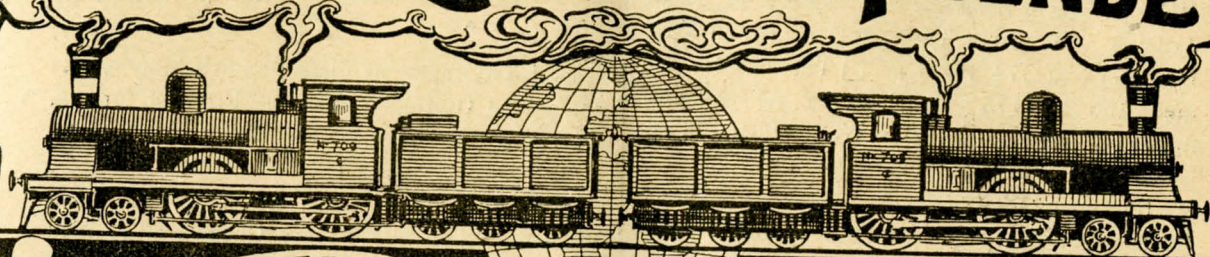


„Hornbechs rene Frugtsafter“.

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 7.

1. April 1905.

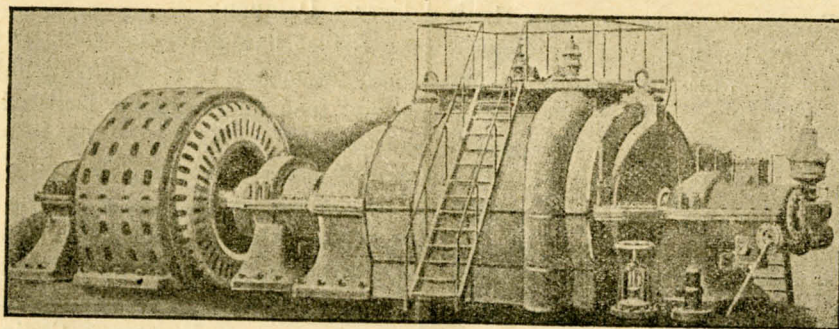
5. Aarg.

Dampturbine paa 11,000 Hestekraft.

Amerika, »Landet for ubegrænsede Muligheder«, vil ikke lade sig Berømmelsens Navn gøre stridig ved at besidde de største og stærkeste Kraftudviklingsmaskiner; thi ikke alene ved Vand- men ogsaa ved Dampturbiner bestræber man sig paa at opnaa den højeste Kraft.

Efter at Parsons Turbine var indført til Amerika, gik Udviklingen af denne saavel i

i Besiddelse af, var saa iøjnefaldende, at Firmaet ikke tøvede med at forhøje Motorens Kraft til 7500 nominelle HK. De fornylig udførte Turbiner paa 11,000 HK, som er konstrueret i flere Eksemplarer efter de forskellige Forhold, skal være de store Dampmaskiner jevnbyrdige og tilmed have den Fordel at besidde en mindre indviklet Konstruktion samt indtager betydelig mindre Plads. Denne 11,000 Hestes Dampturbine (se Tegn.), er bestemt for den nye Pennsylvania-Tunnel-Jernbane fra Jersey-City til Long-Island og skal levere Drivkraft til de elektriske Lokomo-



Retning af Kraft som Form. Westinghouse Company har sikret sig Fabrikationsretten af denne Type i de Forenede Stater.

De Dampturbiner, som dette Firma for 5 a 6 Aar tilbage forfærdigede til Driften af en 400 Kilowatt Vekselstrøm Generator, udviklede 600 Hestekraft. De Fordele, som Dampturbinen ved de første Forsøg viste sig

tiver, som besørger Trafikken af de store Tog fra Vest til Endestationen; ligeledes skal de tjene til Driften af Forstadsbanen, som ogsaa faar sin Drivkraft fra denne Station.

Til Kraftstationen paa Philadelphia Rapid Transit Subway Linie bliver der bygget en Maskine til 500 Kilowatt. Turbiner paa tilsammen 88,000 HK. skal forsyne Londoner

Tunnelbane, medens 3 Motorer paa hver 5000 HK. til dette Selskabs Sporvejsnet er under Arbejde. Samtlige Turbiner har et effektivt Damptryk af 174 Pund pr. \square Tm. (12,2 Atm) med 100 til 175 ° Overhedning og arbejder med det ved de Parsons-Westinghouse Turbiner særlig bekendte høje Vacuum.

