



22. Aarg. Nr. 19.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. Oktober 1922.

UNIFORMSSAGEN.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har i den sidste Tid beskæftiget sig med Uniformssagen, hvilket vore Medlemmer vil være bekendt med gennem den Protokol over Forhandlingerne den 13. Juni angaaende dette Spørgsmaal, som vi havde optrykt i Nr. 16. Disse Forhandlinger endte med, at der fra Fællesudvalgets Side skulde fremsættes et Forslag. Dette skete ogsaa, og Udvalget fremsatte den 7. Juli i en Skrivelse sit Tilbud og Organisationerne søgte heri at imødekomme de Krav om Reduktioner i det Omfang som det kunde lade sig gøre med skyldig Hensyntagen til Medlemmernes Interesser.

Det var Fællesudvalget ganske klart, at der ikke kunde være Tale om i det Omfang som det ønskedes at imødekomme de fremsatte urimelige Forlangender, hvorfor man stillede sit Forslag til Reduktioner efter det gamle Uniformsreglement.

Imidlertid har dette Forslag ikke fundet Naade hos de høje Herrer paa St. Jørgensborg, thi i en Skrivelse af 20. August har Generaldirektoratet tilstillet Fællesudvalget en Skrivelse, hvis Form og Indhold er af en saadan Beskaffenhed at den fuldstændig afskærer enhver videre Forhandling.

Skrivelsen lyder saaledes:

»Under Henvisning til Fællesudvalgets Skrivelse af 7. f. M. J. Nr. 2686; angaaende Ændring i Reglerne for Levering af Uniform skal man, efter at Sagen har været forelagt Ministeren for offentlige Arbejder, herved meddele, at de af Udvalget i bemeldte Skrivelse gjorte Indrømmelser maa anses for ganske utilstrækkelige, og at de af Sparekommissionen af 21. Februar 1921 i dennes 2. Betænkning fremsatte Forslag til Ændringer i de Regler, hvorefter Levering af Uniform hidtil har fundet Sted, nu snarest vil blive gennemført.

Man skal dog tilføje, at man i Overensstemmelse med det under Forhandlingen den 13. Juni d. A. udtalte vedvarende vil være villig til at tage Indførelsen af rimelige mindre væsentlige Ændringer i det omhandlede Forslag under Overvejelse, for saa vidt Ønske herom fremkommer i Løbet af de nærmeste Dage, og at der iøvrigt vil blive taget Hensyn til de Erfaringer vedrørende Brugstiderne og Stofkvaliteterne, so mnaatte indhøstes efter Gennemførelsen af de nye Regler desangaaende.«

Skrivelsen er overordentlig klar og afvisende, man finder for godt at meddele Fællesudvalget at de af Fællesudvalget gjorte Indrømmelser er ganske utilstrækkelige, hvorfor de af Statsbanesparsudvalget og den store Sparekommission foreslaaede Beparelser vil blive gennemførte. Paa den Maade praktiserer man altsaa Forhndlingsreglerne under det moderate Ministerium. Der findes ikke Antydning af, at man kunde tænke sig at optage nye

Forhandlinger om Sagen, men kun om ganske uvæsentlig Ændringer kan der fremsættes Ønsker.

Det fra Generaldirektoratet fremkomne Svar var naturligvis Genstand for Forhandling i et Fællesudvalgsmøde, hvor man var ganske enige i, at Svaret var af en saadan Karakter, at man fra alle Sider var forbavset over saavel Tonen som Indholdet.

Fællesudvalget enedes derefter om at tilstille Generaldirektoratet en saalydende Svarsskrivelse, der afsendtes den 16. September:

I Skrivelse af 26. f. M. (L 3502) har Generaldirektoratet meddelt Fællesudvalget, at de af Udvalget i bemeldte Skrivelse gjorde Indrømmelser med Hensyn til Ændring i Reglerne for Levering af Uniform maa anses for ganske utilstrækkelige og at de i Sparekommissionens 2. Betænkning foreslaaede Ændringer i det hidtidige Uniformsregulativ nu snarest vil blive gennemført, hvorhos Generaldirektoratet erklærer sig villig til at tage Indførelsen af rimelige mindre væsentlige Ændringer i det omhandlede Forslag under Overvejelse, for saa vidt Ønske herom fremkommer i Løbet af de nærmeste Dage, samt endvidere meddeler, at der iøvrigt vil blive taget Hensyn til de Erfaringer vedrørende Brugstiderne og Stofkvaliteterne, som maatte indhøstes efter Gennemførelsen af de nye Regler desangaaende.

Fællesudvalget skal i denne Anledning ikke undlade at gøre Generaldirektoratet opmærksom paa, at de af Udvalget i Skrivelse af 7. Juli d. A. gjorde Indrømmelser vil repræsentere en Besparelse for Statsbanerne af ca. 149,000 Kr. aarlig, og da Uniformsreglementet af 1909 i Hovedsagen er ganske upaavirket af de senere Aars Udvikling og Fællesudvalget i og for sig anser de hidtidige Brugsterminer og Stofkvaliteter for godt stemmende med Jernbanetjenestens Behov, betragter Fællesudvalget sit foranævnte Forslag som betydelige Indrømmelser, og saa meget mere som disse Indrømmelser sker paa et Omraade, der udgør en Del af Personalets faste Lønningsvilkaar.

Det har derfor vakt Fællesudvalgets Forbavselse, at Generaldirektoratet — efter ved den første Forhandling at have fremkaldt Fællesudvalgets førnævnte Forslag — nu pure afviser en Realitetsdrøftelse af Sagens væsentligste Punkter og Fællesudvalget maa for sit Vedkommende dybt beklage, at Personalets Organisationer under Forhandlingerne om Sparekommissionens

Forslag har samtykket i vidtrækkende Reduktioner af Personalets øvrige Vilkaar uden at have kunet forudse, at Generaldirektoratet vilde være i Stand til i Uniformssagen at indtage en Holdning, som staar i afgjort Modstrid med Statsministerens Bestræbelser og ofte udtalte Hensigt: at gennemføre Spareforanstaltninger med Personalets Tilslutning, og man skal ikke lægge Skjul paa, at en Fastholden af Generaldirektoratets Standpunkt vil afføde den alvorligste Uvilje blandt Personalet.

