

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 22.

15. November 1904.

4. Aarg.

Lokomotiver paa Udstillingen i St. Louis.

Af H. W. Hanbury.

Førend vi forlader de amerikanske Lokomotiver og gaar over til andre Landes, skal vi henvise til et eller to Punkter af almindelig Interesse.

Som vi før har bemærket, er Samlingen som et Hele fortræffelig, næsten enhver Lokomotivtype for de forskellige Øjemed er repræsenteret. Paa et tidligere Sted i vor Beskrivelse omtalte vi, at de amerikanske Lokomotivfabriker i Praxis viste amerikansk Lokomotivteknik, hvad simple Maskiner angaar, foruden Baldwins Kompoundlokomotiver. Med Hensyn til den sidste Angivelse maa vi omtale, at paa den Tid, vi nedskrev vore Indtryk, var den største Del af Baldwins Lokomotiver af den sidste Klasse, men som Tiden gik og Maskinerne ankom og stilledes paa Plads, var dette ingenlunde Tilfældet; de to Klasser er omtrent ligelig fordelt. Imidlertid er dette af underordnet Betydning, da det ikke afviger fra vor Beretning, at de amerikanske Firmaers Udstilling giver en indgaaende Fremstilling af Lokomotivfabrikationen hinsides Oceanet. Med Hensyn til den almindelige Afpudsning og Bearbejdelse, er den i det Hele taget god hvad de vigtigste Dele angaar. Der er ikke gjort noget Forsøg paa, undtagen med Anheuser-Bryggeriets Maskine, at give Arbejdet

nogen særlig Afpudsning, og i nævnte Tilfælde var det efter Ordre fra Bryggeriet.

Efter almindelig Skik gaar alle Bestræbelser i Amerika ud paa at formindske Arbejdets Omfang det mest mulige, og dette fører naturligvis til simpel Afpudsning og uskønne Linier.

Hvad Udstillingsmateriellet angaar, da er den almindelige Mening blandt Lokomotivfabrikanterne denne, at Maskinerne, der udgaar fra Fabrikerne, skal kunne gaa i Fart med det samme, uden nogen særlig Efterhjælpning eller Fornikling, hvad man hyppigt anser for nødvendigt paa denne Side Atlanten. Vi maa tilstaa at være af samme Mening.

Forskellen mellem Storbritanniens og de Forenede Staters Praxis er, under Hensyn til de forskellige Forhold, de har at arbejde under (Forskel i Banelegemets Bygning, Forskel i Brændsel, klimatiske Vejforhold osv.), at alle disse Forhold har influeret paa Konstruktionerne, og er ikke Kapricer eller Luner.

Den mest iøjnefaldende Forskel er den enorme Diameter og Længde af Kedlerne paa amerikanske Lokomotiver, der yderligere accentueres af det lange Røggkammer, de brede Fyrkasser, der naar ud over Rammekladerne, det rummelige Førerhus, der indvendig er beklædt med Brædder, og det store Antal koblede Aksler paa de fleste Godstogslokomotiver. Sandkasserne paa Toppen af Kedlen, den store

Klokke, den enorme Frontlanterne og Kofangeren er alt usædvanligt i europæiske Øjne.

Maskineriet er tilgængeligt overalt. Aksler og Skiftearme er f. Eks. ikke afdrejet paa Midten. Tenderarbejdet er i Almindelighed meget raat udført. Intet af Maskineriet bliver prøvet. Pladerne er næsten raat afklippede, og Vinkler er skaaret af paa Længden uden senere Affilning. Nitningerne er i mange Tilfælde næsten skødesløs.

Sammenlignet med Afpudsningen paa engelske Maskiner — naturligvis ikke saadanne, der er bestemt for Udstilling —, er vi af den Mening, hvad angaar de mere vigtige Detailler, — Bevægelsen f. Eks. —, at de engelske er at foretrække for de amerikanske Maskiner.

Amerikanske Ingeniører anser ikke fin Afpudsning for nødvendig for mange af Maskinens Dele, og saalænge de svarer til Øjemødet, hvortil de er bestemt, indenfor en rimelig Tid, er det alt, hvad man forlanger af dem, og til en vis Grænse vil vi give dem Ret. Der foraarsages et betydeligt Tidsspilde ved unyttig Afpudsning af Maskindele paa engelske Fabriker.

