

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 6.

16. Marts 1909.

9. Aarg.

Asbest.

Asbest er et af de mest modstandsdygtige Stoffer overfor Ild, og det har derfor en mangeartet Anvendelse i det praktiske Liv. Det er ganske vist først i den nyere Tid, at man har fundet saa stærk Brug af Asbest, og dog er det et gammelt kendt Stof, som allerede omtales i Oldtiden. Man finder det hos en Forfatter, Plinius, omtalt som en nyttig Plante, og han fortæller om, at man af den kan fremstille Lærred, der kan modstaa Ild.

Særlig brugtes det i Oldtiden til Ligklæder til kongelige Personer, hvis Aske man ønskede at opbevare uden at faa Asken af Klæderne med, og der fortælles, at Stofet kom fra Indiens solstegte og regnfattige Egne, og at det bliver stærkere for hver Gang, det bliver brændt, samt at man kun vanskeligt kan væve det, da Traadene er temmelig korte. I Ild er Farven rød. Og det kostelige Stof opvejes med kostelige Perler.

Navnet Asbest er afledet af et græsk Ord for *uforbrændelig*. Ogsaa en anden af Asbestens Egenskaber var kendt i Oldtiden. Man vidste saaledes den Gang, at det var lydtdæmpende. En anden Græker skriver

om det, at naar et Træ, der skal fældes, blev omvundet med det paagældende Stof, kan man ikke høre Øksehuggene.

Paa Grund af sine ejendommelige Egenskaber bliver Asbest ogsaa omtalt af senere græske og romerske Forfattere; og i Vatikanets Samlinger findes et Ligklæde af Asbest fra den hedenske Tid; og mellem Maskerne ser man, at der sidder Knoglerester. Endnu langt senere vakte Stoffet Forundring. Kejser Karl den Femte lod saaledes forfærdige Duge af Asbest, som han til Gæsternes Forbavselse kastede i Ilden; og efter nogen Tids Forløb tog han dem atter ud; og der var da kun sket den Forandring med dem, at de var blevet rene.

Nu om Stunder ved man bedre Besked. Og man ved da, at Asbest er et Mineral, der forekommer i Naturen som glinsende Sten i flere forskellige Farver. Det ejendommelige ved Stenen er, at den lader sig spalte i fine Traade; og særlig de bedre Sorter kan levere baade fine og lange Traade; men der er megen Forskel paa Asbesten. Hos nogle Sorter løber Fibrene imellem hinanden, saa Traadene kun kan faas ganske korte. Saadanne Sorter er naturligvis ikke saa kostbare og kan ikke finde saa god Anvendelse i Teknikken som de langfibrede Sorter. God Asbest findes i Sibirien, Finland, Tyrol, Frankrig og flere

Steder i Amerika. Mineralet danner Gangfyldninger i Bjergene; og her bliver det brudt forsigtigt langs med Fibrenes Spalteretning. Alt efter den Brug, man vil gøre af Asbesten, bliver den forarbejdet forskelligt.

I al Korthed kan man sige, at den bliver bearbejdet paa følgende Maade: Først lægges Mineralet i Vand, som det opsuger med stor Begærlighed. Naar det er gennemtrukket hermed, lægges det paa et Bord; og med smaa Træhamre bliver det banket ganske forsigtigt. Senere kommer det i varmt Vand og skylles, indiil der ikke mere løber noget Smuds af. Det saaledes findelte og rensede Mineral tørres nu hurtigt og kan sammen med fine Traade væves til Stof. Man maa under Vævningen fugte det rigeligt med Olie for at faa den nødvendige Smidighed. Senere kan man bortgløde baade Olien og Traadene; og man har nu et Væv, der ikke kan brænde.

Stoffet har man brugt til Handsker og Klæder til Brandfolk; men til Klædninger egner det sig ikke godt, da det er skørt og ubehageligt at bære, da det giver Huden en brændende Hede. Til Theaterdekorationer har man ogsaa brugt det, da det ikke antændes; og man bruger saaledes Asbesttæpper i Stedet for Jerntæpper for at hindre, at Ild kan brede sig fra Scenen til Tilskuerpladsen.

Daarlige Sorter Asbest lader sig hverken spinde eller væve; og dem filter man sammen, saa man faar fremstillet Asbestpapier, der haves i mange forskellige Tykkelser. Ganske tynde Papier ser man brugt som Underlag for Kogekar, der stilles over Gas; og disse Plader hindrer, at Varmen gaar for stærk og pludselig, til hvad man vil have varmet, hvilket i enkelte Tilfælde kan være generende. Tykke Papier anvendes til Krigsbrug, da de er meget lune og brandsikre. Saaledes fik den tyske Overgeneral, der rejste til Kina under Boxeropstanden, et Asbesthus med sig. Kineserne, der kender saa meget, har ogsaa gennem lange Tider kendt og brugt Asbest. De har af den lavet lette Kakkelovne eller Koge-

ovne. Asbesten blandede de med Traganthslim og formede af den fremkomne Dejg Ovnen. Senere — ved Glødning — beholdt de Asbesten tilbage. Lapperne har ogsaa fundet Anvendelse for den Asbest, de fandt i deres Bjerge, idet de af den lavede sig en Væge til deres Olielamper. En saadan Væge brændte godt, da den sugede megen Olie op og ikke selv forkullede.

Det er for saavidt unødvendigt at omtale, at Asbest ogsaa bruges til Pakninger, hvor disse bliver saa varme, at vegetabilsk Pakningsmateriale ikke kan anvendes, og til Kedelbeklædning samt til Gasglødenet.

Glasarbejdere og Støberiarbejdere, som skal tage paa meget varme Ting, udstyrer man med Handsker og Skødskind af Asbest, da de herved beskyttes godt mod Heden og man tillige kan være sikker paa, at deres Klæder ikke antændes. Man har ogsaa forsøgt at beklæde Træværk, som udsættes for Varme, med en Asbestkappe; og nogen Beskyttelse yder den ganske vist ogsaa; men her vil det dog være bedre at bruge et af de Imprægneringsmidler, som gør Træet uantændeligt.

Asbest er en daarlig Varmeleder; og derfor bruger man ogsaa Asbestuld til Kedelbeklædning for at forhindre Varmeudstråling og til f. Eks. at lægge glødende Glas-sager i. Naar det er kunstneriske blæste Glas, gælder det om, at de afkøles ganske langsomt, for at der kan undgaas Sprængninger. Det glødende Glas kan uden Fare for Antændelse lægges ned i Ulden; og Glasset bliver saa her langsomt afkølet.

Da Asbest ikke angribes af Syrer, bruger man det ogsaa til Filtrering af stærke Syrer, der vilde æde Papir eller Bomuld op.

Som det ses, har dette mærkelige Stof mange forskellige Anvendelser; og selv om det er kendt, er det dog endnu ikke saa udbredt, at ikke nogen af Nutidens Mennesker kan falde i Forundring over det.

Eksplosionsmotorens Anvendelse i Jernbanedrift.

Eksplosionsmotorerne eller Forbrændingsmaskinerne — det er Fællesbetegnelse for Gasmotorer, Petroleumsmotorer, Benzinmotorer o. s. v. — gav ved deres Fremkomst de tekniske Virksomheder Adgang til Drivkraft under en ny Form. Deres Virkemaade minder i visse Retninger om Dampmaskinen. Arbejds cylindern genfindes her, og som ved Dampmaskinen findes et luftformigt Stof under høj Temperatur bag Stemplet og driver ved sin Ekspansionskraft Stemplet frem. Men medens den højspændte Damp tilføres Cylindern under det høje Tryk, fremkaldes ved Eksplosionsmotorerne Trykket først i selve Cylindern ved Antændelse af en eksplosiv Luftblanding. Ved Stemplets Tilbagegang udstødes Forbrændingsprodukterne paa samme Maade som Spilledampen ved Dampmaskinen.