Fællesudvalget ønsker derfor heller ikke gennem Opnaaelsen af mindre væsentlige Ændringer at paatage sig Medansvar for Gennemførelsen af Sparekommissionens Uniformsforslag, men forbeholder sig fuld Handlefrihed i denne Sag.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har saaledes ikke ønsket at gøre Brug af den Tilladelse, som Generaldirektoratet omtaler i sin Skrivelse og har saaledes ikke villet være med til at give det nye Uniformsregulativ sin Velsignelse. Generaldirektoratet maa derfor, om det har Lyst, paatvinge Personalet det nye Uniformsregulativ, i hvilket der ikke er taget noget Hensyn til de af Organisationerne fremsatte Ønsker. Følgen vil forhaabentlig ogsaa blive den, at dette Regulativ vel ikke vil faa nogen særdeles lang Levetid.

Der er jo næppe Tvivl om, at Reduktionerne bliver gennemført efter den nuværende Trafikministers Ønske, og at de eventuelt skal tvinges igennem.

For Lokomotivpersonalet stiller Forholdet sig saaledes, at vi i 1919 ved Gennemførelsen af den nye Lønningslov fremsatte som en udtrykkelig Betingelse, at vi, for at give vort Bifald til Lønningsloven, maatte kræve at blive uniformeret paa den og den Maade. Disse Ønsker blev imødekommet og ved den Forhandling, der førtes med Generaldirektoratet herom, fastsattes det i hvor stort Omfang Lokomotivpersonalet skulde uniformeres og ligeledes fastsattes de forskellige Genstandes Værdighed. Vi fik den Gaæng Uniformen som et Tillæg til Lønnen, hvorfor det for os maa betegnes som et rent og skært Lønnedslag, som vi selvfølgelig under ingen

Omstændigheder godvillig kunde gaa med til.

Vi skal nu af med Regnfrakken og med Skindtrøjen og Varigheden af Jakken skal udstrækkes til 2 Aar. Skindtrøjen anser man i Henhold til Statsbanesparekommissionens Betænkning for at være skadelig for Helbredet. Hvis de Herrer, som har udtalt sig herom, havde blot en lille Smule Begreb om det Slud og Træk og Kulde, der er paa Lokomotivets Fyrplads, kunde det være, at de vilde have forstaaet, at en Skindtrøje under visse Forhold kan gøre umaadelig stor Nytte. Se blot til Automobilisterne, der alle forsyner sig med Skindtrøje, fordi det er det eneste Klædningsstykke, der er uigennemtrængeligt af Blæsten.

Men nu skal Lokomotivmændene igen af med denne, fordi der skal spares, saa skidt med, at man for kun et Par Aar siden forstod det rimelige i de Krav, vi fremsatte. Og Skindtrøjen er uundværlig for Lokomotivmændene, og af alle de Beklædningsstykker, som dette Personale fik til-delt, var intet saa kærkomment som netop denne. Imidlertid har man ikke ment at kunne tiltræde Personalets Repræsentan-ters Ønske, og der er derfor heller ingen Tvivl om, at Personalet vil se med Bitterhed hen til den Regering og Administra-tion, der paa Trods af Personalet gennem-fører en saadan Reduktion.

I Modsætning til den forrige Regerings Opgave, der var, at give Lokomotivmæn-dene en varm og god Paaklædning i Tje-nesten, gaar den nuværende Regering ud paa at klæde Personalet af.

Den nuværende Regering har vel nok levet sin længste Tid, den har paa mange Maader vist hvad den vilde, og den har i hvert Fald forstaaet i fuldt Omfang at sætte Tjenestemændene op imod sig.

HUMANITET.

Tiden bærer med sig at der vises min-dre og mindre Hensynsfuldhed mod Tje-nestemændene og selv paa Omraader,

hvor man sikkert meget godt kunde have holdt sig hjemme og ladet det gaa paa den Maade det hidtil er gaaet, skal man ud med Forbud.

Vi tænker i denne Forbindelse paa det Cirkulære, der er udsendt under 16. Sep-tember angaaende Bagsejl. Det lyder saaledes:

»I Anledning af at der undertiden fremkommer Rekvisitioner paa Bagsejl til Lokomotiver, meddeles herved, at da An-vendelse af Bagsejl til Dækning fra Før-erhusets Tag til Tenderens øverste Kanit ikke er tilladt, vil saadanne Rekvisitioner ikke blive effektuerede.«

Ved en Forhandling, Organisationerne for en to, tre Aar siden havde med Ma-skindirektøren angaaende forskellige Vel-færdsforanstaltninger var blandt andet ogsaa Spørgsmaalet om Anbringelse af Bagsjl paa Lokomotiverne. Organisatio-nen fik ikke gennemført dette, men paa den anden Side skulde der foranstaltes Forsøg med Bagsejl, saa vidt vi husker med Marieglas i, saaledes at det var mu-ligt at holde Udkig naar Bagsejlet var nede. Hvorledes det er gaaet med disse Forsøg skal vi ikke udtale os om, thi vi har intet hørt til Sagen siden, men selve Foranstaltningen er, selv om man fra Ad-ministrationens Side ikke kunde gaa med til den, under visse Forhold absolut nød-vendig.

Der blev den Gang, husker vi, af Ma-skindirektøren hævdet, at man af Sikker-hedshensyn ikke kunde gaa med til An-bringelsen fordi Udkigsmuligheden blev forringet og derved opstod der Forhold, der gjorde at Administrationen ikke kun-de gaa med til at indføre bemeldte Bag-sejl.

Vi kunde have Lyst til at vende Spørgsmaalet om og spørge, forringerman ikke netop Sikkerheden ved at undlade at indføre Bagsejlet, fordi Personalet i visse Vejrforhold bliver fuldstændig blændet, i Blæsevejr af Kulpartikler, i Snevejr af Sneen, for ikke at tale om at Personalet i stærk Kulde kan blive fuld-

stændig forkommen. — Tror man virkelig at Personalet under saadanne Omstændigheder er bedre i Stand til at varetage Sikkerhedstjenesten, end hvis de kan være en Smule beskyttet af et Bagsejl. Absolut ikk!

Det er i høj Grad inhumant, at udstede en saadan Bekendtgørelse, at stille Forlangende om, at Personalet skal staa der uden Dækning, i øsende Regnvejr, i bidende Kulde eller i Snestorm. Alle andre Steder ser man, at der gennemføres Foranstaltninger i saa Henseende. Se til Sporvognene! Eller se blot, for at tage et lille, men talende Eksempel, paa hvorledes man hygger sig, naar en P Maskine skal løbe Prøvetur, hvad enten det er Sommer eller Vinter opsættes en Bagvæg for at ikke Ingeniøren, der kører Prøvetur, skal tage Skade. Thi vi forstaa nu fuldtud, at det ikke er af Hensyn til Lokomotivpersonalet.

