Signalapparater og
alle andre Arbejder for Banerne

Nykøbing F.

H. P. Kreiberg

Firm. Grundlagt 1837 (Simon Schultz) Firm. Grundlagt 1837

Juveler & Guldsmed
Nykøbing F. — Telefon 69.

VETT & WESSEL

ved Richard Jensen,
NYKØBING F.

Største Lager og bedste Varer i alt hen-
hørende under MANUFAKTUR

J. O. LARSEN,

Isenkram- & Udstyrsforretn.
Telf. 478. Nykøbing F. Telf. 478.

Skotøjsforretningen „Chicago“
Østergade 35, anbefales. Tlf. 675.

Enhver Jernbanemand erholder 5 %
Rabat for Kontant.
Elektr. Reparation og hurtig Betjening

Nykøbings største

Hatte- & Bundtmager-
forretning anbefales.

Herman Hansen, Langgade 14.

CHR. HAAGENSEN, Langgade 27. Tlf. 188.

Lampe-, Køkkenudstyrs
& **Blikkenslagerforretning.**

Høst - „Strøget“ 17

(Langgade)

Specialiteter:

Sengeudstyr :: Fjer :: Dun
Lolland-Falsters Fjerrensingsanstalt.

Dame- og Børnekonfektion.

— Sorte Varer. —

(Tid. KJØD1).

Manufaktur - Trikotage - Fodtøj

Senge- & Brudeudstyr, Maskin- & Arbejdstøj
Største Udvalg — Smaa faste Priser
Eu gros. JENS ANDERSEN, En detail.
Langgade 12. Telf. 205.

Alvilda Benzon,

Modeforretning, Langgade 27,
Nykøbing F, anbefaler et smukt Lager af
Dame- og Børnehatte, Slør, Tyll, Baand m. m.

P. ALMEGAARD,

Isenkram- & Udstyrsforretning.
Ekstra stort Udvalg i BARBERMASKINER.
Telefon 210.

Bisom & Nielsen

Tapeter & Rullegardiner
Malervarer — Linoleumstæpper
Torvet. Nykøbing F. Telf. 46.

Skanderborg.

Telefon 198 Telegr.-Adr. „Elektro“

Buch & Sørensen

Indehaver: Alfred Sørensen
Elektrisk Etablissement
SKANDERBORG

N. Chr. Pedersen

Sadelmager og Tapetserer
Banegaardsgade

Alt henhørende til

Skræderi og Herreekviperings
køber De absolut bedst hos
JENS OVERGAARD.

Herning.

Tandlæge

C. Wolf Frederiksen

Bredgade 23 — Telf. 265
(lige overfor Missionshotellet).
Al moderne Tandbehandling.

Beklædnings-Magasinet

Torvet (Hotel Eyde) Tlf. 164
fører alt for Herrer

Kallundborg.

Skotøj Julius Petersen
Skibbrogade 34
Prima Varer til billigste Priser.

Alle elektr. Installationer
udføres.

Stort Udvalg i
Cykler og Symaskiner.
HANS JØRGENSEN, aut. elektr. Installatør.

Gjedser.

Ludvig Sønderup,
Slagter- og Paalægsforretning
bringes i Lokomotivpersonalets Erinding
Stort Udvalg i Konserver & Ost.
Telefon 3.

R. Christensens
Colonial-, Fedevare-
& **Brændselsforretning**
anbefales. — Telf. 15.