En meget betydelig Fordel er den store Pladsbesparelse, som indvindes; thi tiltrods for de 11,000 HK. udgør det af Turbinen benyttede Rum kun 13,3" + 27' 8" (4,04 + 8,43 Meter). Paa hver Kvadrattomme kommer saaledes 30 HK, naar den højeste Udnyttelse af de 11,000 HK. lægges til Grund for Beregningen. Parsons Damp turbine optager kun $\frac{1}{4}$ af samme Plads som en almindelig moderne, opretstaaende Dampmaskine med tilsvarende effektive Hestekraft. Ved en Enhed af 1000 elektriske HK. stiller det omtalte Rum sig som 1:10.

Maskinen arbejder med en for Damp turbiner meget lav Hastighed, nemlig 750 Omdrejninger pr. Minut. Paa Fundamentet, som er støbt i to Dele og forsynet med Styrkeripper, er Hovedlejerne, Generatorhuset og Turbinelegemet anbragt. Ret mærkeligt forekommer det, at der ingen bevægelige Maskindele findes, som kan indvirke forstyrrende paa Maskinens rolige Gang, desuden at Fundamentpladen ikke er samlet ved Bolte, Skruer osv., men at dets blivende Stilling udelukkende er afhængig af Turbinens svære Egenvægt. Saaledes som Fundamentpladen er ogsaa Huset støbt i to Dele. Akslen har over Lagersølerne en Diameter af 15" (381 mm.). Paa denne sidder et Hjul med et stort Antal Skovle. Dampen ledes jævnt gennem et selvvirkende og hurtiglukkende Dampspjæld, en Filter og Hovedventilen ind i Huset. Skal Kraften t. Eks. forøges med 50 pCt., saa ledes Dampen ind i Turbinens 2det Kammer. Hovedventilen staaer i Forbindelse med en mindre Reguleringsventil, som Regulatoren indvirker paa.

Gennem en Snække virker Turbineakslen paa en vandret Tværaksel, der driver en Oliepumpe, som besøger Smøringen af samtlige Lagere.

Naar disse store Turbiner præsterer de samme gode Resultater, som de forudgaaende mindre Turbiner, saa kan det med Vished siges, at Dampmaskinen har faaet en stærk

Rival, som særlig vil faa Indflydelse ved elektriske Kraftanlæg.

* * *

At Udviklingen af disse Damp turbiner ogsaa paa andre Omraader har en Fremtid for sig, afgiver efterstaaende Beretninger et talende Bevis for.

Paa Workman Clark & Co.s Skibsværft i Belfast er den første store Oceandamper med Damp turbine som Kraftudvikler løbet af Stabelen. Skibet hedder »Viktorian« og er bygget for Allan-Liniens Regning, hvis Skibe besøger Trafikken imellem England og Kanada. Dimensionerne er:

Længde	165 Meter
Bredde	18,3 »
Sidehøjde	13 »
Deplacement	13,000 Tons
Ladeevne	8,000 »

Foruden som Fragtskib er »Viktorian« indrettet for Passager- og Troppetransport. I de særdeles bekvemme og smukt udstyrede Rum kan 1300 Passagerer faa Plads. I Krigstilfælde kan 3000 Mand befordres.

Maskinanlægget bestaar af 5 Damp turbiner efter Systemet Parson, som driver 3 Aksler med 3 Skruer. Paa den midterste Aksel virker Højtryksturbinen, paa de i Siderne beliggende Aksler hver en Lavtryks- og en Bakturbine. Man venter at opnaa en Hastighed af 17 til 18 Knob. 8 store cylindriske Kedler leverer Dampen.

Skibet har gennemløbende Bundtank og er forsynet med 11 vandtætte Skodder samt udrustet med alle Nutidens bedste Hjælpemaskiner og Apparater, deri indbefattet den traadløse Telegraf (Marconi-Systemet), 10 Dampspil og Kraner.

Et Søsterskib til dette, som bærer Navnet »Virginian«, og som ligeledes skal forsynes med Turbinemaskiner, løber i nær Fremtid af Stabelen paa et Værft paa Clyde.

