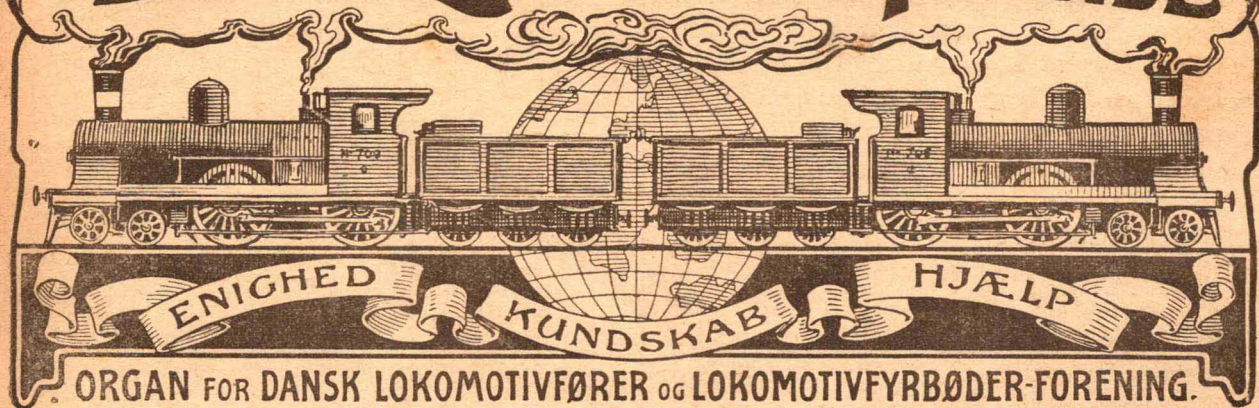


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 10.

15. August 1908.

8. Aarg.

Lidt om P-Maskinerne.

Af

Ingeniørassistent, cand. polyt.

G. N. Knub.

P-Maskinerne høre til de saakaldte Kompoundlokomotiver, hvorved forstaas Maskiner, hvori Dampen virker i 2 paa hinanden følgende Dampecylindre, nemlig først i Højtrykscylindren, dernæst i Lavtrykscylindren, før denne gennem Skorstenen gaar ud i det frie. De ere konstruerede saaledes, at de kunne erstatte 2 almindelige Iltoglokomotiver i den daglige Drift, og udvikle derfor ca. 1100 Hestekræfter ved 90 km. Hastighed pr. Time og normal Fyldning, der ligger omkring de 30 % i Højtrykscylindren; Trækkekraften er da ca. 3360 kg. i Trækkrogen. Under disse Forhold udvikles i begge Cylindre omtrent det samme Arbejde ved et Middeldifferenstryk paa ca. 4,67 kg./cm.² og 1,73 kg./cm.² i henh. Høj- og Lavtrykscylindren; Slutningstrykket i den sidste er ca. 1,3 kg./cm.² abs. (absolut Tryk.)* Da Ildpaavirkningsfladen er 204,5 m², svarer det udviklede Arbejde altsaa til godt og vel 5 H. K. pr. m² Ildpaavirkningsflade; endvidere, da Drivhjulsdiamete-

tren er 1984 mm., bliver Omdrejningstallet 237 pr. Minut. Iøvrigt er Maskinerne konstruerede til at kunne løbe 120 km. i Timen.

Jeg skal nu i det følgende ganske kort omtale de Enkeltheder i Konstruktionen, som er af særlig Interesse. Selve Lokomotivet, der i tjenstfærdig Stand vejer 68 Tons, har 5 Hjulsæt, nemlig en 2-akslet Truck forrest, dernæst 2 Sæt koblede Drivhjul og endelig en Løber. Tenderen, hvis tjenstfærdige Vægt er 48,4 Tons, bæres af 4 af hinanden uafhængige Aksler, af hvilke den 1ste og 3dje Aksel har en vis Sideforskydning for at kunne passere Kurver. Den rummer 6 Tons Kul og 21 Tons Vand.

Lokomotivrammens Hoveddragere ere fremstillede af 3 Dele, der ere samlede ved Bolte og Kiler umiddelbart foran det forreste og bagved det bageste Drivhjul; den forreste Del er af almindelig Pladejern, medens de to bageste ere af Støbestaal med store udsparede Huller; herved opnaas en let og samtidig stærk Ramme, der giver bekvem Adgang til og frit Overblik over alle indvendig arbejdende Maskindele.

Kedlen er sammensat af 2 Bælter, hvoraf det forreste er cylindrisk med 1500 mm. Diameter, det andet konisk voksende i Diameter hen til Fyrkassen; denne afviger ligeledes en Del fra de hidtil ved Statsbanerne anvendte, idet Siderne ere skraa, saaledes at den har sin største Bredde ved

*) Ved absolut Tryk forstaas Tryk regnet fra det lufttomme Rum. Red. Anm.

Risten, som gaar ud over Rammen til begge Sider; dens Top er som hidtil cylindrisk. For at gøre Risten let tilgængelig overalt, er der anbragt 2 Fyrhuller; Murbuen bæres i Ristens Midte af Sten, der hvile direkte paa Ristefladen, og den støtter sig udvendig til Fyrkassens Sidevægge. Fyrkassens større Bredde har nødvendiggjort Askekassens Deling i 3, en indvendig imellem Rammens Hoveddragere og en udenfor hver af disse. Hver Del er forsynet med 2 Klapper over hinanden; alle 6 Klapper trækkes fra samme Greb i Førerhuset.

Førerhusets Forvæg og Røgekammerdøren ere af tilspidset Form for at formindskede Luftmodstanden under Kørselen. Da Førerhusets Bredde er saa stor i Forhold til det fri Profil, at den ikke tillader Passage udenfor, findes paa Fyrbøderens Side en Dør i Forvæggen ud til Barrieren.

Maskinen er forsynet med 4 Cylindre ialt, nemlig 2 Højtrykscylindre med Diameter 340 mm. og 2 Lavtrykscylindrem. Diameter 570 mm.; Slaglængden er ens for alle Cylindres Vedkommende, nemlig 600 mm. De ere ordnede i 2 Halvdele, støbte i eet, hver indeholdende sammenhørende Høj- og Lavtrykscylinder samt tilhørende fælles Gliderkasse. De 2 Halvdele boltes sammen. Vedføjede Figur 1 viser et Snit, udfoldet i en Plan, gennem Højtrykscylinder, Gliderkasse og Lavtrykscylinder, regnet fra oven og ned. Den fælles Glider er en saakaldt Stempelglider, der har den Fordel altid at være aflastet, og da Gliderstokken er gennemgaaende, vil Sliddet paa Gliderspejlet udelukkende hidrøre fra Tætningsringenes Spænding. Glideren bestaar i Hovedsagen af 3 cylindriske Ringe, som ved Ribber ere samlede med Navet til et Hele; hver Rings Tværsnit har en almindelig Kassegliders Form. Af Hensyn til Fornyelse og til nøjagtig Bearbejdning af Kanalkanterne samt for at skaffe Gliderens Tætningsringe en større Slideflade er Gliderkassen forsynet med 2 Støbejernsforinger.