I Almindelighed er Virkemaaden dog mere sammensat. Det har vist sig mest fordelagtigt ikke at lade Eksplosionerne finde Sted for hvert andet Slag, men derimod for hvert andet Dobbeltslag. Maskinen siges da at arbejde i Firtakt. I første Slag indtages Luftblandingen. Den sammentrykkes i næste Slag, idet Stemplet gaar tilbage. Derpaa sker Antændelsen, Blandingen eksploderer og presser Stemplet frem i tredje Slag. I fjerde Slag udstødes Forbrændingsprodukterne. — Drivkraften virker altsaa kun paa Stemplet en Gang i fire Slag og denne uregelmæssige Paavirkning maa udliges ved et tungt Svinghjul eller en stor Omdrejningshastighed.

Ved Eksplosionerne udvikles overordenlig høj Varme i Cylindern. Da denne ikke blot i Almindelighed er ubehagelig og skadelig, men en for høj Temperatur kan endogsaa være farlig, maa den overflødig

Varme afledes. Cylindervæggene afkøles derfor i Reglen ved cirkulerende Vand, hvis da ikke Motoren er saa lille, at Luftpølingen er tilstrækkelig. Men paa den anden Side vil denne Afkøling bevirke, at en stor Mængde Varme gaar til Spilde, hvorved Motorens Virkningsgrad nedsættes. Det vil da ogsaa af denne Grund være fordelagtigt at anvende et højt Omløbstal for Akslen, da derved Afkølingen faar kortere Tid at virke i.

Eksplosionerne indledes nutildags sjældent ved Antændelse med Flamme. Almindelig er derimod en Tænding ved en elektrisk Gnist, der fremkaldes ved at slutte eller afbryde en Strøm automatisk for Drivakslen.

En af Ejendommelighederne ved disse Motorer er, at Kedlen bortfalder. Der sker jo ingen Fyring. Derimod findes der en mindre Beholder, der indeslutter Drivstoffet, og herfra føres Tilførselsledningen til Cylindern. Hvor mere tungt-flydende Vædske anvendes, findes desuden en mindre Beholder, »Fordamperen« eller »Forgasseren«, der under Igangsætningen opvarmes med Sprit for at indlede Processen.

Almindeligvis er Føregangen den, at Stemplet indsuger et vist Kvantum atmosfærisk Luft, og denne Luft river en Portion af det eksplosive Stof med sig. Ved de egentlige Petroleumsmotorer bliver dog den atmosfæriske Luft indpumpet i Maskinen ved en særlig Trykpumpe og lige foran Cylindern blandet med den ligeledes indpumpede Petroleum.

Der behøves da ikke som ved Dampmaskinen nogen langvarig Opfyring før Maskinen kan sættes i Gang. Den er tjenstfærdig paa ganske kort Tid. Men derimod er Igangsætningen langt omstændeligere. Den kan ikke som ved Dampmaskinen indledes blot ved Damptilførsel, bl. a. fordi Gnistantændelsen kun sker ved en bestemt Stempestilling. Motoren maa derfor først sættes i Gang paa anden Maade, før den faar Kraft nok til selv at virke. Den kan derfor almindeligvis ikke sættes i Gang mens Maskinen er spændt for. Drivakslen maa være fri, og

Arbejdsmaskinen først tilkobles, naar Hastigheden har naaet en passende Størrelse.

Allerede af denne Udvikling ses det, at der knytter sig Vanskeligheder til Anvendelse af Eksplosionsmotorerne. Men deraf følger dog ikke, at de kommer til at staa tilbage for Dampmaskinerne under alle Forhold.

Der er en Fordom, farligere end al anden, den, der kræver, at det nye skal komme paa det gamles Maade. Teknikeren, der støtter sig saa stærkt til de forudgaende Erfaringer og derfor let paa sit Omraade kan faa et konservativt Hang, maa vide at se Sagen i dens Princip og ikke i dens tilfældige Fremtrædeform. Naar vor Tid ser saa meget nyt komme frem paa de tekniske Felter, saa viser det dog alligevel ikke saa meget Teknikerens frie Sind; men Grunden maa væsentlig søges i den hidsige økonomiske Vædestrid.

Og Eksplosionsmetoden byder i mange Henseender økonomiske Fordele. Der maa fremhæves Motorens ringe Vægt, dens høje Virkningsgrad, og at Opfyringen kan undgaaes, saa Maskinen kan gøres tjenstfærdig paa kort Tid.

For Anvendelse i Jernbanedrift bliver der dog flere Hindringer end de foran nævnte. De er endnu ikke fjernet af Opfindernes Snille; men de fremkomne Vanskeligheder er omgaaede.

Et Lokomotiv og en Motorvogn, der snart løber paa horizontal Strækning, snart paa Stigning, snart paa Fald og gennem Kurver, behøver en stærkt vekslende drejende Kraft paa Drivakslen. Ved Damplokomotivet kan en Udjevning af Forskellen opnaas ved større Fyldning i Cylindrene.

Noget tilsvarende kan ikke godt finde Sted ved Eksplosionsmotorerne. Det vil her sædvanligvis være ufordelagtigt at variere Fyldningen, da Maskinen kun arbejder økonomisk ved en bestemt Fyldning. Og en Ændring af Drivakslens Omdrejningshastighed kan heller ikke tillades, da den økonomiske Virkning er bundet til et bestemt Omdrejningstal. Indenfor visse Grænser kan dens Hastighed variere; vil Hastigheden

øges derudover, skaffes der ingen Udligning ved Udskydning af en Eksplosion.

Det er da Principet at holde Maskinen paa stadigt samme Omdrejningstal og med stadigt samme Arbejdsydelse. Dette gør, at Lokomotivets Hastighedsforandringer maa foretages paa anden Maade. Ordningen er den, at der mellem Maskinakslen og Vognens Drivhjulssaksel indskydes Tandhjulsomsætninger. Ved Omskiftning af Forbindelserne kan de ønskede Variationer naas.

De almindeligt benyttede Motorer kan heller ikke løbe i begge Retninger. Og da Evne til baade Frem- og Tilbagegang er nødvendig for en Vogn, der skal anvendes i Jernbanedrift, saa maa der indskydes en Vendekobling, der vender Bevægelsen.

At man under disse Forhold længe har haft Tanken henvendt paa at søge en anden Overførelse af Kraften mellem Motor og Vognhjul, kan da ikke undre. — Maalet er at faa Kørselens Hastighedsforandringer til at foregaa let og bekvemt og at kunne opsamle den øjeblikkelige Overskudskraft. En Kraftoverføring ved Trykluft eller Elektricitet er først forsøgt.

Trykluftmotorerne arbejder imidlertid saa uøkonomisk, at denne Udvej ikke kan benyttes. Derimod har den elektriske Kraftoverføring faaet praktisk Betydning. Konstruktionen er ret ejendommelig.

Vognen bærer en almindelig Eksplosionsmotor med dertil hørende Udstyr, Beholderne for Drivstoffet og Kølevandet, Pumperne osv. Til Maskinakslen er direkte koblet en Dynamomaskine, hvorfra der føres Strøm til Elektromotorerne paa Vognens Drivakslar. Til denne Del af Udstyret hører endvidere en Strømfordelingstavle med Maa- lere for Strømstyrke og Spænding, Sikringerne samt en Igangsætter med Kørenøgle og Haandbremse som paa de elektriske Sporvogne. Paa Eksplosionsmotorens Aksel sidder desuden en lille Elektromotor, der staaer i Forbindelse med et Akkumulatorbatteri, hvorfra der tages Strøm under Motorens Igangsætning. Denne sker naturligvis, mens Vognakslernes Elektromotorer er frakoblede. Naar Maskinen under Kørselen

leverer mere Kraft, end hvad der svarer til Forbruget, gaar Overskudet i Akkumulatoren. — Den lille Elektromotor paa Maskinakslen kan benyttes som Hjælpemotor til Assistance for Eksplosionsmotoren under ekstraordinære Forhold.

