



16. AARGANG NR. 14

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. JULI 1916

AMERIKANSKE MALLET LEDDELTE LOKOMOTIVER.

Fra Engelsk af Otto Bendixen.

(Fortsat)

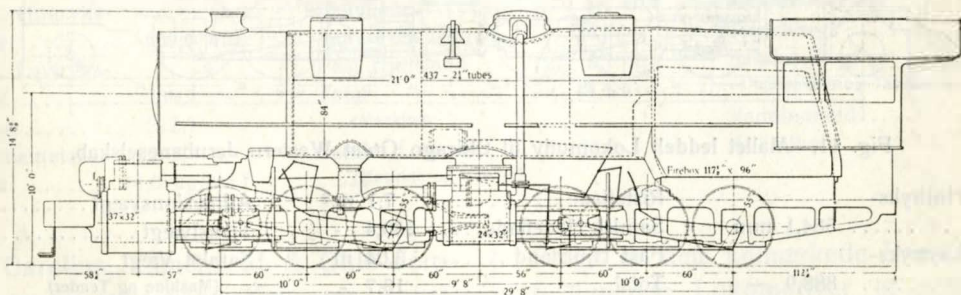
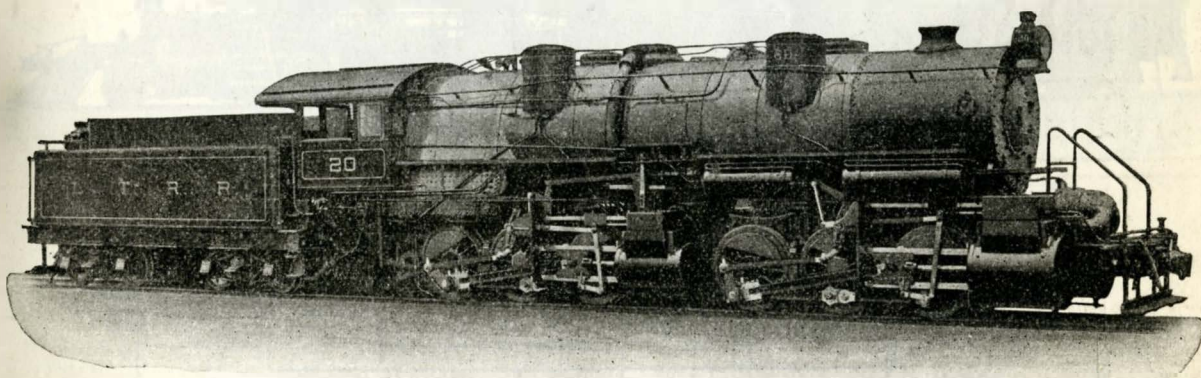


Fig. 10. Mallet leddelt Lokomotiv til Lake Terminal Jernbaneselskab.

Diam. af Højtryks- cylindre.....	609,5 mm	Risteflade.....	7,2 m ²	Adhæsvægt.....	158,5 t.
Diam. af Lavtryks- cylindre.....	939,7 —	Samlet Hedeflade....	518,8 -	Tjenstvægt.....	158,5 -
Slaglængde.....	812,7 —	Fast Hjulstand.....	3,04 m	Samlet Vægt.....	217,4 -
Drivhjulsdiameter....	1397 —	Total —.....	8,89 -	(Maskine og Tender)	
Damtryk.....	14,4 kg/cm ²	(Maskine)		Vandindhold.....	31,5 m ³
		Samlet Længde.....	18,8 -	Kulindhold.....	12 t.
		(Maskine og Tender)			

Lokomotivet, som er vist omstaaende, er i Drift i Lorain, Ohio, og dets Tjeneste bestaar sædvanligvis i at skyde Godstog eller Vogne fra Dokkerne ved Søsiden til National Rør-Compagnis Valseværker. Ruten er kort; men Tjenesten er stræng, da Maksimums Stigningen paa lige Spor er 1:65 og umiddelbart efter Igangsætningen maa Lokomotivet passere en Kurve paa $7^{\circ} 48''$ i Forbindelse med en Stigning af 1:81,3. Maskinen er fuldkommen i Stand til at transportere den bestemte Ladning, som bestaar af 21 Vogne med en Vægt af 1638 T. Trækkekraften, der

udvikles, naar der arbejdes med Compound er 37,374 kg eller ca. 37 T. Kedlen er i Besiddelse af stor Ydeevne, men af den sædvanlige Type og hverken Fødebandsforvarmer eller Overheder er anvendt. Aflastede Glidere regulerer Dampfordelingen til alle Cylindrene. Konstruktionen er helt igennem simpel, som det følger af de tjenstlige Krav, og er overordentlig sammentrængt af Hensyn til den snævre Profils Grænser. Af denne Aarsag var det nødvendigt at anbringe Sandkasserne og Klokkerne paa Siden af Kedlens Runding.

