



26. AARG. N^o 12.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juni 1926.

NEDBRUDSRAADIGHED

Paa alle de større Lokomotivdepoter holdes der Raadighed for Nedbrud, og Hensigten med denne Raadighed maa antages at være den, at Raadighedspersonalet er rede til i paakommende Tilfælde at kunne køre ud af Remisen med kort Varsel, enten til Erstatning for en syg Maskine eller en nedbrudt Maskine og til eventuel Kørsel med Hjelpevogn, og for i Katastrofetilfælde at kunde ile til Hjælp med Ambulancetog, saaledes at Ankomsten til Uheldsstedet bliver saa hurtig som mulig, d. v. s. uden unødvendige Forsinkelser.

Sparekommissionen, der nedsattes af og arbejdede under den forrige Regering, søgte at spare paa saa godt som alle Felter, og blandt meget andet fandt man det ogsaa opportunt at spare den efter Vigerslevkatastrofen etablerede 2. Nedbrudsraadighed paa Københavns Godsbanggaard, formentlig fordi den ikke havde været i Anvendelse, eller fordi den ikke havde været i Brug efter sin Hensigt, altsaa for at assistere under eventuel forekommende større Uheld eller Ulykker. Vi beskæftigede os med dette Spørgsmaal, den Gang man inddrog 2. Nedbrudsraadighed, men paa det Tidspunkt var Sparemanien sat til Højbords, hvorfra den endnu ikke er kommen, og det kunde ikke nytte noget at tale om det, saa man afskaffede altsaa uden videre denne Raadighed. —

Vi kan ikke rigtig frigøre os for en vis Undren over den Omskiften fra et Standpunkt til et andet, som først Beslutningen om Oprettelsen af en 2. Raadighed og derefter Beslutningen om Nedlæggelse af samme 2. Raadighed viser os. Vi kan ikke antage, at det var Forskrækkelsen i 1919, der gjorde, at man traf den første Beslutning, men at det var efter sunde og rolige Overvejelser, det skete, fordi man vilde være paa absolut sikker Side for alle Tilfælde. Senere da Tiden er gaaet, og der heldigvis ingen Brug har været for 2. Raadighed, ser man lidt større paa det og haaber paa, at alt gaar vel og lader 5 og 7 være lige.

Det gaar jo ogsaa meget godt uden 2. Raadighed, og vi tænker os ogsaa Muligheden af, at skulde Situationen kræve det, finder man ogsaa Personale til at køre, men saa sikker, som man har været, er man ikke mere.

Der er vel ingen Jernbanemand, der vil bestride, at mellem de Depoter, der har Nedbrudsreserven, er Københavns Godsbanggaard et af de vigtigste, og det kan vel uden Overdrivelse siges, at for Sjælland-Falsters Vedkommende er det det største og vigtigste — saa meget mere bliver man forbavset ved at høre, at Depotet Grundlovsdagen paa et givet Tidspunkt stod uden Nedbrudsmaskine og Personale, fordi denne var anvendt til *Kørsel med et Persontog* paa Klampenborghanen. Ja, naturligvis bliver man forbavset over en

saadan Anvendelse, og det kan heller ikke være Meningen, at noget saadant maa ske, men paa den anden Side er der formodentlig ingen Udsigt til, at noget saadant forhindres, forinden der udstedes et kategorisk Forbud herimod.

Og et saadant Forbud er det nødvendigt at udstede, forinden en saadan Benyttelse af Nedbrudsmaskine og Personale bliver katastrofal! Før havde man to Nedbrudsreserver, saaledes at for saa vidt den ene blev anvendt efter sin Hensigt (Nedbrud), havde man den anden i Baghaanden. Men nu — da man kun har den ene Nedbrudsraadighed og Maskine — tager man ingen Hensyn, trænges der til et Særtog paa Klampenborg eller andet Steds, tages Nedbrudsreserven uden videre, og saa faar Resten gaa, som det vil.

Vi gad se, om Falcks Redningskorps uden videre tager i Skoven med hele sit Materiel og lader Uheld og Ulykker skytte sig selv. — Nej, saa vist gør han ej! Men Statsbanerne tør gøre det paa en saadan Dag som Grundlovsdagen, og Skæbnen vilde da ogsaa, at der umiddelbart efter, at Nedbrudsmaskinen er kørt i Skoven, skete et Uheld i Hellerup, og man havde nu Brug for Nedbrudsreserven. — Det voldte selvfølgelig nogen Forstyrrelse, men Depotet fik klaret Sagen — heldigvis.

Paa Godsbanegaarden holder der Ambulancetog, Hjælpetog m. m. klar til at sendes ud til de forskellige Ender af Landet, de holder der, for at den Hjælp, der skal sendes ud, kan naa hurtigst mulig ud.

Og det er vist godt og praktisk, som det er indrettet, fordi hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp, men hvorledes kan det saa tillades at anvende Trækkekraften til Ambulancetog, d. v. s. til noget ganske andet end Hensigten. Vi kender af Erfaring dette, at Trafiktjenesten, naar den faar at vide, at der ikke er anden Maskine end Nedbrudsmaskinen, uden videre erklærer, at de saa maa have den. Det, synes vi, maa bringes til Ophør omgaaende. Depoterne maa bemyndiges til et klart »Nej« paa Forlangende om Nedbrudsmaskinen, naar

det ikke er til Hjælpetog m. m. Vi maa bort fra denne laden staa til, denne, som vi vil kalde det, letsindige Brug af Nedbrudsmaskine.

Lad os endelig faa den Metode bragt til Ophør hurtigst muligt, det vilde i for høj Grad blive Skandale, om det skulde hænde, hvis Nedbrudsreserven paany blev anvendt mod sin Hensigt, at der skete en Ulykke, og Depotet stod blottet for nødvendig Maskinkraft og Personale.

