



22. Aarg. Nr. 20.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

16. Oktober 1922.

SPARE! SPARE! TEORI OG PRAKSIS

For de ansatte som har været i Statsbanernes Tjeneste i en Aarrække fremmaner sig saare let den Tanke, at hele Statsbanemaskineriets Administration i Virkeligheden aldrig kommer i Leje, d. v. s. i et fast, roligt og tilfredsstillende Leje, hvorom det kan siges, at nu kan saavel Administration som Personale se Fremtiden i Mode uden at skulle være indstillet paa, om et kort Spand af Aar atter at skulle vende Bøtten rundt — enten til det bedre eller daarligere. Hidtil har Forholdet jo været saadant, at Statsbanerne af og til har maattet agere Kassebold for visse politiske Interesser, særlig Interesser der gik i Retning af større Overskud af den i Statsbanerne anbragte Kapital, med deraf følgende mindre Udskrivning af direkte Skatter. Kort efter dette Aarhundredes Begyndelse var man ved Banerne inde i en Spareperiode hvor alt i Virkeligheden laa stille, og som først rigtig udløstes omkring 1905—06. I Aarene 1911—14 var man atter inde paa Spare-systemet, og for Tiden er det altoverskyggende Punkt paa Banernes Dagsorden spare—spare.

Men hvorledes former sig nu dette system i Teori og Praksis, er det saadan

at man vel indskrænker unødvendige Udgifter uden dog at hyde Personalet Uhyrligheder. Lad os tage et Eksempel og derefter dømme.

I disse Dage er paany afskediget en Del Aspiranter, Folk som antages af Banerne i Foraaret 1921 og som, byggende paa det i de dem tilstillede Skrivelser anførte »med fast Ansættelse for Oje«, i god Tro forlod det Arbejde de den Gang havde for at vie Statsbanerne deres fremtidige Arbejdskraft.

Det viste sig imidlertid at da Sommer-sæsonens Travlhed var overstaaet, »ment« Banerne at Personalstyrken var for stor og burde indskrænkes, hvorfor man i Efteraaret 1921 — som en passende Jullegave — afskedigede de om Foraaret »med fast Ansættelse for Oje« antagne Aspiranter. Det skyldes her at siges, at 1ste Distrikt gik i Spidsen som en flot Nr. 1.

Hen paa Foraaret 1922 var man atter i Forlegenhed og genantog de omtalte Aspiranter, for nu i Efteraaret at gentage, hvad man havde villet forsværge, nemlig paany afskedige de paagældende. Denne Gang angives den samme Grund som forrige Gang — Indskrænkning af Personalstyrken. En saadan Behandling har man endnu aldrig set Statsbanerne give sit Personale og dersom denne Frem-

gangsmaade skal være den fremtidige, tvinges man til at spørge, kan Statsbanerne paa denne Maade regne med at faa det de kræver — 1ste Klasses Arbejds-kraft?

Det kan heller ikke undgaas, at man ser lidt skeptisk paa det teoretiske i den for Afskedigelserne anførte Grund — Indskrænkning af Personalstyrken — thi det vides jo dog, at der hist og her i Landet anvendes Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere paa Strækningen, og det vides ogsaa, at der sine Steder anvendes Arbejdsmænd — Remisearbejdere — som Lokomotivfyrbødere; men spørger man saa, hvordan Besparelsen ved denne Indskrænkning af Personalet stiller sig i Praksis, ja! det maa indømmes, saa forbavses man.

Forholdet er det, at Remisearbejdere, naar de anvendes som Lokomotivfyrbødere har en Ugeløn paa 100—105 Kr., medens de Aspiranter, hvorom her er Tale har en Ugeløn 65—66 Kr. (vel at mærke naar de er gifte) og da der som ovenfor anført endnu efter at Aspiranterne har faaet deres Opsigelser anvendes Arbejdsmænd som Lokomotivfyrbødere, vil enhver kunne se, at ved at indskrænke denne Anvendelse af Arbejdsmænd, har man *ganske gratis* Løn til en Aspirant for hver Gang man inddrager 2 Arbejdsmænd.

HUMANITET

Det er saa uhyre let at forbyde Anvendelse af Bagsejl paa Lokomotiverne, thi de Mennesker, der udsteder Forbudet, har ingen Mên af dette, det er jo kun Lokomotivmændene det gaar ud over. Hvis en eller anden af Ingeniørerne i haardt Vejr kørte med ud paa en Tur, hvor Maskinen skulde vende Tenderen foran og foruden Bagsejl, vilde han hurtig opdage, at det var ganske urimeligt at forbyde Anvendelsen af et saadant, at det er raat, ikke alene fordi Manglen heraf vanskeliggør Betingelserne for at holde Udkig, men

ogsaa fordi at saadanne Baglænsture i sig selv indeholder Spire til alle mulige Slags Forkølelsessygdomme og Gigtlidelser. Hvis den samme Ingeniør senere vilde tage en Tur under samme Forhold som før nævnt, men med et med Bagsejl forsynet Lokomotiv, vilde han hurtig opdage at der intet som helst kunde være i Vejen for at lade Bagsejl anbringe paa alle Lokomotiver til Brug ved saadan Kørsel, thi det lader sig meget godt gøre at holde forsvarelig Udkig under Kørslen, medens han i førstnævnte Tilfælde maatte skærme og beskytte Øjne og Ansigt mod de Kulstykker, der rives løse af Tenderen og føres ind mod Førerhuset.

Det er saa uhyre let at skride til at forbyde Anvendelse af Bagsejl, naar det menes, at Regeringen og den øverste Administration ser med forstaaende Øjne paa og billiger Fratagelse af ethvert Gode Personalet har eller som *har* været tilladt, naar man mener at Situationen er gunstig for snart sagt hvad det skal være, blot det gaar ud over Personalet, men det kan dog være at man forreghner sig, det er dog være at man forregner sig, det er man forlanger Personalet til at køre baglæns med aabne Tendere saavel Person-som Godstog i alle mulige Vejrforhold, at det vil blive brydet paagældende *flinke* Mennesker, at man udmærket godt kunde have holdt sig hjemme med Cirkulæret af 16. September og i Stedet have forsøgt at give Personalet en Dækning der bedre svarer til Formaalet, end de af Lokomotivmændene selv fremstillede Bagsejl.