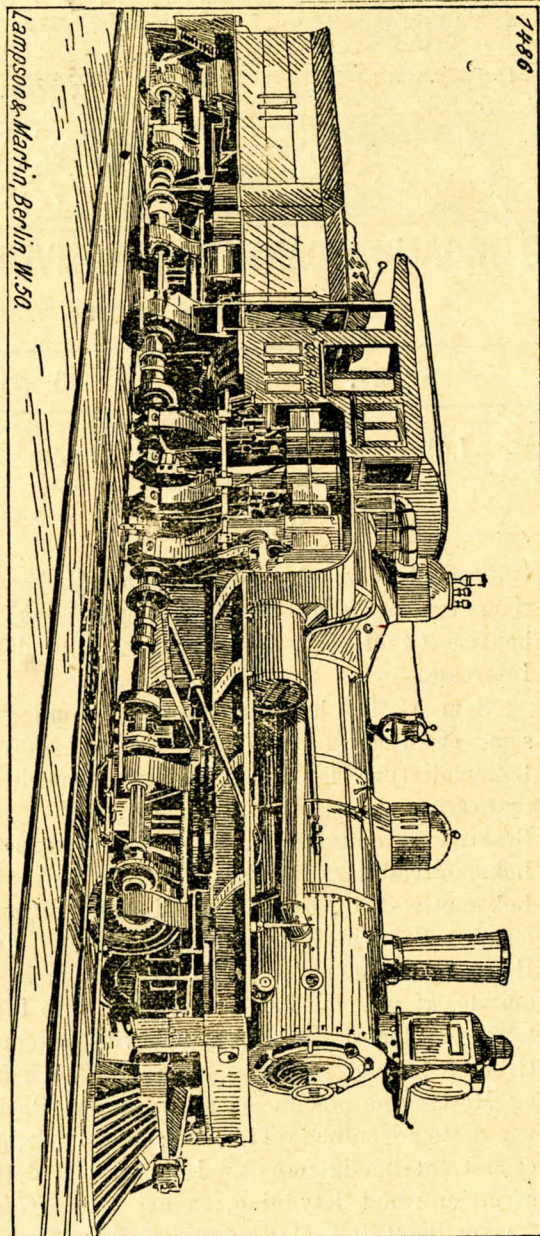
Imidlertid kan vi, som tidligere bemærket, ikke gaa videre her, men vil i næste Artikel beskrive de fremmede, Lokomotiver, der er udstillet i St. Louis. (Forts.)

Et nyt Godstogslokomotiv for svære Laster.

Ved hosstaaende Illustration fremfører vi det nyeste paa Jernbanevæsenets Omraade, nemlig et Lokomotiv, der specielt er bygget til at føre svære Laster over stærke Stigninger, og afviger — paa Grund af dette sit særlige Formaal — i sin Konstruktion saa betydeligt fra hidtil kendte Lokomotivtyper, at vi mener at burde ofre det en lille Beskrivelse.

Lokomotivet tilhører Canadian Pacific Railroad-Company og anvendes paa Strækningen mellem Gruberne i Roosland (Brittisk Columbia) og Støberierne i Trial. Afstanden mellem disse 2 Steder beløber sig til 12,7 Km. af Færdselsvejen, hvorimod Afstanden ad Jern-

vejen, der paa Grund af det stærkt kuperede Terræn danner mange Kurver, ikke er mindre end 21,7 Km. Det gælder derfor om at have det stærkest mulige Lokomotiv til at trække de tomme, men meget tunge Jernbanevogne



ad Stigninger, der ofte andrager 4–5 pCt. eller 1:22,2 til Gruberne. Det er ogsaa lykkedes Maskinbyggeren, Shay, ved Konstrueringen af det efter ham opkaldte, ovenfor afbildede Lokomotiv at komme Idealet meget nær. — Lokomotivet hviler paa 2 firehulede

