

# Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 11.

1. Juni 1902.

2. Aargang.

## 25 Aars Jubilæum.



Ovenfor bringer vi et Billede af Lokomotivfører Chr. Jørgensen i Slagelse i Anledning af, at denne den 1. Juni d. A. kan fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilæren, der er født den 5. Marts 1854, ansattes den 1. Juni 1877 som Lokomotivfyrbøder ved det daværende sjællandske Jernbaneselskab.

Jubilæren, der er Broder til Lokf. Rasmus Jørgensen i København, har under hele sin Tjenestetid været ansat paa Sjælland, hvor han altid har vist sig som en god Kammerat, jovial og ligefrem, velset af saavel Over- som Side- og Underordnede.

## Nye Godstogs-Lokomotiver til Statsbanerne.

Medens man til Bestridelse af Godstrafikken tidligere benyttede baade de langsommere Persontog og de saakaldte Blandetog i stor Udstrækning jævnsides med de egentlige Godstog, ligesom disse

i Reglon ogsaa medførte Passagerer, bliver Trafikken i den nyere Tid mere og mere henvist til rene Persontog og rene Godstog, der hver for sig er udelukkende bestemte for og indrettede til Befordring af henholdsvis Personer og Gods.

De stigende Krav til en hurtigere Befordring, navnlig af Kreaturer, Stykgods og letfordærlige Varer, har derfor nødvendiggjort Anvendelsen af Godstog, der kan fremføres med en større Hastighed end de hidtil normerede 45 km. pr. Time, men til saadanne Togarter savnedes de fornødne Lokomotiver, idet alle for Haanden værende Godstogslokomotiver (sekskoblede Lokomotiver) var byggede efter en mere end 25 Aar gammel Konstruktion til en største Hastighed af 45 km. pr. Time, og Anvendelsen af Persontogslokomotiver (firekoblede Lokomotiver) til Godstjeneste altid er mindre heldig paa Grund af deres ringere Trækkekraft.

Under Hensyn hertil blev der paa foregaaende Aars Finanslov bl. a. bevilget de fornødne Midler til Anskaffelse af 5 Stk. Godstogslokomotiver, som ved Siden af at have en betydelig større Trækkekraft end de ældre Godstogslokomotiver, tillige kan fremføres med en Hastighed af indtil 60 km. pr. Time. Tegningerne til disse nye Lokomotiver, der ere betegnede ved Litra D Nr. 801—805, er konstruerede af Maskinchef Busse og fremstillede i  $\frac{1}{30}$  størrelse paa medfølgende Planer.

Ligesom de ældre Godstogslokomotiver er denne nye Type trekoblet med Drivhjulene som midterste Hjulsæt; det bagerste Kobbelhjulsæt er anbragt under Fyrkassen, det forreste bagved Cylindrene, og Lokomotivets Forende bæres af en foran Cylindrene anbragt radiel indstillelig tohjulet Truck af lignende Konstruktion som anvendt ved Lokomotiverne af Litra O. Driv- og Kobbelhjulene har samme Diameter (1384 mm.), som de ældre Godstogslokomotiver Litra G, hvor-

ved Bandagen bliver fælles for begge Typer.

Kedlen er fremstillet af 14 mm. Flussjernsplade, dog er de børtlede Plader i Fyrkassekapen og Røgkamret 16 mm. Til alle Tværsomme er anvendt dobbelte Nitterækker, til alle Længdesomme dobbelte Lasker og Kædenitning. Nittediametren er overalt 23 mm.

