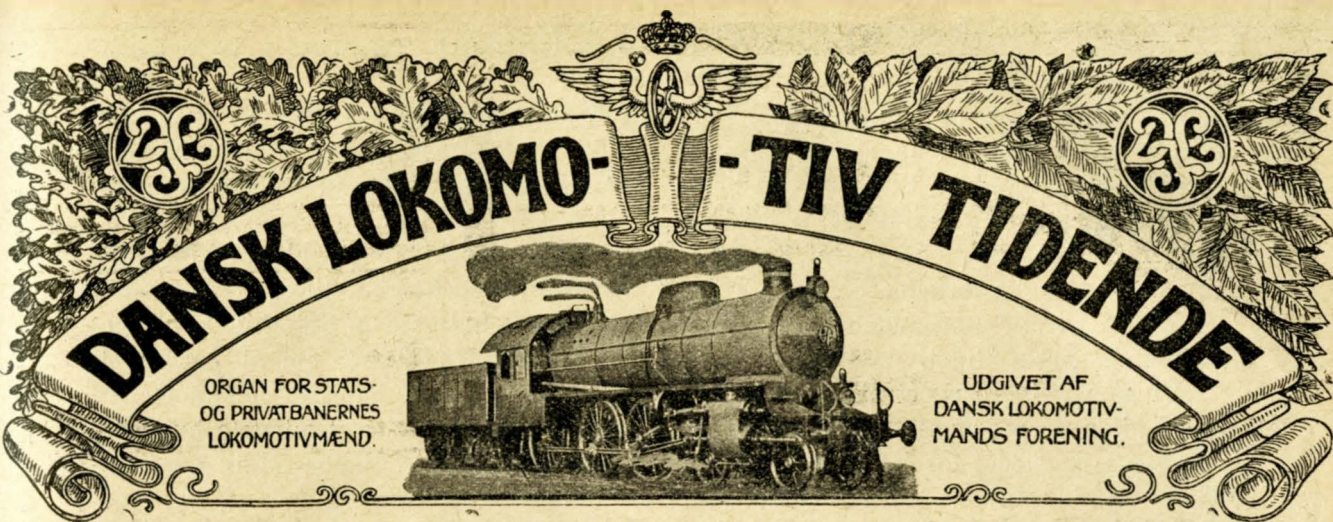




22. Aarg. Nr. 18.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

17. September 1922.

TJENESTETID M. M.

Organisationen venter stadig paa en Løsning af Spørgsmaalet om Beregning af Reserve- eller Raadighedstjenesten. Nu er det vel et Aar siden Forhandlingerne om den nye Tjenestetidsordre fandt Sted, men endnu er vi lige vidt, endnu er der ingen Forandring foretaget og Beregningen foregaar altid efter Reglen 1 Time lig $\frac{2}{3}$ Time.

De Overvejelser, der maatte være nødvendige for at kunne optage en Forhandling med Personalet til den nødvendige Regulering af Forholdet, skulde man synes nu maatte være til Ende, de kan i hvert Fald ikke være Aarevis endnu og Lokomotivpersonalet venter med Længsel og Utaalmodighed paa Afgørelsen. Den Ordning, der midlertidig er gennemført, er ganske meningsløs og den maa man bort fra og hen til en fornuftmæssig og for Personalet tilfredsstillende Ordning, hvor det ikke er nødvendigt at stille til Kontrol eller faa Underskrift paa en eller anden Seddel som Garanti for at der ikke lyves.

Det er iøvrigt blevet en hel Mani med Kontrol, baade naar Personalet kommer til Tjeneste, naar der køres ud af Hus og naar Grænsestedet ved Maskintjenesten

og Trafiktjenestens Omraade passeres. Alle Steder kontrolleres der og skrives der og ethvert Minut en Maskine kommer for sent paatales og efterfølges af Mulk. Det er den nidkære nye Stationsforstander paa Københavns Personbanegaard, der kræver en saa minutøs Overholdelse af Tiden og som straks farer i Blækhuset med Ønske om Forklaring. Vi er naturligvis indforstaaet med at Passagetiden skal overholdes, men det gik jo udmærket i Stationsforstander *Vilsbecks* Tid, og der kan ikke ses at være indtraadt Forandringer paa dette Omraade, siden *Looft* er tiltraadt. Det var ønskeligt, om man kunde komme væk fra denne uheldige Indberetningshistorie, der vækker megen Indignation blandt Lokomotivførerne og som kun er skabt til at sætte ondt Blod ved den spionagemæssige Maade, det hele er sat i System paa. Der var maaske ogsaa Mulighed for Besparelse, hvis man saa bort fra den Kontrol, idet at mindst en polyteknisk uddannet Ingeniørassistent kunde spares. Thi mindre kan ikke gøre det. En saadan Kontrol maa være Polytekniker.

Men det første Spørgsmaal maa imidlertid snart løses, det har Personalet berettiget Krav paa og det er urimeligt, at Maaned skal gaa efter Maaned uden no-

gen Løsning. Der er jo intet andet Personale ved Statsbanerne, der i saa udstrakt Grad anvendes til Reservetjeneste som Lokomotivpersonalet og i hver Fald gælder for Nedbrudsreserven at Karakteren er ganske anderledes og som Følge heraf er Kravet om en anden Beregningsmaade ogsaa berettiget.

Vi har tidligere peget paa al den Fritid Lokomotivpersonalet maa tilbringe udenfor Hjemstedet for hvilken der ingen Tidsberegning gives. Vi har vedblivende den Opfattelse, at det er ret og billigt at der dog tages noget Hensyn dertil, det bliver efterhaanden et meget stort Antal Timer Lokomotivmændene er borte fra Hjemmet i Maanedens Løb og det bliver jo ikke mindre naar Tidsberegningen for Raadighedstjenesten er saadan som den er.