BERLINERREJSEN

Torsdag den 27. Maj tiltraadtes den af D. L. F. arrangerede Rejse til Berlin. Begunstiget af et henrivende Vejr rejste vi fra København om Formiddagen med Tog 73 og mærkede hurtig, hvor man »gaar op« i hinanden, naar man rejser ud med samme Maal. Det tyske Rigsbaneselskab havde velvilligt stillet en Gennemgangsvogn til vor Raadighed.

I Berlin blev vi paa Banegaarden modtaget af en Repræsentation for vore tyske Kolleger, der ledsagede os til Hotellet. Vi boede paa »Nordland« omtrent ved Hjørnet af Invaliden- og Chaussestrasse, et Hotel, hvor baade Lokalteter og Forplejning er den bedste anbefaling værd. Under Opholdet i Berlin blev vi i Fabrikker, Musæer og Udflugter ledsaget af tyske Kolleger, der med megen Interesse hjalp os til at faa det bedste Udbytte af det vi saa og hørte. Forklaringen af det fremstillede blev af Medlemmer af Rejseselskabet gengivet paa dansk.

Verkehrsmusæet fangede i særlig Grad Interessen, der kan Jernbanens Udvikling følges lige fra de tidligste til de seneste Frembringelser. Der er Træbaner fra Oldtiden til almindelig Vognførdsel, Træbaner fra Middelalderen med Langbjælker som Skinner, der var fastgjort paa Tværbjælker (Sveller). Den første Form for Jernskinnen var tykke støbte Plader, der blev spigret paa Bjælkerne; i Pladerne er en flad Rende, hvori

Vognhjulene kunde løbe, saa kom Vinkelskinnerne med en opstaaende styrende Kant. Derefter fandt man paa at anbringe Styrekransen (Flangen) paa Hjulene, og Skinnerne fik da omtrent den Form, som bruges nu.

Damplokomotivets Udvikling kan følges gennem et stort Antal Modeller af forskellige Typer; den ældste er »Puffing Billy« fra 1813, den yngste et moderne knap to Meter langt trekoblet Hurtigtogslokomotiv. Alle Modellerne er selv i de mindste Enkeltheder en nøjagtig Kopi og blev sat i Gang med Trykkraft; Lokomotivet blev paa Stedet, de kobled Hjul gled paa Skinnerne, særlig interessant var det at se det gamle Balancelokomotiv arbejde. Af et mellemstort Hurtigtogslokomotiv i naturlig Størrelse, der paa to Steder er gennemskaaret paa tværs, er den forreste Del med Løbehjul, Cylindre og Røgekammer, og den bageste Del med Førerhus, udstillet. I Førerhuset er anbragt et Apparat, der skal alarmere, naar der er »Stop«, men Systemet er forlængst forladt. Førerens og Fyrbøderens Sæder var saa bløde og fjedrende, at de sikkert er Personalet en god Hjælp mod Lokomotivets skadelige Rystelser.

Der er en Vrimmel af Lokomotivdele, et Løbehjul, hvormed der er kørt 70 km, efter at Bandagen var sprængt og faldet helt af, et Fyrkassesvøb fra en Kedel, der var sprængt paa Grund af Vandmangel, et Stykke af en Rundkedel med Dom fra en Kedel, som var ramt af en Flyverbombe, Brudstykker af Kedelhjørner og -vægge, der viser forskellige Samlingsmaader, Aksler, Stænger, Armatur, og saa en Samling Styringsmodeller, Gaffelstyring, Stefenson, Allan, Goch, Trick og Heusingerstyring paa hvilke Drivhjulet med et Haandsving kan drejes rundt, og Styringen kan indstilles efter Ønske, saa man kan følge den gennemskaarne Gliders Dampfordeling ved hver en Fyldningsprocent. Her ligger en Opgave.

Endvidere Model af en roterende Sneplow, der skydes af to Lokomotiver og

drives rundt af en opretstaaende Dampmaskine, der faar Dampen fra det forreste Lokomotiv, Modeller af Vogne af enhver Art bl. a. af Spise- og Salonvogne, monteret med de mindste Enkeltheder, en original Jernbanevogn fra 1843 og saa den overdaadig pragtfulde Kejservogn, som Kejser Vilhelm benyttede, indtil han forlod Tyskland. Af Kunze-Knorr og Westinghouse Bremsen findes Bremsecylindre m. m. til Lokomotiver og Vogne, de blev forevist i Brug, og ved tilsvarende gennemskaarne Cylindre kan Bremsens Indretning og Virkemaade følges. I Museums gaarden findes Spor med alle Arter Spors. iiter og Signaler og et Signa-lhus med Blokapparater, der blev forevist og forklaret.

Med en af Kases store Biler foretog vi en grundig Rundfart i Berlin og fik en god Forklaring af en udmærket Fører, der forresten var født i København og talte taaleligt Dansk, omend det undertiden blev indledet med det bekendte »Und hier meine Herschaften«.

