

Dansk Lokomotivtidende.

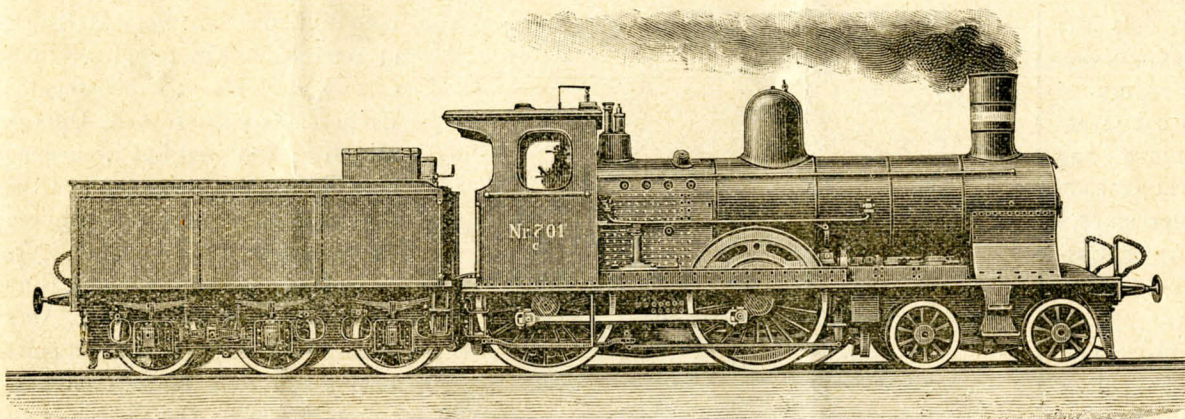
Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 12.

15. Juni 1903.

3. Aargang.



Nye Iltoglokomotiver.

Fra Maschinenfabrik Esslingen i Esslingen har Maskinafdelingen i dette Foraar modtaget 5 Stkr. nye Iltoglokomotiver — Litra C Nr. 701—705 —, som i alle Hoveddimensioner er overensstemmende med de tidligere anskaffede Litra K, men afviger fra disse derved, at Cyklindrene er anbragte indvendig i Rammen, og Drivhjulene som Følge heraf forsynede med en Krumtapaksel.

Denne Konstruktion er ikke ny, idet den fandtes, om end i en anden Form, paa nogle af Banernes ældste Lokomotiver (fra 1847), men den blev i sin Tid forladt, fordi der med det den Gang til Raadighed værende Materiale ofte forekom Brud paa Krumtapakselne. Ved Anvendelsen af Nikkelstaal synes man imidlertid nu at have fundet et for saadanne Aksler tilstrækkelig sejgt og elastisk Materiale, og ved at give dem en efter franske Forbilleder forbedret Form, er Holdbarheden yderligere forøget i betydelig Grad.

Fordelene ved de indvendige Cyklindre har iøvrigt steds været anerkendte af Lokomotivteknikere, hvorfor belgiske og navnlig engelske Baner fortrinsvis har anvendt dem; naar de ikke desto mindre var ganske forladte i andre Lande, maa Grunden hertil ikke alene søges i Hensynet til den omtalte Krumtapaksel, men

ogsaa i Udviklingen, som efterhaanden medførte, at der til de steds kraftigere Lokomotiver fordredes saa store Cyklindre, at disse med tilhørende Gliderkasser ikke kunde anbringes i Rammen.

En Forandring i dette Forhold hidførtes bl. a. ved Anbringelsen af Gliderkasserne udvendig og oven over Cyklindrene i Stedet for mellem disse, og da Vejen derved igen blev aaben for de indvendige Cyklindre, har disse, særlig efter den sidste Udstilling i Paris, i stigende Grad fundet Anvendelse til Iltoglokomotiver.

Som hosstaaende Figur 1. viser, er de nye Lokomotivers Udseende ret forskelligt fra detsædvanlige, idet alle blanke Maskindele med Undtagelse af Kobbelstangen, Cyklindrene m. m. er skjulte bag Rammen, medens Kedlens Højde over Skinne er væsentlig forøget; Lokomotivernes Hoveddimensioner er iøvrigt angivne i Lærebogen, Side 208.

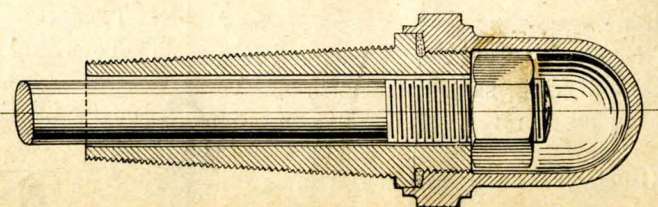
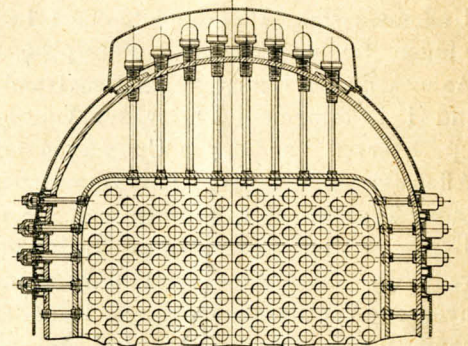
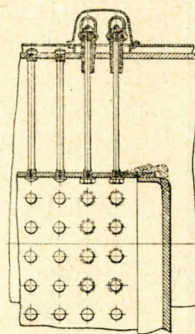
Kedlen har 18 Røgrør flere og en lidt dybere Fyrkasse end paa Ltr. K., hvorved Ildpaavfl. forøges 8,24 + 1,27 qm, men er

iøvrigt i alle Dimensioner ganske som denne, hvilket ogsaa gælder Udgangshætte og Skorsten, idet denne er forlænget ind i Røgkamret.