Nej, til dem siger man, enten de nu skal køre Persontog med Tenderen foran, eller det er Godstog der skal køres, Sikkerheden kræver at I faar Øjnene fyldte med Snavs eller Sne, det er alt for farligt, at der findes en Smule Dækning. Forstaa det, hvo som kan!

Men som sagt, man kunde vist meget godt have holdt sig hjemme med dette Forbud, det er udmærket egnet til at skabe ondt Blod og det er i høj Grad inhumant. Frygter man Misbrug af Bagsejlet, f. Eks. naar der køres med Maskinen retvendt, kan man jo paatale dette, men i de Tilfælde, hvor det er paakrævet, burde man tillade det, eventuelt ogsaa skride til Udførelse af de Forsøg, der i sin Tid blev talt om.

Der er saa mange Ting, der taler for, at Lokomotivpersonalet faa Lov til at anbringe et Bagsejl paa Lokomotivet. Det gør Nytte, naar der skal tages Kul i Stormvejr med Vinden ind i Huset, naar der afventes Færgeforbindelse under samme Forhold, i Snestorm, i stærk Kulde o. s. v., thi da er Opholdet paa en Fyrplads i høj Grad ødelæggende. Og det

gælder selvfølgelig i allerhøjeste Grad, naar der skal køres baglæns.

Lad os faa dette inhumane Cirkulære bort, og lad os faa et andet i Stedet, der bebuder Forsøg med Bagsejl, der er mere tjenlige til Formaalet end dem, som Lokomotivmændene selv laver.

STREJKEN.

Siden vi sidst omtalte Strejken ved de svenske Privatbaner er der ingen Udvidelse af denne sket. Vi meddelte saaledes ogsaa, at der var indbudt til Forhandling af Socialministeren i Sverrig mellem Repræsentanter for Organisationerne og Arbejdsgiverne. Efter de svenske Fagblades Udtalelser at domme synes der ikke at være nogen Udsigt til at komme til Forstaaelse, men det udtales at der ingen nævneværdige Udsigter er til at komme til Forstaaelse, saa meget mere som Arbejdsgiverne har foretaget en ny Offensiv, idet der indtil videre ikke vil blive udbetalt Dyrtidstillæg til Medlemmer af »Sverriges Lokomotivmannaförbund« og »Jernvägs-mannaförbundet«. Der vil derimod vedblivende blive udbetalt Dyrtidstillæg til de af Personalet som erklærer ikke at være Medlemmer af disse Organisationer.

Angaaende dette Angreb udtaler »Signalen« at det vel er i Henhold til den gamle Regel, — hvis Rigtighed man i den senere Tid er begyndt at bestride — at i Krig er alt tilladt, og det formentlig er dette som har foranlediget Arbejdsgiverne til at gribe til dette Middel. Hvorvidt Arbejdsgiverne hermed styrker sin Stilling er jo tvivlsomt. Man kan naturligvis ræsonnere som saa, at da Striden staaar om Dyrtidstillægets Størrelse for indeværende Aar, saa er det bedst at lade være med Udbetalingen.

Naturligvis har man hermed tænkt sig at svække Personalets økonomiske Modstandskraft. Arbejdsgiverne har erfaret at der var paalignet Ekstrakontingent hos de arbejdende Medlemmer for at Organi-

sationerne under alle Forhold var rustede til at fortsætte Kampen, og Arbejdsgiverne har da regnet ud, at naar Dyrtidstil læget indtil videre inddrages vil det blive umuligt for Personalet ved de private Jernbaner at udrede det paabudte Ekstrakontingent, og derved havde man svækket sin Modstander.

Men herom siges der til Arbejdsgiverne at nogen Udsigt til at vinde Kampen, ved at svække Personalet og dets Organisationer findes absolut ikke.

Situationen er saaledes gennem Arbejdsgiverne Angreb mere tilspidset end forhen, og Udsigterne til et snarligt Opbør af Strejken er kun smaa.

FERIEHJEMMET.

En Dag i August Maaned blev en Kollega og jeg enige om, sammen med vore Hustruer og Døtre, at spasere en Tur fra Kalundborg ud til vort Feriehem. Efter at vi i Fællesskab havde indtaget en sollid Middag, begav vi os ca. Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Eftmd. paa Vej. Vejret var herligt med Solskin, og en frisk Brise ude fra Fjorden slog os i Møde, da vi kom ud paa Kystvejen, som løber langs med Fjorden. Paa den højre Side af Vejen ligger der ret nydelige Villæer indtil man kommer til den kongelige Blindeskole. Vejen, som hidtil var temmelig plan, begynder nu at blive bakket. Og nu gaar det Bakke op og Bakke ned — indtil man kommer til det store Kysthospital med sit dejlige Anlæg, som er tilgængeligt for alle. Naar man er kommen forbi Hospitalet, kommer den sidste store Bakke.

Vi gik paa med frisk Mod, og da vi kom op paa Bakkens Top, havde vi den herligste Udsigt udover Fjorden. Den dejlige Asnæs Skov med sine Bogetræer paa den anden Side af Fjorden, og ser man hen over Trætoppene ser man de svage Omrids af Eyen. Og ser man lige ud, da har man det store aabne Vand for Øje, og Samsø i det fjerne.

Da vi havde betragtet Omgivelserne, begav vi os paa Vej igen efter at Damerne havde spurgt om, vi nu ikke snart var ved vort Maal. Jeg trøstede med, at nu var der kun ca. 10 Minutters Gang. Da vi saa endelig drejede af fra Landevejen, og

fulgte Vejen, som fører ned til Hjemmet, meddelte jeg, at vi var der om et Øjeblik. Vi kunde skinnte Skorstenene, som ragede op over Bakken, og nu stod vi lige ud for Hjemmet. Uvilkaarligt standsede vi, og betragtede dette. Damerne udbød: hvor er her dog dejligt, er dette virkelig vort Hjem. Da jeg hørte dette Udbrud — er dette virkelig vort Hjem —, da kunde jeg ikke andet end glæde mig. Thi hvor rummer dette Udtryk — vort Hjem — umaadelig meget.

