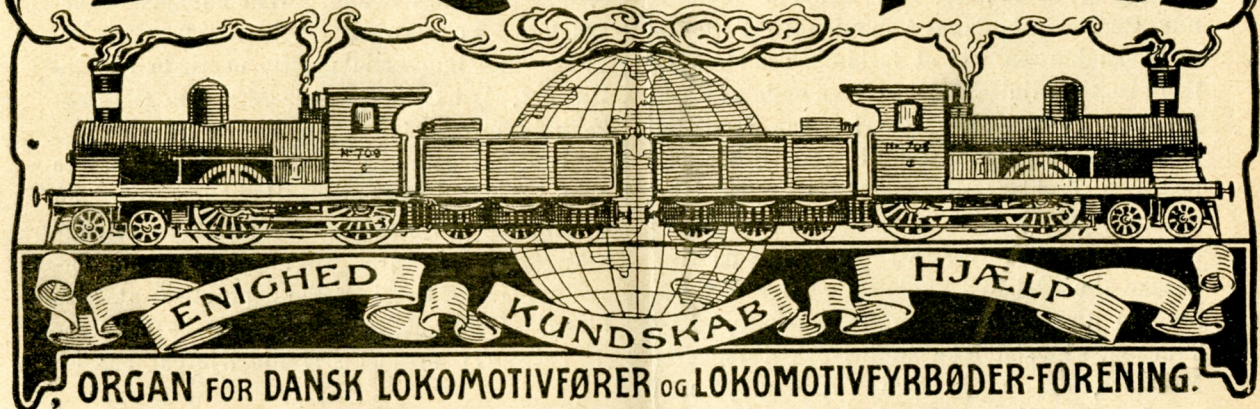


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 10.

15. Maj 1907.

7. Aarg.

## Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

Det Eksperiment, som Direktionen for Camden og Amboy Jernbanen i 1835 forsøgte i Retning af at bygge forholdsvis tunge Lokomotiver, var absolut en Fremgang i den rigtige Retning, men efter Datidens Forhold kom Fremskridtet noget for tidlig til ret at gøre sig gældende.

Dog lod en Generaludvikling ikke vente længe paa sig, thi med Indførelsen af Jervis Truck blev det 6 hjulede Lokomotiv det mest brugelige, men de var næsten alle ukoblede (et Par Drivhjul bag ved den 4-hjulede Truck).

Disse Maskiner var udmærkede for ganske lette Tog, men Fremgangen paa Industriens og andre Omraader fordrede snart stærkere Maskiner, hvilket foranledigede Konstruktor Cambell til at konstruere sin »8-hjulede« (4-koblede og 4 Truckhjul).

Denne Type tilfredsstillede med Hensyn til Trækkekraft i flere Aar, inden man ansaa det nødvendigt at anvende flere Adhæsiionshjul paa andre Lokomotiver end de, der løb

paa Grubebaner. Den første af Amerikas Lokomotivkonstruktører, der konstruerede en praktisk 6-koblet Maskine, var Septimus Norris, der fik Patent paa en »Tihjuler« i 1847.

Disse Lokomotiver viste sig meget rentable og havde altid et godt Ord paa sig indenfor Lokomotivpersonalet.

Da vi fremdrog de Fremskridt i Lokomotivkonstruktionen, der var gjort af Cambell, Winans, Baldwin, Septimus Norris m. fl., maa man ikke se bort fra det Faktum, at koblede Lokomotiver var sat i Gang adskillige Aar tidligere i Evropa. Trevithiecks (1804) Maskine til Eks. var i selve Værket 4-koblet, og William Hedley satte allerede 1815 otte Hjul paa sin Maskine og sammenkoblede disse.