De forreste Dæk- og Sidestøttebolte er bevægelige og viste i Fig. 2. Fordelen ved denne Konstruktion er, at Støttebolten efter hver Rørvalsning kan forkortes og derved hindre det Knæk, som opstaar i Pladen, naar Støttebolten er fast og Pladen

bøjes, som vist noget overdrevent med punkterede Linier i det ene Billede.

Ved normal Vandstand rummer Kedlen 3,4 Tons Vand, og der paaregnes en Fordampning af ialt 5040 kg. Vand pr. Time, under daglige Forhold svarende til ca. 52 kg. pr. qm. Ildpaavfl.; med denne Fordampning kan Lokomotivet ved en Hastighed af 90 km./Time udvikle 650 HK. eller 6,75 HK. pr. qm. Ildpaavfl. Antages at Kullene har en Fordampningsevne af 7 kg. Vand pr. kg. Kul, skal der, da Risten er 1,77 qm., forbrændes ca. 400 kg. Kul pr. qm. Rist i Timen.

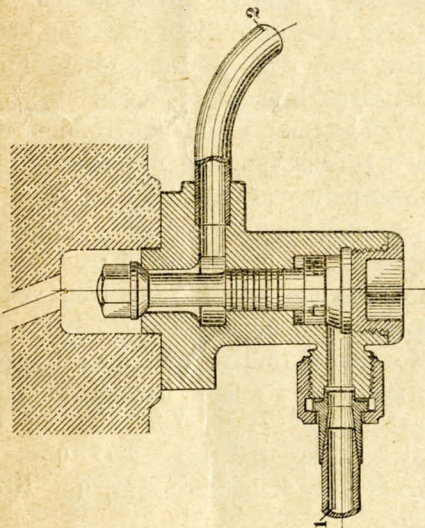


Kedelarmaturen er ganske som paa Litra K (beskrevet i Lærebogen Side 54—78), dog er Fødeventilerne forsynede med Afspærringshane, der ligesom alle andre Haner er asbestpakkede.

Cylindrene (Lærebogens Side 83) er støbte i et Stykke med Flanger til Befæstelse af Rammepladerne og bærer foroven en Sadel, hvori Kedlen befæstes ved sit Røggammersvøb, saaledes, at en væsentlig Del af Gliderkasserne ligger inde i Røggamret og udsættes for den derværende Temperatur, som ved almindelig Iltogskørsel er ca 450°.

Afvigende fra tidligere Praksis er hver Gliderkasse forsynet med to Friskdampledninger, der udgaar fra et Grenrør paa Røggammerrørvæggen og udmunder i Gliderkassen paa hver Side af Glideren. Hensigten hermed er dels saa vidt muligt at udnytte Røggammervarmen til Dampens Tørring, dels at muliggøre Anbringelse af en eventuel Overheder, hvortil dette Røggamrer paa Grund af sin hele lukkede Form er særlig egnet. Glidere og Stempler smøres fra Førerpladsen ved et Nathans Central-smøreapparat (Læreb. Side 121).

Cylinderudblæsningsventilerne aabnes ved Hjælp af Kedeltrykket; Ventilen Fig. 3 ender forneden i et Stempel, hvis