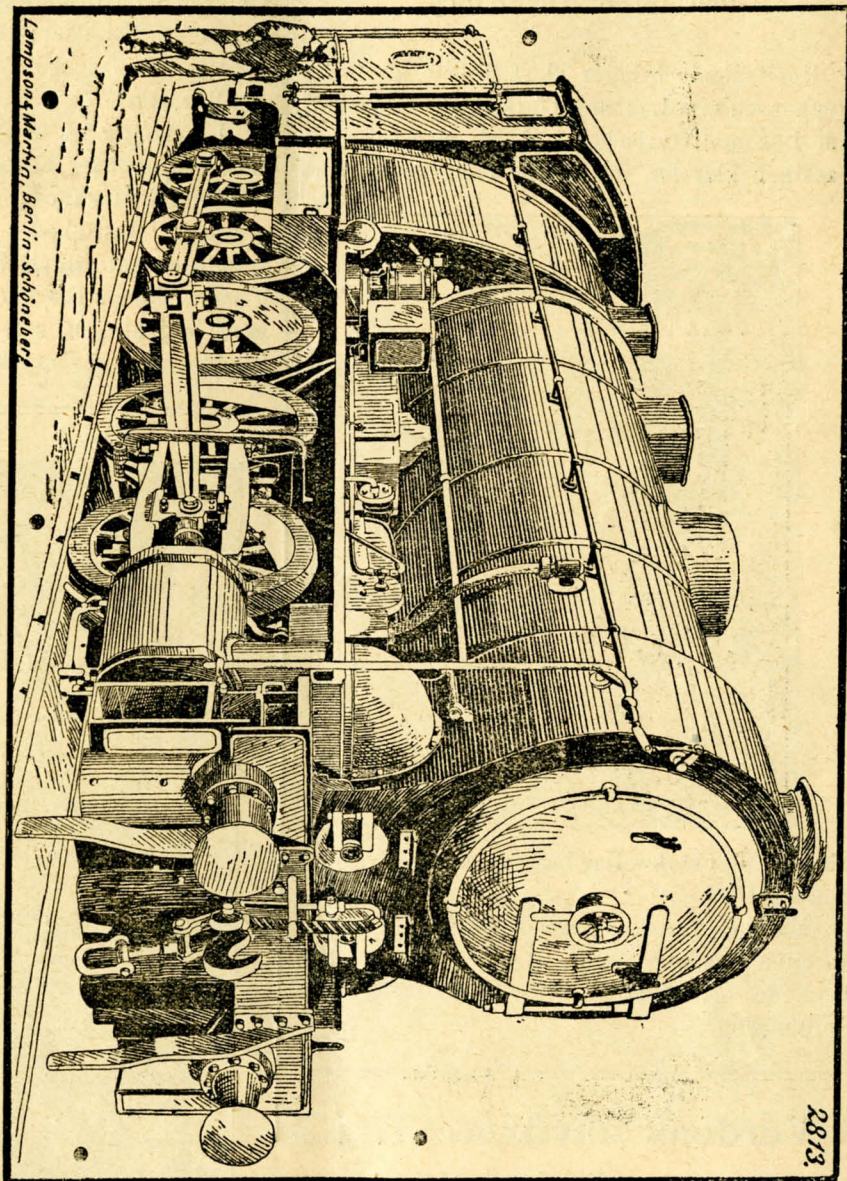
Boggier, af hvilke den ene er anbragt under Førenden og den anden under det umiddelbart bag ved Førerhuset placerede Kulrum. Vandbeholderen hviler paa en firehjulet Boggie for sig og er forholdsvis kort. I Stedet for de sædvanlige horisontalt anbragte Cylindre er Cylindrene paa denne Type anbragt vertikalt paa højre Side af Kedlen, foran Førerhuset. De tre (Højtryks) Cylindre har en Diam. af 37,5 cm. og et Stempelslag paa 42,2 cm. Kraftoverførelsen sker ved en 15 cm. stærk, horisontal liggende Spindel. Akslen bestaar af 3 Dele, der er forenede med hverandre ved 2 Universalkoblinger, og Overførelsen sker ved Kamhjul, som vist paa Billedet. Lokomotivets Totalvægt er 112 Tons; Damptrykket er 14,4 kg. pr. \square cm.; Ildpaavirkningsfladen er 129 \square Meter, og Ristarealet 2,55 \square Meter. Prøven med dette Shay-Lokomotiv har været et Aar og er falden særdeles heldig ud. Lokomotivet vil derfor blive anvendt paa andre, lignende Baner.

Et nyt Lokomotiv til underjordisk Bane.

Gennem hosstaaende Billede præsenterer vi vore ærede Læsere et nyt Lokomotiv, hvis ejendommelige Bygning betinges af dets stadige Anvendelse i Tunneller under Kæmpebyen London.