Vintertiden er en drøj Tid for den faren-de Jernbanemand og det kan vel uden Overdrivelse siges, at Lokomotivmændene ikke hører til dem, der har det bedst. Nej, tvertimod maa de vel tage den værste Tørn og det ved Personalet, der intet er at indvende imod, men naar man nu pludselig finder sig foranlediget til, at fratage os den Ret vi gennem mange Aar — *de sidste 25—30 Aar* — har haft, til at paasætte Bagsejl til Anvendelse i paakommende Tilfælde, og lige op mod Vinterens Ind-

træden, saa bør man ikke forundre sig over, at Persoanlet reagerer. Har der været specielt Aarsag til Forbudet, er der sket noget? Hertil tror vi at kunne svare nej! Der er intet sket udover at en Lokomotivfører har paa sin Rapport fremsat Ønske om, at faa sat Bagsejl paa sin Maskine, og at en Ingeniør i den Anledning højtideligt har meddelt ham, at da han havde Regnfrakke kunde han intet Bagsejl faa. Men Lokomotivfyrbødere da, han har jo ingen Regnfrakke. Formentlig bør der da opsættes Sejl paa den ene Side af Maskinen.

Det er saa uhyre let at skride til at forbyde Anvendelse af Bagsejl, men prøv en Vinterdag i stærk Kulde at tilbringe en Times Tid paa en Fyrplads medens Blæsten staar ind i Førerhuset, i Snefog eller lignende, uden nogen Dækning, og man vil hurtig erfare at et ubehageligere Sted vanskeligt kan opdrives. — Og hvor tit hænder dette ikke! — Men lad dem, Lokomotivmændene, som der staar i Cirkulæret, blot blive ødelagt af Kulde, hvad betyder det — siden den nye Bestemmelse i Ordre Serie A Nr. 25 er kommen til — Lokomotivmanden skal nok, selv om han skal krybe til Tjeneste, komme, for at undgaa Tab af Lønning.

Økonomisk set bliver det sikkert en daarlig Forretning. Det er ganske utvivlsomt, at der vil følge mere Sygdom i den Anordnings Kølvand. Og i Sikkerhedshenseende skaber Forbudet absolut ikke mere betryggende Tilstande!

Forbudet er kun regnet til ét. — Til at skabe Uro, og til Skade for Personalet! — Hvis det er Hensigten, er den naaet!

Det er Humanitet Anno 1922.

ANCIENNITETSREGLER NOGLE BETRAGTNINGER

I en Artikel, vi havde paa den 2. August 1920, skrev vi bl. a. at med Anciennitetsreglernes Indførelse fulgte ogsaa Pligten til at indtræde i den Tur, de i Følge deres Alder havde Krav paa og Ret til.

Foranledningen til at vi den Gang beskæftigede os med denne Sag var, at der i de mange forskellige Ture paa Gb. kørte Folk af alle mulige Aldersklasser, saaledes at den Orden der var tilstræbt ikke blev naaet. Egentlig er Forholdet ikke meget bedre nu end den Gang, men der er dog ved den Ordning, der blev skabt gennem Forhandling med 1. Distrikt, hvorved tvungen Anciennitet indførtes, alligevel sket en Forandring til det bedre.

Imidlertid er Ordningen ikke tilfredsstillende fordi større eller mindre Dele af Personalets Syn paa den Klassificering der foretages af Afdelingsbestyrelsen ikke falder sammen med Bestyrelsens, om med eller uden Grund skal vi ikke beskæftige os med her. Og det er jo rigtigt, at den Opgave, at stille samtlige 13 a 14 Ture paa Gb. op i en Rækkefølge der tilfredsstiller alle Parter, synes at være uløselig.

Der viser sig ret uheldige Udslag af den Utilfredshed der hersker med Turene deri, at enkelte af Personalet benytter den Adgang, der ligger i at skaffe Lægeattest for saa det ene saa det andet, til at komme til at køre i den Tur som de for deres Helbreds Skyld taaler bedst og som tiltaler dem mest. Nu skulde man antage at det maatte være omtrent umuligt for en Jernbanelæge at udtale sig om, hvorvidt en Lokomotivfører helst skulde køre paa en O Maskine eller en K Maskine, og endnu vanskeligere er det naar den samme Sygdom for den ene betinger en K Maskine og for den anden en O Maskine. Eller naar Helbredshensyn tvinger den ene Lokomotivfører til at køre paa Rangermaskine, medens en anden, ogsaa af Helbredshensyn, maa fra Rangermaskinen paa Strækningen. — Ja, det er ganske underligt som det kan gaa, og det kan jo ikke nægtes, at mange bærer paa en stor Tvivl om nu ogsaa alle de Lægeattester er fremskaffet af den Grund der angives. Herom vil vi heller ikke udtale os, men blot pege paa, at ogsaa dette Forhold er medvirkende til at skabe en vis Uro, som ikke er af det gode

og som derfor, hvis det er muligt, bør skaffes bort.

Den nuværende Ordning vilde være tilfredsstillende, hvis det var muligt at opstille Turenes Rækkefølge saaledes, at den Nummerorden, der gennemførtes var ganske uangribeligt, altsaa at Nr. 1 var den bedste o. s. v. Dette viser sig at være umuligt og der kan være mange forskellige Grunde til Utilfredsheden. Nogle Lokomotivførere erklærer, at O Maskiner er de bedste og bekvemteste Maskiner at betjene, medens andre erklærer at O Maskiner er de ubehageligste. Saadanne Synspunkter indvirker ganske selvfølgelig paa de paagældendes Afgørelse af, hvorvidt denne eller hin Tur maa anses for at være den bedste. Vi kan nævne flere af den Slags Betragtninger, imidlertid maa det ene Tilfælde vi ovenfor nævner være tilstrækkeligt, men det er jo klart, naar saadanne Anskuelser gøres gældende, naar Turenes Klassificering diskuteres vil det altid blive umuligt at tilfredsstille alles Smag og Ønsker. Ja, selv om man ser bort herfra, vil der være mange forskellige Anskuelser om den enkelte Tur og her kan Hensynet til, at en Tur har megen Aftentjeneste eller megen tidlig Morgentjeneste, være afgørende. Og det skal jo heller ikke nægtes, at den Tjeneste, Lokomotivførerne udfører, indvirker højst forskelligt paa den enkelte, fordi det er nødvendigt at kunne sove paa alle Døgnet's Tider, og det kan være meget vanskeligt i denne Tjeneste eftersom Aarene gaar.