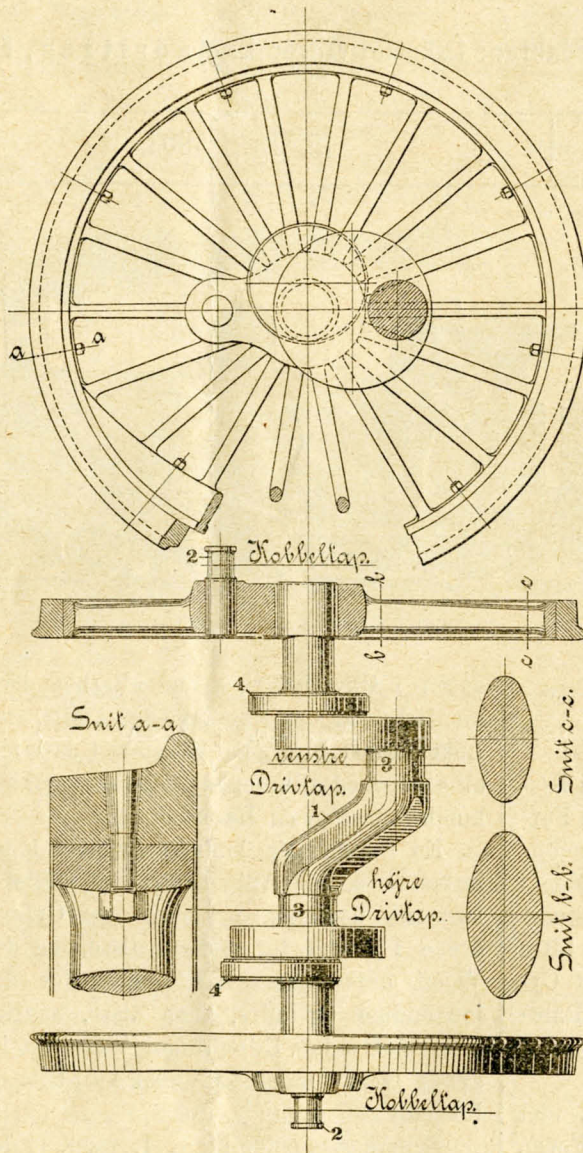


Underside staar i Forbindelse med Ledningen fra en Hane paa Førerpladsen. Aabnes denne Hane, lukkes Kedelvandet ind i Ledningen 1 og trykker Ventilen op, hvorved Vandet fra Cylinderen faar Afløb gennem Røret 2; lukkes Hanen, tages Trykket af Ledningen gennem en Boring i Hanetolden, men Ledningen vedbliver at være fyldt med Vand, hvorved Ventilerne hurtigere lader sig aabne paany, ligesom den i Ledningen værende Vandsøjle altid vil aabne Ventilerne, naar der ikke findes Tryk i Cylinderne.

Til Gliderbevægelsen anvendes Heusingers Styring, saaledes som denne er vist og beskrevet i Lærebogen Side 119—120.

Glideren er en aflastet Kanalglide-

og har ved alle Fyldninger et konstant lineært Forspring af 3½ mm.; for Fremadgang er den maksimale Fyldning 79 % og største Glidervandring 115 mm. Maskinens Krydshoved er staaletstøbt og foret med Broncesko paa Slidfladerne; Stempel og Stempelstang er nøjagtig som paa Litra K. Drivstangen, der i Forhold til, hvad man ellers er vant til at se paa Lokomotiver, har faaet ret betydelige Dimensioner, er nærmere beskrevet i Lærebogen Side 92.



Hjulstjernerne er alle staaletstøbte; den hosstaaende Fig. 4 viser Drivhjul-sættet med Krumtapakslen, saaledes som denne blev endelig udført; den i Lærebogen Side 156 angivne Krumpaksel kom ikke til Udførelse, da den syntes mindre holdbar og var væsentlig tungere end den benyttede.

Trucken kan frit dreje sig om sit Centerstykke og har desuden 25 mm. Sidebevægelse; dens Rammeplader samles ved en enkelt staaletstøbt Tværforbinding.

Tenderen rummer 11 Tons Vand og 3,5 Tons Kul, men afviger iøvrigt ikke væsentlig fra de tidligere anskaffede Tendere Litra K. og D.

Betragtninger over Lønningsloven

— Set med Fyrbøderøjne. —

Da man nu endelig er naaet saa vidt, at man kan øverse Situationen, som den bliver efter den ny Lønningslov for Statsbanerne, paatrænger det Spørgsmaal sig vistnok mange, om man med denne er naaet saa vidt, man kan vente at naa, om dette er Maalet. Som jeg ser

paa Sagen, maa dette kun betragtes som en Milepæl paa Vejen, og at man har flere saadanne at passere, inden man kan sige at have naaet et tilfredsstillende Resultat. Men dog betyder denne Lov det for os, at man er kommen ind paa en fastere Grund, at man bedre kan føle, hvor man er, og at der kun kan befrygtes Uregelmæssigheder ved Oprykning fra Lokfrb. til Lokf., medens man efter den nugældende Ordning kan befrygte dette igennem de bestaaende 7 Fører- og Fyrbøderklasser. At man faar sine Alderstillæg efter hver 4 Aars Tjenestetid betyder da et stort Fremskridt, en mere demokratisk Ordning. Det er da kun Maaden, dette er gennemført paa, der ikke er tilfredsstillende. At ens Tjenestetid bliver lagt til Grund ved Beregningen af ens Løn, er en Retfærdighedshandling, og da navnlig efter at et saadant System, som det vi nu staar i Begreb med at forlade, har vist at have skabt en Masse Urimeligheder, i det man kan se adskillige Eksempler paa, at Medansatte, der i Tjenestealder er lige gamle, staa i en Aarrække paa en mindre Løn end andre, idet disse er oprykket hurtigere i en højere Lønklasse end

hine. Man maa, idet man tager mod denne Lov, vel overveje, at man lige har forladt en for Klassesystemet som for Personalet glimrende Periode, og at man efter alt at dømme stod for en for det System meget ugunstig Periode, eller med andre Ord, at mange af os i en uoverskuelig Række af Aar vilde blive staaende paa samme Løn, som vi har for Tiden. Derfor mener jeg, vi kan tage mod Loven uden Protest, idet man dog med denne har Garanti for, hvor længe man skal staa paa de enkelte Lønsatser inden man opnaar højeste Løn. Dog mener jeg ikke, at man kan blive staaende herved, men, som ovenfor skrevet, betragte denne som en Milepæl paa Vejen mod det, man sætter sig som Maal. Der kan om Alderstillægene kun være