Rundfarten endte i Magdeburgerstrasse, hvor den tyske Lokomotivmandsforening har sin ny erhvervede Ejendom. Det er en meget stor herskabelig Ejendom, hvoraf Foreningen lægger Beslag paa hele første Salen. Her var der Lejlighed til at hilse paa den tyske Organisations Formænd de Herrer Neumann og Warstein, og nogle af Bestyrelsens Medlemmer, som i en særlig Bil havde fulgt os paa Rundfarten. Hr. Neumann bød os Velkommen og udtalte sin Glæde over vor Nærværelse og indbød os i den tyske Organisations Navn til en Festmiddag i »Rheingold«. Af den tyske Organisations Historie gav han en Oversigt, og man forstod, hvilke store Vanskeligheder den havde haft at kæmpe mod i Krigs- og Inflationstiden. Da Guldmarken indførtes, var Organisationens Formue svunden ind til nogle faa Pfennig, men ved Foreningens maalbevidste Ledelse og Medlemmernes Forstaaelse af Organisationens Værd, var man ved Købet af Ejendommen i Stand til at

udbetale Købesummen kontant og tjente derved ca. en kvart Mill. Rmk. Fra de tyske Lokomotivmænds smukke Feriehjem i Hannoveranisch-Münden saa vi Prospekter, det var meget betegnende at se, hvor enkelte Afdelinger havde skænket Midlerne til Udstyrelse af bestemte Værelser, der saa bar vedkommende Afdelings-Navn. Der foretages for Tiden en stor Udvidelse af Hjemmet.

Paa Borsig-Værket i Tegel blev vi modtaget og budt Velkommen af de Herrer Ingeniører Beil og Kwaschnig, der med megen Forekommenhed hver tog en Fialvdel af Selskabet og foreviste Værkerne.

Borsig-Værkerne grundlagdes 1837 ved Oraniburger Tor, de nuværende Værker byggedes 1896—98 og raader over et Areal paa 62 ha. Til Fabriksanlæg er 40 ha taget i Brug og deraf er 15 ha bebygget. Lokomotivmonteringsværkstederne er paa ca. 13000 m² med Plads til 42 Lokomotiver og beregnet til en Aarsproduktion af 600 Lokomotiver. Det fem tusinde Lokomotiv blev færdigt 1902; i Fjor afleveredes det tolv tusinde.

Værkstederne for Lokomotiver og Lokomotivrammer dækker over ca. 17000 m² og er udrustet med et stort Antal Værktøjsmaskiner. I en automatisk Fræsemaskine var tre Bærerammer spændt sammen og blev fræset paa een Gang; hydrauliske Nittmaskiner, der nitter saaledes, at Naglehovederne ikke skal stemmes efter, kraftige Bukke, Bertle og Rettemaskiner. Endvidere Kedelsmedje for stationære Kedler, mekaniske Værksteder med tilsammen ca. 700 Værktøjsmaskiner, særligt Lærlingeværksted med 100 Værktøjsmaskiner, Smedjen, der dækker 8000 m² med Smedeilde og -ovne, Damphamre, Faldhamre, Spindelpresser, Smede- og Stukke-maskiner og Smedepresser med 200 Atm. Arbejdstryk. I Presseværket findes bl. a. en 2000 t Smedepresse. Jernstøberiet kan støbe Godsstykker paa indtil 70 t, Staalstøberiet paa indtil 10 t; i Staalværket fremstilles Martin-, Diegel- og Besse-

merstaal med en Aarsproduktion af 30 000 t.

Alt Jernaffald omsmeltes og tilsættes efter Bestemmelsen Raajern og forskelligt Tilslag og udstøbes i særlige Forme til Blokke, der vales eller smedes til de ønskede Dele. Naar det rødglødende Stangjern forlader Valseværket transporteres det i særlige Vogne til Smedjen og saa vidt som muligt bearbejdet videre i samme Varme. Af Værkets Produktion lagde vi særlig mærke til Bygningen af det gengivne svære Hurtigtogslokomotiv; i Kedelsmedjen saa vi Kedlen med den ejendommelige Fyrkasse, der er meget bred og gaar ud over Rammen med den bageste Ende, medens den forreste er snevret ind mellem Kobbelhjulene, i Monteringsværkstederne saa vi Lokomotiver af samme Type under Montering; endvidere Grubelokomotiver der oplades med Trykluft paa 60 Atm., som ved Brugen passerer en Trykformindsker og arbejder i Cyldrene med 16 Atm., Triple-Ekspansions Skibsmaskiner paa 1000 H. K., Jevnstrømsdampmaskiner og Damp-turbiner af store Dimensioner. I Kraftcentralen findes fire Damp-turbiner paa tilsammen 4000 KW. foruden tre opretstaaende Høj- og Lavtryksmaskiner.

Efter Besigtigelsen blev vi indbudt paa Frokost i Marketenderibygningen, det saakaldte Kasino, der ligger smukt i et meget stort Haveanlæg med Tennispladser og Gymnastiksale for Fabrikkens Funktionærer og Arbejdere.

Af Berlins Musæer saa vi foruden det allerede nævnte: Postmusæet, Tøjhuset, Statsmusæet og endvidere Rigsdagsbygningen og Slotterne i Potsdam.

Vor Gennemgang af Postmusæet fandt Sted, efter at det var lukket for almindeligt Besøg. Hele Postvæsenets Historie er her repræsenteret ved Breve, Postmateriel og -uniformer lige fra det gamle Ægypten til vore Dages Jernbanepostvogne, Postflyvemaskiner og Luftskibe. Rørposten blev forevist i Brug saavel den ældre som den moderne Udførelse. Musæet omfatter

ogsaa Telegraf- og Telefon. Alle Arter Telegrafapparater, der er brugt og bruges nu, blev forevist og ligeledes Telefonen og de automatiske Telefoncentraler. Det hele blev indgaende demonstreret og forklaret af en Telegrafembedsmand, men det vil føre for vidt at komme nærmere ind paa det her.

I Tøjhuset var det særligt de store Vægmalier fra Tysklands sejrige Krig, der blev beundret.

Det tidligere kejserlige Slot er nu for en stor Del indrettet til Musæum, men Musæumsgenstandene glemmes fuldstændig for de pragtfulde Sale, hvori de er anbragt. Kejserens Værelser, Tronstol, Venteværelser for Røde Ørns og Sorte Ørns Riddere, Riddersal, Billedgalleri, altsammen i en ubeskrivelig Pragt.