At finde noget bedre end den nuværende Klassificering af Turene var derfor meget ønskelig og der er da ogsaa i saa Henseende fremsat Forslag som tager Sigte paa at bortfjerne Utilfredsheden og indføre Ro om Spørgsmaalet for saa vidt det overhovedet er gørligt.

Forslaget gaar ud paa, at man lader Personalet efter deres Anciennitet bestemme i hvilken Tur de ønsker at køre og ad den Vej menes det at man kan opnå en relativ Tilfredshed, som det under de

nuværende Forhold synes umulig at naa. Man vil lade den i Anciennitet ældste Lokomotivfører som den første udpege eller vælge den Tur han ønsker at køre i, dernæst den næstældste og saa fremdeles til man naar hele Rækken igennem. Man kan bestemme sig til, at Retten til at udpege Tur for den Del af Personalet, der kører Persontog, begrænses af Persontogsturene og saaledes ogsaa for det Personale, der kører Godstog, kun omfatter Godstogsturene, eller man kan lade nævnte Rettigheder omfatte saavel Person- som Godstogsturene, det er af underordnet Betydning. Det der er det tiltalende ved Ordningen er, at den ældre kan køre i en daarligere Tur uden at miste sine Rettigheder og at den Yngre aldrig kan komme til at køre i ringere Tur end hans Anciennitet giver ham Ret til.

Gaar man ud fra at de Ture, hvor den bedste Tjeneste findes, bliver først besat, maa man ogsaa gaa ud fra, at de Ture tiltaler Personalet mest og saaledes ogsaa rent tjenstligt set maa være de bedste. Et Forslag om en saadan Ordning foreligger nu for Landets største Lokomotivfører-Afdeling og det maa antages, at det ret snart vil komme til at foreligge til Afgørelse for Medlemmerne.

Allerede gennem flere Aar har man for Rangermaskinernes Vedkommende haft en saadan Ordning gennemført, og den synes at virke til alles Tilfredshed. At en lignende Ordning for Togmaskinernes Vedkommende skulde virke mindre godt er der ingen Grund til at mene, i hvert Fald kan en saadan Anciennitetsorden, som forørgt ikke kan ses at være i Modstrid med Anciennitetsreglerne, sikkert skabe større Tilfredshed end der er med det nuværende Klassificeringssystem.

Dette System virker udmærket naar der kun er faa Ture der skal sættes i Rækkefølge, men naar der som paa Gb. er mange Ture og disse i mange Henseender er uensartede, bliver det meget vanskeligt at træffe en Afgørelse som er uangribelig.

Imidlertid tror vi at vide, at det er rigtigt naar visse Lokomotivførere beklager sig over Vanskeligheden ved at kunne sove paa alle Døgnets Tider, og at nogle sover bedst om Morgen, andre bedst om Aftenen. For Tiden maa de tage den Tur, der anvises dem og det skal da ogsaa siges, at saa godt som alle retter sig her-efter, men samtidig næres der et bræn-dende Ønske om at faa en Ordning som tillader nogen Frihed i Valg af Turene. Det vilde ske om man indførte en Tur-besættelsesorden, hvorefter Lokomotiv-førerne i Anciennitetsorden bestemte, hvilken Tur de ønskede at køre.

Vi er efter nærmere Overvejelse kom-men til det Resultat, at dette Forsøg bør gøres og vi vil ogsaa antage, at det vil vise sig at virke til alles Tilfredshed.

c. m.

FERIEHJEMMET

Jernbanelæge Hr. Thorvald Jen-sen, København, der interesserer sig meget for det af D. L. F. oprettede Feriehjem, har paa Foreningens For-anledning besøgt samme og har i føl-gende Linjer omtalt Hjemmet set fra en Læges Synspunkt.

Red.

I Læ af smukke Bakkedrag bagtil mod Øst, til Siderne skønne højtliggende Skrænter, hvor Naturen har ødslet med Afveksling, der overalt fryder Øjet og glæder den, der har Sans for Skonheder-ne — fortil mod Vest den spejlblanke, solglitrende Fjord, hvor den fortøner sig mod det blaa Kattegat, det var Rammen om D. L. F.s Feriehjem, da jeg i Son-dags efter Indbydelse aflagde Besøg der-ude.

En stille, solfyldt Efteraarsdag blev Turen gjort i Automobil fra Kallundborg paa ca. 10 Minutter langs Fjorden, gen-nem Villakvarter, forbi Kystsanatoriet; det sidste smalle Stykke Vej førte ret stejlt ned mod Fjorden, begrænset af Bakker paa begge Sider, saa man kun ser Vandet for Enden af Vejen, det er, som man skal køre lige ud i det, men i sidste Øjeblik drejer Vejen, og Hjemmet

ligger nu for en i al sin skinnende Hvid-hed.

Man lægger straks Mærke til den Om-hu for at gøre det tiltalende, der er an-vendt i hele Udenomsanlægget, den velan-lagte Have, den interessante »Fos«, som med sine »Vandmasser« fylder 3 Bassi-ner og ved sin Rislen bryder lidt af den Ro, der fylder Rummet. Overalt indbyder en Righoldighed af smukke Bænke, an-bragt paa naturskønne Steder, til Hvile og Ro.

Hovedbygningens Arkitektur er tilta-lende med sine rene Linier, og fra En-treen naar man ind i et Par rummelige Stuer, Dagligstue og Spisestue, hvor Far-ver og Former danner et harmonisk Hele, og giver Følelse af Hygge.

Soveværelserne er smukke, rummelige og luftige med et ensartet Indbo og til-fredsstillende i hygiejnisk Henseende en-hver Fordring.

Bygningernes sanitære Forhold er gan-ske moderne og tidssvarende, og Vand-forsyningen den bedste.

Som Ferie- og Rekreationshjem synes jeg det har de bedste Betingelser for at bringe et slidt Nervesystem hos vore Lo-komotivfolk i Orden og skaffe deres Hu-struer en Smule Ferieglæde, fri for den daglige Husholdnings Arbejde og Bekym-ringer og Bornevrovlet. Her er Fred og Ro, frisk Luft, der skaffer Nerverne Ro og mod Aften den velgørende Trætheds-følelse, som giver en styrkende Sovn.