Det hedder saa smukt i det Program, eller det Slagord der gik forud for Gennemførelsen af 8 Timersdagen, 8 Timers Arbejde, 8 Timers Frihed og 8 Timers Hvile.

For Tjenestemændene gælder dette ikke. De 8 Timers Arbejde kan strække sig over 12 Timer, ja endog længere Tid, saa det bliver saa som saa med Friheden og Hvilen.

Vi maa derfor snarest have gennemført en forestaaende Beregning af al den Raadighedstjeneste, der i nogen Maade er effektiv Tjeneste, som Bestemmelserne i Ordre H 300 tager Sigte paa.

STREJKEN VED DE SVENSKES PRIVATBANER.

Strejken gaar sin rolige Gang og siden sidste Nummer er der ikke trukket flere Baner med ind i Strejken. Imidlertid har Socialministeren under den 6. ds. indkaldt Parterne til et Forhandlingsmøde der fandt Sted Fredag den 8. ds. — Angaaende Resultatet af denne Forhandling kan vi intet meddele. Jernbaneforbundet udtaler imidlertid sin Tvivl om at

Arbejdsgiverne vil gaa med til en Overenskomst nu, idet de mener at Forudsætningen for en Opgørelse endnu ikke foreligger.

Generaldirektør Granholm for de svenske Statsbaner har til et Dagblad udtalt, at han naturligvis ikke kunde billige Personalets Beslutning om at gaa ud i Strejke, men syntes han paa den anden Side at Personalet — idet mindste hvad de bedrestillet private Baner angik — ikke behandlede paa rette Maade. Herover er naturligvis Arbejdsgiverforeningen for de private Jernbaner røget i Harnisk og betegner Generaldirektørens Udtalelser som partiske, og vil kun bevirke en Forlængelse af Strejken.

En meget hensynsløs Lønpolitik fra Arbejdsgivernes Side har forbitret Personalt saaledes at dette ikke har veget tilbage for Strejken i disse vanskelige Tider. Arbejdsgiverne har saaledes budt Lønninger ned til 150 Kr. om Maanedens i de laveste Lønningsklasser. Ved de højest betalende Jernbaner (disse er inddeelt i 5 Grupper med forskellige Lønninger) vil Arbejdsgiverne betale en Lokomotivfyrbøder med 10 Aars Anciennitet 185 Kr. om Maanedens ved de saakaldte billigste Steder. I Stockholm skulde en tilsvarende Løn blive 227 Kr. For Lokomotivførere vilde Lønningerne under lignende Forhold blive respektive 323 Kr. og 365 Kr.

Organisationerne har hele Tiden været fuldt enige om ikke at binde Personalet til en saadan Lønningsordning ved nogen Overenskomst med Arbejdsgiverne. Organisationerne er fuldt kampforberedte og godt økonomisk stillet og Stillingen er paa alle Maader udmærket. Banerne har ganske vist faaet en Del Strejkebrydere ved at betale op til 60 Kr. om Dagen og Kosten samt Arbejdsklæder, men den Arbejdskraft de har faaet fat paa er ikke synderlig værd.

Desværre har enkelte pensionerede Lokomotivførere ladet sig forlede til

Skruebrækkeri ved Udsigten til saadan Fortjeneste, og Banerne forsøger i Pressen at paastaa, at Trafiken ved Bergslagens Jernbane er oppe paa 46 pCt. af det normale. Strejkeledelsen i Göteborg har paavist, at det normale Togkilometerantal udgør 9.567, og at Forholdet nu er, at der køres 1661, hvilket igen vil sige, at Trafiken opretholdes med knapt 18 pCt. af det normale.

Alle Tegn tyder paa, at Strejken vil blive langvarig, men Personalet er fast bestemt paa at ville holde ud, og Stemningen og Sammenholdet er udmærket.

Det er en almindelig Opfattelse, at Strejken vil blive en Sejr for Personalet.

FERIEHJEMMET

Tillad mig gennem vort Blad at bringe Komiteen for vort Feriehem min bedste Tak og Kompliment for Frugten af Deres Arbejde og samtidig rette en Appel til alle Medlemmer indenfor D. L. F. Slut op i Rækken. Det er et godt Formaal, som fortjener vor fulde Støtte. Hjemmet ligger smukt ved Kalundborg Fjord. Her er frisk Luft og et dejligt Bad, et herligt Landskab, der indbyder til Ture i den frie Natur eller Hvile paa en Banke nydende Lærkens muntre Sang fra det høje, akkompagneret af Søens Braad mod Kysten, medens Du med Øjet følger hver Baad og Sejler, til de forsvinder ved Refsnæs kønne Pynt.

Fra en Ferie i disse skønne Omgivelser vil Du rejse hjem, rig paa gode Minder og Erindringer i Længsel efter den Dag, paa hvilken en ny Sommer vil kalde til Møde med D. L. F.s Helsebo. Husk ærede Kollega, det er ikke alene dig selv, der trænger til Hvile. Tænk paa din Hustru, som ofrer hver eneste Time paa Dagen for dig og Hjemmet, som er paa Færde tidlig og silde for at lette alt for dig. Bring hende det Offer at være en Uge eller to fritaget for de huslige Byrder, og Du vil vinde mere end Løn nok derfor ved at eje en Hustru, der de 50 eller 51 Uger af Aaret med fornyet Kraft og Lyst vil gøre alt for at lette og oplive Dig i dit daglige Arbejde. Jeg ved nok, Luften er

saa fuld af Stemmer, der kan finde saa mange Skavanker ved Sagen, for mig er kun to, som man med Rimelighed kan fremkomme med. For det første Bekostningen ved Opholdet, og jeg vil indrømme, der skal spares, men prøv, og Du vil aldrig fortryde det. For det andet, Børnene. Men selv den Forhindring vil paa flere Maader kunne lade sig overvinde. Den bør i hvert Fald ikke afholde nogen fra at slutte sig til Troppen. Husk paa, den Dag vil komme ogsaa for Dig, at Børnene er fra Haanden, eller saa store, at de kan passe sig selv de otte eller fjorten Dage, og saa vil det være dobbelt rart og oplivende at samles med Venner og Bekendte og nyde en velfortjent Hvile.