Efter langvarige Forsøg har Great-Eastern Jernvejs-Aktieselskab, der ejer Strækningen Liverpoolstreet—Enfield, bestemt sig for denne Type, der svarer til alle rimelige Fordringer, der stilles til en underjordisk Bane med stor

Trafik. — Ved en Gennemsnitshastighed af 48 Km. pr. Time maa dette Lokomotiv kunne trække meget svære Tog med hurtig Igangsætning og Standsning, idet Stationerne (17 ialt) ligger med 950 Meters Afstand fra hverandre. Toget, der vejer 915 Tons, rummer 1200



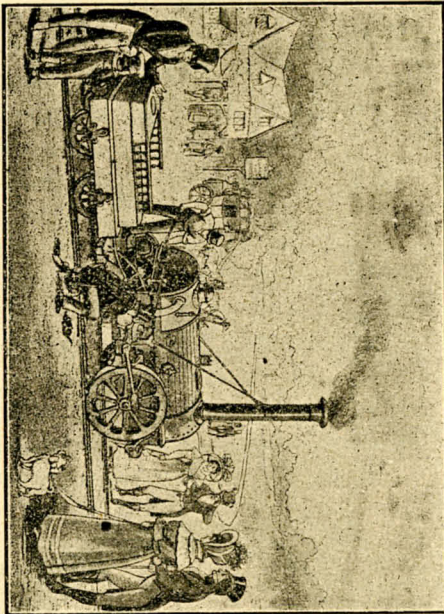
Passagerer. Disse Tal betinger et meget stærkt Lokomotiv, hvis egen Vægt gaar op til 75,5 Tons. Cylindrene har en indre Diameter af 47 cm. og en ydre Diameter af 64 cm. Samtlige 5 Hjulpar er koblede og har en Diameter af 1,372 Meter. Kedlen har en Diameter af 1 Meter 60 cm. og indeholder 395 Stk. 4,85 Meter lange Rør. Den totale Ildpaavirknings-

flade udgør 280 □ Meter, og Ristarealet 3 □ Meter.

Lokomotivet er konstrueret af Chefen for Great - Easternbanen, Ing. Mr. M. Holden.

Den første Togafgang.

Hosstaaende bringer vi et Billede af Georg Stephenson som Lokomotivfører og T. Marschall som Lokomotivfyrbøder i Færd med at gøre Maskinen klar for det første Tog paa Stræk-



ningen Stockton—Darlington den 27. September 1825.

Mærkeligt nok opnaede Marschall aldrig at blive Lokomotivfører, skønt Stephenson gav ham de bedste Lovord for denne allerførste Jernbanefart.

Verdens hurtigste Tog.

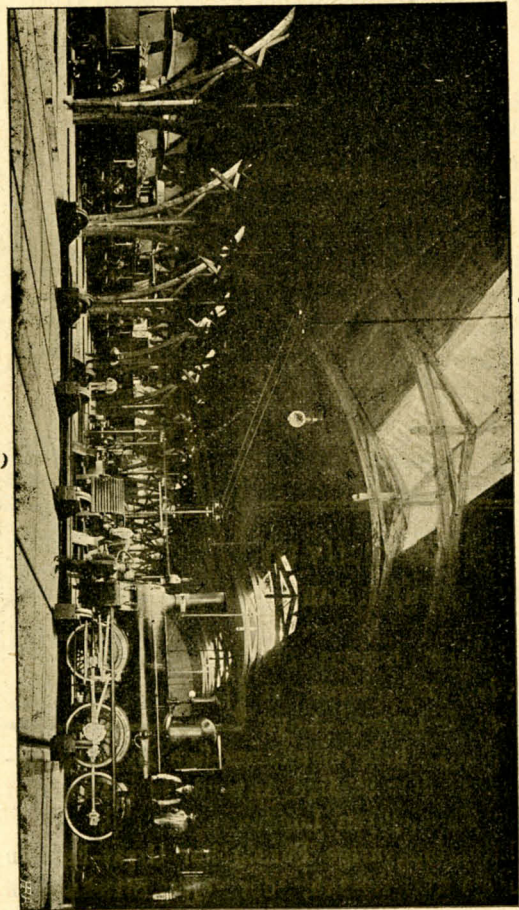
Ifølge Pariserbladet »Tempse« er der med Vinterkøreplanen indlagt et Eksprestog paa Strækningen Paris—Nizza, som i Forhold til den store Afstand skal være Verdens hurtigste Tog, idet det tilbagelægger den 1087 km. lange Strækning i 13 Timer 50 Minutter.