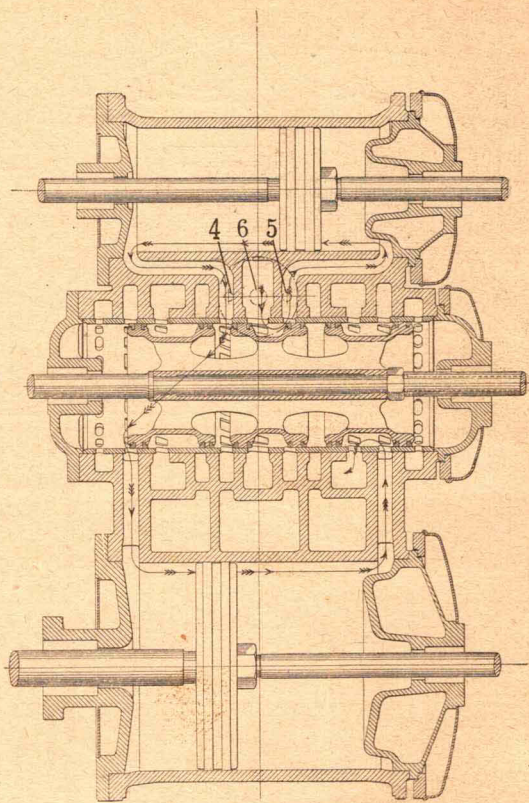


Fig. 1. Cylindersnittet.

Dampens Virkemaade er nu følgende:

Fra Kedlen føres den gennem det almindelige Damprør 6 (Fig 1), der udmunder i et ringformet Rum, der gennem Gliderens midterste Ring staar i Forbindelse med Kanalen 5 til Højtrykscylindrens forreste Ende, hvor den ekspanderer paa sædvanlig Maade. Samtidig hermed forlader den benyttede Damp paa Stemplets Bagside Cylindren gennem Kanalen 4, der fører til Stempelgliderens udvendige Hulhed, der danner den saakaldte »Receiver«. Herfra gaar Dampen gennem den bageste Kanal ned i Lavtrykscylindren, hvor den nu faar Lov at ekspandere færdig og derved driver Stemplet her frem; fra dettes Forside finder nu Afstrømning Sted gennem forreste Kanal til Rummet i Gliderens forreste Ring, som staar i Forbindelse med Udgangsrøret. Pilene paa Figuren angiver altsaa Dampens Vandring under en halv Omdrejning af Drivhjulene; under den anden Halvdel virker Dampen blot i de modsatte Ender af

Cylindrene. Det ses altsaa, at en og samme Glider besørger Dampfordelingen til begge Cylindre; dens Indstilling til de forskellige Fyldningsgrader foretages paa sædvanlig Maade af Lokomotivføreren ved en Styringskrue. Den anvendte Styring er Heusrungers. Receiveren virker paa lignende Maade som Vindkedlen paa en Pumpeledning og kan betragtes som en særlig til Lavtrykscylindren hørende Dampkedel, idet den jo modtager Dampen fra Højtrykscylindren og atter afgiver den til Lavtrykscylindren. For at Damptrykkets Variation i Receiveren ikke skal blive for stort, er den gjort 1,54 Gange Højtrykscylindrens Volumen. Ved normal Kørsel med 30 % Fyldning er Receivertrykket 3 à 4 kg/cm² abs., medens selve Kedlens Arbejdstryk er 16 kg/cm² abs.; begge Tryk kan aflæses paa Manometre.

Begge Højtryksstemplerne, som ligge indenfor Rammen, virke paa forreste Drivhjulaksel, som af den Grund er forkrobbet, medens Lavtryksstemplerne virke udvendig paa bageste Drivhjulaksel; de 2 Hjulsæt ere kobled. Høj- og Lavtrykskrumtappene paa samme Side af Maskinen ere 180° efter hinanden, medens de tilsvarende Krumtappe paa Maskinens anden Side staa vinkelret paa disse. Da Lavtryksdrivstængerne ere

meget lange, er deres Tværsnit I-formet, hvilket forener størst Stivhed med mindst mulige Vægt.

Da det kan hælde, at Styringen ved Igangsætning staa saa uheldig, at en eller begge Lavtrykscylindre ere afskaarne fra Damptilførsel, og da Igangsætning med Højtrykscylindrene alene kan være vanskelig, saa maa der i Igangsætningsøjeblikket kunne tilføres Lavtrykscylindrene Damp ad anden Vej end den, der er givet ved Glidernes Dampfordeling. I dette Øjemed er Lokomotivet forsynet med en Igangsætningsventil for hvert Cylinderpar. Hosstaaende Figur 2 viser denne.

Den er anbragt paa Gliderkassen og staa ved en Rørledning 3 i Forbindelse med en Tregangshane paa Førerpladsen. Ved denne Hane kan man i een Stilling etablere direkte Forbindelse mellem Kedlens Damprom og Igangsætningsventilen gennem nævnte Ledning 3 (Kørestillingen) i en anden Stilling mellem Kedlen og Cylinderudblæsningsventilerne og endelig i en tredje Stilling mellem Ledning 3 og den fri Luft gennem et Rør under Førerhuset. Selve Igangsætningsventilen bestaar af Ventilhuset 1, hvori Stemplet 2 kan bevæge sig. Rummet under dette staa gennem Kanalen 6 i direkte Forbindelse med Gliderkassens Friskdampskanal. Paa begge Sider er tilført Ledninger, 4 og 5, fra Højtrykkets Rum paa hver sin Side af Stemplet. Staa Ventilstemplet i sin nederste Stilling, er der lukket for disse 2 Ledninger; dette er Kørestillingen, og Stemplet holdes her paa Plads af Differenstrykket paa øverste og nederste Stempelareal. Hanen i Førerhuset skal altsaa under Kørselen altid staa saaledes, at der er Forbindelse mellem Kedlens Damprom og Ventilen. Drejes derimod Hanen, saa der spærres af for Kedeldampen til Oversiden af Ventilstemplet, hvorved der samtidig aabnes til det Fri, vil Damptrykket paa Undersiden af Stemplet faa Overtaget og hæve dette; der aabnes for Kanalerne 4 og 5, hvorved begge Ender af Højtrykscylindren fyldes med frisk Damp; samtidig vil imidlertid den ene Side af Lavtrykscylin-