Undertiden anvendes Trykluftakkumulatore. I Forbindelse dermed benyttes Trykluftbremse, foruden at Tryklufften naturligvis anvendes under Igangsætningen.

Ved den elektriske Kraftoverføring fra Maskinakslen er det opnaaet, at Lokomotivet styres lige saa let som en elektrisk Motorvogn.

I Vognen findes da ogsaa sammentrængt et elektrisk Generatoranlæg, Tilførselsledninger og Arbejdsmotorer.

Det er et Forhold, der malende illustrerer, hvor langt flere Vogne, der skal sættes i Drift, for at et centraliseret Anlæg, det vil sige et elektrisk Baneanlæg kan anvendes med Fordel.

Hvor der ikke findes elektrisk Kraftoverføring, bliver Vognenes Igangsætning meget omstændelig. Svinghjulet maa drejes rundt med Haandkraft, Tryklufft eller lign. Og man har anvendt endnu mere yderliggaaende Metoder, mærkeligt nok endda ved en Motorvogn med elektrisk Kraftoverføring. Det er en Vogn, der for Tiden løber paa Delaware—Hudson-Flod-Jernbane. Vognene vejer 59 Tons og bæres af to toakslede Motorvogne, af hvilke den ene har begge Aksler forsynede med Elektromotorer. Eksplosionsmaskinen er en 160 HK. stærk 6-cylindret Benzinmotor. Igangsætningen sker ved Affyring af 3—6 Krudtpatroner, som indskrues i Stedet for den ene af de elektriske Tændingsmekanismer, hvoraf der findes to i hver Cylinder. Den første affyres med Haanden ved en Afrækhane; de næste affyres automatisk af Maskinen. At hele denne Mekanisme er omstændelig og lidet efterlignelsesværdig, behøver ikke at paavises.

Om Anvendelse af Eksplosionsmotorer ved større Lokomotiver bliver der indtil videre næppe Tale. Derimod finder de paa Grund af deres Lethed og øvrige Fordele udstrakt Anvendelse ved mindre Lokomo-

tiver og Motorvogne. Selv ved Grubedrift er de anvendelige, hvad man maaske paa Forhaand ikke var tilbøjelig til at vente. En Benzinmotor med Forbrug paa 0,4 Kg. Benzin pr. Hestekrafttime udvikler 0,62 Kubm. Kulsyre pr. Sekund for hver Hestekraft, medens en Hest udvikler 0,76 Kubm. Fordelen er altsaa paa Eksplosionsmotorens Side. Hvad Billighed angaar kan anføres, at et 8 HK. Lokomotiv i praktisk Drift har vist sig — ved udstrakt Benyttelse — at koste 6—7 Øre pr. Tonkilometer (Afskrivning og Forrentning iberegnet).

De fortrinsvise Anvendelser bliver til Massetransporter, Gadebaner, Fabrikbaner. Motorvogne med elektrisk Kraftoverføring synes at være den Konstruktion af Motorvogne, der er bedst egnet for Jernbaner.

Hvilken Betydning Motorerne kan faa i Fremtiden, naar Konstruktionerne yderligere forbedres, er det ikke let at sige. Sandsynligvis vil de ikke optræde som egentlige Konkurrenter til Damplokomotivet men snarere yde det en kraftig Støtte i Kampen mod Elektriciteten, idet de netop har deres Fordel, hvor Dampmaskinen har sin Svag-
hed.

Herhjemme har vi endnu ikke set Eksplosions- eller Forbrændingsmaskinen konkurrere med Damplokomotivet, dette har som ovenfor bemærket flere Gange været forsøgt i Udlandet med meget forskellige Resultater. Bedst har dette været, hvor Banelinien tangerede Egne, hvor raa Olie var let tilgængelig og billig at fremskaffe, saaledes at de økonomiske Grunde har været fremherskende. Der har imidlertid været store tekniske Vanskeligheder at overvinde; og det vil vare et godt Stykke endnu, inden Dampen her afløses af Gassen som Drivkraft.

En af de største Vanskeligheder, der ovenfor er nævnt, er, naar Forbrændingsmaskinerne virker direkte paa Drivakserne, da de i saa Tilfælde først maa bringes op paa en bestemt Omdrejningshastighed for at kunne udnytte Brændslet fuldtud. For at komme over denne Vanskelighed har man saa anvendt Hjælpemotorer, som blev

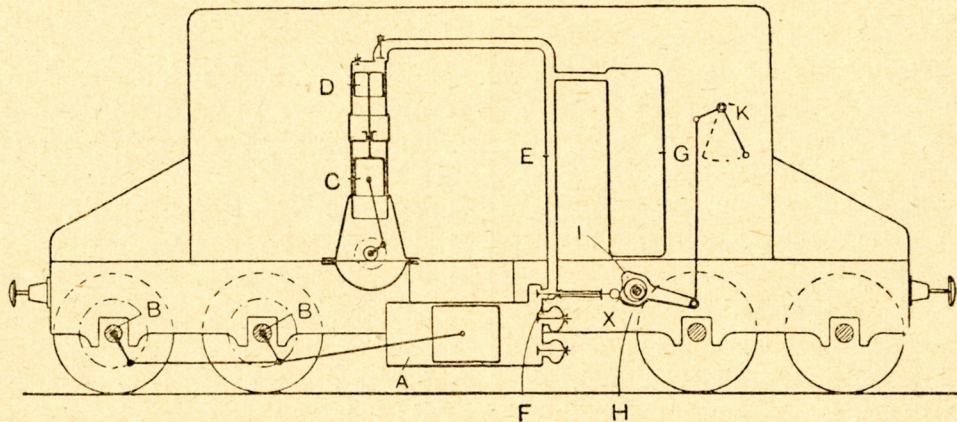
drevet uafhængigt af Lokomotivets Drivhjul's Aksler.

Den kendte Maskinfabrik Sulzer i Winterthur har saaledes for nylig konstrueret og taget Patent paa et Lokomotiv, hvor der er anvendt en Hjælpemotor, der ikke alene forsyner Drivmotoren med den fornødne Trykluft til Igangsætning, men ogsaa tilfører Forbrændingsluften, som sammentrykkes udenfor Maskinens Drivcylinder.

Den medfølgende Skitse viser Arrangementet ordnet skematisk.

at Føreren aabner for Tryklufften til Drivmaskinen, afspærrer han for Gassen og omvendt aabner for det sidste og afspærrer for det første.

Hjælpemaskinen kan arbejde ganske uafhængig af Hovedmaskineriet og saaledes ogsaa, naar Lokomotivet staar stille; der vil paa denne Maade altid være Tryklufft disponibel til Gangsætning. Der er yderligere anbragt en stor Tryklufftbeholder, hvor Luften magasineres. □



Forbindelsen mellem de to Maskiner er en saadan, at Drivmaskinen enten kan arbejde som en Tryklufftmotor eller Forbrændingsmaskine. Drivmaskinen A er direkte forbundet til Drivakslerne B; og den anden Maskine C arbejder uafhængig af disse, men i Forbindelse med en Kompressor D, som fremstiller den fornødne Tryklufft. Fra Kompressoren D fører et Rør E til Maskinen A's Cylinder. For at kunne variere Luftforsyningen til Drivmaskinen, er der mellem denne og Hjælpemaskinen indskudt en Mekanisme, som bevæges fra Fordeleingsvægtstangen H ved Hjælp af en dobbelt Ekscentrik I, hvis Ekscentricitet indstilles ved Hjælp af Vægtstangen K, der manøvreres af Føreren, saaledes at Knasten X i Forbindelse med Vægtstangen I bestemmer Ventilmechanismen F's Aabning.

Vægtstangen K kan endvidere være forbunden til en Ventil, der aabner for Brændseltilførslen, saaledes at samtidig med,

Unitis viribus.