Fyrkassen bestaar af 16 mm. Kobberplader undtagen Rørvæggen, der har en Tykkelse af 25 mm.; til Samlingerne er benyttet enkelt Nitning. Sidestøtteboltene er alle af Manganbronce, Dækstøtteboltene af Flussjern. Kedelrørens Antal er 190 med en Længde mellem Rørvæggene af 3,860 mm., en indvendig Diameter af 42,5 mm. og en udvendig Diameter af 48 mm.; denne er ved Fyrkassen indsnævret til 38 mm. og ved Røgkamret udvidet til 51 mm. Den samlede Ildpaavirkningsflade er 106,75 qm., der fordeler sig med 8,95 qm. i Fyrkassen og 97,8 qm. i Rørene. Risten er svagt hældende fremefter og har et samlet Areal af 1,79 qm. Kedlens Vandindhold ved normal Vandstand er ca. 3,5 Tons, og den regnes ved et Vakuum i Røgkamret af 10 cm. (Vandsøjle) at kunne fordampe 5410 kg. Vand i Timen.

Skorstenen er af Støbejern og omgivet af en Pladejernsbeklædning. Løvrigt bemærkes, at der ingen Sikkerhedsventil er anbragt paa Domen, men derimod en dobbelt Sikkerhedsventil af ny Konstruktion paa Fyrkassekapen. Fødeventilerne er forsynede med asbestpakkede Afspærringshaner; endvidere er Udblæsningshanen, Hanerne til Vandstandsglassene m. m. ligeledes asbestpakkede.

Kedlen er anbragt væsentlig højere paa disse end paa Statsbanernes øvrige Lokomotiver, idet Afstanden fra Skinnetop til Kedelmitte er 2,200 m. imod 1,980 m. paa de største, ældre Lokomotiver.

Maskinen er med alle sine Dele an-

bragt udvendig paa Rammen; Cylinderne har en Diameter af 430 mm. og en Slaglængde af 610 mm.; til Dampfordelingen anvendes Trickske Støbejernsglidere og Heusingers Styring med buet Stangkvadrant (se Fig 126 Lærebog i Maskinvæsen); det lineære Forspring er ved alle Fyldningsgrader 3 mm., og den største Fyldning baade for Frem- og Tilbagegang er ca. 80 pCt. af Stempelslaget; begge Stylinger betjenes ved en Skifteskruer paa Førerpladen. Alle Boltene i Stylingerne er hærdede, og alle Boltehuller forede med hærdede Flussjernsbøsninger. Glidestokkene føres hver af et Glidekryds med tilhørende Lineal (se Fig 116 Lærebog i Maskinvæsen).

Krydshovedet er af Staalstøbegods og føres af en enkelt Lineal, hvis Linealbærer ligeledes er af Staalstøbegods; dette Materiale er i det Hele anvendt i noget større Udstrækning end tidligere, bl. a. til Truckstel, Rammeafstivninger, Fodpladebærere etc., hvor det hyppigst erstatter Dele, som ellers samles af Vinkeljern og Plade.

Stempel og Glidestangspakdaaserne er alle forsynede med fjedrende Metalpakninger.

Til Smøring af Stempler og Glidere anvendes 2 Stk. Nathans Centralsmøreapparater, som er anbragte i Førerhuset. Cylinderens Udblæsningsventiler bevæges ved Damptryk fra en Hane paa Førerpladsen i Stedet for det tidligere anvendte Stangtræk.

Fjedrene, der bærer Lokomotivet, er ved Drivhjulet og det bagerste Kobbelhjul anbragte under Akslen og indbyrdes forbundne ved Sidebalancer. Fjedrene til det forreste Kobbelhjul er anbragte oven over Akslen og bærer i de forreste Fjederhængere en Tværbalance, der tjener til Understøtning for den ene Ende af en i Lokomotivets Midte anbragt Længdebalance, hvis anden Ende hviler i Truckcentret, og som paa Midten bærer Lokomotivets Forende. Ved denne Ordning opnaas, at Svingninger i Lokomotivets Vægtfordeling for Forendens Vedkommende overføres baade paa Truckhjulene og de forreste Kobbelhjul, medens de for Bagendens Vedkommende overføres baade paa Drivhjulene og de bagerste Kobbelhjul. Hele Fjederarrangementet er særlig vist ved Lærebogens Fig 185.