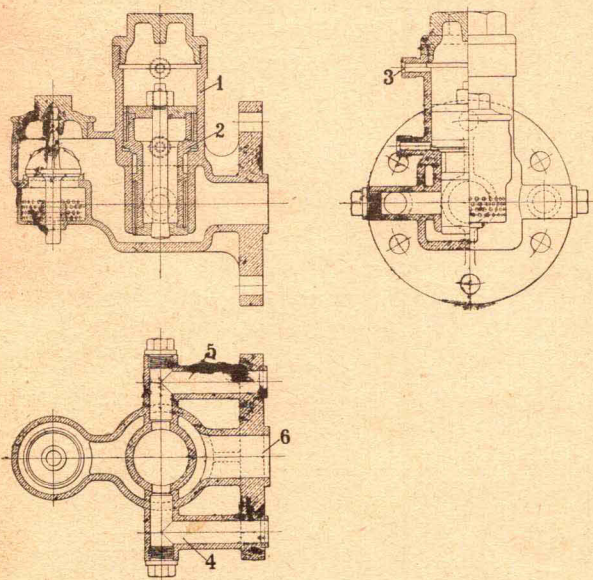


Fig. 2. Igangsætningsventil.

deren faa frisk Damp, og da dennes Stempelareal er saa meget større end Højtrykkets, vil Maskinen gaa i Gang. Efter en Del af første Omdrejning vil Dampfordelingen paa sædvanlig Maade igen være tilstrækkelig, og man stiller da atter Hanen i Kørestillingen, og Ventilstempelt indtager sin nederste Stilling. Man maa altsaa kun benytte nævnte Hane saalænge, indtil Maskinen har gjort i det højeste $\frac{1}{2}$ Omdrejning. Den 3. Stilling af Hanen svarer, som nævnt ovenfor, til Cylinderudblæsning, der foregaar paa samme Maade som ved C- og D-Maskinerne.

Til Slut skal jeg endnu omtale Vakumbremsen, der paa Tenderen virker paa sædvanlig Maade ved 2 Vakumcylindre 29 (Fig. 3) med tilhørende Beholdere 30, medens der for selve Lokomotivets Vedkommende anvendes en hydraulisk Omsætning ved en saakaldt Multiplikator, der er anbragt paa Tenderen bag Lokomotivførerens Plads.

Den bestaar af en almindelig Vakum-

cylinder 4 foroven og nedenunder en mindre Cylinder 5, der er fyldt med Vand blandet med Glycerin for at undgaa Frysning om Vinteren. Stemplerne i disse Cylinder ere fast forbundne ved en Stempelstang, saa at Vandet over det lille Stempel presses ud af Ledningen 8, naar Vakumstempelt løfter sig ved Bremsning af Lokomotivføreren. Vandtrykket forplanter sig gennem slanke Ledninger til 4 smaa Bremsecylindre, 1 paa hver Side for Drivhjul og bageste Løber 9 og 1 paa hver Side for Truckhjulene 10, saaledes at altsaa Lokomotivets samtlige Hjul ere bremsede. Naar Vakum ophæves, trække kraftige Fjedre Bremsecylindrenes Stempler tilbage. Forbindelsesledningerne 11 mellem Maskine og Tender ere Metalslanger. Da Vakumcylindrens Stempelareal er ca. 18 Gange saa stort som Vandcylindrens, vil Trykket i denne kunne andrage indtil ca. $18 \times 0,65 =$ ca. 12 kg./cm.², idet, som bekendt, Differens-

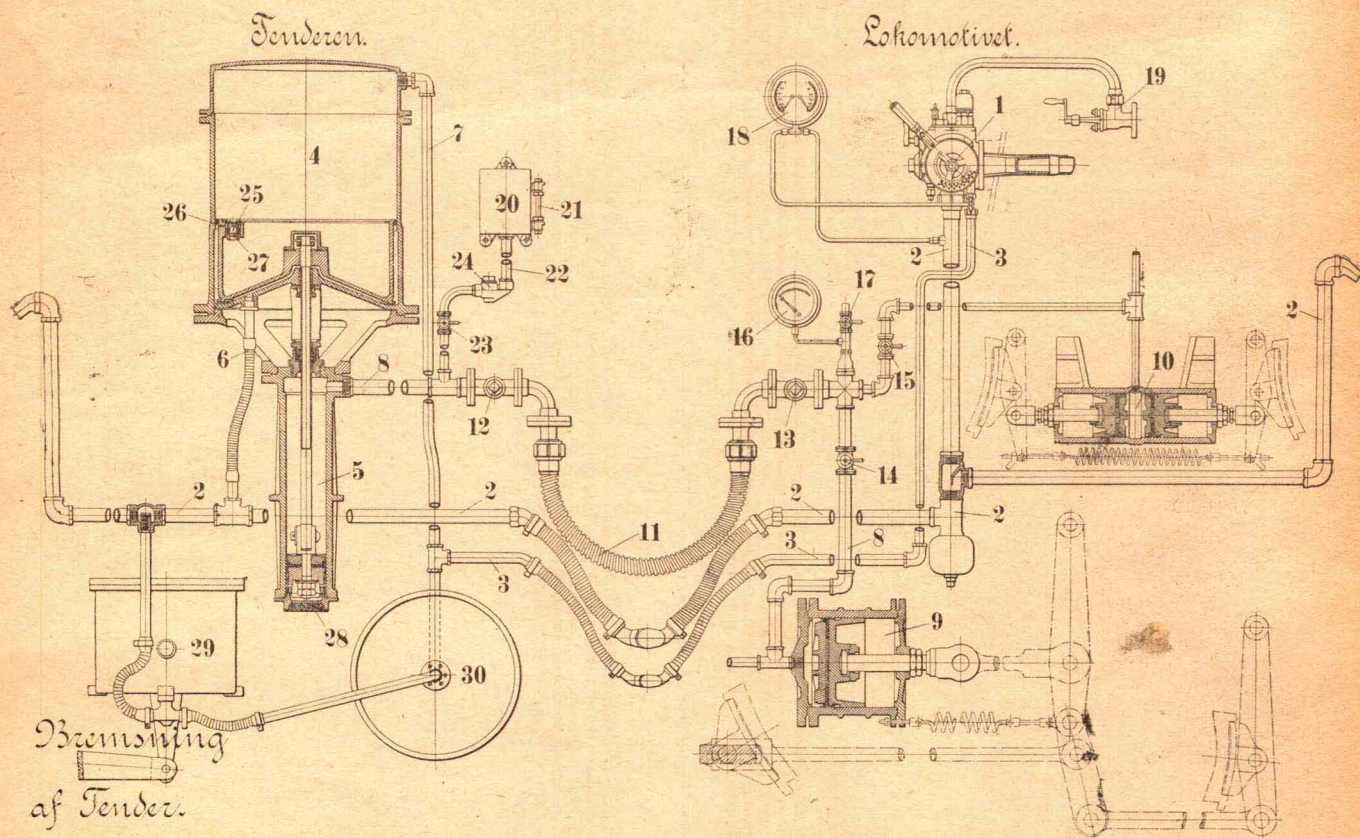


Fig. 3. Bremsedisposition.