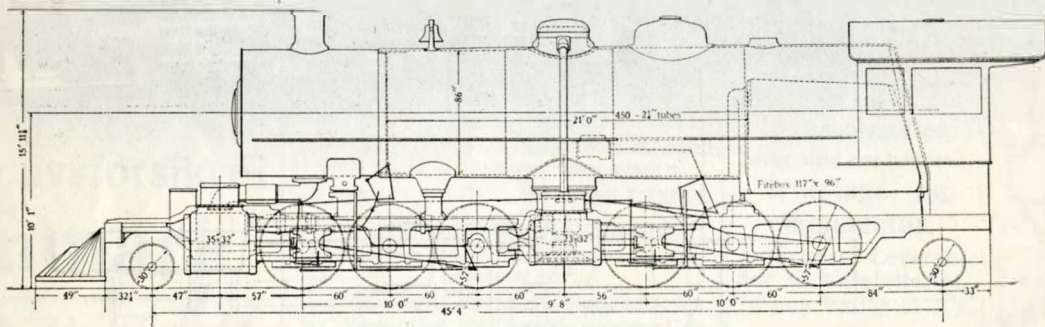
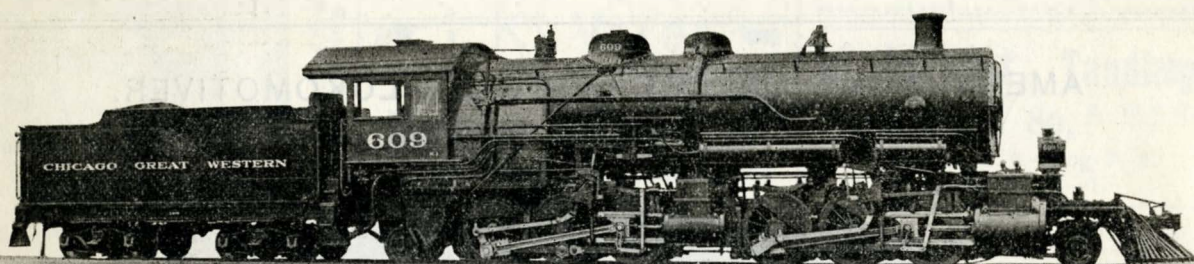


Fig. 11. Mallet leddelt Lokomotiv til Chicago Great Western Jernbaneselskab.

Diam. af Højtryks-
cylindre 584,1 mm
Diam. af Lavtryks-
cylindre 888,9 —
Slaglængde 812,7 —
Drivhjulsdiameter... 1447,7 —
Damptryk 14,4 kg/cm²

Risteflade 7,1 m²
Samlet Hedeflade 530,4 —
Fast Hjulstand 3,04 m
Total 13,7 —
(Maskine)
Samlet Længde 21,65 —
(Maskine og Tender)

Adhæsvægt 139,1 t.
Tjenstvægt 159,9 —
Samlet Vægt 226,5 —
(Maskine og Tender)
Vandindhold 36 m³
Kulindhold 16 t.

Ti Lokomotiver af denne 2-6-2 (1 C + C1) Type er i Linietjeneste paa Chicago Great Western Jernbanen. Disse Lokomotiver udvikler en Trækraft paa 33,069

kg eller ca. 33 T. Kedlen er af almindelig Type uden Fødebandsforvarmer. Hovedanordningen af Dampprørene er den samme som vist i Fig. 1. I Stedet for at

anvende en 2 akslet Truck benyttes, som Tegningen ovenfor viser, en enkelt Truck ved Chicago Great Westerns Lokomotiver. Denne Truck er placeret under Receiver-røret, og Hængseltappen er anbragt i en Staalstøbning, som forbinder de bageste Rammer mellem Højtryks cylindrene. Cen-

terlinien i Receiverrørets Kuglesamling falder sammen med Hængseltappens Centerlinie. Askekassen paa disse Lokomotiver er saaledes indrettet, at Tragten under Bundpladen er anbragt uden paa Rammen. Askekassen kan derfor let tømmes, da Asken falder direkte i de udvendige Tragte.

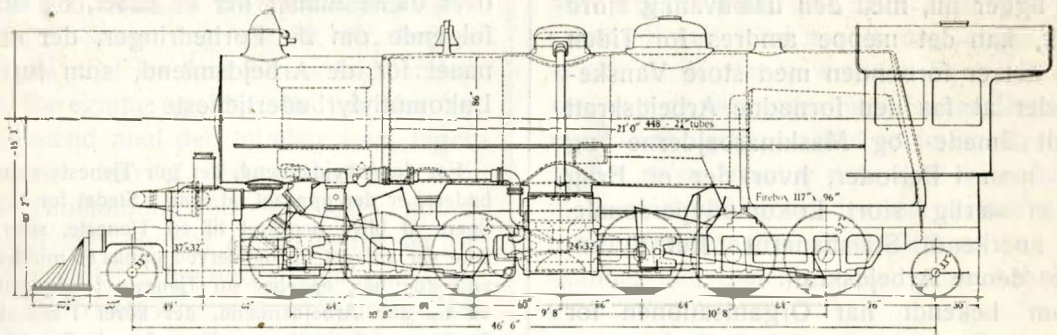
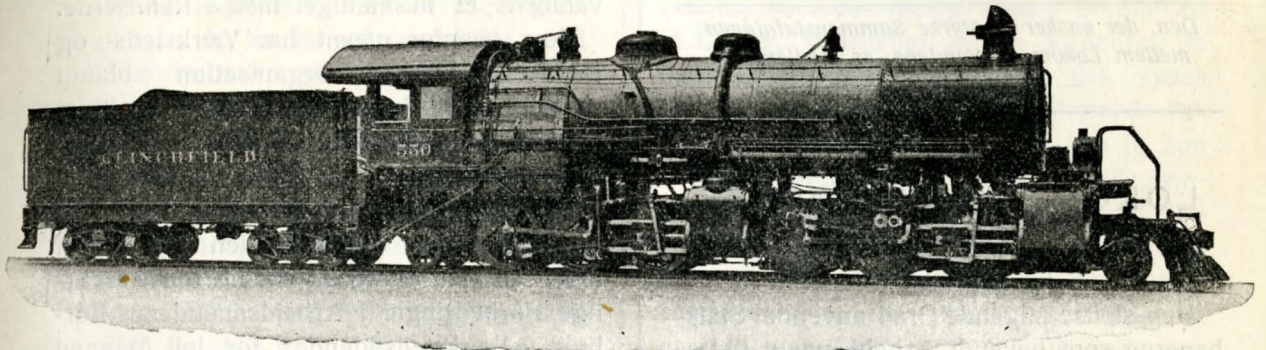


Fig. 12. Mallet leddet Lokomotiv til Carolina, Clinchfield & Ohio Jernbanen.