Der er fra Maskinbestyreren i 3die Kreds afæsket samtlige Lokomotivførere en Erklæring om Brugbarheden af de i det sidste Halvaar benyttede Kulsorter for ad denne naturlige Vej at faa disses Mangler og Fordele ret belyst.

Jeg kan ikke hermed undlade at anføre, at det er al Anerkendelse værd at se, at vore Foresatte dermed er slaaet ind paa en Vej, der allerede burde have været be- traadt for mange Aar siden, idet det er en Selvfølge, at det Personale, der daglig og under alle Forhold ser hvilke Fordele og Ulemper, der fremkommer ved Brugen af de forskellige Kulsorter, bedst af alle kan afgive en fyldestgørende Erklæring derom, og naar det saa bliver efterkommet af hver enkelt Lokomotivfører, saa kan man være

sikker paa, at de gunstigste Resultater vil opnaas.

Denne Begyndelse, der nu er gjort for Kullenes Vedkommende, formener jeg passende kunde anvendes for alle andre Materialer, der bliver os leveret til Maskinerne, saavel Olie som Pakningsmaterialer, men for at det skal faa den for os tilsigtede Virkning, formener jeg, det vilde være heldigt om vore Foresatte saa, naar en Undersøgelse var tilendebragt, vilde meddele os Resultatet i »Dansk Lokomotivtidende«, ligesom det var ønskelig, særlig for Kullenes Vedkommende, at vi blev bekendt med deres særlige Egenskaber og Navnet paa disse, naar man begynder med en ny Sort, derved vilde man være istand til at vide, om det er en Sort, man tidligere har benyttet under samme Forhold.

Der er en anden Sag, der ligger mig meget paa Hjertet, og det er Kørselsfordelingen.

Da man erfaringsmæssig altid skal have en ny Kørselsfordeling den 1ste Maj, ønsker jeg hermed at henstille til Hr. Maskinbestyreren om at lade Personalet selv, saa vidt muligt, ordne denne, efter at det fra Kredsen er meddelt, hvor mange Sæt Personale og hvor mange Maskiner, der skal køre i Turen, samt hvilke Tog, der skal køres af denne Tur.

Da jeg formener, at Personalet bedst selv kan ordne Kørselsfordelingen paa den for dem heldigste Maade, og naar Maskinbestyreren fastsætter Rammen, indenfor hvilken der maa arbejdes, skulde det synes ikke at vilde volde Vanskeligheder at faa vore Foresatte til at give os denne i sig selv lille men for Personalet meget betydelige Indflydelse paa Arbejdets Ordning, og vore Foresatte undgaar da, at der straks efter, at en ny Kørselsfordeling er traadt i Kraft, foreligger Forslag til Ændring i denne, da Personalet saa selv paatager sig Ansvaret derfor.

Da det fra alle Sider er anerkendt, at et nøje Samarbejde mellem Arbejdsleder og Arbejder giver gode Arbejdsforhold, formener jeg at disse mine fremsatte Anskuelser

ialtfald bør tages op til alvorlig Overvejelse, om det i Øjeblikket skulde være aldeles umuligt at strække den begyndende Imødekommenhed saa langt ud, som her er paa-peget.

Aug.

Idet vi giver Forf. til ovenst. vor udelte Tilslutning, skal vi samtidig gøre opmærksom paa, at Bladet ikke alene er et Meddelelsesmiddel mellem Lokomotivpersonalet indbyrdes, men at dets Spalter til enhver Tid vil staa til Disposition for Administrationen til Meddelelser af ovenomtalte Art. Red.

Finanslovsforslaget.

Til 3. Behandling af Forslaget til Finanslov for 1909–10 er der en Række Ændringsforslag, af hvilke vi skal nævne følgende:

Efter at der er foretaget en fuldstændig Udregning af Personalets Lønninger efter den nye Lønningslovs Ikrafttræden har fundet Sted, viser den paaregnede Udgiftsførøgelse sig at stemme temmelig nøje med det kalkulatorisk opførte Beløb.

Køreplanen agtes fra 1. Maj udvidet med et dagligt Hurtigtog København—Aalborg, et dagligt Hurtigtog København—Helsingborg og et dagligt Persontog København—Nykøbing F. Endvidere paatænkes det i Sommerhalvaaret at føre Tog 1035 igennem til Ringkøbing, og i Stedet for Tog 1027 Varde—Ringkøbing indlægges et rent Godstog paa denne Strækning. Udgiften ved disse Køreplansudvidelser anslaaes til ialt 406,000 Kr. aarlig.

I den Anledning vil det blive nødvendigt at ansætte 8 Lokomotivførere og 8 Lokomotivfyrbødere.

Understøttelserne til Børn efter ansatte, som er afgaaede ved Døden, forinden de opnaaede Pensionsret, foreslaas forhøjet til 48 Kr. aarlig.

Til et Hjælpeværksted i Esbjerg for

Reparation af mindre Vognbeskadigelser søges en Bevilling paa 22,500 Kr.

Til Generaldirektionen for Statsbanerne er der indløbet Meddelelse fra de preussiske Statsbaner om, at Ilgodstogene paa samme Banestrækninger i Lighed med Persontogene i en nær Fremtid vil blive forsynede med Luftrykbremse. Det vil derfor være nødvendigt, at Godsvogne fra Danmark til videre Befordring med saadanne Tog paa de tyske Baner ligeledes forsynes med saadan Bremse eller Ledning dertil, da Vognene ellers ikke kan beføres med Togene, men maa være henviste til Befordring med langsomt kørende Godstog, hvilket ikke bør være Tilfældet for adskillige Forsendelser.

Til at sikre disse Forsendelsers Fremførelse over de preussiske Statsbaner med Person- og Ilgodstogene vil udfordres, at 150 af Statsbanernes Godsvogne forsynes med Luftrykbremse og 290 Godsvogne med Ledning dertil, hvorhos samtlige disse Vogne maa forsynes med tyske Slutsignalholdere. Dette vil medføre en Udgift paa 137,000 Kr.

Disse Ændringsforslag er vedtagne ved 3die Behandling i Folketinget.

Jernbaneulykken ved Os i Norge.

Som bekendt indtraf et Togsammenstød den 29. Okt. f. A. ved Stationen Os i Norge.

Lokomotivføreren og den vagthavende Stationsmester blev i denne Anledning tiltalte. Der er fornylig faldet Dom i Sagen, lydende paa 100 Kr. i Bøde for Førerens Vedkommende og 30 Dages Fængsel for Stationsmesteren.

Aarsagen til Ulykken skyldtes grov LigeGYldighed med Signalgivningen. Signalspørgsmaalet er derfor for Tiden brændende i Norge. Dette fremgaar af en Udtalelse, som Lokomotivfører Thv. Nordahl fremkom med for Retten. Han betegnede

Signal- og Sporskiftningssystemet som det mest primitive, der benyttedes ved nogen Jernbane. Ydermere fulgtes ikke Reglementets Forskrifter, hvorpaa han fremdrog flere praktiske Eksempler, hvilket foraarsagede, at Misforstaaelse og Usikkerhed opstod. Han oplæste Protokol over Personalets Udtalelser i dette Spørgsmaal, at Ulykken maatte ses i Lys af herskende Forhold, og at den Kendsgerning, at Lokomotivfører Nordberg kørte ind paa Stationen, da Indkørselssignalet ikke var paa sin Plads, og Ulykke derved opstod, kunde det kun opfattes som en Frugt af disse daarlige Forhold.

Norges Lokomotivmands-Tidende slutter sin Omtale af denne Sag med følgende:

En Ting vil vi fremholde, før vi slutter: For anden Gang har vor Organisation haft den Glæde, den oprigtige Glæde at kunne vise Organisationens Betydning ved at yde Lokf. Nordberg Hjælp til at engagere en dygtig og anset Jurist og ved at opfordre et af sine Medlemmer til at yde ham al mulig moralsk Støtte.

Tænk paa det, Du som maaske tvivler!