Fra Slottet tog vi til Raadhuset og spiste Middag i dets middelalderlige Kælderrestaurant. Her talte den tyske Organisations Formand, Hr. Warstein og Formanden for D. L. F., Hr. Lillie, for den danske og den tyske Organisation, og der udbragtes et Leve for Samarbejdet, der havde bekræftet sig i denne udmærkede Form.

Derfra til Rigsdagsbygningen, der er ligesaa storslaaet og flot indvendig som udvendig. Efter at vi havde beset den, blev hele Selskabet fotograferet paa Rigsdagsbygningens Trappe.

Pr. Auto foretog vi en Udflugt til Potsdam. En storartet Køretur gennem Tiergarten og Charlottenburg, videre til Dels langs med Havel og Wansee. Vi besaa Slottene og den meget smukke Slotspark. Omtrent midt i alle Herlighederne ligger en gammel Mølle, hvis Ejere ikke vilde sælge den til Kejser Frederik den Store, som vilde udvide Parken. Men Kejseren udvidede uden om Møllen, der senere blev erhvervet og er nu en Seværdighed, som en Spurv i Tranedans i de fornemme Omgivelser. Paa Hjemturen benyttede vi Grunewald Automobil-Vædeløbsbanen, der blev anlagt som Privatvej for Kejseren.

Den sidste Dag blev benyttet til Besøg paa Knorr-Værket i Lichtenberg. Vi tog med Bybanen (Damp tog) fra Station Friderichstrasse til Stralau-Rummelsburg, men for at se, hvorledes Hovedstadstrafikken former sig i en travl Morgentime mødte vi paa Banegaarden en god halv Time før Afgang, og vi blev ikkeskuffet. Tog efter Tog kom og kørte saa hurtigt efter hinanden, som det overhovedet er muligt, naar det ene skal passere Ud kørselssignalet, før end der kan gives Signal for det næste. Forstadstogenes Ophold paa Stationen varede kun ca. en halv Minut, men det var et forbavsende Antal Passagerr, der steg ud og ind. Undervejs passerede vi en af de bredeste af Spreens Kanaler, der var en stor Havnetrafik og Kajer med Kraner og Oplagspladser, hvad man jo ellers ikke forestiller sig om Berlin.

Vi blev paa Knorr-Værket modtaget af Hr. Direktør Führ, der bød os alle Velkommen. Da Knorr-Værkets Tilblivelse og Udvikling og en Rundgang, der igen er omtalt i Lokomotiv Tidende Nr. 3 1926, vil jeg blot nævne vor Beundring af de smukke lyse Arbejdslokaler, Lærlingskolen og de udmærkede Velfærdsforanstaltninger for Funktionærer og Arbejdere. Det blev os forevist i to Hold, hver med en af Værkets Ingeniører som Leder. Som Knorr-Værkets Gæster spiste vi Frokost i den smukke Foredragssal, og saa derefter den her hjemme foreviste Knorr-Film og en ny, der er optaget ved Prøvekørsler i Svejts med Kunze-Knorr-Bremser. Forskellige Talere havde Ordet, og vor Kollega Scharfschwert fra Berlin udtalte sig meget anerkendende om Kunze-Knorr-Bremser i Praksis. Nu var den egentlige Tur til Ende, vi havde nu »fri« for Resten af Dagen, og de fleste af Deltagerne besøgte Varehusene ved Aleksanderplatz og gjorde Indkøb.

Den næste Dag rejste vi hjem, berigede af det vi havde set og hørt. Der skal ogsaa her siges Tak til Generaldirektoratet, der har set saa forstaaeligt paa vor

Rejse, Tak til vore tyske Kolleger og de tyske Værker, der aabnede Dørene for os og til D. L. F., der med Hr. Lokf. Kuhn som en udmærket Leder har arrangeret Rejsen.

En Deltager.

NYERE LOKOMOTIVER FRA HENSCHEL OG SØN I CASSEL

I den gamle tidligere kurhessiske Residensby Cassel, hvor Denis Papin for mere end 200 Aar siden foretog sine for-

nu er naaet over 20 000 Stk., hvoraf nogle af de sidste Udførelser skal omtales her.

Ved den gamle Hovedfabrik i Cassel findes Administrationsbygningen, Fig. 1, mekaniske Værksteder, Værktøjsmagasinet, Metalstøberi, Klejnsmedie og Monteringsværksteder. I Rothenditmold ligger Storsmedien, Kedelsmedie og Tenderværksteder, medens Jernstøberiet med tilhørende mekaniske Værksteder, Modelsnedkeri og Værksteder til Fremstilling af Lokomotivrammer ligger i Mittelfeld. Værkstederne er forbundne med Jernbanespor og beskæftiger 10 700 Arbejdere. Dertil



Fig. 1. Administrationsbygningen i Cassel.

ste Forsøg med »Papins Gryde«, har Familien Henschel siden Begyndelsen af forrige Aarhundrede lidt efter lidt oparbejdet en Storindustri, der nu præsenterer sig som Europas største Lokomotivfabrik. I 1810 grundlagdes Maskinfabrikken, og i 1848 begyndte Lokomotivbygningen, der

kommer Henrichshütte i Hattingen ved Ruhr med 6 000 Arbejdere (Fig. 2).

Seddin Udstillingen 1924

Paa Udstillingen i Seddin 1924 og paa Trafikudstillingen i München 1925 var Henschels Fabrikker stærkt repræsente-



Fig. 2. Henrichshytte i Hattingen ved Ruhr.