Diam. af Højtryks- cylindre.....	609,5 mm	Risteflade.....	7,1 m ²	Adhæsvægt.....	147,6 t.
Diam. af Lavtryks- cylindre.....	939,7 —	Samlet Hedeflade.....	529,1 -	Tjenstvægt.....	171,5 -
Slaglængde.....	812,7 —	Fast Hjulstand.....	3,1 m	Samlet Vægt.....	249,1 -
Drivhjulsdiameter...	1447,7 —	Total —.....	14,1 -	(Maskine og Tender)	
Damptryk.....	14,0 kg/cm ²	(Maskine)		Vandindhold.....	45 m ³
		Samlet Længde.....	22,6 -	Kulindhold.....	15 t.
		(Maskine og Tender)			

Paa Carolina, Clinchfield & Ohio Jernbanen er Hovedtrafikken Kul, og Maksimumsstigningen mod de læssede Togs Bevægelse er 1:80. Under disse Forhold kan svært læssede Tog økonomisk transporteres med moderat Hastighed, og Mallet Lokomotiver kan benyttes med Fordel. Et Forsøgslokomotiv af 2-6-6-2 Typen (2C + C2) blev sat i Drift i 1909, og som

Følge af dets udmærkede Præstation blev ti lignende Lokomotiver af noget større Dimensioner senere bygget. Et af disse er illustreret ovenfor. Dette Lokomotiv udvikler en Trækkraft paa 35,107 kg eller ca. 35 T. Kedlen er af almindelig Type uden en speciel Sammenføjning eller Fødevandsforvarmer. En Baldwin Overheder er anbragt i Røgekammeret, og Hovedan-

ordningen af Damprørene er svarende til den, som er vist i Fig. 1 Dampfordelingen til alle Cylindrene reguleres af 380,9 mm Stempelglidere. Højtryksgliderne er indrettede til indvendig Indstrømning og Lavtryksgliderne til udvendig, alle fire er Duplikater af hverandre.

Den, der ønsker at styrke Sammenslutningen mellem Lokomotivmændene, er Medlem af — Hjælpefonden. —

LOKOMOTIVFYRBØDER-TJENESTE.

I en stedse stigende Grad anvender Statsbanerne som bekendt Arbejds mænd til Lokomotivfyrbødertjeneste, men som Forholdene ligger nu, med den usædvanlig store Trafik, kan det næppe ændres for Tiden fordi det er forbunden med store Vanskeligheder at faa den fornødne Arbejdskræft blandt Smede- og Maskinarbejderne og fordi man i Perioder, hvor der er Brug for et særlig stort Lokomotivpersonale, har anerkendt Statsbanernes Ret til anvende denne Arbejdskræft.

Som bekendt har Organisationen for snart et Par Aar siden haft Forhandling om Begrænsning i Anvendelsen af Arbejds mænd, uden at den Overenskomst forskellige Punkter, man da enedes om, overholdes af Administrationen. Dette er der af Organisationen i sin Tid rejst Indvending imod, men man har ladet det bero derved, stadig ventende paa at Tjenestetidsspørgsmaalet, der nu har staaet paa Dagsordenen i ca. 3 Aar, skulde blive løst, og at man derved naaede ind i saa ordnede Forhold paa dette Omraade, at man tydelig kunde se hvor mange Lokomotivmænd der var Brug for i den daglige Drift.

Paa den anden Side er der fra den Organisation, hvor Arbejds mændene hører hjemme, rejst Krav om en bedre Betaling for Arbejdet som Lokomotivfyrbøder, fordi

disse Arbejdere ikke interesserede sig for denne Gerning, blandt andet fordi deres Fortjeneste blev mindre derved og muligvis ogsaa fordi, at dette Arbejde ogsaa medfører længere Ophold fra Hjemmet med deraf følgende større Udgifter, og endelig vel ogsaa fordi, at dette Arbejde i mange Tilfælde er sværere end det de sædvanligvis er beskæftiget med i Remiserne.

Som ovenfor nævnt har Værksteds- og Remisearbejdernes Organisation blandt mange andre Sager da ogsaa beskæftiget sig med en Forbedring af de Arbejds mænds Lønninger, der gør Tjeneste som Lokomotivfyrbødere, og paa et Forhandlingsmøde, der afholdtes den 1ste April d. A., er man da ogsaa enedes om væsentlige Forbedringer i Arbejds mændenes Forhold. „Værkstedstidende“ for Juli Maaned bringer i en ledende Artikel en Oversigt over de Resultater der er naaet, og skriver følgende om de Forbedringer, der er opnaaet for de Arbejds mænd, som forretter Lokomotivfyrbødertjeneste:

For de Arbejds mænd, der gør Tjeneste som Fyrbødere, er der opnaaet, at man i Stedet for som tidligere at blive beordret til en Tjeneste, som man ikke var antaget til, og derved opnaa en mindre Løn, end den han oppebar for Tjeneste i Remisen, saa vil nu alle Arbejds mænd, der kører i saavel faste Ture som i faste Reserve-Ture, faa sin Tid beregnet som Timebetaling for henholdsvis 60 og 70 Timer pr. Uge samt et Tillæg af 4 Øre pr. Time foruden de sædvanlige Sportler, og herved vil den erhvervede Anciennitetsløn altsaa stadig være gældende, saaledes, at den højeste Løn for Tjeneste i Remisen ogsaa vil bibeholdes for Tjeneste som Fyrbøder. For de løse Reserver, der dels gør Tjeneste i Remisen, dels som Fyrbøder, vil Forholdene ogsaa blive forbedrede.