Lokomotiverne er forsynede med Vakuumbremse, System Vakuumbreke Co. Ltd., London, og har hver 3 Vakuumbremse cylindre, en for hvert Par Driv- og Kobbelhjul, hvorved de meget komplicerede Stangtræk med Udligning etc. undgaas. Vakuumbremserne til det bagerste Kobbelhjul er anbragt under Trækkassen; til de to andre Hjulsæt er

Vakuumbremserne ophængte ved Siden af hinanden foran Drivhjulakslen. Bremsen betjenes ved en Dobbelt-Ejektor, hvis Spildedampledning er ført gennem Kedlen til Røgekamret.

I Førerhuset er anbragt en Varmeventil til Togets Opvarmning med Damp, samt en Hastighedsmaaler med en Centrifugalpumpe, der trækkes af en Rem fra den forreste Kobbelhjulaksel.

Lokomotivets samlede Vægt i tjenstfærdig Stand er 44 Tons, hvoraf Adhæsionsvægten, ca. 36,0 Tons, er fordelt omtrent ligelig paa Driv- og Kobbelhjulene.

Med et Middeltryk i Cylinderen af 60 pCt. af Kedeltrykket er Trækkekraften, beregnet efter Cylinderdimensionerne, 6100 kg., beregnet som  $\frac{1}{6}$  af Adhæsionsvægten ca. 6000 kg.

Til hvert Lokomotiv hører en tre-akslet Tender, som i ingen Henseender adskiller sig fra de nyere Tendere til Lokomotiverne af Litra K.

Lokomotiverne, hvoraf de første netop er afgivne til Drift i Aarhus, er leverede af Lokomotivfabriken Henschel & Sohn i Cassel.

## Jernbaneuheldet i Frankfurt a. M.

Der er i disse Dage fældet Dom i Sagen mod Føreren og Fyrbøderen paa det Lokomotiv, der i December Maaned f. A. gennembrød en Mur og kørte ind i Ventesalen paa Frankfurts Hovedbanegaard. Skaden androg 30,000 Mark. Føreren blev idømt 100 Mark i Bøde, medens Fyrbøderen frifandtes.

Det var konstateret, at Manometret paa Luftrykbremsen viste 4 Atm., da Toget befandt sig paa Mainzerbroen, og at Lokomotivføreren først  $1\frac{1}{2}$  km. fra Frankfurt bemærkede, at Luftrykbremsen svigtede, samt derefter havde gjort alt, hvad der stod i hans Magt for at forhindre Uheldet.

A. S.

\* \* \*

Herved bringes den ærede Indsender en hjertelig Tak for Ovenstaaende.

Man kommer uvilkaarlig til at drage en Sammenligning mellem denne Dom og den Dom, der Torsdagen den 21. December 1899 blev afsagt over Lokomotivfører Albrechtsen, der som bekendt idømtes en Bøde af 100 Kr. Vi skal derfor i en senere Artikel om det danske Lokomotivpersonales retslige Stilling bl. a. komme tilbage til denne Sag.

Red.

## Vand til Lokomotivbrug.

Aarhus Afdeling afholdt Onsdag den 14. Marts d. A. Kl. 8 Aften sit maanedlige Møde, paa hvilket Kemiker ved Statsbanerne, Hr. cand. polit. Mørup velvilligst holdt følgende belærende Foredrag om Lokomotivernes Vandforsyning for Medlemmer af D. L. og L. F.