Toget skal afgaa fra Paris Kl. 9 om Morgenen og er i Nizza Kl. 10,50 om Aftenen;

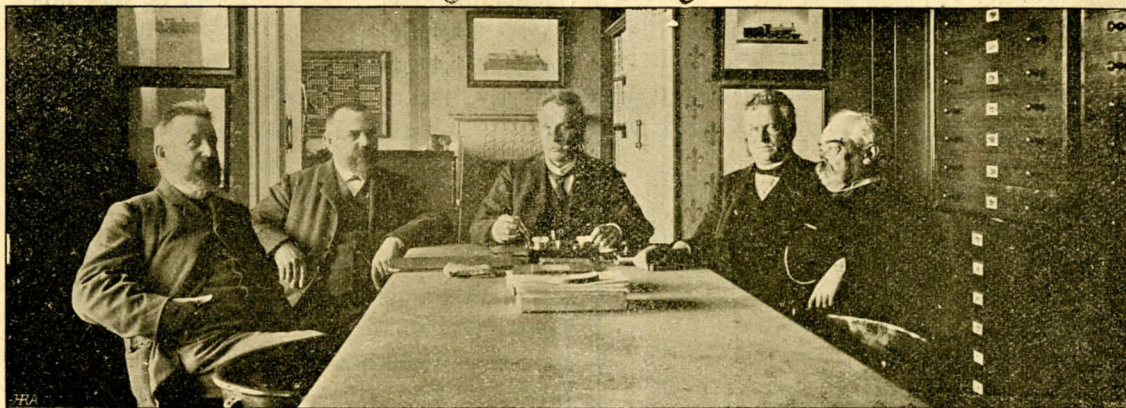
i modsat Retning afgaar det fra Nizza Kl. 8,30 om Morgenen med Ankomst til Paris Kl. 10,20 Aften.

Det hurtigste Tog over store Afstande, som hidtil kendes, er det saakaldte »Twentieth century«, der løber mellem New-York og Chikago og tilbagelægger 1000 Kilometer i 12 Timer 42 Minutter; til samme Afstand vil det ovennævnte franske Tog kun bruge 12 Timer 34 Minutter.

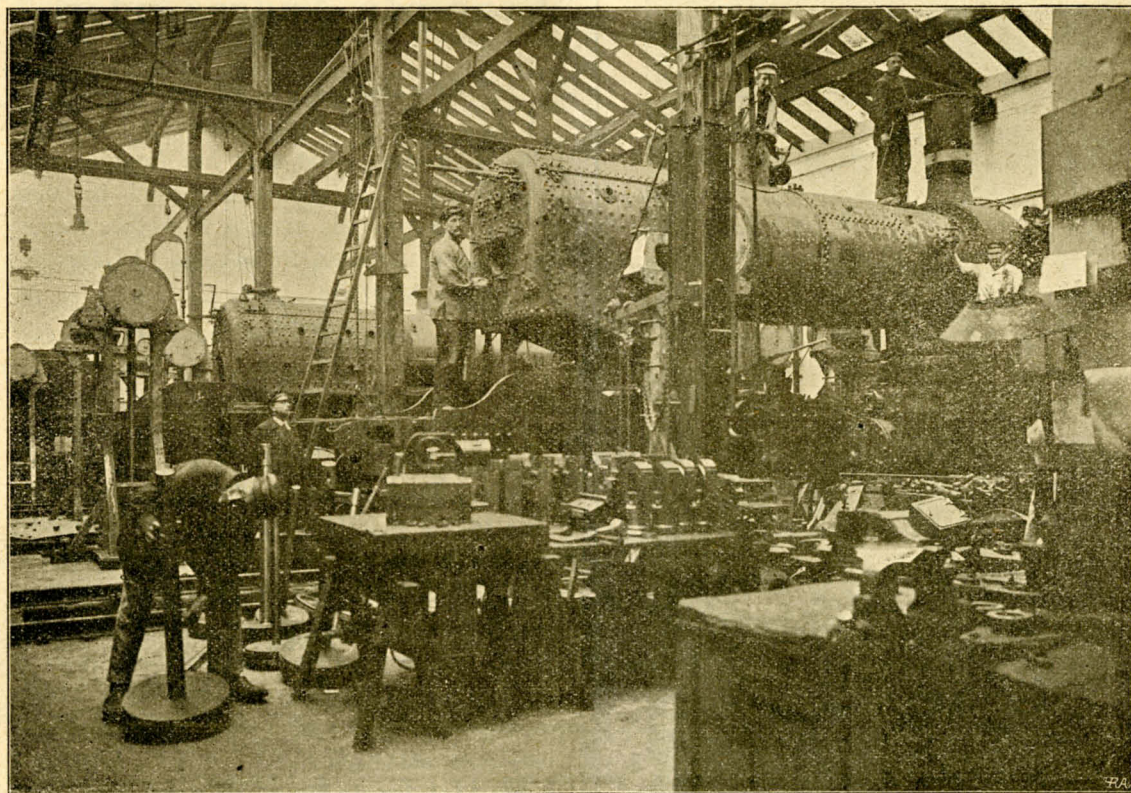
I Frankrig og enkelte andre Steder er der tidligere opnaaet meget betydelige Hastigheder over korte Distancer, men at gennemføre tilsvarende Hastigheder over de førnævnte Afstande er naturligvis langt vanskeligere og vil i hvert Fald stille store Fordringer til Lokomotivbetjeningen, selv om der indlægges flere Standsninger for at skifte Maskine.