Vi tror ogsaa, at denne Ordning er praktisk og vil tilfredsstille Arbejderne i al Almindelighed, idet vi jo som Baggrund for de Forbedringer, der kan opnaas for disse Arbejdere, altid maa regne med de nærliggende Maanedslønnede, for hvem enhver Lønforbedring synes at volde betydelige Vanskeligheder.

Det vil til nærmere Belysning heraf fremgaa, at Arbejds mændenes Timelønninger ligger mellem 42 og 50 Øre i Timen i Henhold til deres Anciennitet, det vil alt-

saa sige, at en Arbejdsmand, med 42 + 4 Øre i Timen, den ene Uge har en Fortjeneste af 27 Kr. 60 Øre og den anden Uge 32 Kr. 20 Øre, alt foruden Køre- og Natpenge. Dette er saaledes 29 Kr. 90 Øre om Ugen i gennemsnitlig Fortjeneste. Det vil heraf fremgaa, at Arbejdsmændenes Fortjeneste er ca. 16 % højere end de faguddannede Aspiranters Løn er nu for Tiden og ca. 11 Kr. højere maanedlig, end Lokomotivfyrbødere paa yngste Gage i København, hvor de som bekendt begynder med 1410 Kr. aarlig. Ganske anderledes mørkt tegner Billedet sig, naar man ser paa Lønningerne paa b, c og d Sats, idet Arbejdsmændenes aarlige Indtægt overstiger yngste Lokomotivfyrbøderes paa forannævnte Sats med henholdsvis ca. 190 Kr., 250 og 340 Kr. aarlig, og endda er højere end Lokomotivfyrbøderes Lønninger med fra 8 til 12 Aars Anciennitet paa sidstnævnte 2 Sats og ca. 70 Kr. højere end b Sats med fra 4 til 8 Aars Anciennitet. Denne Beregning gælder da kun for de Arbejdsmænd med den mindste Løn, tager vi derimod dem af disse frem med den største Timelønning (50 + 4 Øre), stiller Forholdet sig selvsagt endnu værre set fra vort Synspunkt. Ugelønnen den ene Uge er da 33 Kr. 60 Øre, den anden Uge 38 Kr. 20 Øre, eller en gennemsnitlig ugentlig Fortjeneste af 35 Kr. 50 Øre foruden Køre- og Natpenge. Dette bliver en maanedlig Fortjeneste af 153 Kr. 83 Øre og en aarlig Indtægt af 1846 Kr. Har Arbejdsmanden opnaaet højeste Lønning i Remisen og gør Lokfyrbødertjeneste, er hans Løn større end alle Lokomotivfyrbøderes udenfor København og kun Lokomotivfyrbøderne paa ældste Lønning i København overstiger denne med ca. 44 Kr. aarlig. Denne Lønning, Arbejdsmanden opnaar, overstiger Lokomotivførernes paa yngste Lønning paa c-d Sats med 160 Kr. aarlig og Lokomotivførernes paa a-b Sats med 76 Kr. aarlig. Tager vi nu i Betragtning, at Lokomotivføreren, inden han opnaar denne Stilling, i de senere Aar har haft op til 15—16 Aars Anciennitet

ser det mærkeligt ud, at han i sin faste Løn har en mindre fast Indtægt end den som Lokomotivfyrbøder tjenestegørende Arbejdsmand, han har med sig paa Maskinen. Igenom denne Forbedring er som vist, en stor Del af de fast ansatte Lokomotivmænd, for ikke at tale om Aspiranterne, sejlet agterud af Arbejdsmændene. Det er, som der rigtigt staar i Slutningen af Citatet, vanskeligt at faa forbedret de maanedslønnedes Indtægter; det synes imidlertid ikke at falde de timelønnede Arbejdere saa vanskeligt, og vi har jo kun Grund til at glædes over, at Arbejdsmændene, som ingen Adgang har til fast Ansættelse, opnaar en rimelig Betaling for deres Arbejde, det viser os, at man værdsetter dette Arbejde efter en anden Skala, end da Lønningsloven af 1908 vedtoges. Vi ønsker Værksted- og Remisearbejdernes Organisation til Lykke med det opnaaede Resultat og haaber paa, at vi, naar vi skal til den længe ventede Revision, ogsaa kan opnaa ordentlige Forbedringer af vore Lønninger. — Det er jo ogsaa vanskeligt at se, hvorfor man ikke kan skride til Lønforbedring nu for os, saavel som for de timelønnede. Forholdet er dog det samme, idet Staten er vor fælles Arbejdsgiver.



DYRTIDSTILLÆG TIL NORSKE TJENESTEMÆND.