En Ting er for os yngre et stort Skaar og vil maaske afholde mange fra Turen, nemlig »Familiefripasset«, og er jo mere følelig jo længere Afstanden er; men det er min fulde Overbevisning, at rette Vedkommende vil se forstaaende paa Sagen, her hvor det gælder Lokomotivmandens Ferie, tilbragt paa en Maade, der i hans daglige Gerning vil give ham større Modstandskraft og bringe os nærmere Maalet: »En sund Sjæl i et sundt Legeme«, hvilket vel nok kan siges at være et af de største Goder ogsaa for Jernbane.

Jeg har selv med Familie haft den Glæde at nyde otte Dage paa Feriehemmet og vil gerne herigennem give det min varmeste anbefaling.

Tag til Feriehemmet, se og døm, og Du er Medlem.

Tak for Optagelsen.

C. Hansen, Lokomotivfb.

TJENESTEMÆND OG PRIVAT ARBEJDE.

Hr. Redaktør!

I Anledning af Diskussionen her i Bladet om Tjenestemænds private Arbejde anmoder jeg om Plads for følgende:

Naar en Mand søger Plads som Tjenestemand, bør han gaa ind til en sikker Tilværelse, saa han ikke behøver at have Bekymringer for sin Fremtid, men til Gengæld maa han give Afkald paa den — ganske vist ringe — Mulighed, der er i det frie Erhverv for at samle Formue.

Han bør ikke *baade* have Tjenestemandens i alle Henseender *sikrede* Fremtid og Chancer i det private Erhverv.

Stat og Kommune samt Skatteyderne har

Krav paa, at Tjenestemændene anvender deres Fritid og Ferie blandt andet til at udhvile og *dygtiggøre* sig til deres daglige Gerning, saaledes at de kan yde det bedst mulige Arbejde i deres Tjeneste. Dette vil ikke være muligt, naar de efter endt Kontortid skal halse Byen rundt for at føre Bogholderiet i private Forretninger eller administrere Ejendomme o. s. v.

Men naturligvis maatte Forudsætningen da ogsaa være, at alle Tjenestemænd virkelig faar en Løn, som de kan leve *anstændig* af, og passende Pension, saaledes at deres Tilværelse virkelig er sikret fra den Dag, de opnaar Ansættelse, og til deres Dødsdag.

Med dette kniber det, skønt store Forbedringer er sket, men en Betingelse for at komme videre frem er sikkert, at man fra alle Sider og ganske særligt fra Tjenestemændenes Side virker for et bestemt Forbud imod alt privat Arbejde — selv det allerringeste. Forholdet er nemlig, at der imod Forbedringer af Tjenestemændenes Kaar ofte — med Grund — indvendes, at de har store Biindtægter, og at en Forhøjelse af deres Lønninger derfor er unødvendig. Og naar disse Biindtægter saa kun opnaas paa de frie Erhverv Bekostning, er det umuligt selv for den mest velvillige Kommunalbestyrelse at gøre noget nævneværdigt for Tjenestemændene.

Lad os derfor i Stat og Kommune faa en strængt, indtil de mindste Enkeltheder, gennemført Forbud mod Tjenestemændenes Privatarbejde, og til Gengæld Løn- og Pensionsforhold, der i enhver Henseende sikrer Tjenestemændenes Tilværelse.

Saa kan de, som ønsker en saadan sikret — *men beskeden* — Tilværelse, tage Tjeneste hos Stat og Kommune, de, hvis Interesser i Retning af at samle Rigdom, kan jo saa denne ude i det private Erhverv uden Konkurrence fra Tjenestemændenes S.

S. Bresemann.

(Social-Demokraten 11-9.)

Hertil svarer den tidligere Redaktor af »Absalon« bl. a. følgende, hvilket vi fuldstændig kan tiltræde:

Det er navnlig den Del af Skuepladsen, hvor Hr. Bresemann har taget Stæde, som har en Indtægning nodig. Hr. B. skriver saa kønt om den unge Mand, der gaar ind i den offentlige Tjeneste:

»Han bør ikke *baade* have Tjenestemandens i alle Henseender *sikrede* Fremtid og *Chancer* i det private Erhverv.«

Det maa være undgaaet Hr. Bresemannsaarvaagne Opmærksomhed, at de senere Tider i nogen Grad har undergravet det yndede Dogme om den *i alle Henseender sikrede Fremtid*.

Vi har levet i Sparekommissionens Tegn, paa mere end et Punkt er der røkket ved Sikkerheden. Det er noget, som nogle Hundrede Postbude, Portorer og Kontorister ved Statsbanerne og københavnske Sporvejstjenestemænd kan tale med om. Man mente ikke længere at have Brug for deres Tjeneste — de kunde melde sig til de arbejdslozes Brigade.

Hvis Hr. Bresemann læste Fagpresse, vilde han have være noget bedre funderet. »Jernbanetidende« (Ch. Petersen) har nylig i en Artikel behandlet »Den faste Stilling«. Jeg skal citere et enkelt Sted:

»Men hvilke Motiver, der saa end ligger til Grund for de foretagne Afskedigelser, et maa nu være fastslaaet, nemlig at Venstrepartiet og det konservative Folkepartis Politikere har aflivet Dogmet om den faste Stillings Fordele under en Nedgangsperiode. Der er herefter ikke nogen almindelig Tjenestemandsstilling, der er mere fast end enhver anden Stilling. Den er fast, saalænge Staten har Brug for Tjenestemanden og han ellers udfører sit Arbejde; men er enhver anden Stilling ikke ogsaa det?«

Jo, vi skal vist tale lidt varsomt om den forpriste Sikkerhed — Opsigelsesfristen er tre Maaneder — og om Tjenestemandens privilegerede Stilling i det hele taget.