trykket i Vakumcylindren er 0,65 kg./cm.². Vandtrykket kan kontrolleres fra Førerpladsen ved et der anbragt Manometer 16.

Maskinerne, af hvilke der foreløbig er anskaffet 16 Stk., ere konstruerede paa Maskinafdelingens Tegnstue og leverede af Hannoversche Maschinenbau-Actiengesellschaft, Hannover-Linden, og skulle indtil videre udelukkende anvendes paa den fynske Hovedbane.

Ovenstaaende Art. er en Ekstrakt af et Foredrag, som Hr. Ingeniørassistent Knub har holdt om de nye P-Maskiner i D. L. og L. F.s københavnske Afdeling, og velvilligt er overladt Lokomotivtidende.

Red.

Vegetarisme og Lokomotivtjeneste.

Mandagen d. 20. Juli samledes Medlemmerne af de københavnske Afd. med Damer i Korups Have, Theatersalen, for at overvære et Foredrag om ovennævnte Emne.

Efter at Lokf. Roosen paa Foredrags- og Besøgsudvalgets Vegne havde budt Forsamlingen Velkommen, overgav han Ordet til Hr. Brechwoldt, denne, der selv har været Lokfrb. i 4 Aar, omtalte Lokomotivtjenesten som en af de betydende Stillinger i Samfundet, sammenlignede den med Skibskaptajnens og Maskinmestrens, omtalte, at det egentlig ikke var det fysiske Arbejde med Fyret og Maskinens Pasning, der var sundhedsnedbrydende for Lokomotivmanden, men derimod den Vibration, Maskinens Gang medførte, forklarede et menneskeligt Legeme, dets Fordøjelsessystem, som var bygget af Celler, disse Celler indsnævrede sig ved Maskinens Vibration og derved vanskeliggjorde saavel Fordøjelsen som Udskillelsen, hvilket foraarsagede de hos Lokomotivpersonalet saa ofte forekommende Sygdomme, Gigt, Nervøsitet, Underlivssmer-

ter m. m., omtalte derefter Forholdet mellem animalske og vegetabiliske Stoffer, forklarede hvorledes Vegetabilier lettere lod sig indsuage gennem de indsnævrede Celler og lettere lod sig udskille.

Taleren gik derefter over til at omtale den urimelige lange Tjenestetid, Lokomotivpersonalet ofte blev tildelt, hvorved særlig Hjærnen led under ikke at faa den tilstrækkelige Hvile, forklarede derefter det uheldige ved at bruge stimulerende Midler for at bøde derpaa, idet disse kun gav en Galgentrist ved at stimulere Legeme og Hjærne et Øjeblik, for derefter at virke sløvende. Til Nydelsesmidlerne regnede Taleren foruden Alkohol tillige Øl, Kaffe, The, Cacao, Tobak, betegnede Kaffen som svækkende for den logiske Tænkeævne, Theen gør hysterisk, afkræfter og forkorter Livet, Tobakken svækker Hukommelsen, Cacaoen nedtrykker Sindet.

Taleren ansaa Frugtspisning for Menneskets rette Ernæring, men altid friske Frugter, idet han betonedede, at tørrede Frugter, saasom Svesker og Rosiner m. m. indeholdt en begyndende Forraadnelse, som kan virke skadeligt for Sundheden.

Taleren omtalte hvilke Goder, man opnaaede, ved at nyde friske Frugter, blandt andet ved deres rige Indhold af Safter, hvorved Tørst meget undgaas, skulde man bruge flydende Stoffer, anbefalede han friskt Drikkevand og kun dette.

Menneskets Fødemidler vilde Taleren dele i 3 Klasser, 1) Frugtspisning, 2) Vegetabilier, 3) animalske Stoffer, omtalte det gavnlige ved Sport samt Bade, dog mente han, at det fysiske Arbejde Lokomotivpersonalet havde, kunde opvejes med Sporten. Foredragsholderen, der havde været Vegetarianer siden 1898, omtalte sit Arbejde og sin Kamp i Vegetarismens Tjeneste, hvorledes han havde brugt sig selv som Forsøgsobjekt og ofte gaaet saa radikalt frem, at Venner havde advaret ham for hans Sundheds Skyld.

Foredraget, der paahørtes af Forsamlingen med megen Interesse, var baade lærerigt og forstaaeligt, dog kan ikke det

nægtes, at flere af Tilhørerne saa skeptisk til Hr. Breckwoldts Radikalisme, og maaske af enkelte opfattedes som fanatisk, man behøvede blot at iagttage det lille Smil, der gled hen over Damerne, da Taleren gav Kaffen og Theen sin Bekomst.

Efter Foredraget udbad Foredragsholderen sig Diskussion over Emnet for derigennem bedre at komme til en Forstaaelse.

Lokfrb. Andersen, Kbh. H., rettede en Forespørgsel til Foredragsholderen, han kendte en Mand, som med Familie, Hustru og Barn, i et Aar havde holdt sig strængt til vegetarisk Kost, men i den Tid var bleven saa afkræftet, at de maatte holde op dermed, og ved Brugen af animalske Fødemidler atter var kommen til Kræfter.

Foredragsholderen forklarede, at han jo alt i Beretningen om sine egne Forsøg havde omtalt, hvorledes en radikal Vegetarianer i Begyndelsen kunde tabe i Vægt og føle sig mat, men igen pludselig gaa frem, naar ikke særlige Grunde gjorde sig gældende, saasom økonomiske Sorger, Spekulation eller anden Bekymring, for hvilke animalske Stoffer godt kunde virke stimulerende for en Stund, dog mente han i dette Tilfælde, at det var den indelukkede, daarlige Luft, der havde indvirket paa Familien, idet han betonedede, at den friske Luft var et af de bedste Midler til at bevare Sundheden.