Den norske Regering har fremsat Forslag om Dyrtidstillæg for Statens Tjenestemænd og Pensionister for Finansaaret 1. Juli 1916—1917. Der foreslaas følgende Sats:

For Tjenestemænd: 240 Kr. i Grundbeløb til alle med Gage indtil 2400 Kr. uden Hensyn til Forsørgelsesbyrde, dog ikke over 25 pCt. af Gagen

240 Kr. i Grundbeløb til alle Forsørgere med mere end 2400 Kr. i Gage.

40 Kr. som Forsørgelsesbidrag for hver forsørget, Hustru medregnet.

For Pensionister: Som Grundbeløb 60 pCt. af Pensionen for alle med mindre end 200 Kr. i Pension.

60 pCt. af de første 200 Kr. og 20 pCt. af det overskydende for alle med Pension fra 200 til 599 Kr.

200 Kr. for alle med højere Pension.

Som Forsørgelsestillæg 40 Kr. for hver forsørget.

Udgifterne vil efter Beregningen blive for Tjenestemænd 11,866,000 Kr. (deraf i Grundbeløb 8,090,000 Kr. og Forsørgelsestillæg 3,776,000); for Pensionister 1,989,000 Kr., altsaa tilsammen nærved 14 Mill. Kr.

Dette Beløb forudsættes dækket af den indkomne Krigskonjunkturskat.

For at vise hvad Udgifterne vilde beløbe sig til, om man tænker sig Dyrtidstillæget begrænset til Tjenestemænd med Lønning ikke over en hvis Størrelse, har det statistiske Centralbureau ogsaa udført Beregninger under Forudsætning af en Grænse ved henholdsvis 3000, 4000, 5000 og 6000 Kr. i Lønning. Disse Beregninger viser, at den Udgiftsbesparelse, som vilde kunne opnaas, vilde andrage forholdsvis smaa Beløb, nemlig ved en Grænse af 3000 Kr. ca. 975,000 Kr., ved en Grænse af 4000 Kr. ca. 465,000 Kr., ved en Grænse af 5000 Kr. ca. 225,000 Kr. og ved en Grænse af 6000 Kr. ca. 80,000 Kr.

Regeringen har derfor fundet at maatte fraraade, at nogen saadan Begrænsning bringes i Anvendelse.

Dyrtidstillæget er forudsat at skulle løbe fra 1. Juli; men det foreslaas, at Udbetalingen sker forskudsvis for et Kvartal ad Gangen.



STATISTISKE EFTERRETNINGER.

Detailpriser paa Landet i Juni 1916.

De sidste Maanedes-Indberetninger viser for et ikke ringe Antal Provinsbyer højere

Priser for Rugbrød, og disse Forhøjelser har paavirket Gennemsnitsprisen, der er steget fra 84 til 86 Øre pr. 4 kg. Ligeledes er Sigtebrødsprisen steget i Provinsbyerne, 1 Øre pr. kg. Fra Indenrigsministeriets Side er der imidlertid allerede truffet Foranstaltninger til at holde Rugbrødsprisen nede paa det tidligere Niveau ved Levering af Rug til Kommunerne. De øvrige Brødpriser er uforandrede, saavel i Provinsbyerne som i Hovedstaden.

Mel- og Grynpriser er i det store og hele de samme som i Maj Maaned, dog er Kartoifemel, Boghvedegryn og Sago dyrere. Kaffe viser Tendens til Stigning, og tørret Frugt fortsætter stadig den opadgaaende Prisbevægelse. Prisen paa Fiskeboller er steget med 3 Øre pr. $\frac{1}{2}$ kg, og henkogte Ærter er 6 Øre dyrere pr. $\frac{1}{2}$ kg i Hovedstaden.

I April steg Prisen paa Bajersk Øl med 2 Øre, og i Begyndelsen af Juni avertede Bryggerierne i Hovedstaden Prisforhøjelse paa Hvidtøl, 1 Øre pr. Helflaske for egentligt Hvidtøl og 1 Øre pr. Halvflaske for „skattefri“ Ølsorter.

Smør- og Margarinepriser er uforandrede; et Par mindre Svingninger i Smørprisen i Maj Maaned og Begyndelsen af Juni har ophævet hinanden. Ligeledes er Æg priserne uforandrede i Hovedstaden, Provinsbyerne viser en ringe Opgang. Det synes nu, som der er en Tendens til Nedgang i Ostepriserne, men de er dog betydeligt højere end i Juni 1915.

Kødpriserne er atter gaaet op, 10—12 Øre pr. kg i Gennemsnit, og Mørbrød er 20—30 Øre dyrere pr. kg end i Maj. Fiskepriserne er nærmest stigende.

Kartofler har i Maanedens Løb haft en Prisstigning paa 1 Øre pr. kg, baade ved Salg i større og mindre Partier. — Maksimalprisen paa Soda virker nu; den blev 15. Maj sat til 20 Øre pr. kg, og i Hovedstaden blev Prisen derved nedsat 7 Øre pr. kg. — Petroleumsprisen er siden 20. Maj 1 Øre højere pr. l baade i Hovedstaden og Provinsbyerne.

Kul kostede i Hovedstaden i Begyndel-

sen af Maj 575 Øre pr. hl; den 8. Maj blev Prisen forhøjet til 630 Øre og fra 5. Juni yderligere til 680 Øre pr. hl. I Provinsbyerne er Prisen fra Begyndelsen af Maj til Begyndelsen af Juni steget fra 545 til 610 Øre pr. hl. — Koksprisen er i Hovedstaden steget med 10 Øre til 405 Øre pr. hl fra private Handlende. Gasværkerne Pris er 275 Øre pr. hl. I Provinsbyerne er Gennemsnittet for Gasværkerne Kokspriser 302 Øre pr. hl, 30 Øre mere end i Maj, de private Handlendes Pris er 374 Øre pr. hl. ligeledes ca 30 Øre mer end i foregaaende Maaned.