Mine Herrer! Jeg har lovet i Aften at fortælle Dem lidt om Vand til Lokomotivbrug og særlig om Rensning deraf, og jeg maa da begynde med et Par Bemærkninger om Vandet, saaledes som det findes i Naturen. Absolut rent Vand findes aldrig naturligt; det kan kun fremstilles ad kunstig Vej — ved Destillation. Det bedste var naturligvis, om man til Kedlerne kunde bruge dette destillerede Vand, men derom kan der dog af økonomiske Grunde ikke være Tale. Det bedste naturlige Vand til Kedler er Regnvand, men det leveres jo ogsaa netop frisk destilleret fra Naturens Haand og har kun optaget Luftarter, navnlig Kulsyre og Støv fra Luften, undertiden tillige en Smule Kogsalt, som er revet med fra Havoverfladen. Da man ikke kan opsamle Regnvand i fornøden Mængde, kan det imidlertid heller ikke nytte at spekulere i det, og vi er derfor henvist til at benytte Vandet fra Bække, Søer og lignende, d. e. Overfladevand, eller fra Kilder og Brønde, d. e. Grundvand, og begge Dele har i Jordan haft Lejlighed til at opløse større eller mindre Mængder af de Stoffer, de dér er komne i Berøring med.

Den Forbindelse, der i Reglen danner Hovedmassen af det opløste, er kulsur Kalk, der som Kridt, Kalksten eller smaa Dyreskaller er til Stede overalt i Jordskorpen; men ogsaa andre Stoffer optages af Vandet paa dets Vej ned gennem Jordlagene, saaledes meget vekslende Mængder af svovlsur Kalk (Gibs), Magnesia- og Jernforbindelser, Kulsyre, Chlornatrium og flere mindre væsentlige.

Kulsur Kalk er vel uopløselig i rent Vand, men kan i nogen Grad opløses, naar der i Forvejen er Kulsyre til Stede i Vandet, idet der da dannes en Forbindelse, tvekulsur Kalk, der indeholder dobbelt saa meget Kulsyre, som den kulsure Kalk. Denne Kulsyre findes altid i rigelig Mængde i de dybere Jordlag, saa at Grundvandet altid er mere eller mindre rigt paa opløst tvekulsur Kalk. Naar det kommer frem til Overfladen, afgiver det noget af sin Kulsyre til Luften og udskiller derved en tilsvarende Mængde kulsur Kalk, hvorfor Overfladevand som Regel er blødere end Grundvand og derfor at

foretrække til Lokomotivbrug fremfor dette, hvor det forekommer klart og i tilstrækkelig Mængde.

Den Sten, der afsættes af Vandet, er af forskellig Karakter, eftersom der er mere eller mindre svovlsur Kalk deri. Bestaar den af ren kulsur Kalk, er den blød og løs og derfor let at fjerne, hvorimod svovlsur Kalk binder den sammen til en tæt, fast og haard Sten, der kan sidde meget fast. Om kulsur Magnesia gælder det samme, som er sagt om kulsur Kalk. Kiselsyre og Jernforbindelser er som Regel til Stede i saa smaa Mængder, at de ikke i særlig Grad præger Stenen, kun farver Jernet den mere eller mindre gul eller brun. Kogesaltet sætter ikke Sten, da det er meget let opløseligt, men det samler sig i tiltagende Mængde i Vandet i Kedlen og vil tilsidst, hvad der er Dem alle bekendt, foraarsage en urolig Kogning.