Efter at Lokf. Roosen havde takket Foredragsholderen, og til hvilket Forsamlingen sluttede sig, samlede man i Haven for at nyde den Underholdning, som Restauratør Henriksen giver til Publikums bedste, og ved et Glas Øl eller en Kop Kaffe drøfte Spørgsmaalet om man skulde fortsætte i den gamle Gænge eller gaa over til noget nyt, det blev vist besvaret omtrent saaledes: Naar man vil lade Forstanden raade, saa kan man godt nyde alt med Maade.

Vilh. Thomsen.

Som bekendt har Dagbladet »Politiken« for kort Tid siden arrangeret et Kapløb Sjælland rundt mellem en Vegetar og en Kødspiser (populært betegnet ved Kapløbet

mellem Bananen og Bøffen) »Bøffen« sejrede, idet »Bananen« (Hr. Breckwoldt) gik ud af Løbet paa Grund af Benskade. Løbet fulgtes med stor Interesse af Almenheden, og Foredrags- og Besøgsudvalget har derfor nu som før vist sig at være up to date, idet det straks efter Hr. Breckwoldts Hjemkomst formaaede ham til at afholde Foredrag over ovennævnte Emne.

Red.

Lov om Arbejdstidens Længde

for det

nordamerikanske Jernbanepersonale.

Førrige Aar den 4de Marts vedtoges paa Kongressen en Lov om Arbejdstidens Længde for Personalet paa de nordamerikanske Jernbaner, hvis Ikrafttræden fastsattes til den 4de Marts 1908.

Denne Lov, der gælder for samtlige Jernbaneselskaber i de Forenede Stater, som tilsammen raader over 200,000 Mile Banelinier, vil faa en afgørende Betydning for disse og Personalet. Lovens Fremkomst skyldes hovedsagelig Selskabernes store Udnyttelse af deres Funktionærer; hvilket har været Aarsagen til en Del af de talrige Jernbaneulykker, som har fundet Sted i de senere Aar. Loven, der fastsætter en normal Arbejdstid, griber derved direkte ind i Banernes Ledelse; da den faktisk ikke alene nu tvinger Selskaberne til forøgede Driftsomkostninger, men for Eftertiden fordrer udvist større Hensynsfuldhed og Sikkerhed saavel overfor Publikum som Personalet, vil disse Udgifter stadig vokse. Foreløbig vil Ansættelsen af et større Antal Personer i alle Tjenstgrene, saasom Lokomotiv- og Togbetjeningen, Rangeringen og Telegraftjenesten være nødvendig.

Efter at Loven, i det første af sine fem Afsnit (sections), bestemmer, at alt, hvad der kan henregnes under Jernbaneforetagen-

der, derunder Bro og Færge og med disse beslægtede Samfærdselsmidler, er underkastede Lovens Gyldighed; fastsættes i Afsnit 2 Arbejdstiden for de enkelte Tjenstkategorier. Af disse Bestemmelser fremgaar det, at en Embedsmand over det ved Ind- og Udladning af Gods beskæftigede Personale vil blive tiltalt, saafremt han opfordrer eller tillader sine undergivne at udføre mere end 16 Timer uafbrudt Tjeneste. Har en i denne Branche ansat været beskæftiget i 16 Timer, skal han afløses og maa først tiltræde sit Arbejde efter 10 Timers Hvile. Hvis vedkommende i et Tidsrum af 24 Timer, men med Afbrydning har haft 16 Timer Arbejde, skal der garanteres ham mindst 8 Timer uafbrudt Hvile.

Kun i ganske enkelte Tilfælde tør en Trafikbestyrer (Train despatcher) beskæftiges udover 8 Timer; medens en Trafikfunktionær i et Tidsrum af 24 Timer maa udføre 12 Timer Tjeneste, foruden at der de 3 Dage om Ugen kan paalægges ham tilsammen 4 Overtimer.

Hvad der skal forstaaes under Begrebet »paatrængende Tilfælde« (emergency) angives ikke klart og nøjagtig; antagelig vil dette Spørgsmaal blive overladt Baneforvaltningen at bestemme. I Afsnit 3 bemærkes nemlig udtrykkelig, at tilfældige og uforudsete Forstyrrelser maa betragtes som »højere Naturbegivenheder«; ligeledes Oprømnings- og Redningsarbejde efter Uheld. Ved disse noget elastiske Bestemmelser, gives der Selskaberne en temmelig udstrakt Rettighed, der, selv om den efter den ny Lov ikke er af saa stor Betydning som før, dog aabner Muligheden for disse, til under ugunstige Forhold til Dels at anvende Udbytnings-systemet overfor Personalet.

Forøvrigt fastsætter Loven i Afsnit 2, for hver enkelt Overtrædelse, som højeste Mulkt 500 Dollar. Dommens Afsigelse finder Sted ved Civilretterne i de forskellige Distrikter og desuden bestemmes, at Anmeldelserne skal ske inden Aarsdagens Udløb, da Sagen efter den Tid betragtes som forældet.

Dernæst bestemmes udtrykkelig i Loven, at det er Handelskommissionens (interstate commerce commission) Pligt at anmelde ethvert forekommende Tilfælde for Retten; ligesom det ogsaa er deres Pligt (Afsnit 4) at vejlede og paase, at den gennemføres i Overensstemmelse med Loven.

I Afsnit 5 fastsættes, som ovenfor nævnt, den 4. Marts 1908 som Dagen for Lovens Ikrafttræden.

Vor utrættelige Hovedbestyrelse.

Efter at nu Lønningsdebatten er sluttet, og man læser Referaterne i Dansk Lokomotivtidende, som er Uddrag af Rigsdagstidende, kan man ikke sige andet end, at Stemningen blandt vore Rigsdagsmænd har været god for Lokomotivpersonalets Vedkommende. Naar man saa læser D. L. T. Nr. 7 vil man se, at vor Hovedbestyrelse for D. L. & L. F. roses for dens stilfærdige, energiske og utrættelige Arbejde i Lønnings sagen. Jeg indrømmer, at det har været et meget stilfærdigt Arbejde, som vor Hovedbestyrelse har udrettet, men Energien og Utrætteligheden har man ikke sporet meget af, at deres Arbejde har været for at højne Lokfrb.s Krav og Stilling, men jeg haaber herved, at vor utrættelige Hovedbestyrelse igennem vort Blad vil give Medlemmerne nogle Oplysninger om dens stilfærdige Arbejde, i Særlighed dens Arbejde i Lønnings sagen for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende, da der sikkert ikke er mange af os uvidende Lokfrb., som har mærket andet end Hovedbestyrelsens Stilfærdighed.