*Har Du Raad til at undlade Indtrædelse
i Hjælpefonden.*

SVERGES LOKOMOTIVMANNA- FÖRBUND.

Forbundets Repræsentantskab afholdt Møde 23. og 24. Maj i Stockholm.

Paa Repræsentantskabsmødet besluttedes det at ansætte Hr. Lokf. Ax. Ringdahl til Forbundets „Förtroendemand“ fra og med 1917 for et Tidsrum af 5 Aar.

Fra samme Tidspunkt besluttedes det, at „Lokmanna och Maskinist-Tidningen“ skulde være Forbundets Organ og udgaa obligatorisk til samtlige Medlemmer. Til Bestridelse af Omkostningerne herved paa-lagdes der Medlemmerne en Tillægsafgift af 15 Øre pr. Medlem.



EN VEL TILBRAGT FERIE.

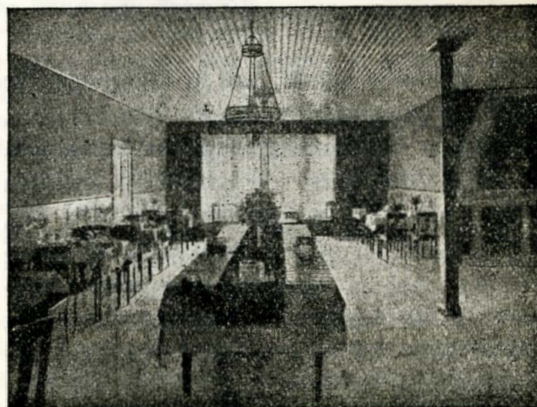
Efter at være kommen hjem fra min Ferierejse, hvoraf jeg sammen med min Hustru har tilbragt 11 Dage paa det svenske Rekreationshjem paa Särö, føler jeg Trang til at fortælle lidt om dette herlige

Hjem. Først en Tak til vore svenske Kolleger, fordi de saa gæstfrit har aabnet deres Døre for os Däniske, og vor varmeste Lykønskning til dem, at de har opnaaet at kunne skabe dem et saa smukt Hjem paa denne dejlige Ø.



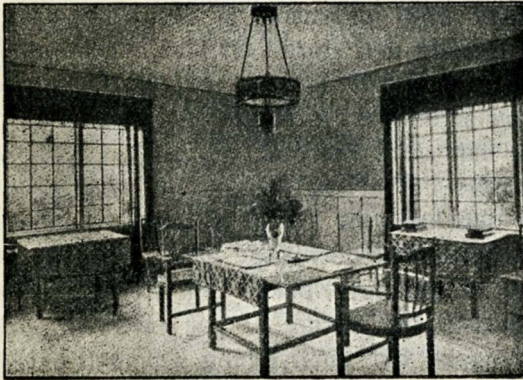
Udsigt fra Loggiaen.

Højt og smukt paa en Klippe midt i et Skovparti, kun faa Minutter fra Stationen, ligger den anselige Bygning, og straks bliver man imponeret af den brede Sten-trappe og den store Veranda, hvorfra man kommer ind i Hallen, en hel Dansesal, som er omgivet af Ryge- og Læseværelser, og den store Spisesal, alt holdt i lyse og venlige Farver, og hvorfra der alle Steder er den herligste Udsigt til Skov og Skær-gaarden med de mange Øer. Desuden er der et vældigt Køkken og en Del Sove-værelser, de øvrige er paa 1ste Sal, dog er ogsaa her en hyggelig Sal med aaben



Rekreationshjemmets Spisesal.

Kamin, hvor de store Favnestykker kan gøre det hyggeligt de kolde Majdage. Salen er holdt helt i hvidt og særdeles tiltalende. Naar man saa hører, at der kan rummes 45 Gæster, paa Indvielsesdagen var der nok omtrent 100, saa kan man forstaa, hvilket *storslaet* Værk her er blevet fuldført. Naa, det har da heller ikke været nogen billig Historie: 5000 Kr. har Staten givet, og Grunden, ca. 40.000, har de faaet foræret, men 60.000 har de selv skramlet (svensk Udtryk) sammen, saa det er forstaaligt, at de er stolte af deres Værk og de Mænd, ved hvis utrættelige Energi det er blevet til. Dog er de ikke færdig endnu, nu skramler de sammen igen for at faa nogle Tusinde Kroner til Anskaffelse af Varmtvandsbade paa Hjemmet og en stor Motorbaad til større Udflugter i Skærgaarden, de har dog allerede 2 Robaade til Fisketure, samt til „Bastholmen“, ca. 10 Min. Rotur, hvor der bades.



Rekreationshjemmets Læseværelse.

Er Hjemmet smukt, saa er Omgivelserne sandelig ikke mindre, det er ikke for intet, at Øen er et Samlingssted for Velhavere, den ene Villa større og smukkere end den anden, men dog er det ikke der som her, hvor Adgangen til det smukkeste er spærret, nej, her er kun det rent private indhegnet, alt andet tilgængeligt for Alle, baade Skov og Klipper med deres herlige Vegetation. En Promenade rundt om Øen er noget af det vidunderligste man kan tænke sig, meget har den kostet at an-

lægge baade af Penge og Arbejde, thi Klipperne er jo ikke saa lette at tumle med. I den høje, rene Luft føler man næsten ikke Besværligheden ved denne Bjærgvandring, men opnaar dog at komme til Hjemmet med en Appetit, som imidlertid nok skal blive tilfredsstillet, takket være Forstanderinden, hvis Evner til at skaffe paa Bordet for den ringe Betaling vi i Sandhed maatte beundre. Naar jeg saa fremhæver, at her absolut ikke er Anledning til at give Penge ud, saa lyd mit Raad: Benyt jer af vore svenske Kollers Gæstfrihed og tilbring eders Ferie paa Lokmannahemmet paa Särö og tag eders Hustruer med.