den Mening, at man er for længe om at naa den høje Slutlønnings, — ja, den høje Slutlønnings er vel et forkert Udtryk —, men at denne for de fleeste staaer som en gylden Bid, som den Himmerigsmundfuld, man bare ikke kan naa. Og man ser da ogsaa Rigsdagen i sidste Øjeblik komme ind paa dette, idet denne skar det ene Alderstillæg bort for Førernes Vedkommende og gav dem 3 Tillæg i Stedet for 4 med Bi beholdelse af samme Begyndelses- og Slutløn. Havde Rigsdagen for Fyrbødernes Vedkommende gjort det samme, forandret Tillægene fra 4 til 3, det vil sige, at man havde faaet 3 Tillæg a 144 Kr. i Stedet for 4 a 108 Kr., ja, saa havde meget været vundet, saa var der bleven Balance til den rigtige Side, idet Fyrbøderne havde faaet 8112 Kr. mere om Aaret end efter den nugældende Lønningslov eller 12,264 Kr. mere end efter den nu vedtagne Lov. Man havde da neppe hørt saa megen Misfornøjelse, som man nu hører fra Fyrbødernes Side. Dog maa denne ramme Lovgivningsmagten, der, som det synes, ikke har haft den rette Forstaaelse af det Arbejdes Værd, der udføres af Lokomotivfyrbøderne. Hovedbestyrelsen har i denne Sag gjort, hvad der har været at gøre, og har da ogsaa vundet det Resultat for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende, at Begyndelseslønnen blev hævet med 90 Kr., og at det ene Alderstillæg faldt bort samtidig med at disse blev forhøjet fra 90 Kr. til 108 Kr., og at Slutlønnen blev forhøjet med 72 Kr. Dog det, at Slutlønnen blev forhøjet, betyder dog intet, idet vi beholdt de 4 Tillæg. Man turde maaske mene, at det havde givet et bedre finansielt Resultat for os, om man var bleven staaende, og at der i Stedet for 4 Tillæg var bleven 3. Alt i alt kan man sige om Lønningsloven, at den er særlig mager for Lokomotivfyrbøderne. Man maa da haabe, at Hovedbestyrelsen ikke lægger Hænderne i Skødet, men arbejder videre og søger, med den nu givne Lønningslov som Grundlag, om muligt at skabe bedre Vilkaar for Lokomotivfyrbøderne, idet man vel med Rette kan sige, at denne ikke har opfyldt de Forventninger, man i al Almindelighed havde stillet til den for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende. Vi har saa kun tilbage at haabe paa et klækkeligt Overskud for Statsbanerne, saa man derigennem kunde faa et lille Vederlag for det, man ikke fik indfattet under Lønsatsernes faste Rammer. Men man gør sikkert bedst i ikke at vente noget fra den Kant, da man saa ikke bliver skuffet, og det udsætter man sig for, hvis man slikker sig om Munden efter det.

Til Slut skal jeg kun tillade mig et

beskedent Ønske, nemlig at faa Lønningsloven optrykt i nærværende Blad, da det vel kan have sin Interesse, og samtidig faa en fyldestgørende Forklaring over, hvorledes det forholder sig med vore Fripas, herom hersker der megen Uklarhed. Jeg kan ikke se rettere, end at det efter 1. April 1904 vil blive meget vanskeligt at faa Fripas, for ikke at sige umuligt. Kan man ingen faa, saa betyder det desværre en Reduktion i vor i Forvejen ikke store Lønning.

Esbjerg i Maj 1903.

C. M. Christensen.

* * *

Idet vi henviser den ærede Indsender til Lokomotivtidende Nr. 8 B., undlader vi ikke at meddele, at alt hvad der angaar Lokomotivpersonalet er optaget i Artiklen »Uddrag af Landstingets Betænkning osv.«. Vi har ganske vist udeladt alt, hvad der angaar Tantieme, da vi i Lighed med den ærede Indsender ikke øjner nogen Fortjeneste ad den Kant. Med Hensyn til Fribefordring ved ingen mere, end hvad oven citerede Artikel indeholder.

Red.

Generalforsamlingen i Fredericia den 19de Marts 1903.

(Sluttet).

6.

1. Lokf. Byrum, Frederikshavn: Hensigten med dette Forslag er at oprejse Mindestene paa afdøde Medlemmers Gravsteder. Alle andre Foreninger i Frederikshavn viser afdøde Medlemmer en saadan Ære. Vi har hidtil sendt Kranse og har i det Øjemed haft en Kranseforening, hvortil vi betalte 10 Øre maanedlig. Vi anser det imidlertid for bedre at anvende Pengene til Mindestene i Stedet for til Kranse.

Lokfrb. Petersen, København H.: Her har vi atter en Sag, der ligger udenfor Foreningens Rammer. Lad os dog saa faa en særlig Kasse. Hvad skal vi, som skal brændes, med saadan en pæn Sten? Hvordan skal man faa Interesse for Foreningen, naar saadanne Sager tages op?

Lokfrb. Petersen, Kallundborg: Det var et meget mærkeligt Forslag. Jeg mener, vi maa hellere stifte en privat Kasse til dette Formaal. Først skal vi samle ind til en Ligsten, senere skal vi vel saa til at samle ind til en Kiste osv. osv.

Lokfrb. Petersen, Aarhus: Ved Forslagets Gennemførelse forstyrrer vi Privatlivets Fred. Naar vi nu kommer med vor Ligsten, og Familien kommer med sin, vil det se underligt ud, om vi maa bede Familien gaa hjem igen med sin.

Lokfrb. Hansen, Struer, syntes ikke, der var nogen Grund til at gøre Grin med Forslaget.

Lokf. Madsen, København, kunde anerkende den smukke Tanke, der laa til Grund for Forslaget. Men det ligger udenfor Foreningens Opgave. Vor Forening er ikke saaledes situeret, at den kan optage denne Sag. Det maa blive en aldeles privat Sag.

Lokfrb. Lund, København: Støtter vi dette Forslag, faar vi vor Forening oversvømmet af den Slags Sager, der skyder det faglige i Baggrunden.

Lokfrb. Hansen, Struer, mente, at en Mindesten var bedre end en Kranse. Men det bør være en Afdelingssag. Afdelingen kan saa forhandle med Familien (Afslutning!)