Tjenestemændene er det saa let at faa Øje paa, at stille isoleret, vi er allesammen med til at bestemme deres Vilkaar, de staar paa Tryk i Love og Vedtægter. Anderledes med Samfundsborgere i andre Fag, de kan bedre forputte sig; det er betydeligt vanskeligere at holde private Foretagender op til offentlig Beskuelse.

Man paaberaaber sig Pensionen. Javel, det er et Gode, det kan erkendes. Men man glemmer at tilføje, at Tjenestemanden selv betaler dette Gode, dels direkte gennem en procentvis Afkortning i Lønnen, dels indirekte derved, at han faar en lavere Løn for sit Arbejde end i de private Erhverv.

Man vil saa gerne give Tjenestemanden en privilegeret Stilling, navnlig i Retning af, hvad han i Modsætning til andre Samfundsborgere ikke maa foretage sig. Jeg har intet som helst imod den Betragtning, at man skal kunne leve af sit Erhverv og at dette skal være betalt saaledes, at Betingelsen for at leve virkelig er til

Stede. Men den, som har kendt Tjenestemænds Kaar gennem disse trange Aar, maa vedgaa, at Betingelsen ikke har været til Stede. Man glemte os længe, da det gik opad, man klipper os flittigt nu, hvor det gaar nedad. Regeringen og dens Kommissioner har ikke nægtet sig noget i den Henseende.

Der gives jo en Række Arbejder, som er saa smaa, at de kun kan lønnes som Bierhverv — om det saa er en Tjenestemand eller en Mand i privat Erhverv, som paatager sig en saadan Sidebeskæftigelse, maa for en uhildet Betragtning komme ud paa ét. Her kan netop nævnes saadanne Ting som Bogføring et Par Gange om Ugen for en lille Haandværker, en Viceværtbestilling, en Aften-Kontrollørbeskæftigelse — alt naturligvis under Forudsætning af, at det er foreneligt med Tjenestens Tarv. Det kan ikke forandre Situationen, om det i det første Tilfælde er en Post- eller en Bankassistent, i de andre en Funktionær eller en Murersvend, som supplerer sin Indtægt.

Hr. Bresemann er langt ude, naar han onsker »et strengt, indtil de mindste Enkeltheder gennemført Forbud mod Tjenestemændenes Privatarbejde«. Han er endogsaa længere ude end selve Venstres Regering og Politikere, der dog fornylig i en Beretning fra Udvalget om »Benloven« har ment, at der var tilstrækkelige Garantier i Tjenestemandsovens § 44 mod Spærreture i Overdrevet. Vi, der har staaet i Tjenestemandsoverorganisationernes Forsvarslinje under de økonomiske og moralske Angreb paa vor Stand, smiler bittert ved Bresemanns Eftersætning: »og til Gengæld Lon- og Pensionsforhold, der i enhver Henseende sikrer Tjenestemændenes Tilværelse.«

TANKER OM DE SVÆRE ILTGSLOKOMOTIVERS UDVIKLING

Ved Otto Bendixen.

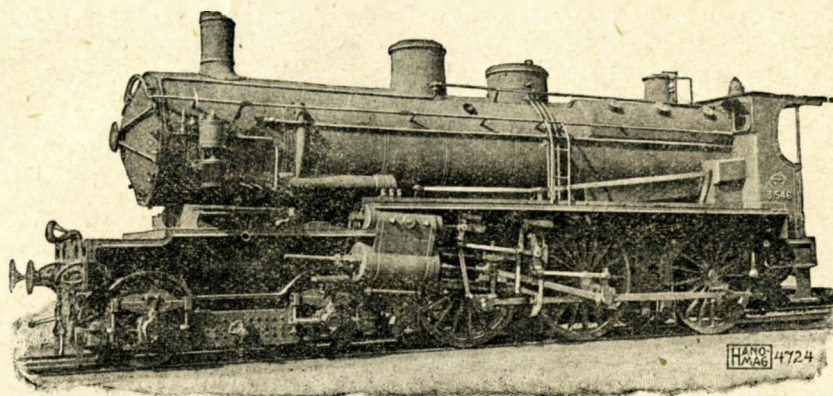
Vi har tidligere her i Bladet beskrevet forskellige svære Iltogslokomotiver foruden vore egne 2 B 1, Litra P og 2 C, Litra R; f. Eks. de preussiske Statsbaners 2 B 1 4 Cyl. Compound, Litra S 9 og 2 C 4 Cyl. Litra S 10. Endvidere de bajerske og italienske Statsbaners 2 C 1 4 Cyl. Comp. Iltogslokomotiv saavel som de svenske Statsbaners 2 C, Litra B og 2 C 1 4 Cyl. Comp., Litra F o. s. v. Disse Iltogslokomotiver har hidtil hørt til de sværeste i Evropa.

Med Tilladelse af Hr. *Dipl.-Ingeniør Ad. Wolff, Hannover*, skal vi i det følgende gengive en Artikel, som han har skrevet i »Hanomag-Nachrichten« om de svære Iltogslokomotivers Udvikling. »Hanomag-Nachrichten« er som bekendt et Tidsskrift, der udgives af Lokomotivfabriken i Hannover »*Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden.*«

Resuméet af de i det følgende fremsatte Tanker om de svære Iltogslokomotivers Udvikling er det, at det normalsporede 2 C Iltogslokomotivs Præstationsevne er begrænset ved Umuligheden af at forstørre Risten væsentlig over 3 m². Denne Risteflade er ikke mere tilstrækkelig for den nuværende Iltogstrafik særlig paa bakkede Strækninger. Man maa tage sin Tilflugt til 2 C 1 (3 koblet med Bagløber) og lignende Lokomotiver, men ogsaa ved disse viser sig snart som Følge af overmaade Belastning af den bageste Løbeaksel en Begrænsning af Ristens Størrelsesudvikling. Der beskrives forskellige Lokomotiver, ved hvilke er forsøgt at overvinde de nævnte Mangler. Forfatteren foreslaar Indskydningen af en mindre belastet normal Løbeaksel og bringer som Eksempel Udkastet til et usædvanligt kraftigt 2 C 2, 3 Cyl. Overheder-Iltogslokomotiv. Dette bliver i Hovedsagen skildret og saaledes Undersøgelsen af Akselbelastningen indgaaende gennemført.