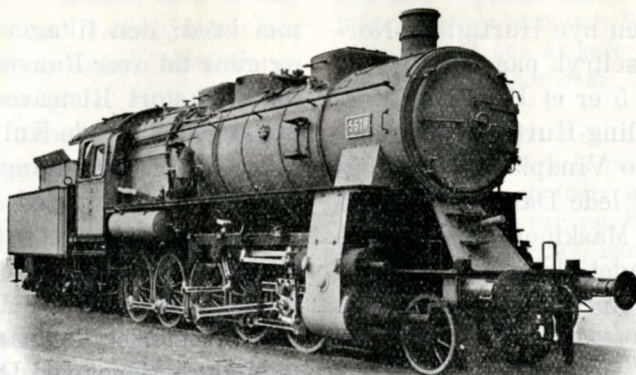


Fig. 3. Tyske Rigsbaners 1 E-Trilling-Overheders-Godstogslokomotiv G 12.

Lokomotiv:		Tjenestevægt 92,9 t	
Cylinderdiameter	3 × 570 mm	Adhæensionsvægt	79,9 t
Stempelslag	660 mm	Tender:	
Løbehjulsdiameter	1000 mm	Hjuldiameter	1000 mm
Drivhjulsdiameter	1400 mm	Hjulstand	3900 mm
Fast Hjulstand	4500 mm	Vandindhold	21 m ³
Samlet Hjulstand	8500 mm	Kulindhold	6 t
Damptryk	14 at	Tomvægt	20,9 t
Hedeflade	194,96 m ²	Tjenestevægt	46,9 t
Hedeflade paa Overhederen	68,42 m ²	Lokomotiv og Tender:	
Hedeflade ialt	263,38 m ²	Hjulstand	15375 mm
Risteareal	3,9 m ²	Længde over Pufferne	18425 mm
Tomvægt	85,4 t	Tjenestevægt	139,8 t

ret, bl. a. ved et af de kraftige 1 E — Trilling — Godstogslokomotiver Litra G 12, Fig. 3, og ved et 1 D 1 Trilling-Hurtig-

togslokomotiv, Litra P₁₀, der med et Akseltryk paa 19 t var de tyske Rigsbaners sværeste Hurtigtogslokomotiv, indtil det

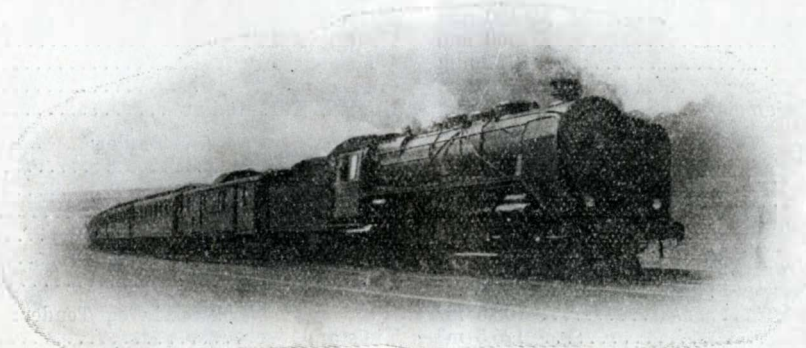
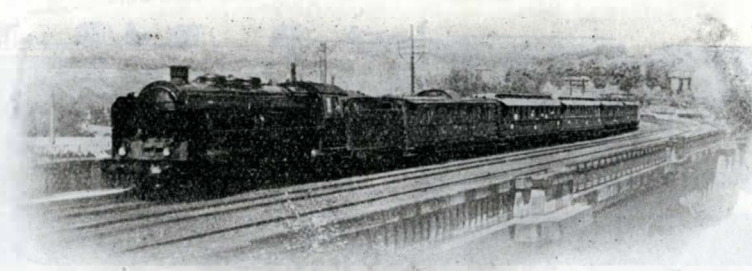


Fig. 4 og 5. Tyske Rigsbaners 1 D 1-Trilling-Overheder-Hurtigtogslokomotiv P 10.

blev overfløjet af den nye Hurtigtogs-Normaltype med et Akseltryk paa 20 t.

Figureerne 4 og 5 er et Hurtigtog, forspændt et P₁₀-Trilling-Hurtigtogslokomotiv med de bekendte Vindplader ved Røgekamrets Sider til at lede Damp og Røg op over Førerhuset. Maskinen er tidligere beskrevet her i Bladet, dens ydre Dimensioner fremgaar af en Sammenligning med Vognene i Toget.

Mallet Lokomotiv til smalsporede Baner i Brasilien

I Brasilien driver Viacao Ferrea do Rio Grande do Sul et udstrakt Banenet med kun een Meters Sporvidde men med betydelige Stigninger og Kurver med indtil 80 m Radius. Til disse Strækninger krævedes Lokomotiver med en stor Ydeevne. Akseltrykket maatte kun være lidt over 10 t, og som Brændsel skulle anvendes indenlandske langtflammende Kul med indtil 30 pCt. Askeindhold og et Fordampningstal paa 3,65.

Det var derfor nødvendigt at bygge et Mallet Lokomotiv 1 C + C 1, Fig. 6, med en lang Fyrkasse, der forneden er 1674

mm bred; den tiltager i Bredde nedefter og gaar ud over Rammen, hvorved der opnaas et stort Risteareal. Af Hensyn til de langtflammende Kul er der i Fyrkassen et særligt Forbrændingsrum; endvidere er Kedlen forsynet med Marcattys Røgforbrænder, og med et Apparat der gør det muligt at gennemblæse Kedelrørene uden at aabne Fyrdørene. Den 5 m² store Rist er en Rysterist, der paa Grund af sin store Vægt betjenes ved Damp. For at skaae Kedlen og forhøje dens Ydeevne er den forsynet med Slamudskiller og med Knorrs Fødevandsforvarmer.