Esbjerg, $\frac{1}{8}$ 08. *Gundorph Nielsen.*
Lokfrb.

* * *

Hr. Nielsen maa sikkert havde fulgt Lønningsarbejdet paa en særdeles stilfærdig og ubemærket Maade, naar han ikke har opdaget, at der er udrettet eller gjort Forsøg paa at udrette noget for Lokomotivfrb. Enhver anden end Hr. Nielsen vil sikkert have lagt lagt Mærke til, hvilket Røre den til Folketingsmændene udsendte Henstilling vakte, baade blandt vore Medlemmer og blandt udenforstaaende. Af Uddragene af Rigsdagstidende ser man saaledes, at Rigsdagsmændene paa Grundlag af Henstillingen bearbejdede Tinget for at faa Lokomotivpersonalet rykket op i en højere Lønningsklasse og for at faa saa mange Lokomotivfrb. forfremmede til Førere, at der ikke behøvedes at anvendes Fyrbødere til Førertjeneste.

Vi skal kort fremhæve, hvad der er udrettet for Lokomotivfyrbøderne. Hovedbestyrelsen har forlangt disse rykkede fra 4. og op i 5. Lønningsklasse, den har forlangt alle de Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed forrette Førertjeneste, forfremmede til Førere, ialt ca. 170.

Motiveringen for Oprykningen fra 4. til 5. Lønningsklasse findes i den til Folketingsmændene udsendte Henstilling og lyder saaledes:

Lokomotivfyrbøderne er foreslaet ansat i 4. Klasse, medens Overportører af 2. Grad foreslaas ansat i 5. og Overportører af 1. Grad i 7. Klasse. Vi gør her opmærksom paa, at Lokomotivfyrbødere og Overportører i den nugældende Lov staar i samme Lønningsklasse.

Da det forekommer os, at man stadig værdsætter Lokomotivpersonalets Arbejde og Ansvar mindre i Forhold til de andre Stillinger ved Statsbanerne, tillader vi os at anstille en Sammenligning mellem vor Uddannelse, vort Arbejdes Betydning og dets Ansvarsfuldhed med den Uddannelse, der kræves af Tjenestemændene i de foran nævnte Lønningsklasser.

For at blive Assistent kræves, at vedkommende Ansøger har Præliminæreksamen, har været Elev, har bestaaet Assistentprøven og er 25 Aar. Som Elev kan han ansættes i 16-Aars Alderen med en Løn af 600 Kr.,

stigende hvert Aar med 48 Kr. For at blive Værkmester fordres i Almindelighed, at Vedkommende har udlært i det Fag, i hvilket han ansættes som Værkmester; dog har man set, at en Maskinarbejder har været Værkmester i et af Statsbanernes Snedkerværksteder.

For at blive ansat som Lokomotivfører fordres, at Ansøgeren er Maskinarbejder, altsaa at han har staaet 5 Aar i Lære, i hvilken Tid han saa godt som intet har tjent, at han er militærfri, har arbejdet paa Statsbanernes Værksteder og har bestaaet Prøven som Fyrbøder. Naar han opfylder disse Fordringer, kan han ansættes som Fyrbøderaspirant. Som saadan kører han mindst 3 Maaneder, oftest 2 Aar for en Løn af 18 Kr. ugentlig, forinden han kan vente at faa Ansættelse som Fyrbøder. Naar han har kørt 2 Aar som saadan og bestaaet Prøven som Lokomotivf., kan han ansættes som Lokomotivf., hvilket dog ikke sker før efter 10, 12 à 16 Aars Forløb.

For at blive ansat som Overportør fordres kun, at Ansøgeren har været Soldat, har bestaaet Prøven som Portør, i hvilken Stillings vedkommende oftest er ansat 10 – 12 Aar forinden Forfremmelsen til Overportør naas.

Motiveringen for Kravet om Forfremmelse findes i Andragendet med den angaaende Forholdet vedlagte Statistik; desuden er Kravet omtalt i Henstillingen saaledes:

Samtidig tillader vi os at henlede Deres Opmærksomhed paa et andet Forhold, Lokomotivpersonalet vedrørende, nemlig dette, at Statsbanerne lader $\frac{1}{5}$ af al Lokomotivførertjeneste udføre af Fyrbødere, saaledes at der er mange Lokomotivfyrbødere, der i de sidste 5–6 Aar udelukkende har forrettet Tjeneste som Lokomotivførere med Fyrbøderlønninger, der varierer fra 1158–1296 Kr. aarlig, medens Begyndelseslønnen for Lokomotivførere er 1500 Kr. Vi har saaledes Fyrbødere, der i $6\frac{1}{2}$ Aar aldrig har kørt en Time som Fyrbøder og kun oppebaaret en Løn af 1296 Kr. aarlig, medens de, saafremt de vare blevne forfremmet til Førere, vilde have haft en Løn af 1700 Kr. aarlig.

Dette Forhold har vor Forenings Hoved-

bestyrelse gentagne Gange paatalt hos Ministeren, som stadig har lovet at tage Sagen under velvillig Overvejelse; men saavidt vi kan se, er der i den nu forelagte Finanslov ikke gjort noget alvorligt for Spørgsmaalets Løsning. Der er foreslaaet en Forøgelse af 15 Lokomotivførere; men da det drejer sig om c. 120 Lokomotivfyrbødere, er de 15 jo ikke noget stort Tal. Vi gør tillige opmærksom paa, at der paa sidste Aars Finanslov var opført en lignende Forøgelse af Lokomotivførernes Antal; men derved indskrænkedes Antallet af de som Lokomotivførere tjenstgørende Fyrbødere ikke, tværtimod, Forøgelsen sluttes af den voksende Trafik.

I Haab om, at De vil yde os Deres Støtte til at faa de her omskrevne Forhold ændrede, tegner vi

Med Højagtelse.

I øvrigt skal vi anbefale Hr. Nielsen at læse Lokomotivtidende Nr. 20 a, der er tilstillet samtlige Rigsdagsmænd og Ministre, saa vil han ogsaa der finde Bevis for, at H. B. just ikke har været saa særlig stilsfærdig endda, selv om den ikke har lavet meget unødigt Skraal. Naar Hr. Nielsen derfor i sin Slutningsbemærkning siger: »at der sikkert ikke er mange af os uvidende Lokomotivfyrb. o. s. v.«, da tror vi ikke, at Hr. Nielsen i den Forbindelse, med Hensyn til Uvidenhed, har nogen som helst Bemyndigelse til at tale i Flertal, men har kun Ret til at tale i Enkelttal.