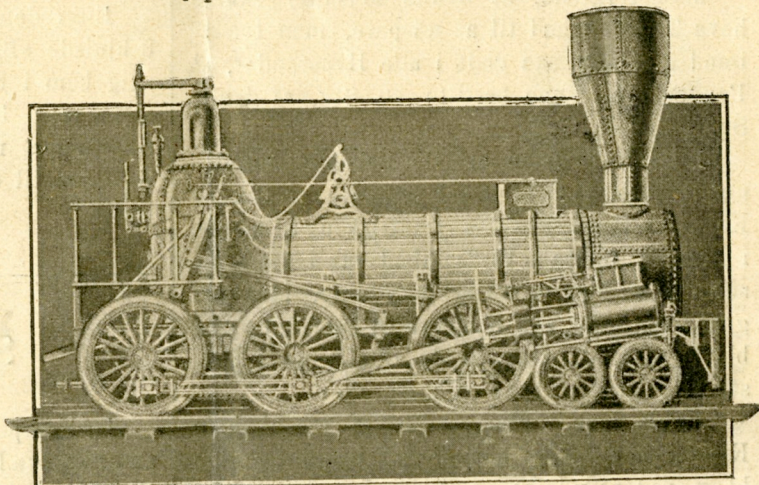


Fig. 46.



Samme Aar satte Georg Stephenson 4-koblede Maskiner i Gang, og han forsøgte endog at udnytte Tenderhjulenes Adhæsion til Forøgelse af Trækkekraften ved at forbinde Tenderakslen til Lokomotivhjulsakslen med en endeløs Kæde. De fleste Lokomotiver, der løb paa Strækningen Stockton—Darlington (England), der aabnedes for Trafiken 1825, havde 4-koblede Hjul, og en 6-koblet sattes i Gang 1827. Fra og med dette Aar var 6-koblede Lokomotiver ganske almindelige i England, og hele Forskellen paa disse og amerikanske Lokomotiver var Trucken, som slet ikke fandtes paa de engelske Maskiner, der havde hele Tyngden placeret paa Driv- og Kobbelhjulene. Da et Lokomotiv med 6 eller flere koblede Hjul uden en ledende Truck ansaas for at være upraktisk for den i Almindelighed svage Overbygning paa de amerikanske Baner, var Septimus Norris al Ære værd for sin Opfindelse (se Fig. 46), der passede udmærket til Datidens Forhold.

Det første Lokomotiv af denne Type blev som nævnt bygget i Aaret 1847 af Norris og for Philadelphia—Readingbanens Regning; den fik Navnet »Chesapeake«. Maskinen vejede i tjenstfærdig Stand 22,000 kg. Cylindrene var  $14\frac{1}{2} \times 22$  eng. Tom., Drivhjulene var 46 og Akslerne 5 Tommer i Diam. Rundkedlen var 44 Tm. i Diameter og Fyrkassen  $37\frac{1}{2}$  Tm. i Firkant og 50 Tm. dyb. Kedlen var forsynet med 133 Stk. Rør, 12 Fod lange og 2 Tm. i Diameter. Ristarealet var ca. 10 □ Fod, og hele Ildpaavirkningsfladen ca. 880 □ Fod. Trækkekraften var garanteret til 890 Tons paa horisontal Bane.

Man frygtede, at denne Maskine skulde have Tilbøjelighed til at udspore, men tværtimod gik den saa godt i alle Henseender, at Pennsylvaniabanen bestilte 20 Stk. af denne Slags paa en Gang.

I Henhold til en hel Del Lokomotivtegninger fra den Tid og noget senere, var Norris-Konstruktionen særdeles symmetrisk og tiltalende i Formen, og hans Virksomhed var i den Henseende af stor og varig Betydning, idet saa godt som alle »10-Hjulere« (6 koblede), som blev bygget derefter, havde alle Lighed i Konstruktionen med hans »Chesapeake«.

Norris var i Besiddelse af meget høje Kundskaber, hvilke han gjorde frugtbringende bl. a. ved at udgive en Række Lærebøger, der

blev meget anvendt af den Tids kundskabstørstende Lokomotivmænd. Han anlagde de betydelige Schenectady Lokomotivværksteder, hvilke han imidlertid maatte overlade i andre Hænder, da han ikke kunde gøre dem tilstrækkelig indbringende.