Begrebet »Iltogslokomotiv« er vaklende og ikke som man i Almindelighed antager ubetinget afhængig af stor Diameter af Drivhjulene, men af den Stræknings Stigningsforhold, paa hvilket Lokomotivet overvejende skal befordre Iltog. Paa Alpebanerne bliver Iltog befordret af 5 kobledede Lokomotiver med kun 1300—1400 mm Drivhjulsdiameter, hvorimod de preussiske E- og 1 E Godstogslokomotiver har den samme Drivhjulsdiameter paa 1400 mm (vore Litra D 1404 mm. Overs. Anmærkning) og de normale engelske C Godstogslokomotiver endog en saadan paa 5 = 1524 mm, da det her overvejende drejer sig om Strækninger uden større Stigninger.

For Konstruktionen af Lokomotivet byder smaa Drivhjul i Almindelighed ingen særlige Vanskeligheder, da de ikke



„Hanomag-Schreibten“.

Fig. 1. Den franske Nordbanes 2 C 4 Cyl. Compound Overheder Iltogslokomotiv bygget 1910—13.

Hovedmaal:

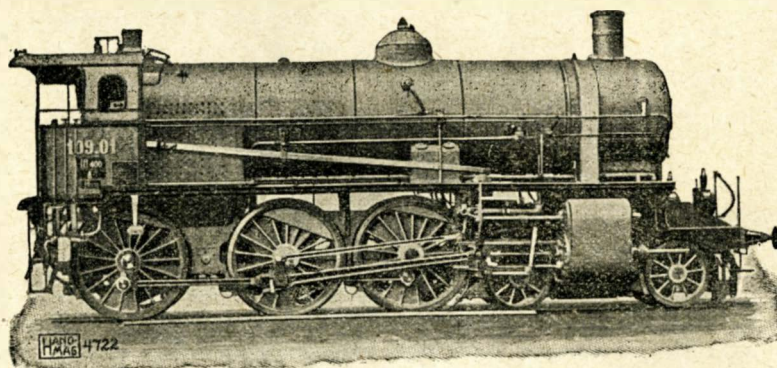
Drivværk	$2 \times \frac{380}{550} / 640 / 1750 \text{ mm.}$	Hedeflade	$15,7 + 136,3 + 40,0 = 192 \text{ m}^2$
Hjulstand	8450 mm.	Tom Vægt	65,1 t.
Risteflade	$2,782 \times 0,991 = 2,76 \text{ m}^2$	Adhæsionsvægt	51,0 t.
Damptryk	16 Atm.	Tjenstvægt	70,8 t.

synderlig indskrænker Kedlens Konstruktion hverken i Højde- eller Bredderetning. Anderledes er det ved store Drivhjul. Ved Lokomotiver til Iltog paa Strækninger uden større Stigninger, der skal tilbagelægge lange Strækninger med Hastigheder fra 90—100 km i Timen, vælger man Drivhjulsdiametere i Almindelighed mellem 1850 og 2100 mm. Dog ogsaa her gives der Undtagelser. Saaledes befordrer den franske Nordbane enkelte af dens hurtigkørende Tog (trains rapides)

med 2 C 4 Cyl. Compound-Lokomotiver (Fig. 1) med kun 1750 mm Hjuldiam., imidlertid har disse Lokomotiver faaet særlig gunstige Bestemmelser af Ind- og Udstrømningskanaler.

I det følgende skal kun behandles Lokomotiver, som har en Drivhjulsdiameter større end 1850 mm.

I de første 10 Aar af dette Aarhundrede var i hele Evropa 2 C Lokomotivet den almindelig anvendte Type for svære Iltog paa Flad- og Højlandsstrækninger.

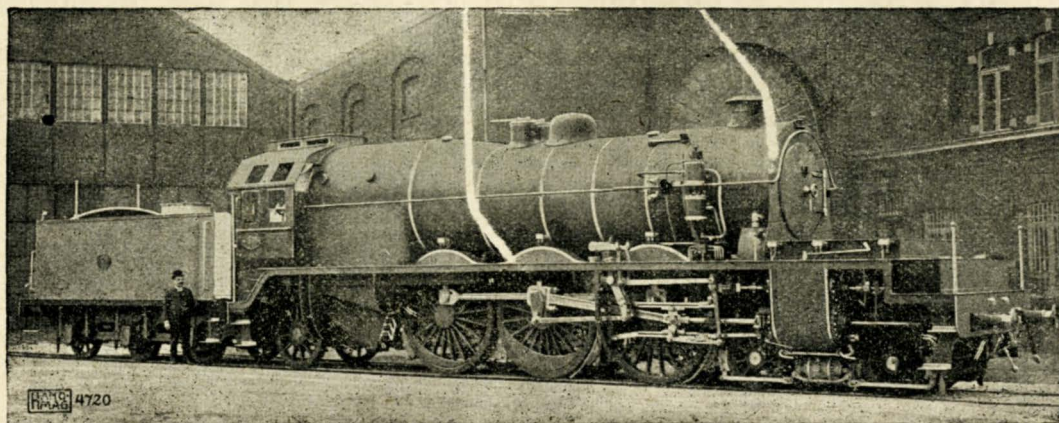


„Hanomag-Schreibten“.

Fig. 2. Det østrigske private Sydbaneselskabs 2 C Overheder Tvilling Iltogslokomotiv, Litra 109. Bygget 1909 af Statsbaneselskabets Maskinfabrik, Wien.