Hvor vi kun kan skaffe haardt Vand, og der bruges større Mængder deraf, betaler det sig at rense det, da Kedlerne saa lider mindre, der spares betydeligt Brændsel, og Udvaskningerne kan blive sjældnere. — Af Rensningsmetoder og Midler er der fremkommen mangfoldige, mere eller mindre gode, ofte rent Humbug. Nogle gaar ud paa at sætte Kemikalier til Vandet i Kedlen for at undgaa, at Stenen sætter sig fast; andre er baserede paa ved Tilsætning af de passende Stoffer at udskille og fjerne de stendannende Stoffer af Vandet, førend det kommer i Kedlen, og dette er naturligvis det rationelleste. — Rensningsmidlerne er som oftest — og ved Statsbanerne altid — Kalk og Soda. Rensningen støtter sig paa det før nævnte Forhold, at den kulsure Kalk, som er noget opløselig i kulsyreholdigt Vand, er ganske uopløselig i rent Vand; man sætter nemlig saa meget brændt Kalk i Form af mættet Kalkvand til Vandet, at det netop, sammen med den overflødige Kulsyre, kan danne kulsur Kalk, saa vil saavel denne som den i Vandet opløste kulsure Kalk udskilles som fine Fnug. Brændt Kalk er nemlig kulsur Kalk, der ved Brænding er berøvet sin Kulsyre, og den har derfor stor Tilbøjelighed til atter at forbinde sig med Kulsyre. — Den svovlsure Kalk udskilles ved Hjælp af Soda, der er en Forbindelse af Kulsyre med Natron; der sker en Omdannelse, saaledes at der dannes kulsur Kalk og svovlsurt Natron, hvoraf det første som uopløseligt udskilles, medens det sidste, der er let opløseligt, ligesom Kogesaltet bliver i Vandet, og efterhaanden samles i større og større Mængde. Hvad her er sagt om Udskillelsen af de i Vandet opløste Kalkforbindelser gælder ogsaa om de tilsvarende Magnesiaforbindelser. Ogsaa Jernet og

tildels Kiselsyren udskilles ved det tilsatte Kalkvand.

Udfældningen sker ikke pludselig, men skrider jævnt frem i Løbet af  $1\frac{1}{2}$  — 2 Timer (Reaktionstiden), og saalænge maa Vandet altsaa være blandet med Kemikalierne, før det kan filtreres og derefter holde sig klart. — Ved Rensning med Kalk og Soda er Reaktions-tiden noget kortere, end naar der renses med Kalk alene.

For at beregne, hvor meget af Rensningsmidlerne der skal tilsættes pr. Kubikmeter Vand, maa man udføre en fuldstændig Analyse af Vandet og da navnlig undersøge, hvor meget Kulsyre og Svovlsyre, der findes deri.

Apparatet, som Hans Reisert i Köln har Patent paa, vil vel nok i det væsentlige være Dem bekendt fra de Stationer, hvor de er i Drift, eller fra »Lærebog i Maskinvæsen«, og jeg skal derfor kun kort forklare dets Funktion. Det raa Vand ledes op i Fordelingsbeholderen i Toppen af Taarnet, og paa denne sidder to Mikrometerhaner, der bliver justerede og indstillede til at give de rette Mængder af Vand til Klarebeholderen og til Kalkmættaren. Hovedmassen løber gennem den store Mikrometerhane til Klarebeholderen (Reaktionsbeholderen), medens en mindre Del (omtrent  $\frac{1}{10}$ , mere varierende efter Vandets Beskaffenhed) ledes gennem den lille Mikrometerhane ind i Bunden af den omvendt kegleformede Beholder, Kalkmættaren, hvori der findes læsket, udrørt Kalk, Kalkmælk. Vandet opløser her saa meget Kalk, som det kan, og medens det stiger langsomt op i Beholderen, synker de endnu uopløste Kalkpartikler, saa at der øverst oppe findes en klar, mættet Opløsning, Kalkvand, der altid ved samme Temperatur har samme Styrke. Denne Opløsning ledes over i Klarebeholderen. — I en Beholder ved Siden af Fordelingsbeholderen tillaves en Sodaopløsning af en bestemt Styrke, og af denne løber gennem en Hævert en bestemt Portion, som ogsaa ledes til Klarebeholderen. Naar Apparatet er ude af Funktion, tømmes jo af sig selv Fordelingsbeholderen, og en Svømmer, som derved synker til Bunds, trækker da Hæverten i Vejret, saa den kommer helt op af Sodavandet og altsaa standser Tilløbet af Soda. Hævertens ene Spids er bøjet opad, hvorved man opnaar, at den holder sig fyldt ogsaa i den hævede Stilling og altsaa straks kan fungere, naar den atter sænkes ned i Sodaopløsningen.