Automatisk Sikringsforanstaltning for Jernbanetog.

En automatisk Sikring, der er opfundet af en Ing. Braam og tidligere har været prøvet paa den franske Statsbane, har for nogen Tid siden og med godt Resultat været underkastet Forsøg paa Strækningen Halle—Bitterfeld. Sandsynligvis vil disse blive udvidede til Strækningen Halle—Wittenberg. Efter hvad »Zeitschrift des Vereins deutsches Ingenieure« skriver, bestaar Sikringen af en Signal- og Bremsekonstruktion, som ved Forbikørslen af et Stopsignal bringes i Funktion. Paa begge Sider af Skinnerne men til højre for Kørselsretningen er anbragt 2 drejelige Anslag. Paa den »fri Bane« træder disse tilbage fra Skinnernes

Overkant, medens de ved Signalet »Stop« drejer sig opefter, saaledes at de rager op over Skinnernes Overkant og støder imod en i dette Øjemed paa Lokomotivet anbragt Friktionskonstruktion, som gennem en tilsvarende Stangforbindelse bringer saavel Bremsen til Luftbremsen, som Signalfløjten i Virksomhed; ligesom en Skive med Paa-skriften »Forsignal« bliver synlig i Fører-huset.

Det samme Forhold gør sig gældende, saafremt et Hovedsignal passerer ved Signalet »Stop« kun med den Forskel, at her aabnes Bremsen helt. I et saadant Tilfælde kan Mekanismens Normalstilling kun tilvejebringes ved Hjælp af Lokomotivføreren gennem en foretaget Regulering. Til yderlig Kontrol af Lokomotivføreren Opmærksomhed findes tillige en Skrivemekanisme, der paa roterende Papirstrimler automatisk noterer, naar Apparatet har været i Virksomhed, medens denne dog til enhver Tid og paa en ganske enkelt Maade er i Stand til at prøve Apparatets Brugbarhed. Ved Brud paa de forannævnte Skinneanslag kommer en særlig Skive til Syne, ligesom Brud paa Traadtrækket bevirker, at disse Anslag ved Hjælp af Kontravægte bringes op i Stopstillingen, hvorved Lokomotivføreren straks bliver gjort opmærksom paa Uheldet.

For yderlig at forenkle hele Opfindelsen har der senere været foretaget Forsøg paa den Maade, at kun Dampfløjten sættes i Funktion, idet man gaar ud fra, at Førerne derved tilstrækkelig advares. Selvfølgelig vil Fremstillingsomkostningerne ved en saadan Simplifikation kunne forringes i en ret væsentlig Grad. Ved Driftsforstyrrelser kunne Anslagene anbringes paa et hvilket som helst Sted af Sporet, hvorfor alle Tog, som af en eller anden Aarsag maa forblive holdende paa den fri Bane, kunne medføre saadanne i Postvogne, og saaledes dække sig for efterfølgende Tog.



En ny Sikringsforanstaltning for Jernbanetrafiken.

Efter hvad der meddeles i »Globus«, er der ved Ulverston i England opstillet en Vindmaaler, hvis Opgave skal være at advare Togene for i stormfuldt Vejr at passere den for stærke Vinde meget udsatte Levens Viadukt. Apparatet, der er anbragt i den vestlige Ende, bestaar i det væsentligste af 2 vertikale Plader, som holdes af 2 Fjedre, og hvis Bevægelser ved den nu til Dags hyppigt anvendte Kombination af et Urværk og Skrivemekanisme overføres paa et Papir. En Skrivestift sættes fra hver Plade i Funktion, alt efter Vindretningen, og for at opnaa den størst mulige Nøjagtighed i Tiderne er det ca. 200 Meter lange Papir gennemhullet, saaledes at Hullerne svarer til Stiften i Urværkets Transporthjul.

Naar Vindtrykket naar 32 Pund pr. Kvadratfod slutter Fjederpladerne en elektrisk Strømforbindelse, hvorved Klokkerne paa begge Sider af Viadukten sættes i Gang. Togene bliver da holdt tilbage indtil Vinden atter har lagt sig. Enhver saadan Afbrydelse telegraferes til Trafikinspektøren for denne Linie. Den største Vindstyrke, som endnu er opnoteret, var i Februar 1907 og udgjorde 104 Klm. pr. Time.

Virksomheden i amerikanske Lokomotiv-Reparationsværksteder.

(Sluttet.)

Personalet.

Værkstedslederne paa de amerikanske Reparationsværksteder er i Reglen ikke teoretisk uddannede Folk, men derimod Mænd,

der har arbejdet sig op gennem det praktiske Arbejde, idet de tidligere har indtaget Stillinger som *Lokomotivførere**) eller Værkmestre i Vognværkstederne, som foreman eller general foreman of engines eller cars, og desuden er i Besiddelse af en almindelig god Uddannelse. Bestillingen som Værkstedsleder, Master Mechanic for Lokomotivværkstederne, Master car builder for Vognværkstederne, er altsaa i Almindelighed en Slutstilling, hvorfra der ikke findes højere Avancement.

Master Mechanic og Master car builder sorterer under Maskininspektørerne (Superintendent of engines) eller Værkstedinspektøren (Superintendent of motive power), alt efter Banernes Organisation.

Medens Superintendenten hovedsagelig varetager de i den daglige Drift forekommende Ændringer indenfor Organisationen samt Forretningsgangen, er Værkstedsledernes Gerning at sørge for Værkstedernes indre Forvaltning, d. v. s. Udnyttelsen af Maskinerne, Arbejdets Fordeling samt Ansvar for Arbejdernes Behandling. Foreningen for Master Mechanic og Master car builder paa alle amerikanske Baner afholder hvert Aar en eller to Forsamlinger skiftevis paa vekslende Pladser, og hvor de forskellige Forsiag og Spørgsmaal indgaaende behandles. Referaterne fra disse Møder beviser tydeligt, at American Railway Master Mechanic Institution ikke alene er til stor Gavn for Banerne, men endnu mere ved, at Værkstedslederne til Løsning af mere interessante Spørgsmaal træder i personlig Forbindelse med hinanden og udveksler deres indvundne Erfaringer, vil de altid holde sig à jour med det nyeste fremkomne i Industrien.

Hos os mangler et saadant Foretagende. Men spørges nu, om der er Trang dertil, da vil vor Finansafdeling svare Ja, selv naar Deltagelse blev officiel og Rejseomkostningerne refunderede.

Forudsætter vi, at der fra hver Direktion deltager en Repræsentant samt de øverste Værkstedsledere eller deres Stedfortrædere i et saadant Møde, som vil vare ca. 4

*) Udh. af Red.

Dage inklusive Rejsen, saa vil dette vel forårsage en direkte Udgift paa ca. 8000 Mark; men ser vi saa hen til, at der til Eks. ved Lokomotivkedler under Forhandlingerne foreslaas og indføres en vis Arbejdsmaade, hvorved der kan spares 10 Mark pr. Stk., saa vil ved en aarlig Reparation af 1000 Kedler allerede være sparet 10,000 Mark, hvad der minus de 8000 Mark giver 2000 Mark ren Gevinst. Tillige burde disse Møder være tilknyttede Besøg paa et Reparationsværksted, Lokomotiv- eller Vognfabrik. — Dette vil paa den ene Side virke belærende hos den enkelte og bidrage til Indførelsen af mange smaa nyttige Forbedringer. At de betræffende Fabrikker vil anstrenge sig for at yde deres bedste, derom kan vi vist alle være enige. Altsaa Finansafdelingen er meget interesseret i en saadan Raadslagning: men har vi noget lignende til Erstatning? Man kan svare: Ja! Offentliggørelsen i vore tekniske Tidsskrifter, som er tilgængelige for enhver uddannet Tjenestemand, er dog ikke som et paahørt og debatteret Emne det, der virker mest forstaaeligt; det sidste sætter sig langt mere fast i Hukommelsen end de boglige, til Tider gennemføjne Afhandlinger.