Hovedmaal:

Drivværk	$550 / 650 / 1740 \text{ mm.}$	Hedeflade	$12,0 + 155,9 + 51,9 = 219,8 \text{ m}^2$
Hjulstand	8150 mm.	Tom Vægt	59,6 t.
Risteflade	$2,236 \times 1,58 = 3,55 \text{ m}^2$	Adhæsionsvægt	43,2 t.
Damptryk	13 Atm.	Tjenstvægt	66,9 t.



„Hannomag-Vachrichten“.

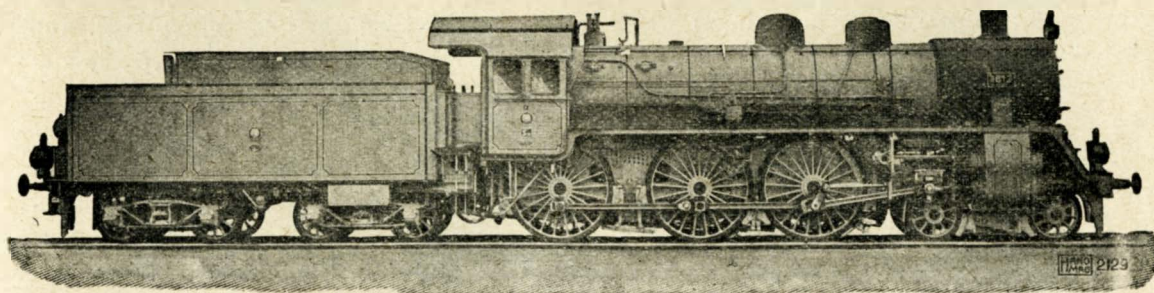
Fig 3. De belgiske Statsbaners 2 C 1 4 Cyl. Overheder Iltogslokomotiv, Litra 10.
Bygget af Zimmermann-Haurez & Co.

Hovedmaal:

Drivværk	4×500 / 660 / 1980 mm.	Hedeflade	20,0+220,0+62,0 = 302,0 m ²
Hjulstand	11425 mm.	Tøm Vægt	92,0 t.
Risteflade	2,5×2,0 = 5,0 m ²	Adhæsionsvægt	57,0 t.
Damptryk	14 Atm.	Tjenstvægt	102,0 t.

Denne Type kræver en lang og smal Fyrkasse mellem de bageste koblede Hjul. Anordningen af en Fyrkasse, som ligger over de koblede Hjul er ved 2 C Typen kun udført ved Drivhjulsdiametre indtil 1740 mm, og saaledes ved den østrigske Sydbanes i 1909 byggede Litra 109 (Fig. 2). Kedelmidten ligger her allerede 3000 mm over Skinnetop, men selv ved dette Maal faar man kun en meget ringe Højde af Fyrkasseforvæggen (Sadelpladen). Fyrdøren kommer til at ligge meget højt,

saa man er altsaa enten tvungen til af Fyrbøderen at forlange en særlig stor Løftehøjde af de fra Tenderen tagne Kul, eller at anbringe Førerhusets Gulv ualmindeligt højt. Ved det her nævnte Lokomotiv ligger det 1800 mm over Skinnetop. Førerhusgulvets høje Beliggenhed har den Ulempe, at Sidevinduet med Overkanten allerede rækker stærkt ind i Profilens Afskraaning. Et særligt Eksempel herpaa viser Fig. 3, de belgiske Statsbaners 2 C 1 4 Cyl. Lokomotiv, Litra 10.



„Hannomag-Vachrichten“.

Fig. 4. De preussiske Statsbaner's 2 C 4 Cyl. Overheder Iltogslokomotiv, Litra S 10.
Bygget af Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, 1914.

Hovedmaal:

Drivværk	4×430 / 630 / 1980 mm.	Hedeflade	14,2+138,9+61,5 = 214,6 m ²
Hjulstand	9100 mm.	Tom Vægt	73,2 t.
Risteflade	2,8×1,01 = 2,8 m ²	Adhæsionsvægt	50,4 t.
Damptryk	14 Atm.	Tjenstvægt	80,0 t.

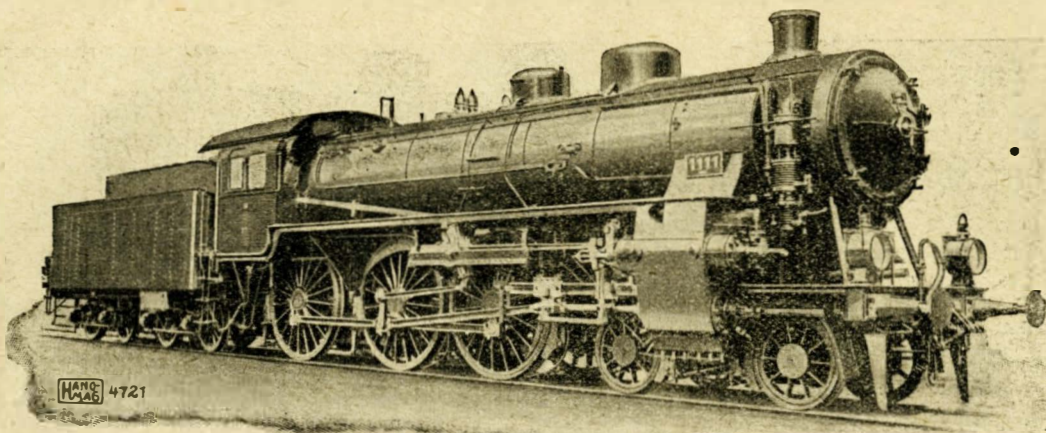


Fig. 5. „Hanomag-Nachrichten“.