Reaktionen foregaar nu, og Slammet samler sig, saa det meste af det synker til Bunds i Klarebeholderen, og det maa fra Tid til anden tappes ud deraf, men en Del af det er dog som Regel saa fint

fordelt, at det følger med Vandet, og det maa derfor frafiltreres. Filtret findes i den nederste Del af Klarebeholderen, og Vandet ledes derfor gennem et Rør fra Dækslet ned til Bunden af denne og passerer Filtret fra neden opad, hvorpaa det gennem Stigrøret løber til Cisternen. Apparatet skal en eller to Gange i Døgnet forsynes med frisk Kalk og Soda. Kalken læskes nede ved Jorden og udrøres med saa meget Vand, at den danner en jævn Vælling. Naar man derpaa har tappet alt det gamle Slam ud fra Bunden af Kalkmættaren, pumpes Kalkmælken op i en Tragt i Højde med Fordelingsbeholderen, og derfra løber den gennem et Rør, der ender i Kalkmættaren, nær Bunden. Der maales, hvor meget Sodavand der er løbet ud af Sodabeholderen, og, da Opløsningen skal have en bestemt Styrke, kan man nemt beregne Mængden af Soda, der skal tilsættes, samtidig med, at Beholderen fyldes.

For at kontrollere, at Apparatet arbejder tilfredsstillende, maa man hver Dag undersøge det rensede Vand, dels for at forvisse sig om, at Haardheden er passende ringe, dels for at se, om Kalk og Soda er tilsatte i de rette Mængder. De dertil fornødne Prøver skal jeg tillade mig at vise og forklare for Dem, idet jeg har medtaget en Prøve af rensat Vand fra Værkstedet her i Aarhus. Iøvrigt kan jeg henvise til den udførlige Forklaring, der findes derpaa i »Lærebog i Maskinvæsen«.

Da Slammet har nogen Tilbøjelighed til at sætte sig fast paa Steder, hvor der er mindst Plads for Vandet at passere igennem, sker det af og til, at Huller og Rør bliver saa vidt tilstoppede, at Apparatet maa skilles ad og renses. Af samme Grund maa Filtermaterialet (Træld eller Grus) jævnlig udskylles ved en rask Vandstrøm fra oven nedad igennem Filtret. Ved Grusfiltret kan det gøres grundigere ved en Injektor, der suger Luft med igennem.

Viser det sig flere Gange i Træk, at Tilsætningerne af Kemikalier ikke er de rette, maa man bøde derpaa ved at indstille paa Mikrometerhanerne eller forandre Sodavandets Styrke, indtil Forholdene igen er de rette, mere skal man ikke gøre uden Nødvendighed.

Jeg sagde før, at Reaktionstiden er  $1\frac{1}{2}$  — 2 Timer; dertil maa jeg dog bemærke, at naar Vandet bliver opvarmet før Tilsætning af Kemikalier, vil Udfældningen foregaa langt hurtigere. Der fremvises saaledes for Tiden paa Udstillingen i Düsseldorf et Apparat, hvor Vandet bliver forvarmet til ca. 70°, og hvor Reaktionsbeholderen kun er omtrent  $\frac{1}{10}$  saa stor som ved Reiserts Apparat

af samme Ydeævne, idet der paastaas, at Reaktions-tiden kun er omtrent 10 Minutter, og at Haardheden saa dog kommer helt ned til 1°, medens den ved Reiserets Apparat sjælden kommer lavere end til 3—5°.

Dette var, hvad jeg væsentligst havde at sige om det foreliggende Emne. Hvis nogen har et eller andet Spørgsmaal at stille mig, skal jeg saa forsøge at besvare det.