Omtrent samtidig med, at Norris bragte sit 6-koblede Lokomotiv i Handelen, fremkom Ønsker om Konstruktion af særskilte »Bjergbestigere«. I Aaret 1847 lykkedes det Ingeniør Georg Eskol Sellors praktisk at løse Ideen. Han konstruerede nemlig et Lokomotiv (Fig. 47) med et særskilt Hjulpar paa en

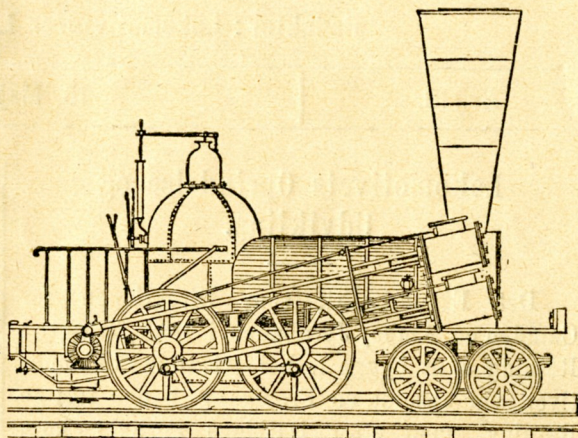


Fig. 47.

vertikal Aksel, der greb ind i en Midterskinne, der var forsynet med en Tandrække og forøgede herved Adhæsiionskraften ganske betydelig.

Som det vil ses af Tegningen, havde Maskinen 2 Par Cylindre, placeret lige overfor hinanden.

Efter denne Konstruktion byggedes 4 Stk. 8-hjulede »Bjergbestigere«, der imidlertid aldrig kom i Brug, da de almindelige Lokomotiver med Lethed tog de forholdsvis lette Stigninger, men Sellers Opfindelse lagde dog Grunden til de nu saa almindelige Tandhjulsbaner.

## Sparesystem.

I Kampen mod Sparesystemet har de amerikanske Blade taget Satiren i sin Tjeneste. Forholdene der er væsensforskellige fra vore



## Et Raad mod de mange Ulykker:

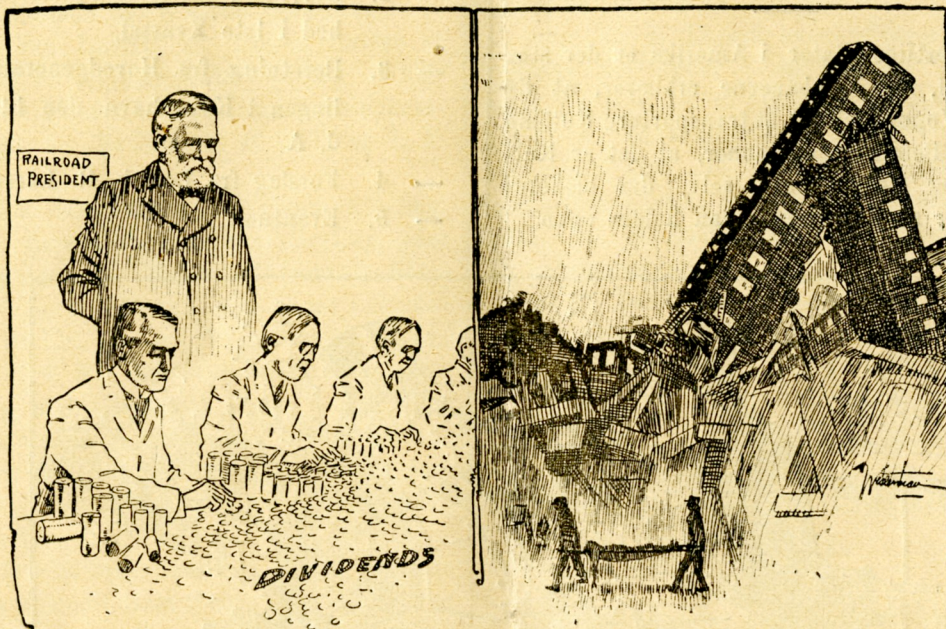


Fig. 1.

Lidt mindre paapassende her

og lidt mere her.

hjemlige Jernbaneforhold, idet alle amerikanske Jernbaner ejes af private Selskaber, der fører en haard Konkurrence indbyrdes, men et er de alle enige om, det nemlig, at skabe det størst mulige Overskud, selv paa Bekostning af Sikkerheden og Afvisning af Personalets beretigede Krav.

Paa ovenstaaende Billede (Fig. 1) ser man til højre en frygtelig Jernbaneulykke og til venstre Jernbanens Præsident, der overværer Optællingen af Overskuddet.

Fig. 2 viser Amerikas Hr. Sørensen (Onkel Sam), der med Bitterhed ser to Tog knuses mod hinanden.