Lokfrb. Petersen, Kallundborg: Ganske vist er en Ligsten bedre end en Kranse; men Kranse kan dog ikke godt undværes, og hvor skal de komme fra, naar de ikke kommer fra Kammeraterne?

Lokfrb. V. Hansen, Aarhus, havde stillet Forslag om, at Sagen blev en Afdelingssag.

Dette vedtoges med alle Stemmer mod 4.

2. Lokf. Byrum, Frederikshavn, begrundede kortelig Forslaget.

Lokfrb. Petersen, Aarhus, syntes ikke, at Lokomotivmændene kunde være bekendt at kræve Lønforhøjelse og samtidig Skatnedsættelse. Saa kunde Gadedrengene let begynde at raabe efter os: »Se han der, han betaler kun 2 pCt. i Skat; min Fader betaler 9 pCt. og tjener kun halvt saa meget.«

Lokfrb. Christensen, Esbjerg, fandt ogsaa, at Lokomotivmændene lige saa godt kunde betale deres Skat som enhver Arbejdsmand.

Lokfrb. Mortensen, Esbjerg, fandt ikke, at et saadant Andragende var Standen værdigt.

Lokfrb. Nielsen, Aarhus, mente dog, at Lokomotivmændene lige saa vel som Generaler kunde være bekendte kun at betale 2 pCt. i Skat.

Forslaget forkastedes.

7.

En af Mauritzen affattet Resolution oplæstes.

Jensen, Frederikshavn: Der bør henpeges paa Statsbanernes Maskinlære.

Resolutionen vedtoges.

Dirigenten: Hermed er den egentlige Dagsorden udtømt.

Lokfrb. Mortensen, Esbjerg: Skal Diæterne for de Delegerede ikke fastsættes?

Dirigenten: Naar Medlemmerne ikke har indgivet Forslag om Forandring, bliver de gamle ved at gælde.

Lokfrb. Petersen, Aarhus, bemærkede

angaaende Forslaget om Stationsvisere, at han ikke havde ment, at Ministeriet vilde være Barnepige for Lokomotivpersonalet.

Lokfrb. Mortensen, Esbjerg: Der er udkommet 378 Sider løse Ordre i det sidste Aar. Kunde man ikke gennem Lokomotivtidende faa en ordnet Ordresamling?

Dirigenten: Fra Lokfyrb. Nielsen, Aarhus, er der kommet et Forslag til Protest angaaende Fratagelsen af Fripas.

Lokfrb. Nielsen, Aarhus: Denne Fratagelse af Fripas kan kun vække Sorg og Harm. Det er for sent at komme, naar Lovforslaget derom er vedtaget. Jeg mener, Tiden er inde til at komme med en Protest i denne Sag.

Lokfrb. Hansen, Aarhus: Det kunde være rart at faa lidt Kommentar til mange af de Ordre, vi faar.

Lokfrb. Petersen, Kallundborg, raadede til at overlade til Hovedbestyrelsen at tage Bestemmelse angaaende Fripas-Sagen.

Lokfrb. Nielsen, Aarhus, gik ind herpaa.

Lokf. G. Jensen, København, ønskede, at Referatet af Generalforsamlingen skulde trykkes i en særskilt Bog. Det er upraktisk at skulle staa med 100,000 Blade og soge efter, hvad der er bleven sagt.

J. Jensen, Frederikshavn, sluttede sig hertil.

Dirigenten: De opnaar ikke at faa Referatet hurtigere, end det hidtil er sket.

Lokf. Jespersen, Struer, mente, at hele Referatet maatte kunne gøres færdigt paa 12—14 Dage.

Dirigenten: Jeg kan ikke skaffe det saa hurtigt.

Lokfyrb. Petersen, København H., mente, at Referatet maatte kunne leveres i Løbet af højst en Uge.

Lokfrb. Petersen, Kallundborg: Kan vi ikke faa det til den 1ste, maa vi vel kunne faa det til den 15de. Saa har vi Fornøjelse af det. Kunde det ikke lade sig gøre, at vi fik et Følgeblad, indeholdende Ordre. Saa kom de lidt efter lidt.

Dirigenten skulde tage Forslagene under Overvejelse.

Lokfrb. Hansen, Struer: Kan det ikke lade sig gøre at stille Forslag?

Dirigenten: Forslag, der ønskes behandlede ved Generalforsamlingen, skal indgives inden 15. Februar.

Lokfrb. Mortensen, Esbjerg, udtalte, at man burde paaskønne, at Dirigenten vedblivende paatog sig at lede Forhandlingerne nu, efter at Dagsordenen var udtømt, og fandt det rigtigt, at der ikke kunde foretages Afstemninger.

Under den paafølgende Uro var det ret vanskeligt at referere Talerne.

Formanden: Det er ikke mig, der har trukket Tiden ud med Taler. Jeg vil kun fremkomme med en Oplysning, som Medlemmerne kan have godt af at tage med sig hjem. Vor Lønningslov vil absolut blive forelagt og vedtaget i denne Samling. Ved Generalforsamlingen i Struer blev jeg valgt til at repræsentere ved et Møde angaaende Oprettelse af en Organisation for Statsfunktionærer. I København blev der nedsat et Udvalg, der skulde fremskaffe Materialer til Grundlag for et Samarbejde. Det blev vedtaget, at i Løbet af to Maaneder skulde Arbejdet være færdigt. Men der er gaaet 3 Aar siden da. Taleren oplæste en § af Forslag til Lov for S. C. O., der betød, at hvis vi skulde være Medlemmer af denne Organisation, vilde vor egen blive splittet (Fy!), idet Guld-snorene gaar til den ene Side, Sølv-snorene til den anden*).