Ogsaa Afløbningen af 2 Hurtigdampere med Turbineanlæg, som Cunard-Linien lader bygge hos John Brown & Co., Clydebank, og Swan & Hunter, Tyne, vil snart finde Sted. Hensigten med disse Skibe er at slaa de tyske Hurtigdampere Rekord. Begge disse Dampere, som man venter at kunne give en Hastighed af 25 Knob i Timen, vil da faa en

samlet Maskinkraft af 77,000 HK. og et Displacement af 33,000 Tons med 232 Meter Længde og 26,8 Meter Bredde.

Med Hensyn til Konstruktionen af disse Skibe er man straks gaaet over til 4 Skrueer, hvoraf de udvendige skal drives ved Højtryks-, de indvendige af Lavtryks- og Bakturbinen. Da Omdrejningsantallet af Skrueerne pr. Minut kun udgør 140, maa man antage, at disse Skibes Turbiner vil kunne opvise interessante Nyheder.

* * *

Efter ovenstaaende Artikels Affattelse har en Indsender i Dagbladet »Politiken« behandlet Emnet »Damp-turbiner i Skibe«, og formener vi, at Læserne ogsaa kan have Interesse deraf, hvorfor vi tillader os at gengive denne Artikel.

Dampyachter med Turbiner.

I de sidste Par Aar har Damp-turbinen mere og mere erobret Pladsen i de moderne Dampyachter. Hidtil har Parsons Turbiner nærmest været prøvede i Torpedobaade og Torpedojagere, og her har der været opnaaet Resultater, der, hvad Hurtighed angaar, staar over de almindelige, hidtil anvendte bedste Tredobbelt-Ekspansions-Maskiner. Det vakte i sin Tid stor Opsigt, da den første Turbinebaad af Torpedojagertype, Parsons »Turbinia«, ved den store Flaaderevy ved Speadhead foran Fronten af Krigsskibene gjorde en Fart paa ca. 32 Knob. At der med fuld Fart var Fordele ved Turbinen, blev man hurtigt klar over. Derimod kneb det stadig med det økonomiske Resultat ved mindre Hastigheder Og ved ganske langsom Fart var der store Vanskeligheder ved Manøvreringen tillige

Imidlertid er disse Mangler efterhaanden tildels overvundne. Der bruges nu en lille Ekstra-Maskine til langsom Fart, og som Hovedfordel ved store Hastigheder nævnes nu, at den meget generende Vibrering, som den almindelige Dampmaskine frembringer særlig i store Skibe, ganske bortfalder ved Turbinen.

Der blev i Forfjor bygget to temmelig store Yachter i England, forsynede med Turbiner. Den ene, »Lorena«, hos Ramage og Ferguson i Leith, den anden, »Tarantula«, hos Yarrows.

Begge blev Aaret efter solgt til Amerika, og den amerikanske Marine har fornylig ladet to Officerer undersøge disse Yachters Forhold nærmere, særlig med Henblik paa Anvendelsen af Turbiner i Torpedobaade. Udtalelserne, der nu foreligger, lyder gunstigt for de nye Maskiner, der begge stammer fra Parsons. I disse Dage er atter en Turbine-Yacht løben af Stabelen i England. Den er større end de ovennævnte, har en Længde af 254 Fod, Bredde af 27½ Fod og Dybde af 16 Fod. Den blev døbt »Narcissus«, og man venter, at den vil faa en stor Hurtighed.

Men mere Interesse vækker det, at Admiralitetet har besluttet at udbyde i Konkurrence Tegningen til den nye Konge-Yacht, som tidligere er omtalt i »Politiken«, og som Kong Edward skal have i Stedet for »Osborne« — ifølge den officielle Fremstilling, men som menes i Virkeligheden at skulle afløse den mindre heldige »Victoria and Albert«. Og denne ny Yacht skal have Turbine. Dens Længde skal være ca. 310 Fod, medens »Osborne« kun er 250, »V. and A.« derimod 380 Fod. Dybgaendet bliver 14½ Fod mod 18 for »V. and A.«, Displacementet ca. 2000 Tons mod 4700.

Yachten bliver saaledes betydelig mindre end »V. and A.«, men dens Hastighed bliver næppe mindre, da den kontraktmæssig skal have en Middelhastighed af 18½ Knob.