Dette Billede illuderer til, at enkelte Jernbanekonger opkøber og derved sammenslutter to eller flere Jernbanelinier.

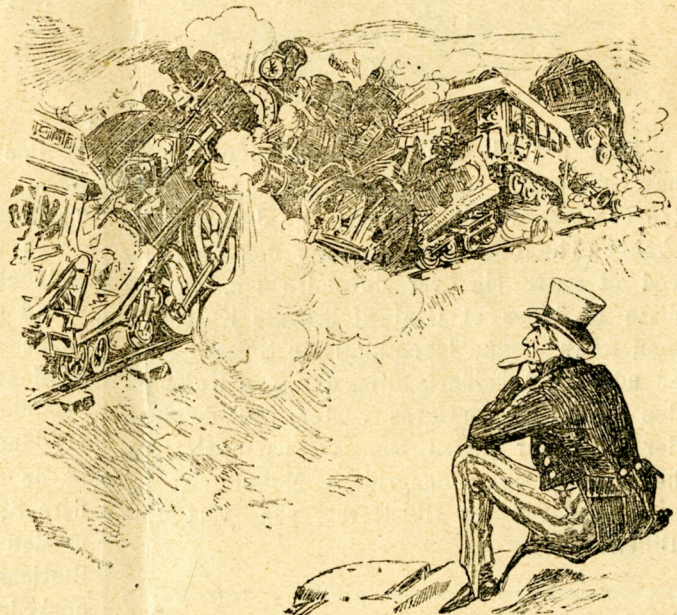


Fig. 2.

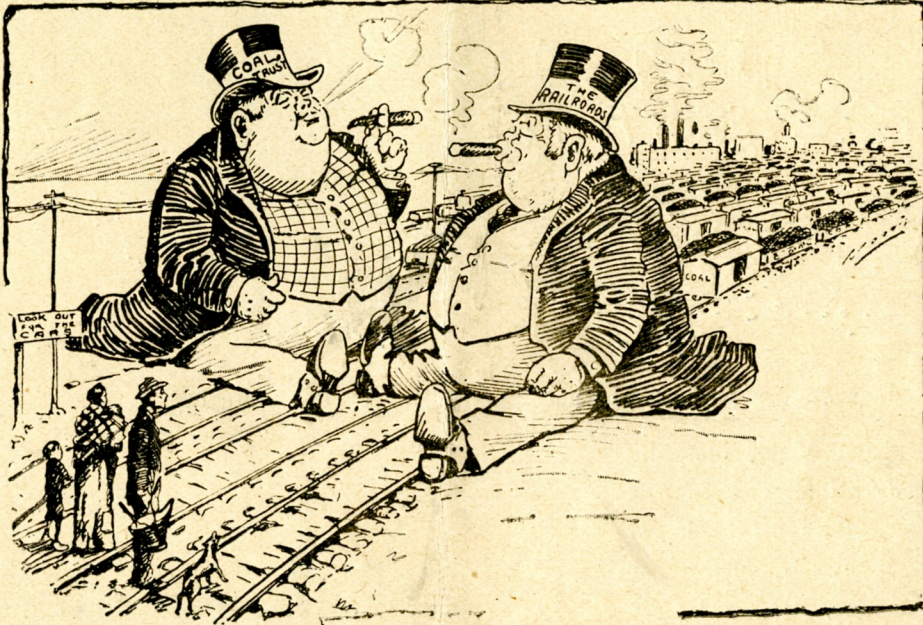
»Disse S sammenslutninger af vore Jernbaner er ved at blive noget ensformige.

Onkel Sam.«



## Vognmangel.

I de vestlige Stater i Amerika er der stor Kulmangel, og Jernbanerne erklærer, at de ikke har Vogne nok til at transportere Kullene paa, men Befolkningen mener, at det er Kultrusten og Jernbanerne selv, der blokerer Linien, for at Kulpriserne kan holdes oppe.



Som det vil ses af ovenstaaende Billede, har Kultrusten (Coal Trust) sat sig over de tre af de seks Skinnestrengte, og Jernbaneselskabet (The Railroads) assisterer den broderlig ved at sætte sig over de andre tre, og bag disse to findes et Utal af læssede Kulvogne, men foran denne legemliggjorte Spærring ses en udtæret Arbejderfamilie, der med Kulspanden i Haanden forgæves venter paa de Kul, der i Masser findes bag de usympatetiske, hensynsløse og pengegridske Matadorer, der saa træffende er illustreret paa vort lille Billede.