Red.

Folketingsmand Zahle og Statsfunktionærernes Lønforhøjelse.

I meget hastemte Toner har nuværende Landbrugsminister Anders Nielsen fra Tapdrup i en Del af Regeringspressen angrebet Folketingsmand Zahle. Angrebet er bygget over en Udtalelse, som Hr. Z. frem-

satte ved Finanslovens 1ste Behandling angaaende Forslagene om Forhøjelse af Statsfunktionærernes Lønninger. Hr. Anders Nielsen betegner i sit beherskede Sprog Udtalelsen som »et afskrækkende Vidnesbyrd om, hvor langt politisk Fanatisme kan bringe sit Offer«, og paastaar, at den indeholder en Opfordring til Statsfunktionærerne om at gøre »Obstruktion«. Udtalelsen citeres naturligvis kun delvis af Hr. Anders Nielsen. Vi gengiver den her ordret efter Rigsdagstidende:

»Jeg vil sluttelig advare mod de Røster, som har hævet sig for at gøre Politik paa disse Lønningslove. Man har villet sige, at uden de ny Skatter kunde der naturligvis heller ikke blive Tale om Lønningslove, og at hvis man ikke fik Forlig om Valgretten og Forlig om Toldloven, kunde der heller ikke blive Tale om Lønningsloven.

Jo saamænd kan der saa. Den Kraft, der har bevirket, at disse Lønningsforslag ligge her paa Tingets Bord, den vil fremdeles kunne virke ganske uafhængig af, om der bliver sluttet Forlig, og uafhængig af, om dette og det andet Ting gaa til at bevilge nye Skatter, thi den Kraft, som har lagt disse Lønningsforslag paa vort Bord, er selve de Funktionærer, hvem disse Lønningsforslag angaar. Og have de haft Styrke til at lægge disse Forslag paa Tingets Bord, ville de ogsaa have Styrke til at bære dem gennem Rigsdagen og føre dem til at blive Love. Og deres Haand vil sikkert falde tungt paa Hovedet af den eller dem, der prøve paa at standse disse Lønningslove paa deres Gang gennem Rigsdagen eller prøve paa at hænge dem en Klods om Benet, hvad enten det skal være i Form af ny Skatter eller i Form af et politisk Forlig.«

Maa vi nu spørge, om der er noget utilbørligt i denne Udtalelse?

Den Magt, Hr. Zahle sigter til, er selvfølgelig det store Stemmetal, som Statsfunktionærerne raader over, og som alle vilde vendes mod Reformpartiet næste Valgdag, om Lønningslovene strandede.

Mon ikke Hr. Anders Nielsen har faaet Solstik?

Ny Trafikminister.

For fjerde Gang siden Systemskiftet har Trafikministeriet skiftet Chef, idet Sv. Høgsbro har afløst Justitsminister Alberti, og dennes tidligere Taburet er overgivet til Folketingsmand Jensen Sønderup.

Hr. Jensen Sønderup er født 1862 i Sønderup ved Aalborg, hvor Faderen var Gaardmand. Efter at have haft flere lokale Tillidshverv, naaede han, der gentagne Gange havde været opstillet som Kandidat, i 1896 Valg til Folketinget i Nørre-Sundby Kredsen. Om Hr. Jensen Sønderups Uddannelse forlyder det, at han efter i nogen Tid at have arbejdet som Karl paa sin Fædrengaard har gennemgaaet et Højskolekursus og derefter forberedes til Studentereksamen, men maatte brat afbryde disse Studier for at overtage sine Forældres Gaard, idet hans to ældre Brødre døde.

Ved Systemskiftet blev Hr. Jensen Sønderup Reformpartiets Næstformand og Ordfører for Finansloven.

At Hr. J. S. ved sin personlige Dygtighed og en god Del Partihensyn er naaet til denne høje Stilling er vel udenfor al Tvivl, og maatte vi da ønske, at der i de Sager, hvori han skal træffe Afgørelser, maa staa en storsynet og retfærdig Personlighed bag Embedsmændenes Talopgørelser.

I det korte Spand af 7 Aar, hvor vi nu har den fjerde Trafikminister, er det forstaaeligt, at der hører en fænomenal Energi til for at sætte sig tilstrækkeligt ind i Forholdene, og da flere af de andre Ministre saa at sige er udgaaede fra de Fag, hvori de nu beklæder de højeste Embeder, vilde det forsaavidt være naturligt at Trafikministeriet havde sin Fagmand — nemlig Tjenestemand, men indtil da maa vi haabe for Hr. Jensen Sønderup, at han ikke maa forløfte sig paa Hr. Høgsbro's Arv.

Jernbaneuheldet ved Goswik i England

den 28. August forrige Aar.

Angaaende dette Uheld foreligger der nu Beretning fra Handelsretten, hvorved det viser sig, at dette, ligesom Jernbaneuheldene ved Salisbury og Grantham, hører til Rækken af de uopklarede Tilfælde af Baneulykker. Det af 20 Vogne bestaaende Godstog kørte forbi saavel Indkørsels- som det lokale Signal med en Hastighed af 90 Klm. (!) og afsporede i en Kurve fra Hovedsporet til et Sidespor, Lokomotivet væltede og faldt ned i en Udgravning, hvorved saavel Fører som Fyrbøder dræbtes. Ved den umiddelbart paafølgende Afsporing af Vognene knustes 9 af disse fuldstændig, medens 8 Vogne blev stærkt beskadigede. Lokomotivet og Tenderen var forsynede saavel med Vakum- som Westinghousebremse; 17 Vogne havde automatisk Vakumbremse og 3 Vogne med Ledning dertil. Banelegemets fuldstændige Forskydning i Kurven beviste, at den største tilladte Hastighed (88 Klm.) (!) var meget for højt ansat. Samtlige Bremsledninger var samlede ved Togets Afgang fra Tweedmouth.

Styrestangen paa Maskinen fandtes ved Eftersynet at være lagt fremad, Regulatoren lukket og Vakumbremsen aaben, medens Svingets Stilling paa Westinghousebremsen ikke kunde konstateres. Efter disse Angivelser kan Aarsagen til Ulykken ikke med Bestemthed oplyses, dog maa det antages, at den i Tjenesten fuldt ud paalidelige og ikke spiritusnydende Lokomotivfører først i sidste Øjeblik før Katastrofen har spærret af for Dampen.