Her findes styrkende Søbade i den dej-lige Fjord med sin hvide Sandbund, her indaander man i Morgen- og Aftentimerne de balsamiske Dufte i den lille Fyrre- og Birkeplantage paa »Kohornet« — Læge-dom for svage Lunger og Nerver.

Jeg ønsker D. L. F. til Lykke med dens Erhvervelse og haaber, Hjemmet maa blive det, man har tænkt, et Rekon-valescent- og Feriehjem til Gavn og Glæ-de for Foreningens Medlemmer, et Sted, hvor de for en moderat Ydelse kan nyde godt af alle de Goder, som der her by-des paa.

Thorvald Jensen.

PRISOPGAVE

Jernbanefærgeforbindelser spiller her i Landet en meget stor Rolle, og Danmark har som bekendt paa dette Omraade indtaget en førende Stilling. Medens man i Danmark i

det væsentligste er bleven staaende ved de een Gang fastslaaede Færgetyper, har man i andre Lande, navnlig i Amerika, skabt nye Typer, ligesom man i Sverige i Øjeblikket lægger meget stor Vægt paa Færgeforbindelser over større Afstande og er gaaet saa vidt, aa Järnvägsstyrelsen i en lang, grundig og interessant Udredning har foreslaaet en saadan Forbindelse mellem Sverige og England. For Danmarks Vedkommende trænger disse Spørgsmaal i høj Grad til at blive nærmere belyste i saavel teknisk som i driftsøkonomisk Henseende.

Den tekniske Forening udsætter derfor følgende Prisopgave:

Der ønskes en Redegørelse til Belysning af den teknisk-økonomiske Side ved den danske Dampfærgefart saavel i Henseende til Anlæg som Drift og herunder Forslag til eventuel Forbedring af Driftsøkonomien (Forholdet mellem befordret Godsvægt og Færgedeplacement).

Endvidere ønskes en Udredning af Spørgsmaalet om hvorvidt Etablering af Jernbane-Færgeforbindelser paa længere Afstande — f. Eks. med Norge eller England — er teknisk og driftsøkonomisk gennemførlig og derfor berettiget sammenlignet med almindelig Skibstrafik.

For begge Afsnits Vedkommende lægges de nugældende Priser til Grund.

For den bedste fyldestgørende Besvarelse af den stillede Opgave udsætter den tekniske Forening med Understøttelse af *Den Raben-Levetzau'ske Fond* en Præmie paa indtil 4000 Kroner.

Bedømmelsen af de indkomne Besvarelser har Foreningens Bestyrelse overdraget et Udvalg bestaaende af Professor ved Den polytekniske Lærestalt *A. R. Christensen*, Banechef ved De danske Statsbaner *H. Flensborg*, Telefondirektør *Fr. Johannsen*, Direktør for Københavns Flydedok *Ove H. Munck* og Borgmester *H. C. V. Møller*. — Den præmierede Besvarelse ejes af Foreningen, der er eneberettiget til at lade den offentliggøre.

Maskinskrevne Besvarelser i tre Eksemplarer — en Original og to Gennemslag — forsynede med Motto eller Mærke og ledsagede af forsegledede, paa samme Maade betegnede Konvolutter, som indeholder Oplysninger om Forfatterens Navn og Adresse, indsendes senest den 30. Juni 1923 til Foreningens Sekretær, Ingeniør *A. Meulengracht*, Valby Gasværk, København. Det bemærkes, at kun Besvarelser, som indsendes paa anførte Maade, kan vente at komme i Betragtning.

Eksemplarer af Prisopgaven udleveres i Vilh. Priors kgl. Hofboghandel, Købmagergade 52, København.

Den tekniske Forenings Tidsskrifts Redaktør, Hr. Ingeniør *H. K. Holm*, har tilsendt os

et Eksempplar af Tidsskriftet, i hvilket ovenstaaende Opgave findes og samtidig anmodes om at offentliggøre Prisopgaven, bl. a. fordi Præmiebeløbet er sat til det forholdsvis store Beløb af 4000 Kr. og fordi der mulig mellem vort Blads Læsere findes Mennesker, der interesserer sig for dette for vort Land saa overordentlig vigtige nationaløkonomiske Spørgsmaal, at de vil give sig i Lag med denne ingenlunde lette Opgave.

Endvidere henleder Redaktøren Opmærksomheden paa, at der i det sidste Aar har været nogen Tilbagegang i »Den tekniske Forening's« Medlemstal. Foreningens Bestyrelse mener, at det skyldes den tilbagetrukne Stilling, Foreningen fører, idet der aldrig har været drevet nogen Propaganda for en Forøgelse af sit Medlemstal fordi det ligefrem har været en Udgift at faa flere Medlemmer, bl. a. paa Grund af Tidsskriftets Pris.

Foreningen udsender et Teknisk Tidsskrift og dens Formaal er Udbredelse af teknisk Kundskab og Adgangen til at blive Medlem staar aaben for alle.

Foreningen lader afholde Foredrag og ejer et teknisk Bibliotek, der er aabent hver Søndag fra Kl. 11-2.

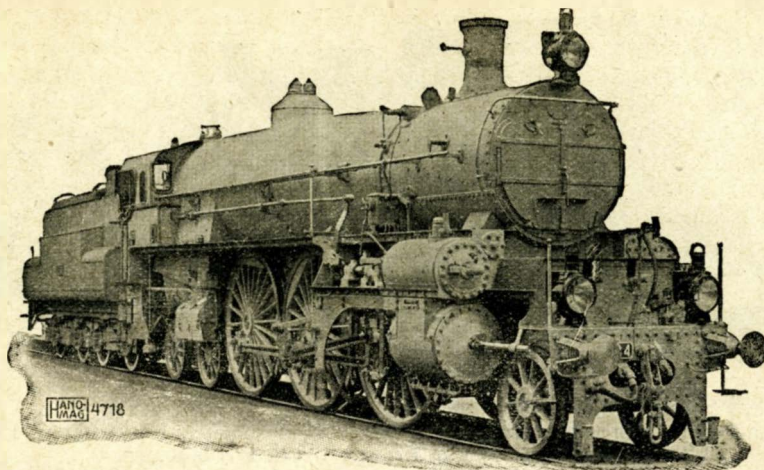
Kontingentet er 20 Kr. aarlig.

TANKER OM DE SVÆRE ILTOGSLOKOMOTIVERS UDVIKLING.