Og samtidig melder en anden Konge-Yacht sig til Turbinens Bygmester. Khedivens gamle, store Hjuldamper, »Mahroussa«, der blev bygget saa langt tilbage som i 1866, har ved en foretagen Undersøgelse vist sig saa god og frisk, at det kan betale sig at bygge den om til en moderne Turbine-Yacht. Den skal derfor til Clyden nu, og man vil faa det Særsyn, at det yngste og det ældste Kongeskib samtidig præsenterer sig som Turbine-Dampere.

Rullelejer.

London—Brighton- og Sydkystbanen har for flere Aar siden eksperimenteret med Rullelejer i Stedet for de almindelige Aksellagere paa det rullende Materiel, og et nyt Tog er

nu helt igennem forsynet med Lagere af denne Type, hvorved man bliver i Stand til efter større Maalestok at drage Sammenligninger. For omtrent to Aar siden løb en Personvogn (med Rullelejer) daglig paa Hovedlinien mellem Brighton og London og havde i den Tid gennemløbet en Distance af 144,000 Kilometer. Resultatet var saa tilfredsstillende, at Selskabet besluttede at udstyre et helt Tog med disse Lagere for at anstille Sammenligninger med lignende Tog i samme Rute, men med almindelige Aksellagere. Rullelejerne fabrikeres af »Empire Roller Bearings Company«, Limited, Viktoriastreet, Westminster.

En hærdet Staalkrave er presset paa Akselhalsene, og Valserne, hvoraf der er fjorten, $7\frac{1}{8}$ i Diam., løber mellem denne Krave og en lignende udvendig. Valserne holdes parallelle ved et Styr af Kanonmetal. Valserne er af Staal og glashaarde. Ved Forevisningen af det nye Tog fremvistes samtidig et Rulleleje adskilt, der havde været benyttet omtrent to Aar uden Reparationer, og alle de arbejdende Dele var i udmærket Stand.

Man forventer en stor Besparelse i Kulforbruget pr. Vognladningskilometer, foruden en meget hurtig Igangsætning som Følge af den formindskede Togmodstand, der særlig ved Ringbaner har sin Betydning for Togenes hurtige og rettidige Fremførelse. (E.)

Forskelligt.

En usædvanlig stor Ordre paa Lokomotiver har Firmaet Beyer, Peacock & Co., Manchester, modtaget, nemlig 46 svære Compoundlokomotiver med Tendere til Buenos-Ayres store Sydbaneselskab, og 6 sekshjuls koblede Lokomotiver med Tendere til Buenos-Ayres Vestbane. Da Firmaet har indført helt nye Arbejdsmaskiner, er det i Stand til at fabrikere Maskinerne paa hurtig Levering.

* * *

En ejendommelig Anvendelse af Togstavsordre paa en amerikansk Bane omtales i »Railroad Gazette«. Winston Tunnelen ved Dubuque havde kun et Spor, der har været under Reparation de sidste to Aar. I hele denne

Periode har Tunnelen været betragtet som en Togstavssektion. Intet Tog, Maskine, Trollie eller Dræsine har det været tilladt at befare Tunnelen uden at være i Besiddelse af Togstavsordren. Ved at antage denne Forsigtighedsregel har Arbejderne været fuldstændig sikrede; men foruden var — Ingeniører og andre, der inspicerede, naar Arbejdet hvilte, i Besiddelse af Togstavsordren.

Tunnelen, der er 2400 Fod lang, befares daglig af 24 Tog i hver Retning.

Et Gensvar til Hr. S.

Som det i religiøs Henseende er umuligt at overbevise en fanatisk troende Person om, at ethvert af hans Medmennesker, der her i Samfundet opfører sig moralsk godt og respektabelt, gavner dette fuldtud saa meget som han, saaledes er nu ogsaa Tilfældet blevet med en Del af Afholdsforsvarerne. Under en Diskussion i Trossager, hvor Feltet er stort, tabes Traaden let, hvilket ogsaa er sket for Hr. S. i sin i forrige Nr. forfattede Artikel. Han bevæger sig udenom Sagens Kærne, som Katten om den varme Grød, og fordyber sig saa stærkt i Afholdenhedens Dyder og Gøder, at der tilsidst ikke levnes os andre Spor af Ære tilbage. Hvad det angaar med de større og mindre Behageligheder, som Hr. S. er saa venlig at skænke mig, da forekommer det mig, at Hr. S. trækker temmelig store Veksler paa sine Modstanderes Godmodighed. De anførte Argumenter anser jeg kun for de sædvanlige Afholdsfloskler, hvor Humbug og Geschæft kappes om Fortjenesten, og agter derfor at lade disse ligge uberørt.