Lønningsloven.

De nye Lønninger og Efterbetalingen fra 1. April d. A. kan sikkert ikke komme til Udbetaling førend 1. Oktober d. A.

Langaa-Silkeborg-Banen.

Efter sikkert Forlydende vil Banen kunne ventes aabnet for Driften i Oktober Maaned d. A. Dansk Jernbaneblad angiver Banens Aabning til 1ste September; men da Statsbaneanlægene paastaa først at kunne faa Banen aabnet i Oktober, maa D. J. have øst af en mindre paalidelig Kilde.

Søndagshvile paa de franske Jernbaner.

Den forrige Aar i Frankrig vedtagne Helligdagslov havde ikke direkte nogen Indflydelse paa Jernbanernes Personale. De store Selskaber har dog ment ikke at kunne undlade at indføre Forbedringer, og har derfor frivillig, svarende til Loven, bevilget et Antal Fridage. Ved den sidste Drøftelse af Jernbaneselskaberne i Deputeretkammeret, blev der paastaet, at Selskabernes Udgift aarlig vilde stige med 25 à 30 Millioner Francs ved Indførelsen af disse Fridage. Fornylig har Orleansbanens Direktion vedtaget et nyt Reglement for det ansatte Personale, hvori der tilsikres dette 52 Fridage om Aaret efter følgende Regler: Enhver Ansat har Krav paa 3 Fridage om Maaned. Det tiloversblevne Antal Dage erhoder Personalet som Permission, enten samlet eller delt, alt efter den Ansattes Ønske. Personalet vil herefter kunne erholde 12 paa hinanden følgende Dages Orlov, der yderlig kan udvides, saafremt den ansatte ved Aarets Afslutning har et Antal Dage tilgode, og Tjenesten tillader det.

Lokomotiver med overhedet Damp.

Patent af Wilhelm Schmidt
i Cassel-Wilhelmshöhe.

Efter Meddelelse fra Hr. Wilhelm Schmidt, fandtes indtil Begyndelsen af Fe-

bruar 1908 ialt 2728 Lokomotiver med overhedet Damp i Drift og under Bygning. Leverancen af disse Maskiner fordeler sig paa de forskellige Lande saaledes:

Tyskland 1835. Belgien 236. Rusland 142. Østrig-Ungarn 110. Sverrig 101. Frankrig og Kolonier 69. Schweits 61. Italien 56. Nord- og Sydamerika 52. Holland og Kolonier 17. England og Kolonier 14. **Danmark 14.** Spanien 12. Grækenland 9.

Denne Konstruktion, der tidligere er omtalt her i Bladet, er patenteret i alle Lande og tilhører Schmidts Superheating Co. Ltd. London.

De sværeste Lokomotiver

paa samtlige tyske Baner er ifølge »Die Eisenbahn« taget i Brug til Befordring af Iltogene fra Hamm over Hannover til Berlin og fra Hannover til Dortmund.

Maskinerne stammer fra Firmaet Hannoversche Maschinenbau Aktien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff i Linden. Det er 4-cylindrede $\frac{2}{5}$ Iltogsmaskiner af den saakaldte Atlantic Type, og for Tiden de sværeste i Tyskland. Hvert Lokomotiv uden Tender vejer 77,730 kg.*). Der bygges for Øjeblikket særlige Vandtendere til disse Maskiner, hvis Rumindhold bliver 30 m.³ og tages i Brug til Sommer. D-Togene 21 og 22 paa Strækningen Hannover—Berlin, som nu maa holde i Oebisfelde for at tage Vand, vil da kunne køre hele Strækningen igennem.

Maskinernes totale Længde med den nye Tender udgør 20,7 Meter. Til Dato har de to i Drift værende Lokomotiver virket til Tilfredshed og let indvundet alle de Forsinkelser, som Togene har erholdt fra Overgangsstationerne. Kölner Natiltoget med sine 50 Aksler, der tidligere altid maatte have Forspand, befordres alene af disse, og D-Toget Nr. 3 fra Hamm til Berlin befordres uden Vanskelighed; medens

*) Ca. 10 Tons mere end vore ny P-Maskiner.

der ellers i Almindelighed paa den 470 Klm. lange Strækning har fundet Maskinudveksling Sted i Hannover og Stendal.

Jernbaneforvaltningen har bestilt endnu 8 Stk. af denne Type, for dermed at kunne besørge D- og Iltogstrafikken paa foranævnte Strækning.

Nyanskaffelser til Statsbanerne.

Paa Fabriken »Scandia« i Randers er bestilt ikke mindre end 461 nye Vogne, hvoraf 54 Personvogne, 55 Post- og Pakvogne, 200 lukkede Godsvogne og 152 aabne Godsvogne. Hele Bestillingen andrager ca. 3 Mill. Kroner, og samtlige Vogne skal være leveret inden Udgangen af 1909. Personvognene skal leveres til næste Foraar.

Meddelelse.

Et Billede uden Tekst.

Saafernt der indløber mindst 10 Bestillinger paa Reproduktion af det i forrige Nr. omtalte Fotografi, vil de kunne leveres for 1 Kr. 50 Øre + Porto, ialt 1 Kr. 75 Øre, og forud Indsendelse af Beløbet.

Red.

Grundet paa Typograf-Lockouten
er Bladet blevet forsinket denne Gang.

Personalia.

¹/₈ 08.

Forfremmede er:

Haandværker i Aarhus Nr. 2124 A. B. Jensen til Lokomotivfyrbøder Nr. 628 i Skanderborg.

Haandværker i Aarhus Nr. 2121 A. C. M. N. Nielsen til Lokomotivfyrbøder Nr. 317 i København G.

Konstitueret til Lokomotivfører er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 354 A. P. M. Schmidt, Fredericia, med Station i Thisted.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 246 H. A. M. J. Lind, Skanderborg, til Fredericia.

Lokomotivfører Nr. 433 J. A. Markusen, Aalestrup, til Viborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 614 M. Jacobsen, Aalestrup, til Viborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 273 J. C. Jensen, Ribe, til København G.

Lokomotivfyrbøder Nr. 603 C. S. Christensen, København G., til Ribe.

¹⁵/₈ 08.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 447 M. C. Petersen, Esbjerg, til Nyborg.

Konst. Lokomotivfører H. Jensen, Nyborg, til Esbjerg.

Død:

¹¹/₈ Lokomotivfyrbøder Nr. 361 P. Jul. Jensen.

Udmeldt:

d. ²⁴/₇ 08 Lokomotivfører Nr. 337 Hansen.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.