Fig. 5. De preussiske Statsbaners 2 C 4 Cyl. Compound Overhøder Iltoglokomotiv, Litra S 10. Konstrueret og bygget 1914 af Henschel & Sohn, Cassel

Hovedmaal:

Drivværk	$2 \times \frac{400}{640} / 660 / 1980 \text{ mm.}$	Hedeflade	$17,59 + 147,09 + 58,5 = 223,18 \text{ m}^2$
Hjulstand	9100 mm.	Tom Vægt	77,4 t.
Risteflade	3,12 m ² .	Adhæensionsvægt	52,04 t.
Damptryk	15 Atm.	Tjenstvægt	84,95 t.

Maa Fyrkassen anordnes mellem Hjulene, som det er nødvendigt ved større Hjuldiametre, saa beløber den størst opnaaelige Ristebredde sig til rundt 1000 mm, og da man med Henblik paa Muligheden for en god Fyring ikke skal anordne en større Ristelængde end ca. 3 m, er Ristefladen begrænset til 3 m² og saaledes ogsaa Lokomotivets Ydelse. Grundsatsen for et Lokomotivs Præstationsevne danner altid Risten, en Forøgelse af Kedelhedefladen alene bringer kun uvæsentlig Gevinst. F. Eks. vilde efter *Strahls* Angivelse Dampudviklingen pr. Time med en Risteflade paa 3 m² kun stige fra 10650 til 10800 kg, naar man forøgede Hedefladen med 10 pCt. fra 180 til 198 m². En Forøgelse af Ristefladen med 10 pCt. d. v. s. fra 3 til 3,3 m² svarer til en Forøgelse af Dampudviklingen pr. Time fra 10650 til 11350 kg.

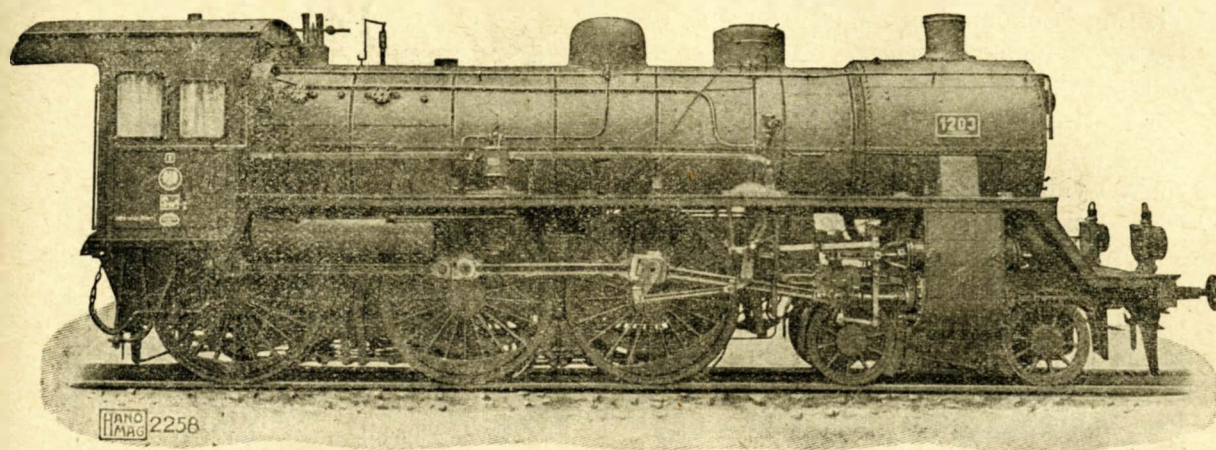
2 C Iltoglokomotivernes Præstationsevne er derfor begrænset og kan heller ikke forøges ved Forstørrelse af Akseltrykket. Desuden viser de nyere 2 C Lokomotiver allerede ret betydelig Belastning af Trucken. Saaledes har det preussiske 2 C 4 Cyl. Iltogs-Lokomotiv, Litra

S 10 (Fig. 4) *) 29,6 t Vægt paa Trucken og med næsten 16,8 t Akseltryk paa Driv- og Kobbelskæbterne kun 2,8 m² Risteflade. Kun den samme Banes 2 C 4 Cyl. Compound-Lokomotiv, Litra S 10¹ (Fig. 5) kommer med 17,3 t Akseltryk til 3,12 m² Risteflade. (De danske Statsbaners Litra R har med 16 t Akseltryk 2,62 m² Risteflade. Overs. Anm.).

Alle disse Iltoglokomotiver er udført med 4 Cylindre og for det meste som 4 Cyl. Compound Maskiner, for en mindre Del i Preussen og Belgien som 4 Cyl. (Firling). De gunstige Erfaringer, som man med Hensyn til Løbet havde høstet med de første Lokomotiver med 4 Cylindre, der udelukkende var Compound Maskiner, havde til Følge, at man ogsaa uden videre overtog 4 Cyl. Anordningen der, hvor man trøede ved Anvendelsen af Overhedning at kunne give Afkald paa Compoundvirksomheden.

Tre Cylinder Iltoglokomotiver var sjældne. Først i den nyere Tid (1914) har det været de preussiske Statsbaner, som med enklere Dampfordeling gik over

*) Beskrevet i „Lokomotiv-Tidende“ Nr. 19, 1911, og Nr. 7-8, 1915.



„Hanomag-Nachrichten“.