At der hos os er Trang tilstede for saadanne aarlige Sammenkomster ses af de første Forhandlinger ved Revisionen af Akkordtaksterne, hvor disse fik en god Modtagelse hos de forskellige Direktioner, som ogsaa har udtalt Ønsket om Afholdelsen af flere saadanne Møder.

I Amerika har disse Møder af Master Mechanic og Master car builder været overordentlig nyttige, eftersom ogsaa Værkstedbestyrerne for Lokomotiv- eller Vognfabrikkerne deltager.

Værkstedbestyrernes subalterne Stilling har man bibeholdt i Amerika til Trods for, at der ikke mere er Mangel paa teknisk uddannede Folk, og vel nærmest for at lade Ledelsen forblive saa længe som mulig paa en Haand. For at de højere Embedsmænd ikke alene skal lære Værkstedsdriften at kende efter Bogstavet, bliver disse ansat i en Art Overgangsstilling som Værksted-

assistenter, hvor de under Bestyrerens Fraværelse eller Forfald overtager dennes Stilling. Her ser man en virkelig hensigtsmæssig og praktisk Uddannelse af de højere Embedsmænd, d. v. s. kun ved de større Selskaber; thi saavidt jeg ved antager foruden Pennsylvania Railroad kun Illinois Central og Chicago North Western Railroad de saakaldte Special apprentices.

En kortfattet Skildring af de højere Embedsmænds Uddannelsesperiode vil nok paa dette Sted kunne interessere.

Af unge Folk, som efter at have frekventeret en teknisk Lærestanstalt melder sig til Antagelse, vælges det fornødne Antal.

Uddannelsen varer 3 Aar og omfatter følgende Afsnit: $1\frac{1}{2}$ Aar som Arbejder i de forskellige Værksteder samt Lokomotivremisen, $\frac{3}{4}$ Aar som Ingeniør paa det tekniske Bureau, $\frac{1}{4}$ Aar i Forsøgsafdelingen og til Slut $\frac{1}{2}$ Aar som Værkstedbestyrerens Medhjælper.

Fra den første Dag, da de tiltræder Tjenesten, erholder disse Special apprentices Lønning, der svarende til Stillingens Grader stiger. Dette lyder ret mærkeligt; men Pennsylvania Railroad vil uden Godtgørelse kunne faa et tilstrækkeligt Antal Aspiranter. Dog hersker hos Selskabet den Anskuelse, at ulønnede Folk ikke tør gøres ansvarlige, ligesom Lysten til Arbejdet tiltager proportional efter det tilstræbende Maal.

Naar en Special apprentice først og fremmest skal gennemgaa et Kursus som praktisk Arbejder for derigennem at lære denne Tjeneste, saa skal og maa disse fra den første Dag gribe Sagen rigtig an. Faar de ingen Løn, saa bliver de meget imod deres Villie ofte tilsidesat, da Forarbejderen paa den ene Side ikke tiltror dem synderlig Interesse, medens han paa den anden Side ikke tør betro dem det bedre Arbejde. Man lærer kun at bedømme Arbejdet rigtigt, naar man personlig tager Del deri.

Førend Antagelsen har de unge Mennesker allerede ved den praktiske Uddannelse paa den tekniske Lærestanstalt lært noget i Smede- og Snedkerfaget, saaledes at de ikke indtræder helt uøvede i Værkstedet.

Til den praktiske Virksomhed hører ogsaa et Fjerdingaars Beskæftigelse i Lokomotivremisen for der at faa det rette Indblik i Lokomotivernes Betjening under Damp og paa samme Maade deres Vedligeholdelse.

Efter Afslutningen af den praktiske Uddannelse følger Virksomheden paa det tekniske Bureau, som procentvis er sammensat af faste Tegnere og Specialapprentices, medens der i Forsøgsafdelingen foruden nogle enkelte Haandarbejdere udelukkende beskæftiges Special apprentices. Det sidste Halvaar er selvfølgelig det interessanteste, hvor de efter Ordre fra Værkstedbestyreren kontrollerer Nybygninger, Indførelse af nye Konstruktioner og Opstilling af nye Maskiner, som sorterer under samme.

Efter den treaarige Uddannelse gaar de atter for en kortere Tid tilbage til den tekniske Lærestanstalt for at opnaa Prædikatet »master degree«. Har de bestaaet denne Eksamen, hvor der hovedsagelig forlanges praktisk Kundskab, da erholder de en Stilling som assistent master mechanic, assistent master car builder eller assistent road foreman of engines — alle Poster, hvor de daglig maa repræsentere Værkstedbestyreren. Fra disse Pladser avancerer de dertil egnede over Værkmesterstillingen direkte til assistent superintendent (Maskininspektørens Stedfortræder) for senere at modtage Embedet som Superintendent, General-Superintendent osv.

For Nyttens af de saakaldte Assistentstillinger taler to Grunde.

I første Linie fremstaar paa den Maade stadig Overgangspladser for de højerestaaende Embedsmænd, i hvilke de som et nyttigt og virksomt Led i Jernbaneindustrien og alt efter deres Evner kan finde en tilsvarende Plads. Hovedsagelig drager de Omsorg for det skriftlige Arbejdes Udførelse og fritager som Følge deraf den inspektionsførende derfor, som derved faar Tid til andre vigtige Opgaver, til Eks. Opsigten med Personalet og en mere udførlig Kontrol af Distrikterne. For Forvaltningerne er det sidste af største Fordel.

Naar jeg skal knytte en kort personlig Bemærkning til det øvrige, da har jeg i den unge højere Embedsmand paa Pennsylvania-Banen kun lært veluddannede og dygtige Folk at kende, som viste en overordentlig Interesse for alle til Jernbanevæsenet hørende Spørgsmaal, men som udenfor Tjenesten næsten udelukkende mere beskæftigede sig ved Sport end ved den teoretiske Videreuddannelse.

Dinglinger,
Ingeniør.

Resumé

af

Generalforsamlingen i Fredericia

den 13. Marts 1909.

Til Generalforsamlingen, der erkendtes lovlig indvarslet, var ialt mødt 47 Delegerede og den samlede Hovedbestyrelse. Som Repræsentanter for henholdsvis den svenske og norske Afdeling af nordisk Lokomotivmandsforbund var mødt Lokomotivfører Hj. Molin fra Stockholm og Lokomotivfører Em. Sandberg fra Christiania.

Til Dirigenter valgtes Lokf. A. Madsen, Ms., og Lokfb. Hovgaard, Ab.

Som Sekretærer valgtes Lokf. C. M. Christensen, Gb., og Lokfb. Herm. Ohlsen, Kø.

Til Justeringsmænd valgtes Lokførerne V. Hansen og J. Nissen, begge af Ar.

Dagsordenen vedtoges med Ompostering af enkelte Punkter.

Behandling af Dagsordenen.

Punkt 1. Beretning om Virksomheden og Bladet.

Formanden aflagde Beretning om de Sager, der er søgt fremmet i det forløbne Aar og oplæste to Svarskrivelser fra Ministeriet paa Uniformssagen og Spørgsmaalet om Lokomotivformandspladsernes Besæt-

telse. Da disse Svarskrivelser ikke var tilfredsstillende for Lokomotivpersonalet i Almindelighed, vil der til sin Tid ske Henvendelse til Trafikministeren.

Der blev fra Aarhus Afd. henstillet til Hovedbestyrelsen at søge udvirket, at Lokfb., der ikke er fyldt 25 Aar, faar de dem fradragne Beløb til Pensionskassen refunderede, samt faa et Forhold for de konstituerede Lokomotivførere rettet.

Lokf. Mortensen, Es., omtalte forskellige Forhold vedrørende den jysk-fynske Sygekasse og kom bl. a. ind paa D. J. F.s illoyale Forsøg paa at kaste Lokf. V. Hansen, Ar., ud af dens Bestyrelse, idet det fremsatte Beskyldninger mod ham uden at fremføre Beviser.