Hvad har jeg egentlig skrevet, som er saa uforsvarligt? Lad mig endnu en Gang gentage det. Jeg har kun fordret den Ret, som ethvert Menneske kan forlange her i Samfundet. Jeg forlanger at leve i mit Hjem, som jeg selv ønsker. Jeg ønsker ikke, at Statsbanerne som Formynder skal bestemme, om jeg der maa nyde Spiritus eller ikke. Og hvilket Middel har jeg saa benyttet? Jeg har apelleret til enhver Læsers selvstændige Retfærdighedsfølelse, og særlig Afholdssagens Venner, men til Svar fra disse faaet en Bil-

ligelse af den indførte Tvangsordre, krydret med Afholdenhedens Goder, og hvor vi (de uforbederlige) tillige sættes i Rang med Dillister og andre forkomne Eksistenser.

Der er jo ganske vist mange Maader at gøre sig behagelig paa her i Livet, men den, at betragte anderledes troende Medmennesker som en Pariakaste, kan jeg nu ikke betegne som »fair«, thi lige saa lidt som vi i politisk Henseende ønsker personlig Indskrænkning, saaledes bør efter min Opfattelse denne Trosag ogsaa forblive et privat Spørgsmaal, hvor Proselytterne kun vindes efter Overbevisning, og ved eget Initiativ indtræder som Medlemmer. Som det derimod har udviklet sig i den sidste Tid, ser det ud til, at Afholdsbevægelsens Ledere føler sig saa stærke, at de med Magt vil forsøge at tvinge deres Tro igennem. Jeg tror nu næppe, at Resultatet i Længden vil komme til at svare til Forventningerne. Som Skik og Brug er ved Agitations Foredragene, saaledes figurerer Hr. S. ogsaa her med alenlange Statistiker, og hvoraf han særlig anbefaler en til Gennemlæsning, idet dennes Indhold er saa oplysende og overbevisende, at Hr. S. kan takke denne for sin Omvendelse. Trods mit Ukendskab, som af Hr. S. paastaet, vil jeg tillade mig at drage nogle Ord og Tal fra de sidste Dage frem for Læserne, og jeg haaber, at Hr. S. tilligemed sine Venner vil tage sig disse »ad notam«.

Den 27. Februar holdt Overlæge ved Aarhus Sindssygeanstalt, Hr. Dr. med. Hallager, et Foredrag i Studenterforeningen over Emnet: »Alkohol som Aarsag til Forbrydelser og Sindssygdom«. Efter at Taleren havde railleret over Afholdssagens Agitatorer, der ofte synes ham at savne Ædruelighed i Valget af deres Agitationsmidler, opholdt han sig særlig ved Afholdslægernes bekendte Plakat, som proklamerer, at hver 7de Mand i Danmark dør af Alkoholisme. Dette Tal var efter hans Mening altfor drabeligt. Han udtalte derefter, at Drikfældighed var et elastisk Begreb, som vanskeligt lader sig behandle ad statistisk Vej. Som Sindssygelæge havde han gjort et Forsøg med 5 Aar og i den Tid haft 714 Førsteindlæggelser, hvoraf de 67 gjaldt Alkoholister; men derfor turde han dog ikke paastaa, at Alkoholismen havde bevirket Sindssygen. Kun for 4 pCt. ansaa han denne for afgørende, og

ved 2 pCt. for medvirkende. Til Slut udtalte han, at selv om der var Grunde for Kamp mod Alkoholismen, saa gjaldt det om ikke at skyde over Maalet.

Ligeledes har Hr. Sten-Drøwsen i Dagbladet »Politiken« skrevet nogle ret træffende Ord, hvilke udmærket kan tjene som et beroligende Middel for fanatiske Afholdsagitatorer. Da Pladsen her i Bladet ikke egner sig til en fuldstændig Gengivelse af hele Artiklen, vil jeg nøjes med enkelte Brudstykker deraf.