Færdig med at beundre Hjemmet udvendigt, begav vi os indenfor, og blev hjertelig modtaget af de tilstedeværende Gæster.

De forskellige Lokaler blev os straks forevist, som vi alle fandt nydelige og tiltalende. Naa, jeg skal ikke komme nærmere ind paa at beskrive de forskellige Værelser og Omgivelserne, thi det er jo allerede tidligere skildret i en ganske udmærket Artikel. Da vi kom tilbage til Spisestuen, var Kaffebordet dækket, vi tog alle Plads, og gav os i Lag med den udmærkede Kaffe og den dejlige Kage, — og den smagte os brillant efter den lange Spadseretur fra Kalundborg. Vi havde brugt ca. 1 $\frac{1}{4}$ Time til Turen, og saa havde vi endda taget den med Ro. Da Kaffen var drukket begav vi os alle ud i den friske Luft, og blev da enige om at gaa op til »Kohornet«, hvor der er en lille Plantage, hvor man rigtig kan ligge og hygge sig i en lun Krog.

Helt oppe fra Toppen af »Kohornet« har man en dejlig Udsigt, og da flere af Deltagerne havde Kikkerter med, blev der jo drøftet hvad man kunde se langt ude i det Fjerne. En af de unge Damer foreslog nu, at tage et Billede af hele Selskabet. Vi blev grupperede. Fotografen (den unge Dame) sagde: staa nu stille et Øjeblik. Et lille Klik og Operationen var overstaaet. Vi begav os nu paa Vej til Hjemmet, og ankommen dertil var vi nede ved Vandet og besaa Badehuset. Men nu lyder Gongongen, som kalder til Middagen. Snart er vi alle samlede og bænked, og Maden bliver serveret, og den var baade velsmagende og pænt serveret. Under Maaltidet blev der jo talt om alt muligt. Jeg deltog selvfølgelig ogsaa i Samtalen, men benyttede ogsaa Lejligheden til at høre efter, hvad der blev talt om, og betragte de forskellige Mennesker. Jeg kom da til at tænke paa, at jeg saa ofte havde hørt, at Modstanderne af Hjemmet udtale: Der vil blive et for-

færdeligt Jernbane- og Remisesludder et saadant Sted. Jeg har da ofte sagt, men er det nu saa forfærdeligt, at vi taler om det, som vi er beskæftigede ved, og som giver os det daglige Brød. Jeg siger, lad os tale om det, som vi har Forstand paa og Kendskab til. Men jeg lagde ogsaa Mærke til ved Middagsbordet, at hele vor Tale bliver en ganske anden, naar vi er sammen med vore Damer.

Da Middagen var forbi, blev Kaffen serveret i det Værelse, som er møbleret med Møbler i Bondestuestil. Jeg kalder den nu for Refsnæsstuen, fordi at jeg paa Kalundborg Museum har set en Stue i Lighed med den som findes paa Hjemmet. Da jeg havde min Kaffe, gik jeg ind i den Stue, som ligger ud til Vandfaldet; thi jeg hørte Musik og Sang derfra. Jeg satte mig stille hen i en magelig Kurvestol for at høre paa, at en af de unge Damer spillede Sæterjentens Søndag, en rigtig smuk og stemningsfuld Sang. Sangen forstummede og alt er stille og roligt et Øjeblik. Nu lyder Musikken igen, men denne Gang en rask Melodi, nemlig »Lokomotivfolkernes Marsch«, og uvilkaarligt nynnede man med. Man føler ligesom det hopper og springer inden i ens Indre. Ja, man føler sig rask og spændstig. Først Musikken er endt, lister jeg mig stille ud i det Frie, finder mig en afsides Plads, og tænker nu over alt, hvad jeg har hørt og set her, og siger uvilkaarligt til mig selv, hvor kan der dog tilbringes herlige og indholdsrige Dage her. Ja, paa et saadant Sted kan findes Livsmod og Livsglæde saa at man glad og tilfreds kan vende tilbage til den daglige Gerning, som man for kort Tid siden synes var saa besværlig, og hvor man følte sig utilfreds med alt. Da jeg var færdig med mine stille Betragtninger, gik jeg ind til Selskabet for at minde mine Ledsagere om, at det var paa Tide at begive sig paa Vej til Kalundborg, hvorpaa vi tog Afsked med alle, som boede paa Hjemmet. Nu gik det rask afsted imod Kalundborg, og vi mærkede ikke Vejlængden, thi vi havde jo saa meget at tale om, og drøfte hvad vi havde hørt og set derude paa vort dejlige Hjem. Min Kollega, som var med, og det var forresten min Broder, har arbejdet meget for at faa et Rekreationshjem og særlig arbejdet for at faa det ved Rønhoved ved Flensborgfjord, udtalte til mig, at dette Hjem her var bedre egnet og tiltalte ham i høj Grad. Ja, vi var alle enige om, at vi havde tilbragt en herlig Dag.

Og jeg siger til alle, enten du er Andels-haver eller ikke, tag en Tur til næste Sommer derud og du vil føle dig glad og tilfreds med at være der.

Kunst-Hansen.

TANKER OM DE SVÆRE ILTOGSLOKOMOTIVERS UDVIKLING.

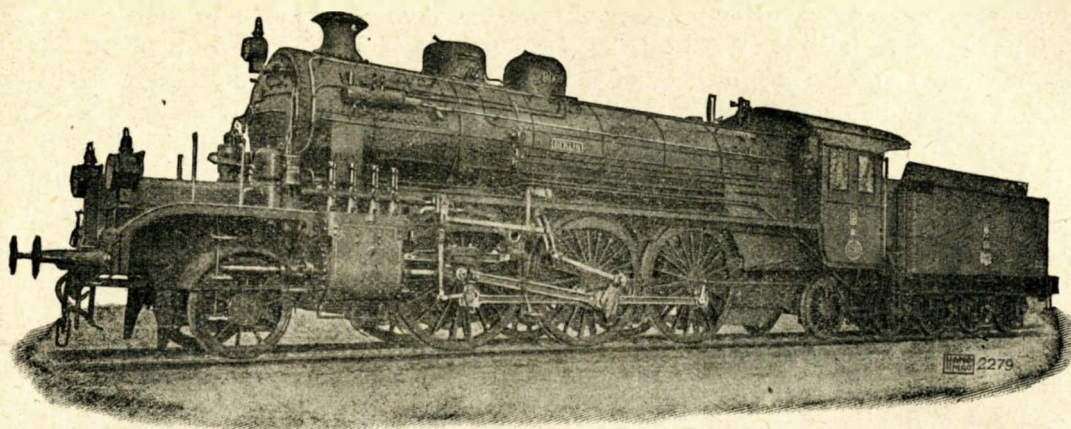
Ved *Otto Bendixen.*

(Fortsat).