Mortensen skitserede i et løst Rids et Udkast til Dannelsen af et Forbund mellem Stats- og Privatbanernes Lokomotivpersonale og henstillede til Generalforsamlingen om Ønske- og Betimeligheden om Oprettelsen af et saadant Forbund.

Beretningen og Virksomheden *godkendtes.*

Punkt 2. Regnskabet.

Efter enkelte Forespørgsler godkendtes det enstemmigt.

Punkt 3.

Til nye Hovedbestyrelsesmedlemmer i Stedet for de afgaaende, nemlig Lokf. Mottlau, Lund, Mortensen og Lokfb. Petersen valgtes:

Lokf. L. Mortensen

Lokfb. Olsen (81), Hg.

» Müller (478), Kh.

» Søndergaard (255), Kh.

Lovændringer.

Punkt 4 1. Hovedbestyrelsens Forslag om en Kontingentforhøjelse blev efter en langvarig og indgaaende Diskussion vedtaget.

Kontingentet bliver da fra 1ste April d. A. 80 Øre pr. Maaned. Af dette Beløb tilflyder der Afdelingskasserne 20 Øre pr. Maaned af hvert Medlems Kontingent.

Punkt 4 2. Nyborg Afdelings Forslag om, at Generalforsamlingsberetningen skulde indskrænkes til det Resumé af Forhandlingerne, som Sekretæren bistaet af en paa Generalforsamlingen valgt Hjælper udfærdiger, samt at dette udsendes til Medlemmerne med første efter Generalforsamlingen udkommende Nr. af Lokomotivtidende, blev taget tilbage for et af Lokf. M. Mortensen, Es., stillet Forslag, saalydende:

Der optages i det først udkommende Nr. af Lokomotivtidende et Resumé af Generalforsamlingen; og de der førte Forhandlinger udgaar i Særtryk.

Vedtoges.

De københavnske Afdelinger havde forinden dette Ændringsforslags Vedtagelse taget deres Forslag om, at Generalforsamlingsberetningen optrykkes i Lokomotivtidende, tilbage.

Punkt 4 4. Formandens Forslag om, at der i Lovenes § 1 a indsættes Bestemmelsen, at Formanden selv vælger sin Sekretær, forkastedes.

Punkt 4 5. Lokfb. Voldby, Frederikshavn, Forslag om, at Stykket i Afdelingslovenes § 5 fra det andet Komma til Semikolon forandres til: foranlediger Bestyrelsen for Medlemmets Afdeling, at Sagen undersøges og paadømmes, blev forkastet, idet de gældende Love maatte antages for at være betryggende i den angivne Retning.

Punkt 5 1. Helsingør Afdelings Forslag om at Benævnelsen Lokomotivfyrbøder søges forandret til Lokomotivassistent, *vedtoges.*

Punkt 5 2. Genoptagelse af Forslag fra Generalforsamlingen 1900 om Fritagelse for Rensning efter endt Rejse, *vedtoges.*

Punkt 6 1. Aarhus Afd. Forslag om, der søges indført eet ugentlig Fridøgn, blev *vedtaget* med den Tilføjelse, at der mellem *indført* og *eet* indsættes *mindst.*

Punkt 6 2. Forslaget om Anbringelsen af en Hane eller Ventil samt en dertil egnet Slange til Vanding af Kullene med varmt Vand, *vedtoges.*

Punkt 7 1. Fredericia Afdelings Forslag om at søge Time- og Dagpenge forhøjet til 20 Øre pr. Time og 4 Kr. pr. Døgn.

Der blev hertil stillet et Ændringsforslag:

Det paalægges Hovedbestyrelsen, naar den finder Tidspunktet belejligt, at indgaa med Andragende om Forhøjelse af Lokomotivfyrbødernes Dag- og Timepenge til henholdsvis 4 Kr. og 20 Øre.

Dette Ændringsforslag *vedtoges.*

Det *vedtoges* derefter at behandle Punkterne 7,2 og 8,1 under eet.

Under Behandlingen af Spørgsmaalet om en Retsordning blev der af Lokf. Hj. Molin, Stockholm, givet en Fremstilling af det svenske Lokomotivpersonales Retsforhold.

Der nedsattes et Udvalg, der skal fremkomme med et Udkast til en ændret Retsordning.

Medlemmer af dette Udvalg blev Formanden, Lokf. C. Christensen, Es. Lokf. M. Mortensen, Es. Lokf. Vording, Hg. Lokf. F. Knudsen, Ng. Lokfb. Holmann, Ab.

Punkt 8 2. Opholds- og Soveværelses Beskaffenhed.

Det *vedtoges*, at Afdelingerne selv skal søge en Løsning; naar dette viser sig ugørligt, skal Sagen med tilhørende Bilag indsendes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 8 3. Aalborg Afdelings Forslag om Anbringelse af Stationsvisere, *vedtoges.*

Under Behandlingen af dette Punkt blev der tillige vedtaget en Bestemmelse om at yde et Beløb til Forsøg med det af Lokf. Andreasen opfundne Sikringsapparat, saafremt der fra Administrationens Side skulde blive givet afslaaende Svar paa Hovedbestyrelsens Ansøgning om at faa Apparatet prøvet i Praksis.

Punkt 8 4. Omnummerering af Vogterhusene. *Vedtoges.*

Punkt 8 5. Forslag om Fripas til Enkemænds Husbestyrerinder, *vedtoges.*

Punkt 8 6. Forslag om Navneforandring.

Efter at Forslagsstilleren havde motive- ret Forslaget, gik man uden Diskussion over til næste Punkt paa Dagsordenen.

Punkt 9. Til Forslaget, om at Formanden bemyndiges til selv i Forening med et af Organisationens Medlemmer at foretage en Agitationsrejse til alle Afdelinger een Gang aarlig, blev der stillet følgende Ændrings- forslag:

Generalforsamlingen bemyndiger For- manden til at foretage en aarlig Agitations- rejse. Anses det for nødvendigt, at For- manden ledsages af et Hovedbestyrelses- medlem, vælges dette af Hovedbestyrelsen.

Dette Ændringsforslag vedtoges.

Punkt 10. Forslaget om Oprettelsen af en Afdeling i Langaa vedtoges.

Punkt 11. Det vedtoges i Henhold til For- slaget om lønnet Medarbejde ved Lokomo- tivtidende paa nærmere fastsatte Betingelser at lønne saadant. Det hertil anvendte Be- løb maa dog ikke overskride 400 Kr. aarlig.

Punkt 12. Valg af Redaktør.

Denne genvalgtes med Akklamation.

Punkt 13. Til Revisorer valgtes Lokf. P. Madsen, Kh., og Lokfb. Hested.

Ved Generalforsamlingens Afslutning blev der saavel af vore egne Delegerede som af Lokf. Em. Sandberg, Christiania, og Lokf. Hj. Molin, Stockholm, udtalt de bedste Ønsker for D. L. & L. F.s Trivsel og videre Udvikling.

P. Hansen,
Sekretær.

Misbrug af Signaler.

Som bekendt er det en meget almin- delig Skik, naar to Tog passerer hinanden paa Linjen eller en Station, at Lokomotiv-

personalet hilser paa hinanden; og det kunde jo i sig selv være en meget pæn Skik, naar denne Hilsen ikke foregik ved saa grimme Fagter og Gebærder, som Til- fældet er; og det er vistnok kun de færre- ste af Lokomotivpersonalet, der har set paa dette fra den rigtige Side og tænkt paa, hvad det i Grunden er, der foregaar, og hvilke Følger dette kan drage efter sig.

Om Dagen foregaar Hilsenen paa mange forskellige Maader, f. Eks. ogsaa ved Svingning med alle mulige og umulige Ting, medens den som Regel om Natten foregaar ved, at der vinkes og svinges med Vand- stands- eller Haandsignal-Lygte.