En Dag i 1899 stod to Kvinder udenfor en amerikansk Beværtning med en højrod Plakat, hvorpaa der stod: »Whisky er en ætsende Gift, og dersom Du lægger et Søm deri, fortæres det paa 3 Aar.« En Mand ser det, køber en Flaske af Giften, lægger et 4" Søm deri og propper den. Nu er det netop 6 Aar siden, og Sømmet skinner endnu som tidligere, men gør derved Prædikanternes Spaadom til Nar. Forfatteren klager derefter over Agitatorernes Ufornuft og bebrejder de bedre Klasser, at de stadig taler om Smaafolks Drukkenskab. Agitationen skulde ikke være de gamle Vendinger som »Bælleri, Fornedrelse eller Kong Alkohol«, men en fornuftig Opfattelse bør være toneangivende; man kan rolig raade til Afhold, men man behøver ikke at prædike Totalafhold, thi det er ikke klogt at fratage muntre Mennesker Fornøjelsen ved et Glas Vin eller tale bedrøvelige Ord om Sprittens Rædsler. Man skal kun af al Magt støtte en vaagnende Bevægelse og lade flere og flere forstaa, at det er klogt, at det betaler sig, hvis man kun drikker lidt. De skal slaa fast, at det er dumt, hvis man svækker sine Nerver, kort sagt, at man gør sig uarbejdsdygtig, dersom man drikker tankeløst.

Saavel som disse sunde og talende Ord er mere berettigede end Statistikken om de 10 Aars forlængede Levetid eller den Tabel, hvor hver 7de Mand dør af Drik her i Landet, ligesaavel tror jeg, Hr. S., at vi til Dommedag kan diskutere Afholdsspørgsmaalet uden andet Resultat, end at De, Hr. Jules og ligestillede Trosfæller i en stupid Reaktion kun hilser den Dag med Glæde, hvor tvangsmæssig Afhold bliver til Lov. Omend jeg er overbevist om, at mange af Deres Trosfæller i deres Indre er Modstandere deraf, da vé disse, saafremt de vover at demonstrere for den personlige

Frihed. Nej, »Leve Tvangsafhold!« det er Afholdsbevægelsens Løsen og sidste Middel for at naa Maalet: »Alkoholens fuldstændige Udryddelse.« Men, Hr. S., »Noch ist Polen nicht verloren«; den sidste Instans, det store Publikum, har endnu ikke sagt sin Mening. H.

Kransekassen.

Hr. Redaktør! Vær saa venlig at optage følgende:

Som Svar paa Fyrb. Ohlsens Straale skal jeg kun gøre nogle Bemærkninger til Oplysning for Lokomotivmænd, som ikke kender ham; thi i København, hvor Ohlsen tidligere har været, er han saa godt kendt, at vi ved, at naar Oppositions-Aanden farer op i ham, da forlades han af alt, hvad der hedder sund Fornuft.

Jeg skal først anskueliggøre Hr. Ohlsens store Interesse for Kassen, og derved kommer jeg ud over 2 af hans Punkter. Først Punkt 4, der beklager han sig over, at Lovene ikke overholdes; det skulde jeg synes maatte glæde ham, idet Lovene lyder paa en Restance af 3 Maaneder, medens Ohlsen har været indtil 12 Maaneder tilbage med Kontingent, skønt han var sammen med Kassereren hver Dag. Og med Hensyn til Punkt 9 skal jeg oplyse om, at der alt tidligere er tilbudt Ohlsen Ledelsen af Kassen, paa hvilket han har svaret, at dersom han blev valgt, vilde han straks melde sig ud af Kassen.

Jeg skal endnu plukke et Punkt af Ohlsens mange, nemlig Punkt 8, da det lader til, at han har glemt, at han omtrent satte Himmel og Jord i Bevægelse for at foranstalte bemeldte Møde for paa Mødeaftenen at glimre ved sin Fraværelse. (Der mødte kun Kassereren og jeg, og vi kunde jo ikke godkende Regnskabet).

Til Slut skal jeg meddele, at Regnskabet er revideret af Lokfyrb Blok Hansen og 76 Larsen, og at det ligger til Eftersyn hos Undertegnede.

Fyrb. Nr. 188 L. P. Petersen,
Sankelmarksgade 28, 2. Sal.

NB. Efter Opfordring fra tidligere Medlemmer, vil der blive afholdt en Ekstra-General-

forsamling, hvortil alle Lokfyrb. paa Sjælland og Falster indbydes, og hvor jeg haaber, at Hr. Ohlsen kommer til Stede.