Lokf. Jespersen, Struer: Det var jo muligt, at der ved en Forhandling kunde træffes en Ordning, saa at vi kunde faa en lige saa fyldig Repræsentation som de øvrige Organisationer.

Formanden: Det er givet, at bliver den paagældende Paragraf vedtaget, kan vi ikke slutte os til Organisationen.

Lokf. Busk, København G., sluttede sig til Formanden. Vi kan ikke opløse vor Organisation for denne Sammenslutnings Skyld.

Lokfrb. Petersen, Aarhus, vilde henstille, at Hr. Mauritzen rejste derover.

Lokfrb. Hansen, Aarhus: Vor Formand maa have Ret til at sende hvem han vil i sit Sted.

Dirigenten spurgte Generalforsamlingen, om Formanden havde denne Bemyndigelse. (Ja!)

Lokf. Christensen, Glyngøre: Paa sidste Generalforsamling spurgtes om, hvad der forstodes ved Baner i Drift, og om de, der var ansatte ved Gasværker, kunde blive Medlemmer. Jeg ser nu, at en Mand ved Østerbro har faaet et Tillidshverv.

Lokf. G. Jensen, København: D'Hrr. var Medlemmer i Forvejen.

Lokf. Christensen, Glyngøre, fandt dette Forhold urigtigt.

Lokf. G. Jensen, København: I vore Love staar: en i Drift værende Bane. Det kan nok siges at være en i Drift værende Bane. Organisationen vil ikke faa Skam af at have optaget dem.

Dirigenten sluttede Mødet med at udtale, at naar man saa tilbage paa den første Generalforsamling, maatte det erkendes, at Foreningen var gaaet stærkt fremad. Foreningen leve! (Hurra!) Tak for i Dag!

*) Taleren oplyste endvidere, at han ikke saa sig i Stand til at rejse over til det forestaaende Møde om denne Sag.

Der udbragtes endvidere Leveraab for de Delegerede og for Formanden (Hurra!)

Lokfrb. Mortensen, Esbjerg: Dirigenten leve! (Hurra!)

Hermed hævdedes Generalforsamlingen.

Hr. Redaktør!

Da jeg i Lokomotivtidende Nr. 10 ser en Tabel over, hvor mange Lokomotivførere der vil faa mere eller mindre i Lønforhøjelse efter den ny Lønningslov, og da jeg véd, at det vilde glæde mange foruden Undertegnede, om der kunde fremkomme en lignende Tabel over Fyrbøderne, bedes De om i et af de først udkomne Numre at fremkomme med en saadan.

Med Tak for Optagelsen.

Sorø, den 26. Maj 1903.

Med megen Agtelse

J. Frederiksen.

Den efterlyste Oversigt findes i Lokomotivtidende Nr. 23 1902.

Red.

Personalia.

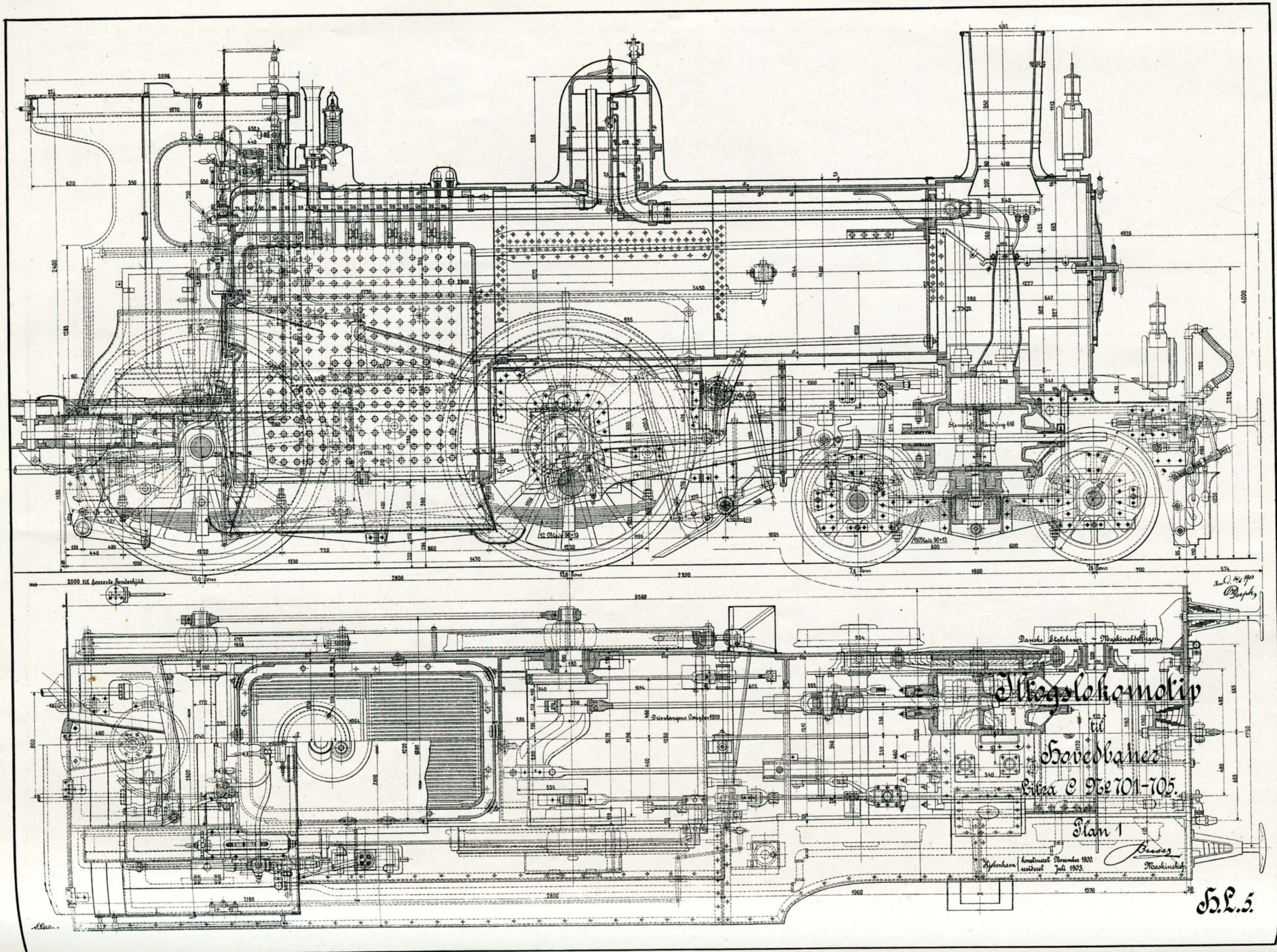
1.—5. 1903:

Forflyttede ere Fyrbøderne:
Fra København G. til København H.
II Nr. 353 C. A. C. Andersen
II — 394 R. Rasmussen
II — 410 N. P. C. Nielsen
III — 20 H. A. R. Falkenberg og
III — 27 C. C. G. Frederiksen.
Fra København G. til København Ø.
III Nr. 144 V. O. Hansen
III — 427 J. P. T. Jensen og
III — 67 C. C. Nielsen.
Fra København H. til København G.
I Nr. 350 A. L. Rasmussen
II — 146 J. P. Albrechtsen
II — 188 L. P. Petersen
II — 401 L. H. Mortensen
II — 413 V. L. J. Thomsen og
III — 478 C. A. C. Müller.
Fra København H. til København Ø.
III Nr. 267 H. J. Hansen og
III — 109 C. F. C. Olsen.

1.—6. 1903:

Lokomotivfører IV Nr. 301 O. F. B. Saalback, København Ø., oprykker i III Kl.
Fyrbøder I Nr. 19 J. P. Hansen, Kolding, fremmes til Lokomotivfører IV Kl. Nr. 295 i Struer.
Fyrbøder III Nr. 135 A. F. Møller, Helsingør, oprykker i II Kl.
Maskinarbejder i Aarhus Nr. 208 M. Jørgensen ansættes som Fyrbøder III Kl. Nr. 89 i Struer.
Forflyttede ere:
Lokomotivfører III Nr. 242 F. J. Hansen, Struer, til Slagelse.
Fyrbøder I Nr. 116 H. Jørgensen, Struer, til Kolding.