Efter at en Del Forespørgsler beredvillig var besvaret af Foredragsholderen, omtalte Afdelingens Formand den Uskik, der havde udviklet sig ved Fremlæggelse af Lister ved baade passende og upassende Lejligheder til Tegning af Bidrag til Gaver til Medansatte. Efter at flere Talere havde haft Ordet om samme Emne, vedtoges det, at nedsætte et Udvalg til at tage Initiativ i Sagen til Regulering af disse Forhold. Lokf. Mauritzen gav en Del Oplysninger om Lønudvalgets Arbejde og Udsigterne for Lønsørgsmaalets tilfredsstillende Løsning. Formanden med flere rettede en Tak til Lokf. Mauritzen for den Opoffrelse og Energi, denne udfoldede for at hæve vor Stand op paa den Plads, vi med Rette tilkommer indenfor Etaten. Formanden sluttede Mødet Kl. 10,15 Aften med en Tak til Foredragsholderen for det udmærkede Foredrag. Medlemmerne sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Det kan kun glæde enhver, saavel i som udenfor Lokomotivpersonalet, der har den rette Forstaaelse af den Betydning, Oplysning har for en Stand som saadan, at der findes Mænd, der vil ofre en Del af deres Fritid til gennem Foredrag at gøre andre delagtige i de Kundskaber, det ikke er givet enhver Lejlighed at tilegne sig; saadanne Foredrag burde derfor ogsaa kunde samle alle tjenestefri Medlemmer af D. L. og L. F., hvilket langtfra var Tilfældet ved ovenstaaende Møde.

Det er ganske karakteristisk at se, at det saa godt som altid er de samme Medlemmer, der har Forstaaelsen af saadanne Foredrags Betydning, idet det, saavel ved de almindelige Maanedsmøder, som naar der bydes paa belærende Foredrag, næsten altid er de samme Medlemmer, der giver Møde. Dette kunde tyde paa, at Begyndelsen er densværeste. Det kan derfor anbefales de øvrige Medlemmer at tage Eksempel efter den faste Stok.

Det var derfor ønskeligt, om der i Organisationens forskellige Afdelinger oftere kunde gives Lejlighed til at paa-høre lignende Foredrag, thi det er ved Tilegnelse af Kundskaber og gennem Oplysning, at Lokomotivpersonalet skal hæve sig selv og dermed den Stand, vi tilhører. Det er ikke tilstrækkeligt, at

Lokomotivpersonalet véd, at man, ved at foretage en eller anden Manipulation, kan frembringe den tilsigtede Virkning. Det er, for at kunne udnytte sin Viden fuldt ud, absolut nødvendigt at kende Aarsagen til, at netop denne Virkning fremkommer ved den foretagne Handling. Det vil altid vise sig, at der, hvor den indhøstede Erfaring er støttet af en teoretisk Viden om Aarsagen til den fremkomne Virkning, altid vil skabes de bedste Resultater. Derfor burde de Mænd, der velvilligst vil holde belærende Foredrag for Organisationens Medlemmer, i det mindste gives den Tak, der ligger i at se, at der findes en virkelig Trang hos Lokomotivpersonalet til at dygtiggøre sig og søge den Oplysning, der saa velvilligt bydes os, ved at vi møder fuldtallig, naar der bydes os Lejlighed dertil.

R e d.

## Generalforsamlingen i Nyborg.

(Sluttet).

Punkt 10. Generalforsamlingerne sammensættes af Hovedbestyrelsen plus Afdelingsformændene samt 1 Delegeret fra hver Underafdeling, og saaledes, at ved Afstemning regnes enhver Delegeret plus det Antal Medlemmer, Vedkommende repræsenterer. Altsaa saaledes: 4 Delegerede stemmer for et Forslag og kun 3 imod; men naar Stemmerne sammentælles, og det viser sig, at de 3 repræsenterer et større Antal Medlemmer end de 4, er Forslaget forkastet, af Lokf. V. Jespersen, Struer.