Skydebro i Godsbanegaardens Lokomotivremisse i København.



Direktøren for Maskinafdelingens Kontor i København.
 (For Bordenden ses Direktøren, til venstre Kontorchef Sæbye og Belysningsingeniør Bruun, til højre Ingeniør Wærum og Skibsinspektør Prior.)



Interiør fra Statsbanernes Værksted i København.

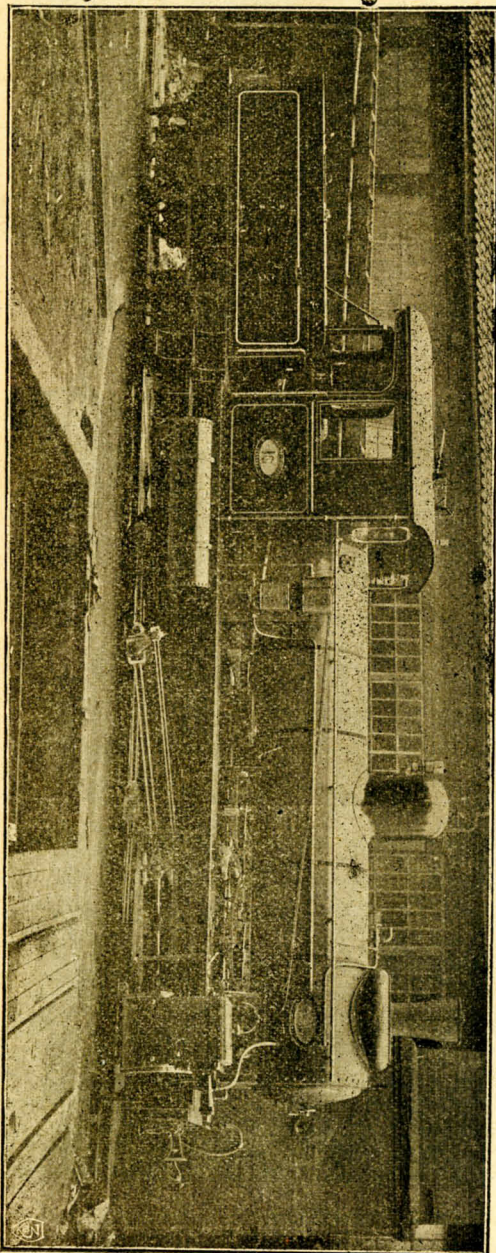
**8-koblet Compound-Godstogslokomotiv
 med radielt og axielt indstillelige
 Kobbelskiver.**

Omstaaende Lokomotiv, som er det eneste
 i Sverrig i sin Slags, forfærdigedes i Aaret

1903 hos d'Hrr. Nydqvist og Holm i Trollhättan og leveredes til den i 1903 aabnede Karlstads—Munkforsbane.