Dette er mit sidste Ord i denne Sag her i Bladet.

Referat

af

Mødet den 21. Marts 1905 i Jernbaneforeningen.

Fraværende: Stationsforst. Jacobsen.

1. Formanden forelagde Sygekassesagen, der var modtagen tilbage med Generaldirektionens Ændringer.

Endvidere forelaa et af Gdir. udarbejdet Forslag til Regler for Understøttelse til dag- og timelønnede Ansatte under Sygdom.

Efter en foreløbig Behandling af disse Sager, vedtoges at indbyde de to Sygekassers Bestyrelser til et Fællesmøde med Fællesudvalget snarest for at behandle Sagen videre.

2. Det vedtoges til Indenrigsministeriet at fremsende en Forespørgsel om, hvorvidt den Enkepensionskasse, man for Tiden søger oprettet, vil falde ind under Forsikringsloven.
3. Fra »Dansk Jernbaneforbund« forelaa Anmodning om, at Fællesudvalget vil virke for, at alle Avancementsstillinger besættes. Det vedtoges at indhente yderligere Materiale til Sagens Belysning hos Organisationerne.
4. Fra »Dansk Jernbaneforbund« forelaa Anmodning om, at Organisationerne maa erholde Referat af Fællesudvalgets Møder. Vedtoges.
5. Det vedtoges at anmode de 3 Organisationer om at yde hver 50 Kr til Fællesudvalgets Administration, og at der skal tilstilles samme Org. Regnskab over tidligere modtagne Beløbs Anvendelse.

Mandag den 3. April Kl. 8,30 Em. afholdes Fællesmøde med Sygekassebestyrelserne, og samme Aften Kl. 6 afholder Fællesudvalget

Møde angaaende Lønningsbestemmelserne for 1.—14. Lønningsklasse.

Signalreglementet af 1903.

Foranlediget ved, at der ret ofte i den senere Tid er sket Henvendelse til Red. om gennem nærværende Blad at udtale en Kritik over det ny Signalsystem, undlader vi ikke at meddele, at man paa nærværende Tidspunkt maa anse det for lidet formaalstjenligt at underkaste det i Praksis saa lidet prøvede Arbejde nogen Kritik. Dog kan vi ikke undlade at paatale den Maade, Signalreglementets Forskrifter bliver gennemførte paa for enkelte Stationers Vedkommende, t. Eks. Lunderskov, der befæres planmæssigt af to gennemkørende Tog i Døgnet, men til Trods herfor har man undladt at paasætte Semaforerne Gennemkørselsarm. Som Følge heraf skal Signal »Kør frem« (naar Reglem. helt træder i Kraft) suppleres med I grønt Lys; men da der ogsaa fra Ledvogteren paa samme Sted skal vises grønt Lys, rummer dette en Fare for det mindre godt kendte Lokomotivpersonale, og med dette for Driftens Sikkerhed. Derfor maa Lokomotivpersonalet kræve en konsekvens Gennemførelse af Reglementets Forskrifter og Tænding af alle fremskudte Signaler, hvor Semaforen staar til Venstre i Kørselsretningen og kun kan ses fra venstre Side paa Maskinen.

Diskussionsklubben i København.

Den 10. Marts d. A. samledes paa Landmandshotellet i København en Del af Medlemmerne af de 3 københavnske Afdelinger for at stifte ovennævnte Klub.

Formanden for det nedsatte Udvalg, Lokfyrb. Lund, afgav Beretning om Udvalgets Arbejde, hvorefter han gennemgik og klargjorde Klubbens egentlige Formaal, der efter Hr. Lunds Mening egentlig bedst kunde benævnes en Skole, idet Meningen jo er at uddanne hinanden til dygtige og gode Forningsmænd, og særlig til dygtige og selvbevidste Lokomotivmænd, derigennem, at man skulde søge hen til en grundig Drøftelse af

af vore Pligter som Lokomotivmænd. Det var Talerens Haab, at alle Medlemmer i de 3 Afdelinger vilde samle sig om dette Formaal ved at indmelde sig i Klubben og give Møde, naar Tjenesten tillader det. Med disse Bemærkninger skulde Taleren paa Udvalgets Vegne anbefale, at man stiftede Klubben paa de af Udvalget udarbejdede Regler.