Til Oplysning tjener, at Särö ligger ca. 24 km fra Gøteborg. Säröbanens Station ligger langt fra Ankomststationen, men der gaar Sporvogn derud. Rejsen Helsingborg—Särö og Retur koster paa 2. Kl.s ca. 22 Kr., 3. Kl.s ca. 15, og husk, at man bedst opnaar at faa Plads i Maj, Juni og Septbr.

København, i Juli 1916.

J. Knudsen.



EN JERNBANEULYKKE I AMERIKA.

Fornylig skete der paa New Haven-Linien, en af Jernbanelinierne til New York, i Nærheden af Milford en større Jernbaneulykke og ret enestaaende i sin Art. Vi gengiver i det følgende de nærmere Omstændigheder efter „New York American“.

Banelinien har her 4 Spor. I Retning mod New York har de to yderste Spor til højre Nr. 3 og 1. Nr. 3 befares af Il- og Persontog og Nr. 1 af Godstog til New York. Herefter følger Spor 2 og 4 henholdsvis for Gods og Persontrafik fra New York. De to yderste Spor 3 og 4 er altsaa Ankomst- og Afgangsspor for Persontrafiken, de to mellemste Spor 1 og 2 Ankomst og Afgang for Godstogene.

Paa Spor 3 holdt South Bound Eksprestoget Nr. 79, Connecticut River Special fra Springfield til New York, for Stop. Medens det holdt her kørte South Bound Lokaltoget Nr. 5 fra Boston til New York med fuld Fart bag ind i det. Den bageste Pullman Vogn i Tog 79 slyngedes herved ind paa den 8. og 9. Vogn i et Godstog, der paa Spor 1 ligeledes var

paa Vej til New York. Herved sprængtes Godstoget, og Lokomotivet med de 7 forreste Vogne kørte ca. 200 Yard (ca. 183 m) inden de bragtes til Standsning. Den næstsidste Pullman Vogn i Tog 79 væltede over mod en Ledningsstøtte og hindredes derved i at rulle ned ad den 7 m høje Dæmning ved Siden af Sporet. — Saavidt disse to Tog. Med Tog 5, som foraarsagede hele Ulykken, gik det for Maskinens Vedkommende endnu værre, thi ved Sammenstødet eksploderede Lokomotivets Kedel og slyngedes 18 m tværs over Spor 1, 2 og 4 uden at berøre Jorden og ned paa Bunden af den 7 m høje Dæmning ved Siden af Spor 5. Ligene af Fører og Fyrbøder fandtes ved Siden af Sporet. Enden af den forreste combinerede Pullman- og Bagagevogn i Tog 5 knustes. At den materielle Skade ikke var meget større forklares derved, at Vognene hovedsagelig er fremstillet af presset Staal. O. B.



25 AARS JUBILÆUM.

1ste August kan Lokomotivførerne *C. J. H. Lehde*, Harvigsgade 17, Kallundborg, og *C. J. H. Jantzen*, Holger Danskesvej 96 B, Kh. F., fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd ved De danske Statsbaner.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Slettet for Restance:

Lokomotivfyrb. *F. I. N. B. Jørgensen*.



Jydsk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek

afholdt ordinær Generalforsamling Lørdag den 17. Juni 1916.

Under Formandens Fraværelse lededes Mødet af Stationsforstander Nielsen, Aarhus H.

- 1) Regnskabet fremlagdes og godkendtes.
- 2) De afgaaede Bestyrelsesmedlemmer Stationsforstander Nielsen og Fuldmægtig Petersen genvalgtes.

- 3) Afgaaende Revisor Assistent Krogh og Revisorsuppleant Assistent Laursen genvalgtes.
- 4) Et Forslag fra Stationsforstander Petersen, Odde Sund Syd, om, at Bibliotekaren i Tilfælde, hvor ingen af de paa Rekvisitionssedlerne opførte Bøger er hjemme, da skulde sende 2 Bøger efter bedste Skøn. Forkastedes.



Beskyttelsesmidler mod Rust.

Om Aarsagerne til Rustdannelse er der allerede skrevet meget, uden at der derfor er opnaaet Enighed om Spørgsmaalet. Der gives stadig Fagfolk, som anser Tilstedeværelsen af Kulsyre eller en anden selv nok saa svag Syre kan danne en Iltning. Hertil maa bemærkes, at Kulsyre saavel som den i Skorstensrøg indeholdte Svovlsyre vil befordre Rustdannelse, men ingenlunde er nødvendige for denne, derimod ruster Jern langt tidligere og hurtigere, naar Luften indeholder Spor af disse Syrer. For at Rustdannelse kan begynde, behøves kun fugtig Luft, d. v. s. det deri værende Ilt og Vand.

Overstryges f. Eks. et rustent Jernstykke med et fuldkomment lufttæt Overtræk som Tjære, der yderligere er befriet for alle skadelige Bestanddele, som Syrer o. s. v., vil Rustdannelsen dog fortsætte under Tjærelaget, da Rusten i sig selv indeholder de for dens Levedygtighed nødvendige Stoffer, nemlig Ilt og Vand, det sidste bundet som Fugtighed. Af denne Grund gaar Rustdannelsen videre og gennembruder efter nogen Tids Forløb Overtrækket, hvorpaa Jernet atter ligger frit.