Det er ingen Tvivl underkastet, at Anordningen med flere Cylindre vil blive gængse for Typen paa alle fremtidige Iltogslokomotiver. Faktisk er, saavidt Forfatteren bekendt, i de sidste 6—8 Aar ingen 2 Cyl. Iltogslokomotiver med over 1850 mm Hjuldiam. bygget i Evropa med to Undtagelser, nemlig 20 Stk. 2 C 1 Lokomotiver til den franske Midtbane, som paa Grund af gunstige Erfaringer med 2 C Tvilling Lokomotiver ligeledes blev bygget med 2 Cylindre og 3 Stk. 1 C 1 Lokomotiver med Lentz Ventilstyring bygget 1917 af Lokomotivfabriken i Hannover til de Oldenborgske Statsbaner (Fig. 8).

Ristellader paa 3 m² er ikke tilstrækkelige mere for den nuværende Iltogstrafik i hvert Fald paa bakkede Strækninger, medens i Almindelighed tre Akslers Adhæsion er tilstrækkelig. Man maatte da gaa over til et 6 akslet Iltogslokomotiv, som blev udført i Formen 2 C 1, d. v. s. foran en 2 akslet Truck, da 3 Par kobledede Hjul, og bag ved en Løbeaksel. Anordningen af den bageste Løbeaksel viser ved første Øjekast Muligheden for en bred Fyrkasse og dermed Opnaaelsen af en betydelig større Ristellade, en Fordel hvoraf der ikke altid er gjort Brug, f. Eks. ved de tidligere Rigsjernbaner i Elsas-Lothringen's 2 C 1 Lokomotiver (Fig. 9).

Underkaster man nyere 2 C 1 Iltogslokomotiver kun en overfladigst Betragtning, saa er det allerede øjensynligt, at Konstruktionen af en tilsvarende stor Risteflade dog synes at støde paa forskellige Vanskeligheder. Man finder blandt



„Hanomag“ Nachrichten“.

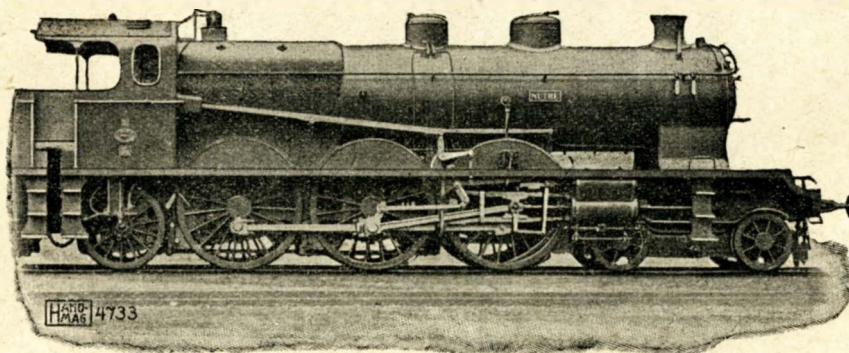
Fig. 8. De oldenborgske Statsbaners 1 C 1 2^{cyl.} Overheder Iltoglokomotiv med „Lentz Ventilstyring“
Konstrueret og bygget 1917 af *Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft*. Fabrik Nr. 8000.

Hovedmaal:

Drivværk	580/630/1980 mm.	Hedeflade	11,8+134,1+41,0 = 186,9 m ³
Hjulstand	10425 mm.	Tom Vægt	64,5 t.
Risteflade	1,881×1,61 = 3 m ²	Adhæensionsvægt	46,5 t.
Damptryk	14 Atm.	Tjenstvægt	72,0 t.

de talrige Udførelser vel ikke et eneste Lokomotiv, hvor Fyrkassens Forvæg (Sadelpladsen) staar lodret. Overalt er den skraatstillet og mange Gange endog betydeligt. Det har sin Grund i Vægtfordelingen. Sammenligner man en Del Udførelser, saa vil man navnlig ved amerikanske Lokomotiver finde, at den forreste Truck bærer næsten ligesaa megen Last som den bageste enkelte Løbeaksel, det vil

sige i Konstruktionen viser sig et stort Vægtoverskud bag ud, og man maa anvende alle optænkelige Hjælpemidler for at faa lagt Lokomotivets Tyngdepunkt saa langt frem som muligt, saaledes at Trucken faar en tilsvarende Belastning. De tre koblede Hjul, som befinder sig mellem Fyrkasse og Truck, kræver en Længde paa mindst 6 m og en saadan Længde giver man ikke gerne Kæden, kun nød-



„Hanomag“ Nachrichten“.

Fig. 9. De tidligere Rigsjernbaner i Elsas-Lothringen's 2 C 1 4 Cyl. Compound Iltoglokomotiv, Litra S 8.
Konstrueret og bygget 1909 af *Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft* i Grafenstaden.

Hovedmaal:

Drivværk	2× ⁸⁸⁰ / ₆₀₀ / 660 / 1980 mm.	Hedeflade	17,4+182,8+38,5 = 237,7 m ³
Hjulstand	10550 mm.	Tom Vægt	75,5 t.
Risteflade	3,272×0,996 = 3,26 m ²	Adhæensionsvægt	48,0 t.
Damptryk	15 Atm.	Tjenstvægt	82,6 t.

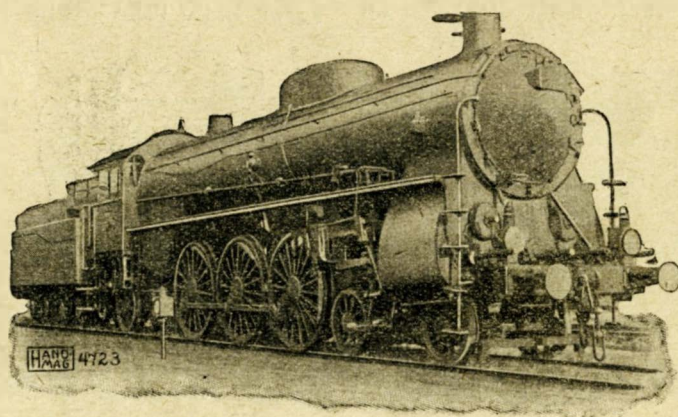
tvungent tager man Kedelrør paa mere end 6 m Længde. Tillige er ved alle 2 C 1 Lokomotiver Trucken lagt meget tæt hen ved den første koblede Aksel. Dette er ikke alene krævet af Hensyn til Vægtfordelingen men ogsaa for at begrænse Lokomotivets Hjulstand saa meget som muligt, thi Længden paa Flertallet af Drejeskiver og Skydebroer svarer kun til Hjulstanden paa 2 C og lignende Lokomotiver.