Nu er det jo alle bekendt (eller burde i hvert Fald være det), at der i vort Signal- reglement er optaget Signaler (f. Eks. Nr. 46), som Lokomotivpersonalet kan udveksle ind- byrdes, hvorved der kan tilkendegives, at der paa den tilbagelagte Strækning er noget usædvanligt, som Lokomotivførerens Op- mærksomhed ønskes henledet paa, enten det nu er en formodet Sænkning i Bane- legemet, eller det er noget, man har paa- kørt, uden at man har fundet Anledning til at standse Toget, men som man ønsker, at det paa Strækningen efterfølgende Togs Lokomotivfører nærmere skal konstatere, hvorefter han eventuelt træffer andre For- anstaltninger.

Som Forholdene nu har udviklet sig med at »hilse«, er man kommen saa vidt, at Signal Nr. 46 er helt umuligt at an- vende saavel mellem Lokomotivpersonalet indbyrdes som mellem dette og Banebevogt- ningen, overfor hvilken den samme Misbrug er bleven saa almindelig, at et Tilfælde, hvor Signalet virkelig vilde anvendes, kun vilde blive opfattet som en »Hilsen«.

Naar man vil være sikker paa, at Sig- nalreglementet altid vil blive respekteret, maa man selvfølgelig fuldstændig afholde sig fra at bruge deri omhandlede Signaler uden netop i nødvendige Tilfælde, og da altid paa den foreskrevne Maade. I Stedet for at selv Lokomotivføreren misbruger disse, hvor- ved han hos en nyansat Fyrbøder nedbry- der Respekten for Signalerne, burde han

altid paatale, naar en ham undergiver Fyrbøder vel nærmest af Uvidenhed staar og bruger den Slags, om man saa maa kalde dem, Narrestreger, idet det er Lokomotivførerens Pligt at oplyse den nyansatte om, at det er et af Signalreglementets Signaler, han derved misbruger.

Der er samtidig Anledning til at omtale en anden Sag, som har en meget stor Betydning, og det er Anvendelsen af Alarm-signalet, Anvendelsen af dette er det sidste Middel, man har at raade over, naar der ved en Fejltagelse er indladt to Tog paa en Banestrækning, og naar Erfaringen har vist, at dette sidste Middel, naar det endelig anvendes, da slaar fejl, idet et Tog, efter at der er givet Alarmsignal, uhindret faar Lov at passere 5 Vogterhuse, saa er man saa langt fra den Sikkerhed, Reglementet yder, at det er paa Tide at raabe et »Vagt i Gevær«, for at faa Signalreglementet respekteret i sin fulde Omfang.

Der kunde fremdrages mange flere Forhold, under hvilke der er god Anledning til at paatale Misbrug eller Mangel paa Respekt eller Agtpaagivenhed med Hensyn til Signalerne, men dette maa være nok, idet man gaar ud fra, at det er tilstrækkeligt, naar Opmærksomheden henledes paa Forholdene for at faa en bedre Forstaaelse af disse, men skulde det imod Forventning vise sig, at det ikke er tilstrækkeligt, da maa der efter min Formening skrides ind fra anden Side for at fremtvinge en mere betryggende Anvendelse af Signalreglementet i sin Helhed.

Andreas Jyde.

D. L. & L. F.

Korsør Afdeling

afholdt den 4. Marts 1909 Kl. 8,30 Em. Generalforsamling. Efter nogle Bemærkninger af den fungerende Formand, Lokfb. A. Møller, blev der foretaget Valg af ny Bestyrelse.

Til Formand valgtes Lokf. V. Hoffmann.

- Kasserer Lokfb. N. P. Nielsen.
- Repræsentant Lokfb. A. Møller.
- Revisorer Lokfb. Spøer og I. Christensen.

Derefter Diskussion. Mødet sluttede Kl. 10 Em.

V. Hoffmann,
Afdelingsformand.

* * *

Skanderborg Afdeling.

Ved Generalforsamlingen d. 12. Febr. kom Bestyrelsen til at bestaa af:

- Lokf. 143 Møller, Formand.
- Lokfb. 405 Bennekou, Kasserer.
- Lokfb. 39 Rosenvold, Repræsentant.

Fornøjelsesudvalget bestaar af:

- Lokf. 143 Møller.
- Lokf. 356 Hansen.

Lokfb. 39 Rosenvold.

V. Møller.

* * *

Nyborg Afdeling.

Ved Valget af Afdelingens Bestyrelse blev

- Lokf. F. Knudsen Formand
- Lokfrb. L. Christiansen Kasserer
- Lokf. O. Bøckel Repræsentant
- Lokf. L. V. P. Larsen og Lokfrb. A. Larsen
- Revisorer

* * *

Ved Slagelse Afdelings

Generalforsamling den 19. Februar blev følgende Tillidsmænd valgte:

Til Formand Lokf. N. Jørgensen, Sg.

- Kasserer Lokf. P. Raabæk, Sg.
- Sekretær Lokf. Th. M. Schmidt, Sg., genvalgt.
- Revisorer Lokfrb. H. Jacobsen, Sg., og Lokfrb. O. Thorkilsen, Sg.
- Delegerede Lokf. N. Jørgensen, Sg., og Lokfrb. Struberg, Næstved.
- Suppleanter Lokfrb. M. Nielsen og Lokfrb. C. Sørensen, Sg.

Carl Sørensen,
Lokfrb.,
Mødets Sekretær.

Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Den 31 Kl. 9³⁷ Fm. forlod vi Schaffhausen og rejste over Karlsruhe, Heidelberg, Darmstadt, Frankfurt a/m. og Hannover til Hamburg, hvortil vi ankom den 1. Kl. 6³⁹ Fm. paa Centralbanegaarden. Denne Banegaard har været meget omtalt og beskrevet som Evropas største og mest praktisk indrettede. Hvad Indretningen angaar, har dette vist nok ikke sin Rigtighed, og skøndt den med sine vældige Jernkonstruktioner spænder over 12 Spor med mellemliggende Peroner og tager sig imponerende ud, saa kan den dog ikke i relativ Størrelse maale sig med Banegaarden i Frankfurt a/m., der til Forskel fra Centralbanegaarden er Rebrousementstation, den vældige i 3 Buer delte Glashalle spænder over 18 Spor, der mellem lange Peroner løber op mod Hovedperonen, for Enden af Sporene ere anbragte hydraulisk virkende Stoppere, tillige ere Sporene foran disse i en ca. 20 Alens Længde belagt med et flere Tommer tykt Lag Grus.

I en Restauration paa St. Georgsplads indtog vi en solid Frokost, hvorefter Turen gik ud til Hagenbechs Tiergarten, hvor vi tilbragte Tiden til hen paa Eftermiddagen. Haven ejer en meget righoldig og mangeartet Dyrebestand, ligesom selve Anlægget eller Haven er overordentlig smuk og original med forskellige kunstig frembragte Partier, der saa vidt gør ligt svarer til de Dyrs Hjemland og Forhold, som huses deri. Der afholdes store Koncerter ved Havens flotte Restauranter og jævnlig Optræden af Dyretæmmere i den dertil indrettede Bygning.

(Sluttes.)

Personalia.

¹/₂ 09.

Forflyttede er:

Lokfrb. Nr. 132 S. M. F. E. A. Jensen, Assens, til Kolding.
— 625 N. P. K. Frederiksen, Nyborg, til Assens.

³⁰/₄ 09.

Afskediget er:

Lokf. Nr. 140 J. H. Jensen, Slagelse, efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

Taksigelse.



Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

P. V. Vorum.

Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaveralbum „**Det grønne Hefte**“, som altid bringer et Dusin af de mest efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prøvehefte kan bestilles og Abonnement tegnes hos min Broder, Lokomotivfører VILH. JESPERSEN, København H. Heftet kan ogsaa faas for Violin. Pris 1,25.

Ærbødigst

 **Olfert Jespersen,** 
Æbildgaardsgade 3, København.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.