Ved *Otto Bendixen*.

(Fortsat).

De østrigske Statsbaner benytter siden 1905 i Iltogstrafiken de fra Udstillingen i Milano bekendte 1 C 1 Lokomotiver, Serie 110 og 10. Erfaringerne med Hensyn til Løbet med kun en enkelt i Kurverne indstillelig førende Løbeaksel (Adams) synes helt igennem at have været gode, saaledes at *Gölsdorf* ved Anskaffelsen af et sværere Iltogslokomotiv til Nordbaneiltogete besluttede sig til ikke at vælge den almindelige Akselanordning 2 C 1, men Anordningen 1 C 2. Han lagde under Fyrkassen en 2 akslet Truck og kunde altsaa bagtil optage betydeligere Laster end ved den hidtidige enkelte Løbeaksel. Som Følge heraf turde ogsaa Lokomotivets Tyngdepunkt ligge længere bag ud end ellers almindelig. Følgen var, at der



„Hannomag-Nachrichten“.

Fig. 14. De østrigske Statsbaners 1 C 2 4 Cyl. Compound Overhuder Iltoglokomotiv, Litra 310. Bygget 1910 af Lokomotivfabriken Wien-Floridsdorf.

Hovedmaal:

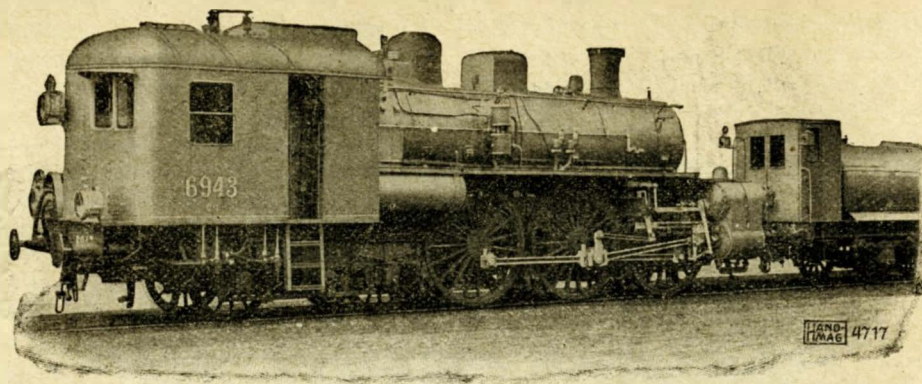
Drivværk	$2 \times \frac{390}{660} / 720 / 2100 \text{ mm.}$	Hedeflade	$15,1 + 173,0 + 43,4 = 231,5 \text{ m}^2$
Hjulstand	10450 mm.	Tom Vægt	79,8 t.
Risteflade	$2,446 < 1,886 = 4,62 \text{ m}^2$	Adhæensionsvægt	44,0 t.
Damptryk	15 Atm.	Tjenstvægt	86,1 t.

lod sig opnaa en utvungen Udvikling af Fyrkassen, der nu opviste en lodret Forvæg, dog paa Bekostning af Askekassen; derved blev Rørlængden med 5730 mm endnu betydeligt under det ellers hyppige Maal paa 6000 mm. Det omhandlede Lokomotiv viser Fig. 14 i ny Udførelse med Schmidt-Overheder. De for 2 C 1 Lokomotiverne skildrede tekniske Vanskeligheder med Hensyn til Anordningen af det indvendige Drivværk blev naturligvis ogsaa her bestaaende.

En lignende Vej som *Gölsdorf* er *Plancher*, Overkonstruktør ved det daværende adriatiske Jernbanenet i Florentz, slaaet ind paa i Slutningen af forrige Aarhundrede. For at skaffe en mere præstationsdygtig, d. v. s. en med større Rist forsynet 2 C Type, har han drejet Kedlen om, saaledes at Fyrkassen er forlagt til Lokomotivets Forende over Trucken. Det første saaledes udførte Lokomotiv var udstillet i Paris 1900. Det kører med Førerhuset forrest og med Henblik herpaa maatte det naturligvis indrettes anderledes, da Føreren vender Ryggen til Kedlen, saaledes blev Regulatorhaandtaget o. s. v. anbragt

paa Forvæggen. Denne Type har som 4 Cyl. Compound Lokomotiv 3 m² Risteflade med kun 14,5 t. Akseltryk paa Drivakslen. Rørene er trods 1980 mm Drivhjul kun 4000 mm lange. Cylindrene ligger bag ved den bageste Kobbelsaksel, hvilket er mindre betænkeligt, da Lokomotivet jo kører med Førerhuset forrest; Spørgsmaalet om Kullenes Anbringelse er løst derved, at der paa Fyrbødersiden er anbragt et Kulrum, som naar op i Højde med Førerhustaget, og i hvilket der nemt kan rummes 4 t Kul. Rigtignok mister Fyrbøderen Udsigten bagud til Toget, han kan kun have denne, naar han læner sig ud af Førerhuset. Denne Lokomotivtype er af de italienske Statsbaner bygget i flere Eksemplarer som Gruppe 690, senere Gruppe 670, saa denne Direktion nu besidder 43 af dem. Det sidste Lokomotiv af denne Type var udstillet 1906 i Milano, og det ses i Fig. 15.

Konstruktionen med det foran anbragte Førerhus har de italienske Statsbaner ogsaa bibeholdt ved de tidligere nævnte E Godstoglokomotiver, Gruppe 470, af hvilke der i Aarene 1907—10 blev bygget



„Hanomag-Nachrichtea“.

Fig. 15. De italienske Statsbaners C 2 4 Cyl. Compound Iltoglokomotiv, Konstruktion Plancher, Litra 670. Bygget 1906 af Ernesto Breda i Milano.