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### Nyborg Afdeling

afholdt Generalforsamling Lørdag den 13. April d. A. med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Godkendelse af Protokollen.  
 — 2. Beretning om Afdelingens Virksomhed i 1ste Kvartal.  
 — 3. Beretning fra Hovedgeneralforsamlingen i København den 14. Marts d. A.  
 — 4. Forslag fra Lokfrb. R. Larsen.  
 = 5. Eventuelt.

Bøckel bød Velkommen og beklagede, at Formanden, Lokf. F. Knudsen, paa Grund af Tjeneste var forhindret i at være til Stede.

ad 1. Bøckel oplæste Protokollen, der godkendtes.

ad 2. Afdelingens Formand havde henvendt sig til Maskininspektøren angaaende Stationsmærkernes Flytning paa forskellige Stationer, idet disse bliver flyttet, uden at Maskinafdelingen herom underrettes. Han havde ligeledes paapeget det uheldige for flere Stationers Vedkommende, ved at Signalmasten ikke bliver flyttet samtidig med, at Stationsgrænsen flyttes. Maskininspektøren ønskede Sagen skriftlig.

Det vedtoges, at Afdelingsbestyrelsen indsender en skriftlig Beretning om de omhandlede Forhold til Maskininspektøren.

ad 3. Bøckel og R. Larsen, der som Delegerede havde været til Stede ved Hovedgeneralforsamlingen i København den 14. Marts



d. A., gav Generalforsamlingen nogle Oplysninger, væsentligst i Analogi med den i Dansk Lokomotivtidende Nr. 6 givne Beretning.

ad 4. Fra Lokfrb. R. Larsen forelaa et Forslag til en reglementeret Ordning af højtidelige Festligheder, selskabelige Sammenkomster o. lign. for Medlemmer af D. L. og L. F. i Nyborg Afdeling.

Til alle Medlemmer i Nyborg Afdeling, som fejrer deres Jubilæum eller Bryllup, yder Afdelingskassen et Tilskud af følgende Størrelse: 25 Aars Jubilæum som ansat Lokomotivmand 10 Kr., 25 Aars Førerjubilæum 5 Kr., Guldbryllup 5 Kr., Sølvbryllup 5 Kr., Bryllup 5 Kr., og andre lignende Fester 5 Kr. For at opnaa denne Anerkendelse maa Vedkommende, for saa vidt han har haft Adgang dertil, i de nærmest foregaaende 3 Aar have været Medlem af D. L. og L. F.

Paa Generalforsamlingen i April bevilges aarlig en bestemt Sum Penge til selskabelige Sammenkomster o. lign. for Afdelingens Medlemmer.

En paa samme Generalforsamling valgt Komite, bestaaende af 5 Medlemmer, paahviler det, med fri Raadighed over det bevilgede Beløb, at arrangere Bal, Juletræ og Torskegilde.

Endvidere paahviler det Komiteen at drage Omsorg for, at afdøde Medlemmer rettidig faar den dem af Afdelingen bevilgede Krans, samt eventuelt en Repræsentation.

Ved højtidelige Fester, Jubilæer, Bryllupper o. lign. maa Komiteen drage Omsorg for, at Afdelingen bliver repræsenteret af en Deputation paa ikke over 9 og ikke under 5 Medlemmer, eventuelt ved et Telegram. Endvidere skal Komiteen, forinden saadanne Festligheder, paa Afdelingens Vegne præsentere alle Afdelingens Medlemmer en Liste til frivillig Paategning af et Bidrag til en Erkendtehedsgave til vedkommende Medlem.

Listen maa ikke paategnes af Ikke-Medlemmer, o: Lokomotivmænd, som har Adgang til at blive Medlemmer af D. L. og L. F.

Forslag til Komiteens Sammensætning: Osw. Bøckel, F. Arum, H. Rasmussen, Asger Larsen og M. N. Rasmussen.