Lokomotivet har flere interessante Konstruktioner og er enestaaende i Henseende til Størrelsen, da det, endskønt det er smalsporet,

vejer 30 Tons. Typen stammer fra Sachsen med sine smalsporede Strækninger, paa hvilke findes Kurver med 50 Meters Radie. For at gøre det muligt at passere disse er de forreste og bagerste koblede Aksler forsynet med en



Tværtap midt paa Akslen, omkring hvilken en indskudt Aksel, fast forbundet med Hjulsættet, kan vride sig. Opfaderen af denne Anordning er Overbaurath Klein i Dresden. Lokomotivet har Lidners Igangsætningsanordning, og dets Hoveddimensioner er følgende:

Cylinderdiameter	345 og 545 mm.
Slagets Længde	460 —
Drivhjulsdiameter	900 —
Hjulbasis, fast	1,700 —
— total for Lokt.	4,300 —
— — — m. Tender	8,950 —
Ristareal	1,35 □ Meter
Ildpaavirkningsflade, total	76,06 — —
— i Rørene	69,35 — —
Damptryk pr. □ cm.	14 kg.
Vægt i tjenstfærdig Stand	29,750 kg.
Tenderens Vandrum	5,2 kbm.
Tenderens Kulrum	1500 kg.
Tenderens Vægt i tjenstfærdig Stand	14,200 kg.

Svar paa Andragender.

København B., d. 29. Oktbr. 1904.

I Anledning af Foreningens Skrivelse af 20. d. M. meddeles, at man har foranlediget, at Andragender om Lønningsforskud fra det under 1. Maskinkreds ansatte Personale fremtidig gennem Kredsen fremsendes til Generaldirektionens Afgørelse.

Ambt.

Stahlschmidt.

København B., d. 9. Novbr. 1904.

I Besvarelse af Bestyrelsens Skrivelse af 20. f. M., hvori andrages om, at Lokomotivfyrbøderne maa blive normeret med Tjenstur, meddeles herved, at man ikke ser sig i Stand til at imødekomme Andragendet.

Ambt.

Sæbye.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Thisted Afdeling.

Lokomotivfører Nr. 250 Jacobsen blev paa et Møde den 20. Oktober 1904 enstemmig ekskluderet af Foreningen for et Aar paa Grund af ukollegial Opførsel ved Tjenestens Fordeling.

O. G a m m e l g a a r d,
Afdelingsformand.

De københavnske Afdelinger.

Den 26. Oktober aflagde de københavnske Afdelinger et interessant Besøg paa Glud & Marstrands Fabriker.

Fabrikerne, der er beliggende paa Frederiksborgvej 22, beskæftiger ca. 300 Arbejdere af begge Køn. Til Drivkraft for denne omfattende Virksomhed bruges 3 Gasmaskiner paa henholdsvis 58, 33 og 23 Hestes Kraft. Gassen leveres af et paa Fabrikerne indstalleret Dawson Gasværk, der forbruger 36 Tønder Kul om Ugen til Gasfabrikationen. De to største Maskiner, der er af engelsk Fabrikat, driver Maskiner og Presser. Den mindste, som er leveret af Firmaet Tuxen & Hammerich, driver Lysanlægget. Cirka 10 store hydrauliske Presser er i Virksomhed til Optrykning af Jernplader til de mest forskellige Ting, saasom Badekar, Mælkespande, Kulkasser og lignende, samt alt Køkkeninventar af Jern. Genstandene maatte trykkes op af flere forskellige Stempler, eftersom de forskellige Former fordrede det. Til Eksempel maatte en almindelig Tragt 10 Gange under den hydrauliske Presse, foruden at den maatte en Gang paa Drejebænken for at faa borttrykket de Buler, som Presningen havde frembragt, og dog leveres Tragten emailleret til 15 a 20 Øre Stykket.

Hvad der særlig forbavtede var Fabrikationen af Kulkasser og Spande. Det Højtryk, som Folkene arbejder med, er fænomenalt. Man gør sig et Begreb, naar man hører, at en Mand laver 50 Kulkasser paa 4 Timer.

Naar Genstandene er færdige fra Presser og Drejebænke bliver de sendt til Galvanisering eller Emaillering, der foregaar paa den Maade, at disse først lægges i Saltsyrebad og derpaa afvadskes i Sodalud, hvorefter de kommer paa en Tørreovn. Det, der skal galvaniseres, kommer i Zinkbad, der, i Parentes bemærket, indeholder for 12,000 Kr. Zink. Emailleringen er noget mere omstændelig. Det første Overtræk, Jernet faar, er en sort Emaille, da dette forbinder sig bedst med Jernet, hvorefter det faar hvid, rød eller blaa Emaille, eftersom Farven ønskes. Naar Farven er paa, bliver Genstandene brændt i en Ovn med høj Temperatur i ca. 1½ Minut. Denne Proces gentages fire Gange, forinden Emailleringen er brugbar. Billeder og Navne o. lign. paasættes

forinden Brændingen med Overføringsbilleder. Intet bliver malet. Pladerne, der benyttes, er af Engelsk- eller Rinskjern. Svensk Plade kan mærkeligt nok ikke bruges; det kan ikke holde til det store Tryk, der udøves under Presningen.