Hovedmaal:

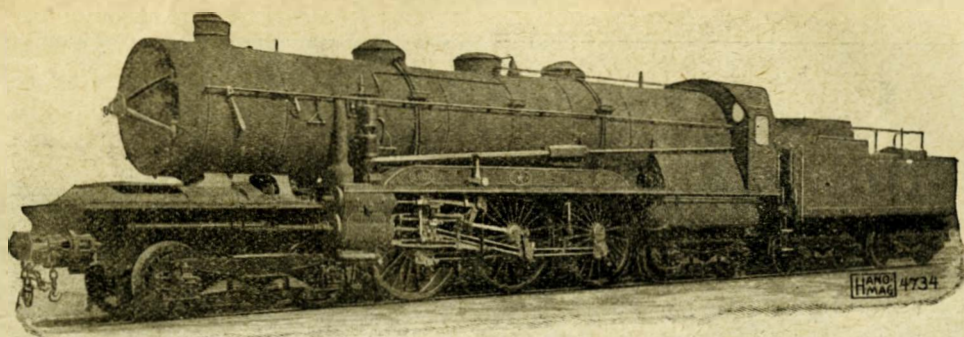
Drivværk	$2 \times \frac{360}{590} / 600 / 1920$ mm.	Hedeflade	$16,7 + 160,9 = 177,6$ m ²
Hjulstand	8200 mm.	Tom Vægt	64,5 t.
Risteflade	$2,017 \times 1,5 = 3,0$ m ²	Adhæensionsvægt	43,5 t.
Damptryk	15 Atm.	Tjenstvægt	70,5 t.

ca. 150 Stk. Endvidere dukkede den op i Amerika. Der har Southern Pacifik Banen bygget et større Antal 1 C + C 1 og 1 D + D 1 Mallet Lokomotiver, som ligeledes kører med Førerhuset forrest. (Beskrevet i »Dansk Lok. Tid. Nr. 16, 1916). Grunden til denne Konstruktion laa her hovedsagelig deri, at de bjerg- og stærkt kurverige Strækninger ved Anvendelsen af Mallet-Lokomotiver, som med 6—8 kobledede Aksler var meget lange, blev ret uoverskuelig for Personalet. Spørgsmaalet om Anbringelsen af Kulforraadet for de her meget store Ristellader (Southern Pacifik Banens Lokomotiver har over 6 m² Ristellade og indbefattet Overheder, Fødevandsforvarmer o. s. v. over 600 m² Hedeflade) behøvede ikke at løses, da disse Lokomotiver bliver fyret med Olje. Det var her kun nødvendigt at forsyne Tenderen, der som ved de italienske Lokomotiver løb bag ved Lokomotivet, med to Afdelinger, af hvilke den ene anvendes til Optagelse af Oljeforraadet.

Løvrigt løser Anordningen med det foran kørende Førerhus ogsaa Spørgsmaalet om Røg og Dampafledningen. Ved de højt liggende Kedler bliver for det meste kun en ringe Højde tilovers for Skorstenen, og som Følge heraf ledes Røgen og Dampen

ikke tilstrækkeligt i Vejret, den lægger sig tværtimod ved ugunstige Vindretninger i tætte Masser foran Vinduerne i Førerhuset, som ligeledes paa Grund af den høje Kedelbeliggenhed maa anbringes under fuld Profiludnyttning, og hindrer Udsigten. Af denne Grund forsyner man ogsaa, naar Broer, Remiseporte o. s. v. tillader det, Lokomotiverne med aftagelige Skorstensforlængelser. Ved den ovennævnte Lokomotivanordning er Udsigten for Personalet saa gunstig, som den overhovedet kan være; den bliver heller ikke paavirket ved nogensomhelst Vejrforhold.

Vil man bibeholde den forreste ledende Truck, hvis Benyttelse utvivlsomt byder Fordele ved store Hastigheder, og undgaa eller formindske de fornævnte Ubequemmeligheder, særlig den tvungne Udformning af Kedlen, saa kunde man ved 2 C 1 Lokomotivet erstatte den bageste Lobeaksel med en Truck. Der vilde saa opstaa en Type 2 C 2, En Akselanordning, som ved Tenderlokomotiver er blevet udført meget hyppigt, ved Iltoglokomotiver med Tender dog hidtil kun een Gang ved den franske Nordbane ved Lokomotiverne Nr. 3. 1101 og 3. 1102, for hvilke Planerne allerede var fremstillet paa Udstillingen i Brüssel 1910 (Fig. 16). Men disse Loko-



„Hanomag-Vachrichten“.

Fig. 16. Den franske Nordbanes 2 C 2 4 Cyl. Compound Overhæder Htogslokomotiv med Vandrørsfyrkasse. Bygget 1912 af Schneider-Erenzot.

Hovedmaal:

Drivværk	$\frac{440}{620} / \frac{640}{730} / 2040$ mm.	Hedeflade	$118 + 246,8 + 70 = 434,8$ m ²
Hjulstand	12640 mm.	Tom Vægt	92,0 t.
Risteflade	$1,64 \times 2,61 = 4,27$ m ²	Adhæensionsvægt	54,0 t.
Damptryk	16 Atm.	Tjenstvægt	102,0 t.
Rørlængde (foruden Forbrændingskammer)	5000 mm.		

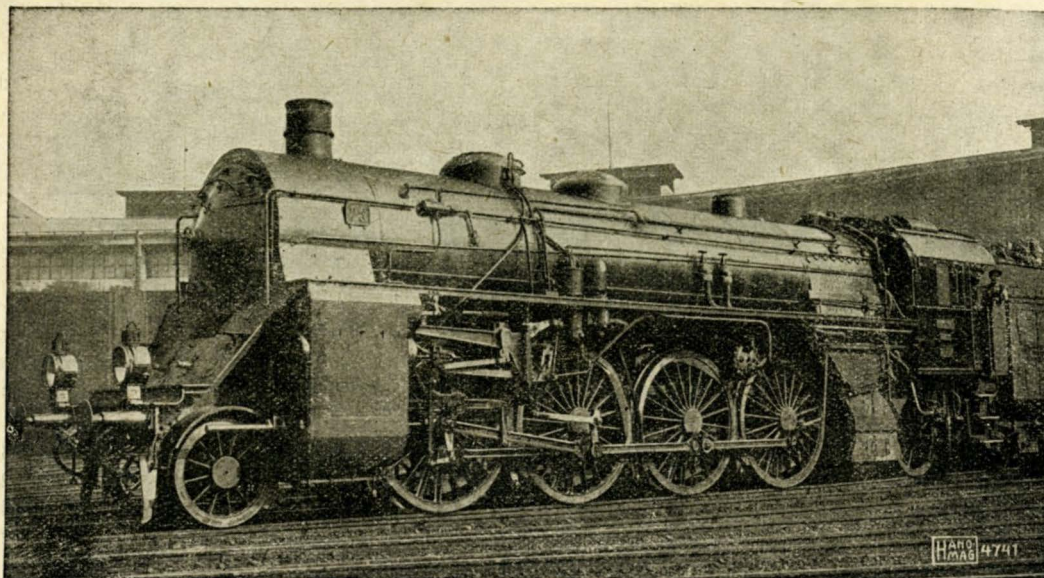
motiver afviger forsaavidt fra den normale Udførelse, som der her er anvendt en Vandrørskedel, Model Dubousquet-Temple, hvori maa søges en Hovedgrund til Valget af Akselanordningen. Man har undertiden betegnet denne Akselanordning 2 C 2 som Baltic-Type. Den har nemlig ved store Hjul den Ulempe, at den forreste Truck let ikke faar tilstrækkelig Last. Ved det franske Lokomotiv er imidlertid ved en Drivhjulsdiameter paa 2040 mm kommet en Vægt af 24 t paa den forreste Truck, d. v. s. nøjagtig det samme som paa den bageste Truck. Som Ulempe bliver naturligvis, at den bageste Truck er dyrere end en Løbeaksel og fremfor alt, at Anbringelsen af Askekassen og de nødvendige Luftklapper bliver meget hindret og vanskeliggjort.