Den stærke Belastning af den bageste Løbeaksel, som man søger at forringe ved den videst mulige Hendragning fra Tenderen fremefter, betinger en meget stærk Udvikling af denne Aksel og for det meste en Forøgelse af Huldiametren i Modsætning til den forreste Truck for at beskytte Akselsølen mod Varmløbning. Saaledes finder man i Amerika Bagløbere med Soller 241 mm i Diam. og 406 mm lange. Den bageste Løbeaksels større Diam. giver tillige med Henblik paa Personalet et noget roligere Løb. Med Bagløberens Afstand tiltager ogsaa den for Lokomotivets Kurvebevægelighed nødvendige Sideforskydning.

Medens man med 2 C Lokomotiver som Følge af at Trucken for det meste ik-

ke er trukket tæt hen til den første Kobleaksel er i Stand til at anvende den forreste af de koblede Aksler som Drivaksel for ind- eller udvendige Cylindre, saa støder dette paa Vanskeligheder ved 2 C 1 Lokomotiver paa Grund af den tilbagetrukne Truck. Faktisk er kun en 2 C 1 4 Cyl. Lokomotivtype bekendt, ved hvilken alle 4 Cylindre driver den forreste koblede Aksel. Denne Type er de rumænske Statsbaners 2 C 1 4 Cyl. Overheder Iltogslokomotiv bygget 1915 af I. A. Maffei, München (Fig. 10). Virkningen af alle 4 Cylindre paa den første Aksel ved 2 C 1 Lokomotiver har ovennævnte Firma beskyttet ved tysk Patent.

Hvis man paa Grund af for kort Drivstang ikke kan drive den forreste koblede Aksel fra de indvendige Cylindre, saa støder Anvendelsen af den midterste Aksel paa Vanskeligheder, fordi den forreste Aksel ligger i Krydshovedets eller Drivstangens Virkefelt. Bliver Cylindrene lagt vandret, saa kan man udføre Drivstangen med en stor Udspiling, som omfatter den første Aksel, saaledes som det f. Eks. er udført ved den mexikanske Centralbanes Lokomotiver og ved den



„Hanomag-Nachrichten“.

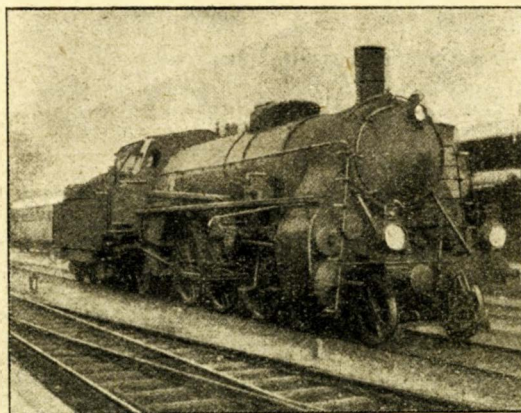
Fig. 10. De rumænske Statsbaners 2 C 1 4 Cyl. Overheder Iltogslokomotiv. Konstrueret og bygget 1915 af I. A. Maffei, München.

Hovedmaal:

Drivværk	4×420 / 650 / 1855 mm.	Hedeflade	18,0+236,4+60,6 = 315,0 m ²
Hjulstand	11170 mm.	Tom Vægt	80,0 t.
Risteflade	4,0 m ² .	Adhæensionsvægt	—
Damptryk	13 Atm.	Tjenstvægt	89,0 t.

store engelske Østbanes E Tenderlokomotiver med 3 Cyl. Det giver dog en ret vanskelig og dyr Konstruktion af Drivstangen. Den store Vægt maa saaledes udliges ved særlig svær Udformning af det udvendige Drivværk. For det meste griber man til det Middel at lægge de indvendige Cylindre saa meget skraa, at Krydshovedet og Drivstangen kan arbejde hen over den forreste koblede Aksel. I Nødsfald kan man ogsaa forsyne den forreste Aksel med en ringe Forkrøbling for ikke at lade Cylinderens Højdebeli-genhed blive altfor stor. Men denne Anordning giver den Fare, at ved eventuelt Kobbeltangbrud og ved Fjernelsen af disse Stænger for den videre Befordring af Lokomotivet, vilde de indvendige Drivstænger sandsynligvis støde sammen med den svagt forkrøblede Aksel. Af Iltgslokomotiver er der ingen, Forfatteren bekendt, som opviser det nys nævnte Middel til Fremskaffelse af Plads for de indvendige Krydshoveder og Drivstængers Bevægelse, men derimod ved de württembergiske Statsbaners 1 F 4 Cyl. Com-

pound-Overheder Godstogs Lokomotiv, Klasse K og de italienske Statsbaners E 4 Cyl. Compound-Overheder Godstogslokomotiv, Gruppe 470. For nu ikke at maatte anbringe Cylindrene alt for højt er man derfor hyppig gaaet over til at lægge deres Midtakse saaledes, at den ikke træffer paa Drivakslens Midtlinie, men gaar ca. 100 mm over denne. Denne Anordning har ingen Betæneligheder navnlig ved lange Drivstænger, da den kun fremkalder en noget uregelmæssig Fordeling af de lodrette Kræfter paa Parallellen, og som man let kan tage i Betragtning. Som det ses, støder man overalt paa Vanskeligheder ved Konstruktionen af et svært 2 C 1 Lokomotiv med store Risteflader og Drivhjulsdiametre. Den skraa Sadelplade, den stærke Belastning af den bageste Løbeaksel, den ringe Belastning af den forreste Truck og de indvendige Cylindres Beliggenhed byder tekniske Begrænsninger, som for det meste falder bort ved mindre Drivhjulsdiametre end ca. 2 m, altsaa f. Eks. ved Bjergbaner, som nøjes med Hjuldiametre paa 1300—1500 mm,