Kedlen hviler paa to Trucker med Bareramme. Paa hver af Truckerne er anbragt to Højtrykscyindre med tilhørende Drivværk, der alle er samme Dimensioner og Udførelse. Som Kraftdamprør og Dampudgangsrør til den forreste bevægelige Truck anvendes bøjelige Rør. Hvert Cylinderpar har sit Udgangsrør, hvoraf det ene er anbragt koncentrisk indeni det andet, og begge munder ud i Skorstenen. Dampfordelingen foregaar ved Hjælp af fire Stempelglidere med indvendig Til-

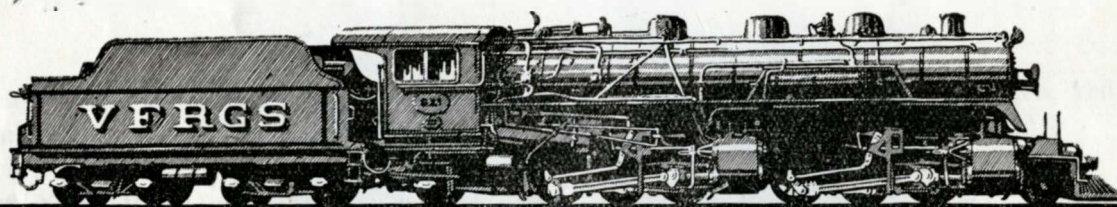


Fig. 6. 1 C + C 1-Mallet-Dobbelttvilling-Overhederlokomotiv til smalsporede Baner i Brasilien.

Lokomotiv:	
Cylinderdiameter	4 × 420 mm
Stempelslag	560 mm
Drivhjulsdiameter	1067 mm
Forreste Løbehjulsdiameter	630 mm
Bageste Drivhjulsdiameter	735 mm
Fast Hjulstand	2440 mm
Samlet Hjulstand	11575 mm
Kedelmidte o. S.	2388 mm
Kedeltværmaal	1674 mm
Overhederrørdiameter	129/137 mm
Kedelrørdiameter	46/51 mm
Længde af Kedelrør	5150 mm
Hedeflade i Fyrkassen	20 m ²
Hedeflade i Rørene	105,5 m ²
Fordampningsflade	125,5 m ²
Overhederflade	47 m ²
Samlet Hedeflade	172,5 m ²

Risteareal	5 m ²
Tomvægt	71,5 t
Tjenestevægt	78,8 t
Adhæensionsvægt	62,5 t
Trækkekræft	17,6 t
Mindste Kurveradius	80 m

Tender:	
Hjuldiameter	735 mm
Hjulstand	5385 mm
Vandindhold	16 t
Kulindhold	14 t
Tomvægt	18 t
Tjenestevægt	48 t

Lokomotiv og Tender:	
Hjulstand	19200 mm
Længde over Pufferne	22200 mm
Tjenestevægt	126,8 t

strømning, Styringen skiftes med Damp efter Ragonetts System. Løbehjulene har ulige stor Diameter og Løbehjulsakslerne er lejrede forskydelig i Lokomotivets Tværretning, den forreste indvendig den bageste udvendig paa Rammen. Paa hver Truck er alle Bærefjedrene forbunden gennem Balancer.

Lokomotivet er forsynet med Dampbremse, der bremser alle koblede Hjul med en Bremsklods paa hvert; paa Tenderen er Vakuumbremse med Forbindelse til Toget. Belysningen er elektrisk, hvortil Strømmen faas fra en Turbine-Dynamo, der er anbragt paa Fyrkassekappen udenfor Førerhuset. Signalklokke og en Harmonidampfløjte er anbragt foran Sikkerhedsventilerne. Medens der for det bageste Truckstel er en Sandkasse foran det førende Kobbelhjul i hver Køretning, er der kun Sandkasse til Fremadkørsel paa det forreste Truckstel.

(Fortsættes.)

FRA ET OPHOLD I WIEN

En Kollega, Lokomotivfører Petersen, har fornylig paa en Rejse København—Venedig, sammen med sin Datter besøgt Wien, og her

nød Hr. Petersen som Lokomotivmand en mangeløs Gæstfrihed blandt Kolleger dersteds, som satte alt ind paa at gøre Opholdet saa behageligt som mulig for dem. Vi vil lade Hr. Petersen fortælle:

Vi havde rejst i ca. 16 Timer fra Venedig til Wien og undervejs paa Turen over Alperne var vi ude for en forrygende Snestorm, saa vi ved Ankomsten var ret forkomue. Vi tog ind paa Hotel »Kolbech«, hvor vi udhvilede os, og hen paa Eftermiddagen kørte vi med Sporvogn rundt i Byen for at se lidt af denne. Næste Dag tog vi til Eisenbahnhjemmet i østrigske Statsbaners Personales Administrationsbygning.

Paa Hjemmets Kontor fik vi, efter at have præsenteret os, straks anvist Værelse paa 5. Sal (der er Elevator). Vicepræsidenten gjorde straks Anstalter til at skaffe en Fremmedfører blandt Lokomotivførerne, som kunde lidt dansk. Det viste sig, at den paagældende holdt med et Lokomotiv parat til at køre til Tjeckoslovakiet. En Afløser blev i sidste Øjeblik tilkaldt, og vi fik i ham en Fremmedfører, der kendte Wien ud og ind. Vi fik set, hvad vi ønskede at se, Schönbrunn Park, der i Kejserdømmets Tid var Sommerresidens, nu en Folkepark. Kobenzl ogsaa kaldet Himmelhjerget, hvorfra der er en herlig Udsigt over Wien med Omegn. Floder og Landsbyer tegnede sig her for vort Øje i de prægtigste Farver, endskønt det ikke var særlig klart og Skyer og Taagebanker hang i store Driver over det smukke Landskab.