Bøckel mente, Larsens Forslag omfattede temmelig meget og henstillede til Forslagsstilleren at stryge alt vedrørende Bryllupper samt

gav ligeledes en Forklaring over Afdelingens Indtægter og Udgifter, mente, der ikke var meget at rutte med.

Efter at R. Larsen havde strøget alt angaaende Bryllupper i sit Forslag, vedtoges dette, og blev der af Afdelingens Kasse bevilget 85 Kr. til Afholdelse af Fester i Overensstemmelse med det vedtagne Forslag. Den foreslaede Komite valgtes med Undtagelse af Lokfrb. M. N. Rasmussen, i hvis Sted Lokfrb. R. Larsen valgtes.

ad 5. Herunder ønskede ingen Ordet, hvorfor Generalforsamlingen sluttede.

Osw. Bøckel,  
Generalforsaml. Sekretær.

## Forslag til en Sommerudflugt.

Paa Fredericia Afdelings ekstraordinære Generalforsamling Tirsdag den 7. ds. vedtog man at udsende Indbydelse til en Sommerudflugt til samtlige Medlemmer af D. L. og L. F. med Damer.

Det vedtoges at arrangere Turen Onsdag den 4. September d. A. til Kolding.

Til at foretage det videre fornødne med Hensyn til Arrangement af Turen nedsattes et Festudvalg, bestaaende af Lokomotivfyrbøderne A. Schmidt og E. Jespersen samt Lokomotivfører L. Mauritzen, alle af Fredericia.

Naar man enedes om at lægge Turen paa et saa sent Tidspunkt af Aaret, er dette sket af Hensyn til Tjenesten og for at faa saa mange af vore Medlemmer med paa Turen, som det overhovedet er muligt at skaffe Tjenstfrihed, og det er vort Haab, at vore Foresatte Landet over vil stille sig velvilligt overfor os i saa Henseende.

Turen vil blive arrangeret billigst muligt, og vi er forvisset om, at Medlemmerne i stort Antal vil deltage.

I nær Fremtid vil en detailleret Plan for Turen blive tilstillet samtlige Afdelinger.

Festudvalget.



## ½-koblet Tenderlokomotiv med Overhedning efter Schmidts System.

Til Bergslagens Jernbaner har Nydquist og Holm i Trollhättan leveret 2 Stk. Lokomotiver af Typen som hosstaaende Illustration.

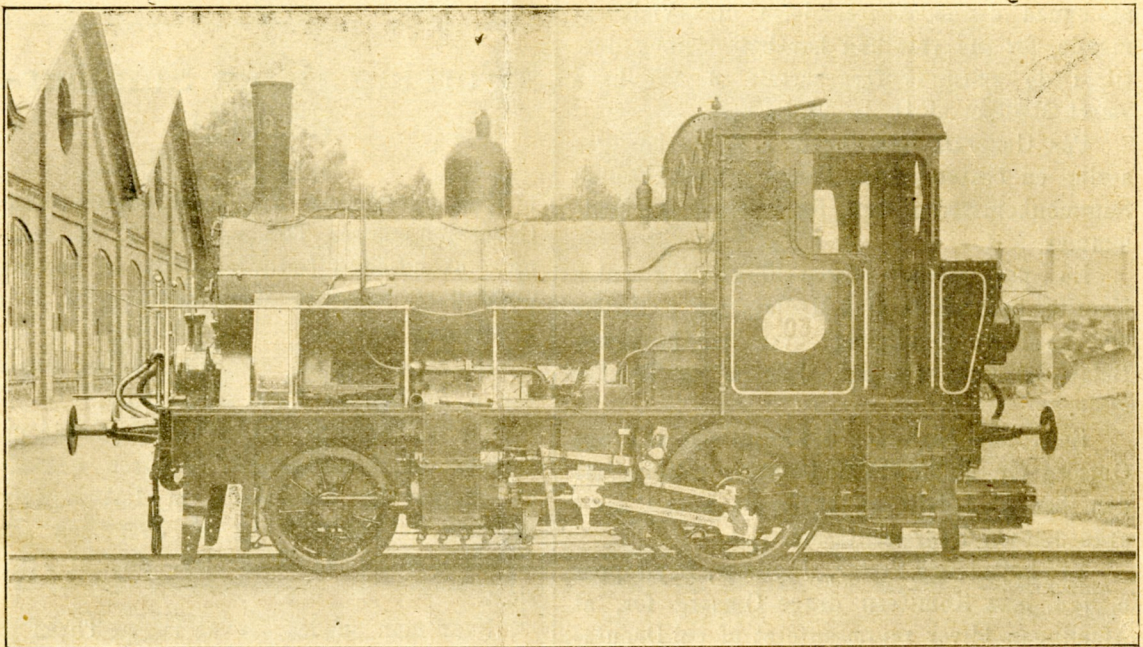
Lokomotiverne er forsynede med Schmidts Overheder indskudt i Rørene (tidligere vist her i Bladet) og er et Forsøg for at undersøge, hvad der er mest fordelagtig, saadanne Lokomotiver eller de tidligere illustrerede Dampvogne.