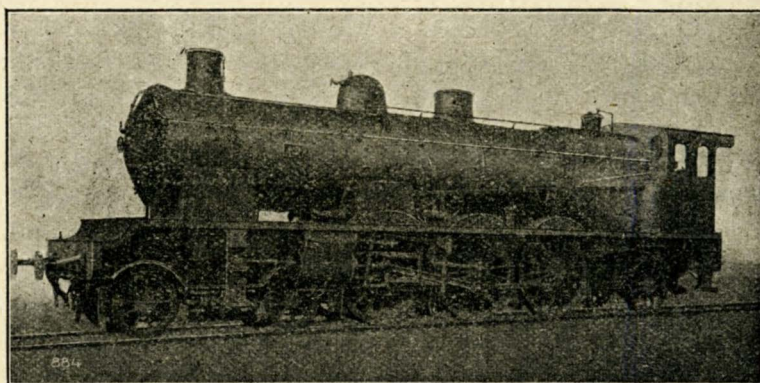
„Hanomag Nachrichten“.

Fig. 11. De badenske Statsbaners 2 C 1 4 Cyl. Compound Overheder Iltgslokomotiv, Litra IV f. Bygget af Maschinenbau Gesellschaft „Karlsruhe“.

Hovedmaal:

Drivværk	$2 \times \frac{425}{650} / \frac{610}{870} / 1800$ mm.	Hedeflade	$14,65 + 194,07 + 50,0 = 258,72$ m ²
Hjulstand	11210 mm.	Tom Vægt	81,85 t.
Risteflade	4,5 m ²	Adhæsionsvægt	50,40 t.
Damptryk	16 Atm.	Tjenstvægt	89,68 t.

Denne af I. A. Maffei i 1907 konstruerede og byggede Type repræsenterer det første 2 C 1 Lokomotiv indenfor Foreningen af tyske Jernbanedirektioners Omraade.



„Hanomag-Nachrichten“.

Fig. 12. Paris—Lyon Banens 2 C 1 4 Cyl. Compound 11-togslocomotiv.
Bygget 1908 af Hanomag.

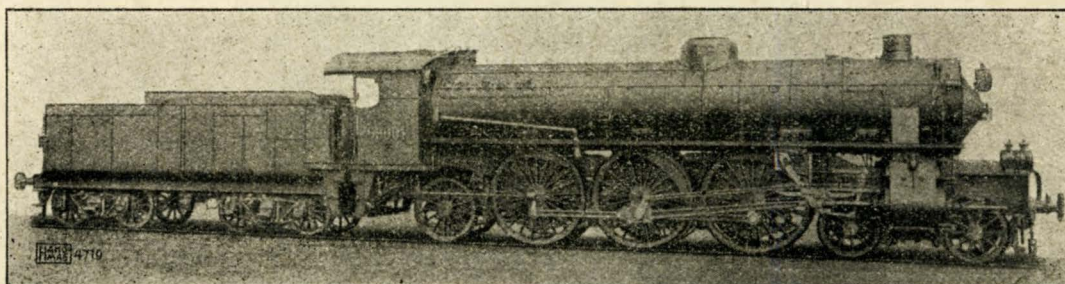
Hovedmaal:

Drivværk	2 $\times \frac{1890}{640/650/1850}$ mm.	Hedeflade	15,4+241,9 = 257,3 m ²
Hjulstand	10500 mm.	Tom Vægt	82,4 t.
Risteflade	2,842 $\times \frac{0,985}{1,88} = 4,27$ m ²	Adhæensionsvægt	59,9 t.
Damptryk	16 Atm.	Tjenstvægt	91,0 t.

og som formindsker sig ved større Sporvidder end Normalsporet (1435 mm), f. Eks. ved den spanske Sporvidde paa 1674 mm. Dog er det muligt med fra 16 til 17,5 t Akseltryk at anordne Risteflader indtil 5 m², saaledes som Eksemplet paa Konstruktionen viser ved de badensiske (Fig. 11) og de bajerske Statsbaner.

Hyppigt har man forsøgt at rykke Kedlens Tyngdepunkt yderligere frem ved, at man har fremstillet Fyrkassen smal i den

forreste Del, passende ind imellem Hjulene og Rammen, og bredende sig ud bagtil. Saaledes f. Eks. ved Paris—Orleans Banen (Fig. 12), som har valgt buede Overgangsflader, og ved de italienske Statsbaner (Fig. 13), som anvender en Risteflade, der udbreder sig regelmæssig fra for og bag ud (Trapezform). Men ogsaa her er med 17,5 t. Akseltryk paa Drivakslen ikke opnaaet større Risteflader end 4,27 m². De italienske 2 C 1 Loko-



„Hanomag Nachrichten“.

Fig. 13. De italienske Statsbaners 2 C 1 4 Cyl. Overheder 11-togslocomotiv, Litra 690.
Konstrueret og bygget 1911 af Ernesto Breda i Milano.

Hovedmaal:

Drivværk	4 $\times 450/680/2030$ mm.	Hedeflade	16,0+194,0+67,0 = 277,0 m ²
Hjulstand	10050 mm.	Tom Vægt	78,8 t.
Risteflade	2,8 $\times \frac{0,765}{1,56} = 3,5$ m ²	Adhæensionsvægt	51,0 t.
Damptryk	12 Atm.	Tjenstvægt	87,3 t.

motiver, Gruppe 690, (Fig. 13) (beskrevet i »Dansk Lok. Tid. Nr. 15 og 16, 1914) opviser endog kun 3,5 m² Ristellade. Ganske vist er ved denne Type den bageste Løbeaksel trukket temmelig tæt hen til den sidste Kobbelaaksel. Hjulstanden mellem disse Aksler beløber sig kun til 2000 mm mod det ellers almindelige Maal af 3400—3600 mm.

(Fortsættes)

FRA DET DAGLIGE LIV

Hr. Redaktør!