Forinden vi tog ud at se Byen, blev vi af Foreningen, hvis Gæster vi var, inviteret paa



Middag. Om Formiddagen havde vi været paa Kunstmuseet og set megen god og fin Kunst — baade gammel og moderne. Vi var dygtig trætte, da vi kom hjem og gik tidlig til Ro. Den sidste Dag stillede vor Fremmedfører, Hr. Hølllyel, Kl. 9 Fm. og kørte os med den elektrisk Over- og underjordiske Statsbane til dens Endestation, for at vi kunde faa set Wien ogsaa fra disse Baner. Ved Endestationen var en lille Park, hvor Folk boltrede sig som Søndagspublikumet i Søndermarken herhjemme. Om Aftenen var vi i Operaen. Heri var vi nær blevet forhindrede, fordi Elevatoren satte sig fast og ikke vilde fungere med de Penge, vi var i Besiddelse af. Vi vidste ikke, at Restaurationen vekslede Penge til Brug for Elevatoren. Disse Penge er forsynet med en Udskæring, der regulerer Møntens Vægt til den Finhed, Automaten forlanger.

I Operaen saa vi 3 Balletter og følte os hyggelig hjemme, fordi Operaen i Wien er som i København mere Ballet og Skuespilhus end Opera. Næste Morgen tog vi med Toget til Prag. Værelset paa Jernbanehjemmet, Middagen den 1ste Dag og Fremmedførerens Udgifter blev dækket af Foreningen. Vi maatte paa ingen Maade betale. Østrigernes Gæstfrihed har ingen Grænser. Vor Fremmedfører havde lært en Del dansk ved at korrespondere med sine Børn under deres Ophold her i Landet umiddelbart efter Krigen og havde faaet Interesse for dansk Literatur.

Vi rejste fra Wien med Indtrykket af, at Østrigernes Gæstfrihed skriver sig fra de hjertelige Band, der knyttedes mellem Østrig og Danmark efter de ulykkelige Krigsaar.

DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVMANDS FORBUND

afholdt sin 1. ordinære Kongres i Odense den 29. April 1926, hvortil vor Organisation venligst var indbudt.

Forbundet omfatter 48 Afdelinger med ca. 535 Medlemmer fordelt ved samtlige Landets Privatbaner.

Det er ganske indlysende, at Arbejdet indenfor en saadan Organisation er meget betydelig her, hvor det drejer sig om Forhold ved saa mange forskellige Baner, men af Beretningen fremgik det, at de forskellige Spørgsmaal var løst med en heldig Haand.

I Anledning af sidste Aars Lockout var Medlemmerne paalignet er ret stort maanedlig Ekstrakontingent, og det var en Fornøjelse at høre, med hvilken Selvfølgelighed og udmærket Forstaaelse

dette blev modtaget, noget som Privatbanernes Lokomotivmænd kan notere sig med Stoltthed.

Af andre Ting var der Motorvognsspørgsmaalet, hvor Forbundet gjorde sig store Anstrengelser for, at Føringen af Motorvogne forbeholdtes Lokomotivpersonalet, et Spørgsmaal, der selvsagt indenfor Privatbanerne spiller en stor Rolle, efterhaanden som mange af disse Baner mere og mere gaar over til Motorvognsdrift.

Paa Privatbanerne er Spørgsmaalet om Lokomotivførere paa Rangermaskinerne stadig uløst, men efter at Statsbanerne har faaet dette Forhold ordnet, mentes det, at Vejen var banet for en Løsning ogsaa ved Privatbanerne, selv om der skulde ofres noget herfor fra Personalets Side.

Der var foreslaaet Navneforandring for deres Blad, men det vedtoges, at det stadig skal hedde »Giv Agt«.

Hr. Lokomotivfører Brix, Aalborg, genvalgte til Formand, ligesom den øvrige Hovedbestyrelse genvalgte.

Soph. Jensen.



25 AARS JUBILÆUM



P. C. Jensen.

Den 1. Juli kan Lokomotivfører P. C. Jensen, Fyensgade 4, Randers, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren er kendt som en dygtig og paalidelig Lokomotivmand og har i de nu forløbne 25 Aar udført sin Gerning paa en saadan Maade, at der er Grund til at sige ham Tak derfor. Afdelingen vil derfor bringe ham en Hilsen paa Dagen, han har været en god Kammerat, trofast overfor Organisationen og været med i Arbejdet for at hæve Lokomotivmændenes Anseelse gennem sin daglige Færden.

Til Lykke med Mærkedagen og Held og Lykke i den kommende Tid.

Hj. N.

NOTISER

Jernbaneforeningen

holdt i Dagene fra 12. Juni til 14. Juni sit aarlige Delegeretmøde i Esbjerg.

Formanden, Assistent L. Chr. Larsen, og Hovedbestyrelsen genvalgte.

Der vedtoges paa Mødet en Resolution, der opfordrer Hovedbestyrelsen til fortsat Arbejde for Avancementsstillinger.

Dansk Jernbaneforbund

afholdt i Dagene 17. til 19. Juni sin 24. ordinære Kongres paa Hotel »Sønderborghus« i Sønderborg.

Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund

afholder i Ugen fra den 29. Juni Kongres her i København.

D. L. F. har modtaget og efterkommer Indbydelse til at lade sig repræsentere paa Kongressen.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge H. P. T. Ørum, Sortedamsgade 5, er bortrejst fra den 1. Juli—5. August d. A. Hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Overlæge G. Biering, Vendersgade 5.

Konsultationstid: 1¹/₂—2¹/₂ samt Fredag 6—7.

Jernbanelæge G. Busck er bortrejst fra den 21. Juni—18. Juli d. A. Hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge Neumann, Islands Brygge 13.