## De københavnske Afdelinger

H. og G.

afholdt Maanedsmøde den 17. Maj. — G. Lund indledede første Sag paa Dagsordenen: »Hvorledes er Situationen i Øjeblikket i vor Forening, samt Udsigterne for Fremtiden.« — Stillingen indenfor Standen er jo nu mere rolig, da der kun er en Forening, nemlig D. L. og L. F., til at varetage Lokomotivpersonalets Interesser, hvilket navnlig vil lette og have sin store Betydning med Hensyn til Lønningslovens Revision.

Henimod 500 Fyrbødere (der var ialt



Lokomotiverne, der er forsynet med Rundglidere, er satte i Drift paa Lödösebanen, der forbinder Lilla Edel ved Götaelven med Stationen paa Alfhem paa Bergslagsbanen.

I Ildkassen er anbragt en Anordning, der gør det muligt ogsaa at anvende flydende Brændsel.

Hoveddimensionerne er følgende:

Cylinderdiameter . . . . .	300 mm.
Stempelslag . . . . .	400 mm.
Drivhjulsdiameter. . . . .	1100 mm.
Hjulbasis . . . . .	2900 mm.
Damptryk . . . . .	10 Atm.
Trækraft . . . . .	2100 kg.
Vægt i tjenstfærdig Stand . . . .	20,1 Tons.

inden ¼ kun 530) har underskrevet Resolutionen.

Festudvalget, hvis Funktionstid var udløbet, genvalgte med Undtagelse af Fører Jespersen, der ikke ønskede Valg. I hans Sted valgtes Fører Kann. De afholdte Festligheder havde været meget vellykkede og saa godt besøgte, at det efter Forholdene ret betydelige Overskud kunde benyttes til en senere Fest, mulig til Hjælp til Sommeradflugten, der vil finde Sted i Midten af Juni.

Roosen,  
Mødets Sekretær.



## Lokomotivpersonalets Vinterfrakker.

Nu, da Tiden for Maaltagning af Lokomotivpersonalet til de første Vinterfrakker af ny Model snart er inde, tillader vi os en Henstilling om, at der i god Tid gives Leverandøren Paalæg om at tage en god Del mere Hensyn til den ansattes Længde og Korpus, end Lokomotivpersonalet er vant til, thi den hidtil værende Pasning af Vinterkapperne nærmede sig betænkelig en Skandale.

Nu, da Vinterfrakkerne skal forsynes med iøjnefaldende — og vi maa sige kønne — Distinktioner, bør saavel Stof som Pasning staa i Forhold hertil, da det Stof og den Pasning, der kendes fra Vinterkapperne, ikke mere kan anses for tidssvarende og tilfredsstillende for Lokomotivpersonalet.

Man burde komme dertil, at Vinterfrakkerne blev syet af Skræddere i den By, hvor de ansatte er stationeret, for derved at have Garanti for god Pasning.

---

### „Funktionæren“.

Dette Papir, som selv Dansk Jernbaneforbunds Kongres har taget Afstand fra, har i sit Nr. 13, der tilfældig kom os for Øje, begaaet en Artikel med Overskrift »Sprænges Fællesudvalget«

Vi vil anbefale »Funktionæren« at hyppe sine egne Kartofler og lade Jernbaneorganisationerne og deres Presse passe sine Sager selv, thi indenfor Jernbaneetaten finder det Papir dog ingen Sangbund for sine Splittelsesforsøg.