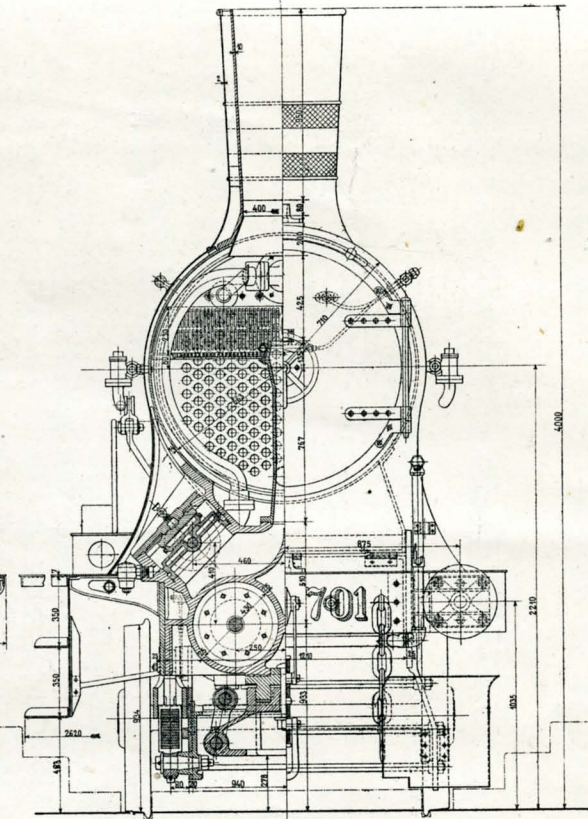
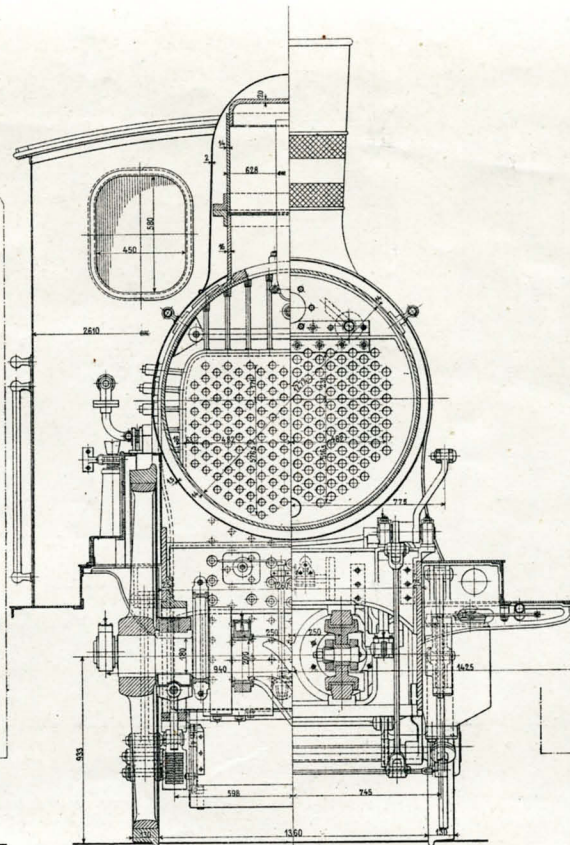
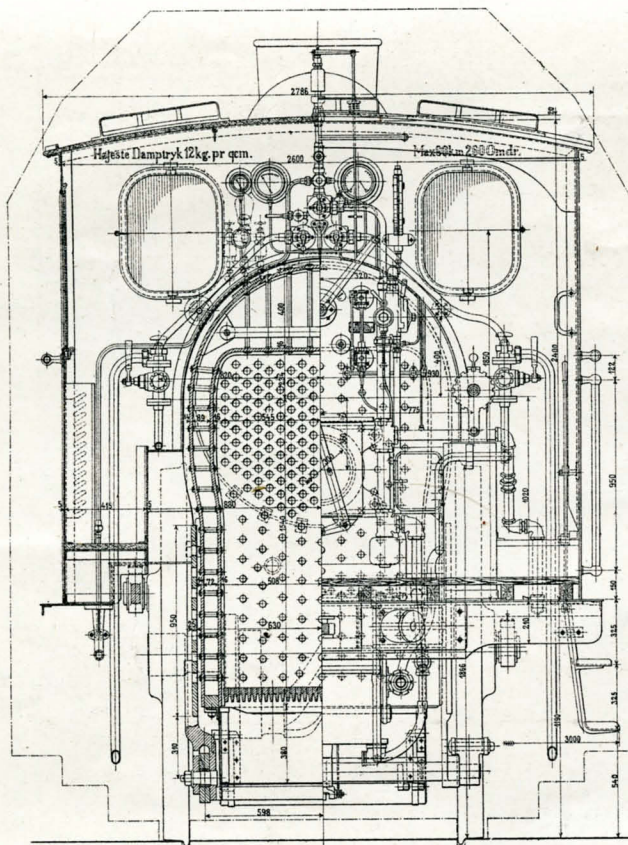
Følgeblad
til
Dansk Lokomotivtidende Nr. 12,
15. Juni 1903.



Danske Statsbaner - Maskinafdelingen
Stiglokomotiv
til
Bavedbaner
Særa C Nr 701-705.
Plan 1

Aftenbrev
København den 15. Juni 1903
L. S. Sørensen
Maskinist

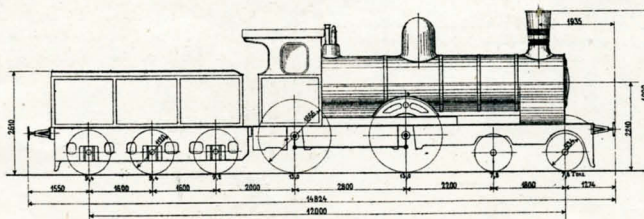
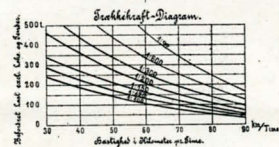
B.L.S.



Skinnelag af 1ste Feuchtkjøl	7,8 tons
da " 2de " da	7,8 "
da " Drechkjøl	13,0 "
da " Koldkjøl	13,0 "
Abvassingsnagt	26,0 "
Totalt Vægt med Vand i Køben	41,6 "
da tom	39,0 "
Vægt af Feuchen	4,0 "
Vægt af Drechkjøl med direkte Belastning, Afkøllager, Spise etc.	3,97 "
Vægt af Koldkjøl med direkte Belastning, Afkøllager, Spise etc.	3,27 "
Kulplade totalt	1,77 tons
da for	0,51 "
Mindeste Forbrænd i Kjøben ved 42,5 mm indvendig Diam.	0,269 "
Mindeste Forbrænd i Skostøben	0,126 "

Alpaanringsplade i 190 Kjø	
48 mm indv. 42,5 mm indv. Diam.	87 □ m
Alpaanringsplade i Røghæsen	10,52 "
Totalt da	97,52 "
Damptryk	12 kg pr. □ cm
Drechkjøldiameter	1866 mm
Feuchtkjøldiameter	934 "
Cylinderdiameter	430 "
Stempelstak	610 "
Vandforbrug ved 100 mm Hvacuum	5650 kg
Trækraft 60% Koldkjøl	4400 "

Bønderens totale Vægt med Vand og Kul	28,0 tons
Bønderens Vindindhold	11,0 "
Bønderens Kulindhold	5,5 "



Danske Statsbaner - Maskinafdelingen.

Stigslokomotiv

til
Svedebaner.

Litra C Nr 701-705.

Plan 2.

Kjøbenhavn, konstrueret November 1900.
corrigéet Juni 1903.

Maskinchef.

S. L. G.