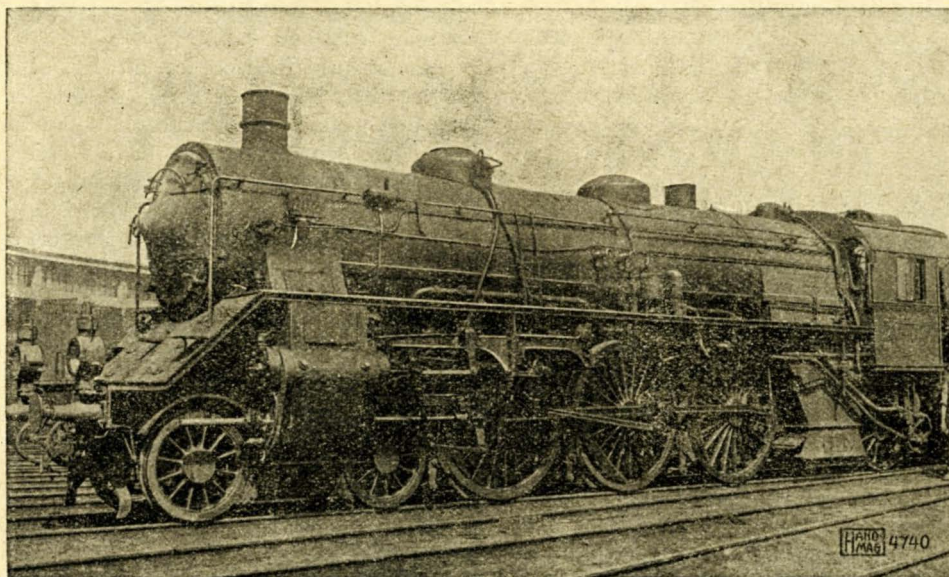
Fig. 6. De preussiske Statsbaners 2 C 3 Cyl. Overheder Iltogsløkomotiv, Litra S 10².
Bygget 1916 af *Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft*

Hovedmaal:

Drivværk	3×500/630/1980 mm.	Hedeflade	14,2+138,9+61,5 = 214,6 m²
Hjulstand	9100 mm.	Tom Vægt	74,0 t.
Risteflade	2,808×1,02 = 2,82 m².	Adhæsionsvægt	52,04 t.
Damptryk	14 Atm.	Tjenstvægt	80,32 t.

fra 4 Cyl. til 3 Cyl. Konstruktionen. Det af Vulkan Værket i Stettin konstruerede Lokomotiv er i Fig. 6 som senere Leve-

ring fremstillet af Lokomotivfabriken i Hannover. Undersøgelser, som Vulcan Værket havde gennemført, har vist, at



„Hanomag-Nachrichten“.

Fig 7. De saksiske Statsbaners 2 C 1 3 Cyl. Overhuder Iltogsløkomotiv Litra XVIII H.
Konstrueret og bygget 1917 af saksiske Maskinfabrik forhen R. Hartmann i Chemnitz.

Hovedmaal:

Drivværk	3×500/630/1965 mm.	Hedeflade	15,4+200+72 = 287,4 m²
Hjulstand	11375 mm.	Tom Vægt	84,3 t.
Risteflade	2,25×2,0 = 4,5 m².	Adhæsionsvægt	50,5 t.
Damptryk	14 Atm.	Tjenstvægt	93,4 t.

nem saa vellykket maaske det gode Vejr gjorde sin Virkning. Paa Festpladsen kom Direktøren for Bryggeriet »Carlsminde« ud og hilste paa hele Selskabet. Fra vore Lokomotivmestre var der givet saamegen Frihed som det kunne lade sig gøre at undvære Personale, hvorfor vi takker d'Herrer.

En Deltager.

REVY

D. L. F. Aarhus Afdelinger opfører Mandag den 2. Oktober i Østergades Forsamlingsbygning Lokomotivmændenes Revy eller »Den er paa Vej«.

Medlemmer af D. L. F. indbydes. — Fremmede kan indføres ved et Medlem.

Festudvalget f. Ar. Afd.

TAKSIGELSE

Modtag herved alle min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

J. Andersen, Nyborg.

Sanitlige Rangerførere paa Aarhus H bedes modtage min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min Hustrus Død og Begravelse.

C. J. Iversen, Portør, Aarhus H.

Min bedste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum. En særlig Tak bringes Esbjerg Afdelinger for de smukke Gaver, som jeg og min Hustru modtog. Samtidig bringes Hovedbestyrelsen min bedste Tak for den udviste Opmærksomhed.

A. J. Berg, Esbjerg.

Mine ærede Kolleger bedes herved modtage min hjerteligste Tak for de mig udviste Opmærksomheder i Anledning af mit Jubilæum.

A. Schmidt.

Roskilde.

Hjertelig Tak til alle Kolleger og Medansatte for de smukke Gaver og for den store Opmærksomhed der udvistes mod mig paa min Jubilæumsdag.

Esbjerg i September 1922.

M. Mortensen.

Hjertelig Tak til d'Hrr. Lokomotivmestre, Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere i Fa. for det smukke Ur m. m., som blev mig overrakt som Erindringsgave paa min 25 Aars Jubilæumsdag. Det vil stedse være mig et kært Minde om denne Dag.

K. J. Petersen, Pudserformand, Fredericia.

Hjertelig Tak udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. Jensen.

TIL MEDLEMSLISTEN

*Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
1. September 1922:*

Lokomotivfrb. Asp. E. Knudsen, Aalborg.

BYTNING

En Lokomotivfyrbøder ønsker Bytning med en Kollega i Nyborg. Eventuelt bytte Lejlighed.

H. M. Hansen, Fredericia.

Sanitets & Gummivarer.

Moderspr. m. flere Rør.

Gummistrømper. Alle Sygeplejeartikler. Ill. Prisliste sendes diskret mod 30 Øre i Frmk.

Gummisaaler & Hæle.

mrk. »Gepoha«. Saaler fra 1.25--3.25 pr. Par. Hæle fra 0.40--1.30 pr. Par efter Størrelse. Indsend Omrids af højre Skosaal og Hæl. 3 Mdr.s skriftlig Garanti for Slid.

Amerikansk Gummivare Industri.

Afd. 13.

Tlf. B. 4195. Vestergade 2. Kbhvn. B.

H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Varelatteriet.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 17. September



J. Larsen & Søn
Brdr. Larsen

Flygel & Pianofabrik.

Bredgade 45. — København K.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementpris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.
Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.
Kontortid Kl. 10—4.