---

### Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Hr. Redaktør. Vær saa elskværdig her gennem vort Blad at oplyse, om D. L. og L. F. bliver optaget som Medlem af Statsfunktionærernes Kreditforening og om hvornaar dette kan ske.

Sv.: Ovenstaaende Spørgsmaal kan ikke besvares paa nærværende Tidspunkt, hvor Forhandlingen finder Sted, men saasnart

der foreligger et Resultat, vil dette øjeblikkelig blive bekendtgjort for Medlemmerne.

---

### Meddelelse til Afdelingerne.

Da der stadig rekvireres ny Medlemsbøger til Afdelingerne i betydeligt større Omfang end Forskellen paa Ind- og Udmeldelser, henledes de ærede Afdelingsbestyrelses Opmærksomhed paa, at udmeldte eller slettede Medlemmer maa aflevere deres Medlemsbøger og disse bruges til ny Medlemmer, da Medlemsbøgerne er Foreningens Ejendom og kun overladt Medlemmerne til Indklæbning af Mærker saa længe de staa i D. L. og L. F.

Sekretæren.

---

### Foreningsadresser.

Formandens Adresse er: Jernbanevej 31, 1. S., Esbjerg.

Hovedkassererens Adresse er: Svanholmsvej 16, 3. S., København V.

Alt Bladet vedrørende adresseres til Lokf. L. Mauritzen, »Gjedesborg«, Fredericia.

---

### Medlemslisten.

København G. Afdeling. Indmeldte: Lokomotivfyrbøderne Nr. 95 E. Christensen, 321 C. Frølich og 323 C. Christensen.

København H. Afdeling. Udmeldt: Lokf. A. Breuning. Slettet for Restance: Lokf. I. F. Jensen. Tilflyttet Afdelingen: Lokomotivførerne H. Kann og E. Aagaard. Indmeldte: Lokomotivfyrbøderne A. Bolt, C. Johansen og G. Lusty.

---

### PERSONALIA.

Forflyttede er:

1.—5. 07.

Lokomotivfører Nr. 409 P. L. Mikkelsen, Fredericia, til Ribe.

Lokomotivfører Nr. 430 N. J. Olsen, Ribe, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder Nr. 403 H. P. Hansen, Aarhus H., til Horsens.



Lokomotivfyrbøder Nr. 25 J. Olsen, Struer,  
til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder Nr. 446 V. Jensen, Aarhus  
H., til Hjørring.

Forfremmet er:

1.—5. 07.

Haandværker i Aarhus Nr. 137 N. L. Laursen  
til Lokomotivfyrbøder Nr. 87 i Struer.

Afskediget er:

31.—7. 07.

Lokomotivfyrbøder Nr. 2 T. E. V. J. Madsen,  
Helsingør, med Pension paa Grund af  
Svagelighed.

31.—8. 07.

Lokomotivfører Nr. 35 H. I. Ziegler, Thisted,  
efter Ansøgning med Pension paa Grund  
af Svagelighed.

Navneforandring:

Lokomotivfører Nr. 1 C. A. Petersen, Helsingør,  
hedder fremtidig C. A. Vording.

### Sjællandske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Laane- og Spare- forening af 1883.

Da den til den 7de ds. indvarslede Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, afholdes i Henhold til Lovenes § 9 en anden Generalforsamling **Tirsdag den 21. ds. Kl. 8 Aften** i Jernbaneforeningens Lokale, Vesterbrogade Nr. 18.

København, den 8. Maj 1907.

**Bestyrelsen.**

### Bytning.

En Lokomotivfører i Gedser ønsker at bytte med en Kollega i København.

Vilh. Larsen.

## Annonceudvalgene

bedes erindre Indsamling af Annoncer til det ny Halvaar, der begynder 1. Juli, og indsende samme snarest til Redaktionen.

Adr.: Lokomotivf. L. Mauritzen,  
„Gjeddesborg“, Fredericia.

## Billetter.

Hos Bestyrelsen i København H. og G. kan faas Billetter til Tivoli og Zoologisk Have a 35 Øre samt til Panoptikon til halv Pris. Medlemskortet giver Adgang forskellige Steder. dels gratis, dels til nedsat Pris. Oplysning herom faas hos Bestyrelsen.



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  $\frac{1}{3}$  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.

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36<sup>1</sup>, Fredericia.