D'Hrr. Værkmestre Rasmussen og Nielsen var utrættelige som Ciceroner under dette meget interessante Besøg. G. J.

PERSONALIA.

Lokomotivfører Nr. 46 J. Pedersen, Roskilde, er afskediget med Udgangen af Februar Maaned 1905.

Forfremmede ere:

1.—11. 04.

Lokomotivfyrbøder Nr. 274 V. Hansen, Aarhus, til Lokomotivfører Nr. 55 i Thisted.

Lokomotivfyrbøder Nr. 275 J. F. Ranthe, Korsør, til Lokomotivfører Nr. 320 i Roskilde.

Haandværker i Aarhus Nr. 39 R. P. Rasmussen til Lokomotivfyrbøder Nr. 274 i Struer.

Haandværker i Fredericia Nr. 1117 A. Christensen til Lokomotivfyrbøder Nr. 275 i Struer.

Forflyttede ere:

1.—10. 04.

Lokomotivfører Nr. 288 C. V. Bønnelycke, København G. til H.

Lokomotivfører Nr. 357 F. V. Petersen, København G. til H.

Lokomotivfører Nr. 154 V. M. L. Bundgaard, København H. til Ø.

Lokomotivfører Nr. 198 R. V. H. Andersen, København H. til Ø.

Lokomotivfører Nr. 281 J. F. J. Jensen, København Ø. til H.

Lokomotivfører Nr. 282 E. M. Jespersen, København Ø. til G.

Lokomotivfører Nr. 301 O. F. B. Saalbach, København Ø. til H.

Lokomotivfører Nr. 355 N. P. Larsen, København Ø. til G.

Lokomotivfyrbøder Nr. 12 E. Flies, København Ø. til H.

18.—10. 04.

Lokomotivfører Nr. 302 N. P. Kristensen,
København H., til Korsør.

1.—11. 04.

Lokomotivfører Nr. 250 J. K. Jacobsen, Thisted,
til Struer.

Lokomotivfører Nr. 256 R. J. J. Frederiksen,
Roskilde, til Aarhus.

Lokomotivfører Nr. 168 P. Saxkjær, Struer, til
Langaa.

Lokomotivfyrbøder Nr. 164 R. P. Grosen,
Struer, til Aarhus.

Lokomotivfyrbøder Nr. 384 J. F. V. Sivertsen,
Langaa, til Korsør.

Lokomotivfyrbøder Nr. 461 L. Andersen, Struer,
til Langaa.

Forflyttelsen af Lokomotivfører Nr. 146 J. C.
Jensen, København H., til Korsør, annu-
leres.

Medlemslisten.

Aarhus Ø. Afdeling: Fyrbøder Nr. 429 Nielsen,
indmeldt fra 1. November.

Strø.

Gæsten: »Hr. Vært! Hvor mange Ankre
Øl aftapper De om Dagen?»

Værten: »Aa, et Par Stykker.«

Gæsten: »Hvis De selv vilde, kunde De
godt aftappe det dobbelte Antal.«

Værten: »Hvorledes det?»

Gæsten: »De kunde skænke Krusene lidt
mere fulde.«

»Før jeg engagerer Dem«, sagde en Gros-
serer til en ung Kontorist, »vil jeg henlede
Deres Opmærksomhed paa, at Gadedøren bliver
lukket præcis Klokken ti.«

»Det er lige meget«, lød Svaret, »naar
der blot bliver lukket tilstrækkelig tidligt op
om Morgenen.«

BEKENDTGØRELSER.

— — —

Danske Jernbanefunktionærers Livsforsikrings- samt Laane- og Under- støttelsesforening

afholder sin aarlige Generalforsamling Tors-
dagen den 24. ds. Kl. 8 Aften paa »Nyt
Landmandshotel«, Halmtorvet, København.

P. B. V.

N. V. Jacobsen, Formand.

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 Lær-
red, 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 Spaltebredden 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. Petilinie eller dens Plads, med Fradrag
af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

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

Telefon 123.