Dirigenten: Jeg vil foreslaa, at vi nægter at behandle dette Forslag, da de Delegerede fra Struer ikke vil møde. Jeg synes ikke, der er nogen som helst Mening i at gøre det, naar de ikke saa meget som sender en eneste Repræsentant. Det rigtigste er at lade Forslaget gaa ud uden Diskussion. Jeg mener ikke, at Medlemmerne i Struer har opført sig saadan, at det er værd at tage Hensyn til dem, forinden de atter viser sig som solidariske Medlemmer af vor Organisation.

Lokf. Busch, København: Jeg vil slutte mig til Dirigenten, at Generalforsamlingen forkaster Forslaget uden Diskussion. Jespersen, der viste sig saa oppositionel paa sidste Generalforsamling, burde have været her i Dag.

Lokfrb. Berg, Ribe: Ogsaa jeg vil slutte mig til den sidste ærede Taler og foreslaa, at vi forkaster dette Forslag saaledes, at det aldrig rejser sig mere.

Dirigenten advarede imod at bruge for stærke Ord.

Lokf. Christensen, Glyngøre: Jeg maa gøre opmærksom paa, at jeg er Repræsentant for Struer Underafdeling. Jeg kan ikke sympatisere med Medlemmernes Optræden i Struer. Jeg maa tage Afstand fra Struer Afdeling.

Forslaget blev forkastet med alle Stemmer mod ingen.

Lokf. O. Larsen, København: Jeg maa anmode om at faa tilført Protokollen over Forhandlingerne en Protest mod Dirigentens Vægring mod at dele anden Del af Punkt 8 a.

Lokf. Mauritzen, Fredericia: Jeg vil paa det mest indtrængende anmode de ærede Delegerede om ikke at vedtage Tilføjelsen af en saadan Protest, der vil blive et Mistillidsvotum til vor dygtige Dirigent, der i denne Sag har rækket sig længere, end vi parlamentarisk kan forlange. Lad os ikke slutte denne vellykkede Dag med et Mistillidsvotum.

Udenfor Dagsordenen vedtoges det uden Diskussion enstemmigt at yde Formanden, Hovedkassereren samt Redaktøren hver 50 Kr. for det kommende Regnskabsaar til Bestridelse af Kontorholdsudgifter.

Dirigenten: Forinden jeg slutter denne Generalforsamling, vil jeg bringe den ærede Forsamling min bedste Tak for den Ro og saglige Forhandling, der har givet denne Dag sit Præg. Det er højt karakteristisk for vor Organisations Udvikling at sammenligne vor første Generalforsamling i Fredericia, hvor vi sad nogle Stykker og snakkede om Tingene, og saa denne Generalforsamling her i Dag, der har været præget af en saa parlamentarisk Ro og Alvor, som nogen Forsamling kan ønske sig. Endnu en Gang Tak for den Tillid, d'Hrr. har vist mig.

Hermed vil jeg erklære Generalforsamlingen for sluttet.

Derefter udbragtes kraftige Hurraer for Organisationen, Dirigenten, Formanden, Hovedkassereren og Redaktøren.

## Medlemslisterne.

Til Underretning for de ærede Afdelingsbestyrelser tjener, at Afdelingerne er tildelt følgende Numre:

København H.	Afdeling	Nr.	1.
København G.	—	—	2.
København Ø.	—	—	3.
Helsingør	—	—	4.
Roskilde	—	—	5.
Nykøbing Falster	—	—	6.
Kallundborg	—	—	7.
Slagelse	—	—	8.
Nyborg	—	—	9.
Struer	—	—	10.
Esbjerg	—	—	11.
Thisted	—	—	12.
Viborg	—	—	13.
Aarhus	—	—	14.
Frederikshavn	—	—	15.
Aalborg	—	—	16.
Skanderborg	—	—	17.
Fredericia	—	—	18.

## Hovedkassererens Adresse.

Paa given Foranledning meddeles det herved til Underretning for d'Hrr. Medlemmer, at Hovedkassererens Adresse er Lokomotivfører O. Larsen, Forhaabningsholms Allé 15 a<sup>1</sup>, København V.

R e d.