Derfor kan et Beskyttelsesmiddel, der virker som et lufttæt Overtræk, ikke benyttes til Jerndelev, som allerede er rustne, men kun til absolut rustfrit Jern, som da til Gengæld ogsaa vil blive sikkert beskyttet. Men store Jerndelev og Jernkonstruktioner, som Broer o. l., er det af Hensyn til Jernets porøse Overflade meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at befri fuldstændig for Rust. I hvert Tilfælde kan det ikke opnaas ved Skrabning eller Smergling, og Sandblæsning lader sig ikke anvende paa færdigbyggede Jernkonstruktioner. Afvaskning med Petroleum eller Olie vil heller ikke nytte, thi skønt der kan fjernes en betydelig Mængde Rust, vil der dog blive noget tilbage, og selv den mindste tilbageværende Del har beholdt sin Evne til igen at udvikle sig, indtil det atter gennembruder Paastrygningen.

De i Handelen forekommende Paastrygningsmidler med Tilsætning af Alkalier er ikke meget værd og kan endog i visse Tilfælde, hvor de alkaliske Stoffer er tilsat i enten for rigelig eller for ringe Mængde, virke i modsat Retning af den tilsigtede.

Den meget anvendte Blymønje danner heller ingen Undtagelse, idet den ved Paastrygningen blot frembringer et mekanisk Overtræk, som ganske vist er uopløseligt og haardt, naar der anvendes ren Blymønje, og den ikke er blandet op med en rigelig Mængde Engelskrødt.

Et Rustbeskyttelsesmiddel, som skal kunne forhindre allerede angrebet Jern i at ruste videre, kan kun naa Maalet, naar det er saaledes beskaffen, at den kan fratage den forhaandenværende Rust de Bestanddele — Ilt og Fugtighed —, som er nødvendige for Rustdannelsen. Naturligvis er det ligesaa vigtigt, at dette Beskyttelsesmiddel danner et glat, haardt og holdbart Overtræk, som tillige er saa elastisk, at det kan følge Jernets Udvidelser og Sammentrækninger under Temperaturforandringer uden at briste, da Jernet ellers igen vil blottes. Yderligere maa dette Overtræk være modstandsdygtigt mod Syrer og alkaliske Stoffer, ligesom overfor Vejrligets Indflydelse. Et og samme Fabrikat vil dog aldrig samtidigt kunne tilfredsstille alle ovennævnte Fordringer, og der maa derfor til hvert Formaal anvendes en Specialfarve.

Saaledes vil et Paastrygningsmiddel, som indeholder rigelig med Olie være godt egnet for Jernde, som er udsat for Vejr og Vind, medens Dele som kommer i Berøring med Vand, Syrer eller Lud, helst maa stryges med en oliefattig Farve.

Det i Handelen værende Beskyttelsesmiddel „Anti-oxid“, som er fremstillet med Henblik paa de ovenfor berørte Momenter, har i flere Aar hævdet sig

som et udmærket Paastrygningsmiddel for rustne Jernde. Det indeholder ingen Kemikalier, som er skadelige for Jernet, og det danner en elastisk, glat haard og glinsende Farve.

Et Stempels Adskillelse fra en Stempelstang.

Paa en større amerikansk Damper, der gik paa Søerne, indtraf det under Dokning, at en af Stempelstængerne skulde udtages, da den var haardt medtaget, rimeligvis paa Grund af anden Classes Pakning. Man vilde derfor have Stangen afdrejet og forsynet med ny Metalforing, men da man havde faaet Junkring og Stempelmøttrik af, viste det sig, trods alle Kraftudfoldelser, umulig at faa Stemplet af Stangen. Den koniske Afsats forneden i Krydshovedet lod sig imidlertid let skille fra Hovedet, saa baade Stang og Stempel samlet kunde tages paa Værkstedet; Drejebænken kunde imidlertid ikke tage Stemplet (man har altsaa tænkt sig at lade de to Dele forblive sammen!) og man benyttede derfor følgende Adskillelsesmaade: Et Stykke Rør, hvis Diameter var større end Stangens, blev skaaret til, saaledes, at Længden svarede til Afstanden mellem Stemplet og den paasatte Krydshovedmøttrik og smøget over Stangen med en Skive for Enden, hvorefter Møttriken blev trukket fast an mod Skiven, som laa an mod Rørets Ende. Nu opvarmedes Røret med Blæselamper, og Udvidelsen gav da et Tryk, som var stort nok til at sprænge Stemplet fra.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt!

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i Forretningen grundlagt 1879.



HAFNIA

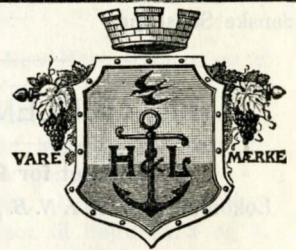
Samlet Forsikringsbestand
over 257 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler
over 71 Mill. Kr.

T1

Støt de Handlende, der overleverer i Lokomotiv-Tidende

Telf. 1899.



Telf. 1899.

Haslund & Larsen. Vinhandlere
Nørrevoldgade 27.

Prima vellagr. Vine og Spirituosa.

HØJESTE LAAN

paa Klasse- og Koloniallodder.
Gevinster udbetales billigst.

R. Jensen, Nansengade 32.
Telefon 3279.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a². Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4 011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.