Vil man anbringe to Løbeaksler under Fyrkassen, saa er Anvendelsen af en Truck paa ingen Maade ubetinget nødvendig, da jo Lokomotivet uden Tender overhovedet næppe vil køre baglæns og ved Baglænskørsel med Tender vil denne først og fremmest overtage en Del af Ledelsen. Det synes derfor hensigtsmæssig i et saadant Tilfælde ved 2 C 1 Lokomotivet at indskyde en Løbeaksel tæt bag ved den bageste koblede Aksel. Man kan give

denne noget Sideslør og behøver ikke at gøre Hjuldiameteren større end 1000 mm. Den indskudte Løbeaksel vil aflaste den bageste Løbeaksel noget, saa man ogsaa for denne kan vælge en noget mindre Diameter. Bliver den nævnte Aksel indskudt ganske tæt ved det bageste Kobbelhjulsæt, saa bliver Konstruktionen af Akselkasserne ikke væsentlig forstyrret. Vægtbesparelsen i Modsætning til en Truck kan udnyttes til Forøgelse af Kedellade-laden.

Hvorledes et saadant 2 C 2 Lokomotiv vilde forme sig skal i det følgende vises.

I den nyeste Tid gaar man hyppigt over til at anskaffe 4 koblede Lokomotiver til den uafbrudte Befordring af svære Htøg paa bakkede Strækninger. Men her bliver Anordningen af en stor Risteflade endnu vanskeligere end ved Lokomotiver med 3 koblede Aksler, saasnart Drivhjulene naar en Diameter, som ikke mere tillader en over de koblede Hjul anbragt Fyrkasse. Det nærmest liggende, vilde være at bygge Lokomotivet som 1 D 1 Type med en enkelt forreste Løbeaksel eller en Helmholz-Kranz Truck, saaledes som det i sidstnævnte Tilfælde er sket med de saksiske Statsbaners 1 D 1



„Hanomag-Nachrichten“.

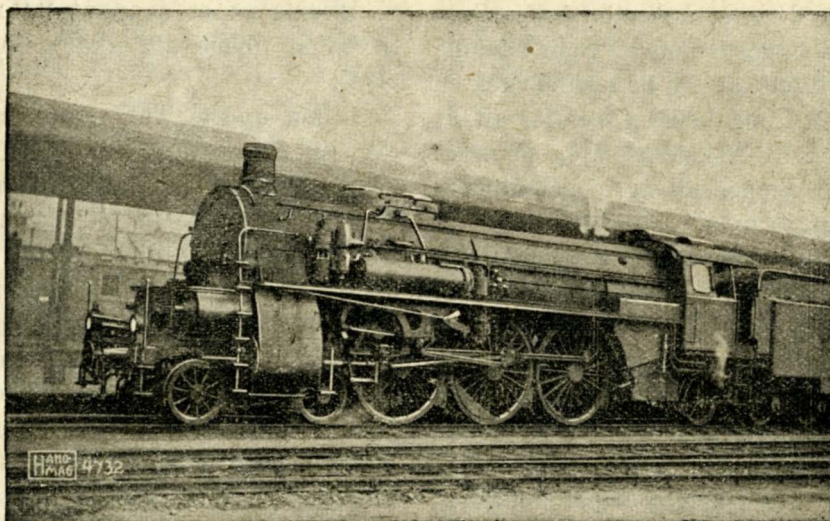
Fig. 17. De saksiske Statsbaners 1 D 1 4 Cyl. Compound Overheder Iltogslokomotiv, Litra XXHV. Konstrueret og bygget 1920 af saksiske Maskinfabrik, forhen R. Hartmann i Chemnitz.

Hovedmaal:

Drivværk	$2 \times \frac{480}{720} / 630 / 1905$ mm.	Hedeflade	$15,4 + 211 + 76,2 = 300,6$ m ²
Hjulstand	11960 mm.	Tom Vægt	90,0 t.
Risteflade	$2,25 \times 2,0 = 4,5$ m ²	Adhæensionsvægt	68,6 t.
Damptryk	15 Atm.	Tjenstvægt	100,0 t.

4 Cyl. Compound Overheder Iltogslokomotiv Litra XXHV (Fig. 17). Ogsaa ved dette Lokomotiv viser sig de samme Begrænsninger med Hensyn til Konstruk-

tionen af Kedlen og det indvendige Drivværk, skønt den bageste Løbeaksels Belastning med 16 t kommer temmelig nær den forreste Løbeaksels paa 15,3 t. Driv-



„Hanomag-Nachrichten“.

Fig. 18. De badensiske Statsbaners nyeste 2 C 1 4 Cyl. Compound Overheder Iltogslokomotiv, Litra IV h. Konstrueret og bygget 1919 af I. A. Maffei i München.

hjulsdiameteren er 1905 mm og Kedelrørenes Lænde 5800 mm. Det er næst efter de badensiske Statsbaners 2 C 1 Lokomotiv Litra IV h, som er vist i Fig. 18, Evropas præstationsdygtigste Iltogslokomotiv og trækker 430 t Togvægt paa en 15 km. lang Stigning af 1:100 med en Hastighed af 65 km. i Timen, hvorved maa bemærkes, at paa denne Strækning forekommer mange Kurver med 565 m Radius. Det preussiske S 10² 3 Cyl. Lokomotiv (Fig. 6) vilde kun kunne befordre det samme Tog paa denne samme Stigning med 40 km. Hastighed i Timen, S 10¹ Lokomotivet (Fig. 5) med 45 km.