Maa jeg ogsaa faa Plads for et Par Bemærkninger om Revyen. Jeg har saa vanskelig ved at holde mig, thi det var baade Synd og Skam at se det store dejlige Lokomotiv staa der og skamme sig over hvad der foregik paa Sænen. Ja, vist var Revyen »morsom« og specielt fortalte Kunstnerne Færden om den manglende Instruktion. Kan det nytte at fortælle om hvad man hørte og saa. — Jeg tvivler! Ork ja, den Hammer, den Hammer, han kan, — men endnu ikke nok! Han vil have banket ind i Folks Bevidsthed, at de danske Lokomotivmænds Digter bor i Roskilde. Og han digter og digter, den ene Vise efter den anden, Side op og Side ned, hør her en lille Prøve:

»Her er min Kasse og her er min Uld,
og værsgo', der er Maskinen møgbeskidt saa fuld« — —

Man føler sig som Lokomotivmand helt berøret ved at Digteren ogsaa er Lokomotivmand, thi han stræber mod Lyset og væmmes selvfølgelig ved Møget, og Rimene flyder saa smukt og pænt fra ham, som Skidt fra en Spædekælve. Hør blot:

Forstanderen gaar pligttro hen
ta'r Pen og Blæk og skriver
til Overhanemesteren
om Grenen, der afriver.
Man synes ellers: ta' en Sav
og selv den skære over,
det var det nemmeste, der gav,
men saadan ingen vover.«

Naturligvis er det nemmere at lade være med at lave den Slags Viser, skønt jeg ved det knapt, men hvad kan det nytte, naar Forfatteren ikke kan lade være! — Men »Grenen, der afriver« og »der gav«, kan man den? —

Aa, du giftige Pen, kan du nu ikke lade være? — Husk det er en Lokomotivmand, der digter, Caspar! — Naar der skal digtes, saa skal der digtes!

Og tænke sig, at hele Digtsamlingen kun koster 50 Øre. — Hele Møget for 50 Øre!

Man kunde citere i det uendelige, her er mere af samme Tønde:

»Jeg er Spejder indenfor min Stand,
og jeg rejser rundt i Danmarks Land.
Laver Ture med min Sparepen,
derfor kalder de mig Spejderen.«

Det er da ikke helt indlysende, at han kaldes Spejderen af den Grund. Herregud! Der skal Fantasi til, Fantasi, Caspar!

Hør nu videre:

»Naar Jubilæum D. L. F.
har i National med Træf!
Bli'er der raabt Hurra og let,
og skaalet højt paa Glastrompet.«

Det er en glimrende Idé, at rime D. L. F. med Træf, men »National med Træf« — hvad er det? »Punsch, kære!«

Hr. Redaktør! Jeg kunde blive ved i det uendelige, der er nok at tage af. Der er i Spandevi af det. — Og saadan er Roskildeproduktet. — Saa siger De, det kommer an paa Foredraget! Selvfølgelig, men Indholdet af Viserne har jo sin store Virkning paa de Optrædende. Der var enkelte Lyspunkter og ellers idel Mørke.

Instruktionen var saa som saa. Lokomotivfyrbøderen, der smører P Maskinen op i første Scene, smører ovenpaa Fjederen i Stedet for i Akselkassen. Det er noget tankeløst, men saadan smøres der heller ikke op, det er *kun* i Revyen. Endvidere da Pensionisten sammen med »Ofelia« forlader Scenen, efter at der er kastet en Masse Penge derop, lader baade han og hun Pengene ligge — og det var dog de Penge, de skulde leve af. — De kom ganske vist ind igen paa Grund af Bifald og sang et Vers da Capo, og da samlede de *noget* af Pengene op. — Men Illusionen ødelægges totalt.

Hvorfor i Grunden gøre Nar af Pensionsordningen, det er fortalt mig, at det var noget af det bedste i Tjenestemandsløvene.

Jeg sad deroppe den Aften, Hr. Redaktør, og blev saa ked af det, fordi man var saadan ude efter Dem i Revyen, og Skylden er dog min.

Og navnlig da hele Flokken til Slutning stod og grinede ad Dem, idet de i Slutningsvisen erklærede, at de var som himmelhenrykte over dem selv og deres »Kunst«.

Og det var jo det, der skete!

Da var jeg lige ved at synge med Pensionisten:

Ak, ja! Ak, ja! Uha, uha, uha!

Saa forstod jeg alt! Der maa kun skrives
rosende om Revyen og Skuespillerne. — Ellers
vanker der! Saa falder Fa'ers Hammer!

Og med ét stod det mig klart, hvor Instruk-
tionen stammer fra.

Naturligvis fra den store Anstalt, der ligger
saa smukt i Roskildes umiddelbare Nærhed.
Der har de lært at grine saa umanerlig dumt
og taktløst!

Hvad sker der Dem ikke næste Gang, Hr.
Redaktør, hvis De fremturer i Deres Formaste-
lighed?

Jeg gyser ved Tanken!

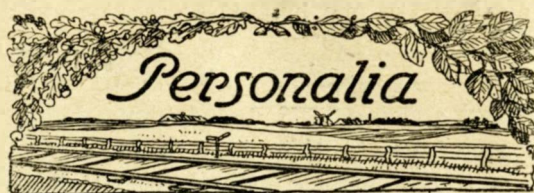
Men tal rosende, selv om De skal lyve aldrig
saa meget, saa skal De se, hvor man næste Gang
vil hæve Dem til Skyerne!

Til Slut maa jeg maaske citere et lille Vers
af *Gottlieb Siesbye*:

Vor Verden er et Karneval,
hvor hver med Maske møde skal,
vil han for noget lages.
At sige Sandhed er ret smukt,
men bærer tit en bitter Frugt —
thi Verden vil bedrages.

Med Haandslag og Hilsen.

Caspar Røghbrænder.



Udmærkelse.

Lokfører H. C. C. A. Hansen, Aarhus H, ef-
ter Ansøgning til Lokomotivmester II i Frede-
rikshavn fra 1—10—22 (min. Udn.)

*Afsked paa Grund af Svagelighed med Pension
fra 31—12—22 (min. Afsked).*

Lokfører E. F. C. P. Møller, Sønderborg,
Lokfører H. C. Kruuse, Kbhavns Godshgd.
Lokfører O. F. B. Saalbach, Korsør.

Nærværende Nummer er alleveret
paa Avispostkontoret den
2. Oktober 1922.



Sanitets & Gummivarer.

Moderspr. m. flere Ror.

Gummistrømper. Alle Syge-
plejeartikler. Ill. Prislister sen-
des diskret mod 30 Øre i Frmk.

Gummisaaler & Hæle.

mrk. »Gepoh«. 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 Ga-
ranti 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 Værelotteriet.

Averter i

„Dansk Lokomotiv-Tidende“

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.

Abonnementspris: 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.