Konsultationstid: 1—2 samt Fredag 6—7.

TAK

Medlemmer i Kreds 2, som den 11. ds. i Nyborg beviste min Hustru og mig saa megen Venlighed og Hengivenhed, bedes herved modtage vor hjerteligste Tak.

København, den 14. Juni 1926.

Rich. Lillie.

For al venlig Deltagelse ved min kære Mands, pens. Lokf. Georg Holm-Petersens, Sygdom, Død og Begravelse takkes hjerteligst.

Paa Børns og egne Vegne

Marie Holm-Petersen.

For al udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokofører August Christensens Død og Begravelse, bringer jeg herved min hjerteligste Tak.

Agnes Christensen.

STUBBEKØBING-NYKØBING-NYSTED BANEN

Stillingen som Værkmester ved Banens Værksted og Lokomotivdepot i Stubbekøbing er ledig. Foruden nøje Indsigt i Arbejdet med Reparation af Lokomotiver og Jernbanevogne vil der — for at kunne komme i Betragtning ved Besættelsen — af Ansøgeren blive krævet indgaaende Kendskab til Pasning og Reparation af Motorer. Stillingen lønnes for Tiden med 5146 Kr. 80 Øre for en gift Mand, stigende 2 Gange hvert 3die Aar med 360 Kr.

Skriftlig Ansøgning med Oplysning om Alder, Uddannelse, tidligere Stillinger og militære Forpligtelser bedes inden den 10. Juli d. A. tilsendt

Driftsbestyreren, Nykøbing F.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Brande: Formandens Navn og Adr. rettes til: N. Nielsen, Elme Allé 4.

Esbjerg: Formandens Navn og Adr. rettes til: L. N. Andresen, Frihedsvej 52.

Kassererens Navn og Adr. rettes til: C. Andersen, Storegade 46, Jerne.

Repræsentant f. F. & R. rettes til: S. Rasmussen, Knudsgade 2.



Tilludelse til at bytte Opholdssted fra 1.—7.—26:

Lokomotivførerne C. H. Nissen, Aarhus H., og S. M. Sørensen, Viborg.

Lokomotivfyrbøderne R. Christoffersen, Slagelse, og F. C. Rosenberg, Brande.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører A. C. Christensen, Østerbro, den 8.—6.—26.

Navneskifte:

Lokomotivfyrbøder F. A. Jensen, Fredericia, heder fra 10.—5.—26 Frederik Anton Bindløv.



Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

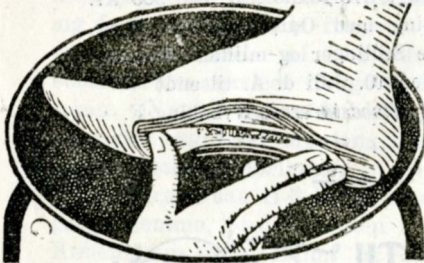
Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.
Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.



Amk. Gummivare

Industri Vestergade 3 Ebbw. B.
Mødesprøjter, Sauties- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste med 30 Bre i Frimrk.
DISKRET PASSEDION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat



Trætte og ømme Fødder
og alle Fodlidelser afhjælpes øjeblikkeligt ved

Dr. Scholl's

M e t o d e

I alle Byer findes eksaminerende Specialister

Nærmeste Forhandler opgives af
Knut Lucas, Nørresøg 35. Kbh. K.

PLEJ FØDDERNE

Blomsterforretningen „Rosen“

Dannebrogsg. 55. Tlf. Vest. 5365 x.
Moderne Kransebinderi, Palme-
dekorationer, Buketter, Myrtekranser,
Potteplanter i stort Udvalg.
Daglig friske Blomster.
Specialitet: Kistepyntning.
Ærb. Charlotte Schmidt.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Juni.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.
Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.
Vore Automobiles kører overalt i Byen og Forstæder,
Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

Søg vore Restauranter

„Hallen“

Vesterbrogade 35
Tlf. Vester 8885

„Sønderbro“

Amagerbrogade 7
Telf. Amg. 3678

„Taarnborg“

Allégade 18
Tlf. Vester 1990

„Øbro“

Østerbrogade 39
Telf. Øbro 1039

„Nørrehal“

Nørrebrogade 88
Tlf. Nora 1088

„Mejlhal“

Store Torv 16, Aarhus
Telf. 6047

God billig Mad Pensionærer modtages Ingen Drikkepenge



Kvindernes Alkoholfrie Restauranter



J. Agerskov's

Bageri & Conditori

Flensborggade 61. Tlf. Vest. 8357

anbefaler sig til d'Herr Jernbanemænd med 1. Klases Varer.

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Morgenbrød bringes.

Morgenbrød bringes.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20.

anbefaler sig med 1. Kl.s Viktualier
og Paalæg til d'Herr. Jernbanemænd.

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

Telf. 9327.

Istedgade 64. Istedgaard.

Telf. 9327.

De Herrer Lokomotivmænd

bor prøve at købe Deres Fodtøj i de tre billige
Skotøjsforretninger

Vesterbrogade 120 - Istedgade 86
Vesterbrogade 79

Fodtøj kan faas til mine bekendte billige kontante Priser
paa Ratebetaling — uden Udbetaling

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134. Telefon 11 372.

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder, Sengendstyr.

Gevinstsedler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

Nu lugter „Tiklo“ godt!

Den stærke Duft er nu forsvundet,
men Renseevnen er uforandret.

„Tiklo“ renses Hænder og Tøj
for Olie, Fedt, Sod, Maling, Tjære
o. lign. og er ganske uskadelig.

Worning & Petersen, Vejle.

STØT DANSK INDUSTRI

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

KØB DANSKE VARER

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a, København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14.613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementpris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Ny Vestergade 73, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.