(Fortsættes).



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. November kan Lokomotivførerne A. C. C. Olsen, Ny Carlsbergvej 19, 2., E. C. P. Jespersen, Sdr. Boulevard 78, 3., København B, og G. O. F. Lund, Tagensvej 1B, 1, København N, tilhørende København G Afdeling, fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

STATSFUNKTIONÆRERNES LAANEFØRENING

Da det har vist sig, at Begæringen efter Laanet har været saa stor, at baade den gamle og den nye Afdeling (Statsanstaltspolicer) er gaaet tomme, saa at der ikke findes flere Penge til Udlaan i Aar. Da det ikke har været muligt at fremskaffe Penge til disse Afdelinger, har man set sig nødsaget til (da der stadig henligger mange uekspederede Laanebegæringer) at søge Penge ad anden Vej. Det er lykkedes Repræsentantskabet at faa Forbindelse med Sparekassen for København og Omegn, saaledes at vi nu atter er i Besiddelse af Penge til Udlaan i ret stor Udstrækning i en ny 3die Afdeling.

Sparekassen stiller den Betingelse, at disse

Laan ordnes indenfor en særlig Afdeling i Sparekassen (Indtægtsforvaltningen) og at Laantagerne skal afgive en Gageforskrivning paa mindst 25 pCt. af deres Lønning, der anvendes dels til Afvikling af Laanet og dels til Betaling af visse stadig tilbagevendende Udgifter som Husleje, Skatter og Gasregninger el. lign., hvad Laantageren og Sparekassen maatte blive enige om.

Sparekassen bliver paa en Maade Laantagerens Pengeforvalter og da det viser sig, at mange Laantagere har været særlig glade ved denne Ordning (denne Afdeling i Sparekassen har virket i flere Aar), kan jeg give den ny oprettede Afdeling 3 i Laaneforeningen min Anbefaling til Medlemmernes Afbenyttelse.

C. A. Lillelund.

MEDLEMSMØDE

Gb. Afd. II afholdt Møde paa Ny Ravnsborg den 4. Oktober, hvor man drøftede forskellige Sager meget indgaaende, bl. a. forespurgt flere af Medlemmerne hvordan det forholdt sig med den orientalske Lokomotivførers Anciennitet, da man mente, det var en Forudsætning ved hans Ansættelse, at han skulde indgaa i Lokomotivførerstillingen med fuld Anciennitet (Tjenesteanciennitet), det var blevet lovet af H. B., men endnu havde det ikke fundet Sted.

Formanden oplyste, at den til alle Landets Afdelinger stillede Resolution var tiltraadt af 17 Afdelinger.

Ligeledes drøftede man en Sag angaaende en Lokomotivfyrbøder, der havde faaet en Bøde paa 10 Kr., fordi han var mødt 20 Minutter for sent.

Det blev vedtaget at indsende nedenstaaende af Formanden stillede Resolution til H. B.

Resolution.

Gb. Afd. II afholdt Møde den 4. Oktober. Idet man tager Meddelelserne til Efterretning, skal man kræve Sagen angaaende Lokfrb. Hans Carlsen nøje undersøgt.

Man maa i det hele beklage den Maade Sagen er blevet behandlet paa.

Resolutionen blev enstemmig vedtaget.

J. Knudsen.



DØDSFALD



Lokomotivfører *Severin Andersen, Nyborg*, afgik den 6. ds. pludselig ved Døden, 51 Aar gammel. Andersen var mødt til Tjeneste for at fremføre Tog 7 Ng—Sh, men følte sig utilpas og maatte gaa hjem, og tre Kvarter efter var han død. Afdøde var godt kendt Landet over, da han har været stationeret saavel paa Sjælland, i Jylland og paa Fyn. Han tog med Interesse Del i D. L. F.'s Anliggender, og mange er de Timer, han, som den gode Kammerat han var, har ofret for at glæde og gavne sine Kolleger, paa hvem hans bratte Død har gjort et dybt Indtryk. En livsglad, stræbsom og god Mand var Severin Andersen.

Ære være hans Minde.

2.

25 AARS JUBILÆUM

Den 18. Oktober fejrer Snedker L. Hansen, Formand for Værksteds- og Remisearbejdernes Organisation, 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Centralværkstedet i København.

Vi har i Jubilæren lært en prægtig Organisationsmand at kende, med hvem det altid er os en Glæde at samarbejde. Vi sender Jubilæren de bedste Ønsker i Dagens Anledning.

TAKSIGELSE

Medlemmerne af D. L. F. Afd. 2 bringes herved vor hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved vort Bryllup.

Edith og Georg Jensen.

TIL MEDLEMSLISTEN

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

Lokomotivfyrb. Asp. C. Jensen, Aalborg.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

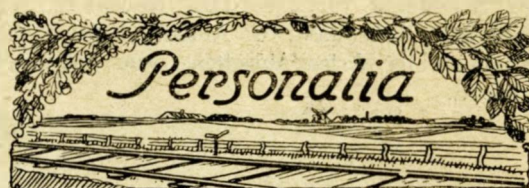
Lokomotivforerafdelinger.

København Ø: Repræsentantens Adresse rettes til: Grenaagade 11, Telef. Øbro 4829 v.

Odense: Repræsentantens Adresse rettes til:
Rasmus Rask's Vej Nr. 3, 1., »Dachnfeldts
Haveby».

Lokomotivfurboderkredsen.

Kredsbestyrelsesmedlem K. Nørgaards
Adresse rettes til: »Villa Nova«, Vinkelvej.



Forflyttelse.

Lokomotivfører V. V. G. Hested, Løgmunkloster, til 6. Maskinsektion, Tønder, fra 1—11—1922.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 17. Oktober.



Peters Fodtoej

Det verdensberømte amerikanske Fabrikat. **Garanteret solidt Læder helt igennem.**

Billigste Skotejspriser i Danmark

Nyheder hjemkommet fra Amerika

Filial: Amagerbrogade 7.

Axelborg vis a vis „National“

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

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tognes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.

Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl. 10—4.