Efter en Del Bemærkninger fra forskellige Medlemmer, godkendtes Lovene i den Form, som Udvalget havde forelagt dem.

Derefter skredes til Valg af Bestyrelse, der kom til at bestaa af følgende: Lokfyrb. Lund, Form., Lokfyrb. 413 Thomsen, Kasserer, Lokf. L. Mortensen, Repr. for H., Lokf. C. A. Petersen, Repr. for G., Lokfyrb. 365 C. Hansen, Repr. for Ø., samt som Suppleanter henholdsvis Lokfyrb. 428 Jensen (H.), 333 Thomsen (G.) og 223 Christensen for Ø.

Derefter foretoges Lodtrækning om den Rækkefølge, hvorefter Medlemmerne vil komme til at indlede Møderne. Nr. 1 fik 413 Thomsen, der saaledes vil komme til at indlede første Møde. L.

NB. Første Møde afholdes Fredag den 7. April. — Lovene vil blive aftrykte i næste Nr. af Bladet.

Oplysning.

I dette Blads Nr. 6 under Hovedgeneralforsamlingen i Nyborg staar anført:

Frederikshavns Afdelings Delegerede mødte 1 Time for sent.

Overfor den Afdeling, vi repræsenterede, undlader vi ikke foreløbigt at oplyse, at vi i alt Fald var til Stede, inden Afstemning af første Punkt paa Dagsordenen foretoges.

Frederikshavn, den 23. Marts 1905.

J. Bech. Holst Jørgensen. ^

Medlemslisten.

Esbjerg Afdeling. Lokomotivfører Nr. 361 Th. Larsen er udmeldt fra 9 Februar 1905. Lokomotivfyrbøder Nr. 279 Bøttern er indmeldt fra 1. Marts 1905.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Helsingør Afdeling

afholdt Generalforsamling den 11. f. M. med følgende Dagsorden:

1. Valg af Bestyrelse for 1905.
2. Skatteblanketternes Udfyldelse.
3. Eventuelt.

Til Formand valgtes Fyrb. 129 Hansen.
Til Kasserer: Fyrb. Nr. 94 Jørgensen. Revisorer: Lokf. Blicher og Fyrb. Nr. 48 Hansen. Repræsentant og Delegeret: Lokf. Jørgensen. Suppleant Lokf. Blicher.

Punkt 2. Der vedtoges nogle lokale Bestemmelser angaaende Skatteblanketternes Udfyldelse.

Punkt 3. Endvidere vedtog Generalforsamlingen at afholde en selskabelig Sammenkomst med Fællesspisning. A. S. Hansen.

Ved en Fejl fra Redaktionen Side fremkommer nærv. først nu i Bladet. R e d.

PERSONALIA.

13.—3. 05.

Lokomotivfører Nr. 63 O. Mortensen, Aarhus, afgaaet ved Døden.

Afskediget er:

31.—3. 05.

Lokomotivfyrbøder Nr. 301 H. N. thor Straten, København G.

Lokomotivfyrbøder Nr. 397 F. C. C. Nielsen, København G.

Etablissement „National“ i Fredericia.

Søndag den 2. April aabner Varieteen sin Sommerkampagne med Optræden af Subretten Johanne Nielsen, der er dansk og kvik, Skue-

spilhumoristen Haman, der er fordelagtig kendt for sit gode Lune, The two Barleys med sine urkomiske »Knockabout«, Miss. Loni, der som Forvandlingsdanserinde morer sit Publikum, og til Slut Koncertsangerinden Elisabet Bengtzonick, der er kendt fra sin tidligere Optræden.

Organisationens Medlemmer kan erholde Billetter, gyldige til alle Hverdags-Forestill. ved Henvendelse til nærv. Blads Redaktør.

HUSK

Intet er saa praktisk og holdbart som det af mig indførte

coul. Celluloids Kravetøj.

Jeg har Eneudsalg af det bedste engelske Fabrikata, der er fremme, og Mønstrene ligner saa skuffende Lærred, at De selv paa nært Hold vanskeligt kan se Forskel.

Skriv efter et Sæt, og De vil blive overbevist.

Sendes overalt pr. Efterkrav.

Opstaaende Flipper pr. Stk.	0,35
Nedfaldende — — —	0,60
Kraver — — —	80—100
Manchetter — — —	0,93

C. PROHASKA, STRUER.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.