

# Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 1.

1. Januar 1903.

3. Aargang.

## Glædeligt Nytaar

og vor bedste Tak for det gamle bringes herved samtlige Medlemmer af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening samt Enhver, der har støttet os i Arbejdet for bedre økonomiske Vilkaar, Højnelse af Standen og i hele Arbejdet for at gøre vort Motto: Enighed, Kundskab, Hjælp, til en Kendsgerning indenfor det danske Lokomotivpersonale, til Gavn for os og vor Familie, til Betyggelse for de Rejsende og til Hjælp for Lederne (vore Foresatte) i disses Arbejde for at skabe de bedste Resultater for den Institution, vi alle tjener.

### Lokomotivfører - Eksamen.

Til Prøven for Lokomotivførere, der afholdtes henholdsvis i Struer, Esbjerg, Fredericia, Frederikshavn, Aarhus, Nyborg og København i Dagene fra den 4. November til den 8. December d. A., havde indstillet sig 72 Fyrbødere af II Klasse og 47 Fyrbødere af III Klasse, ialt 119 Mand, hvoraf 80 Eksaminander erholdt Hovedkarakteren »Bestaaet«.

Det højeste Antal Points opnaaedes af:

C. T. Jensen, Roskilde, 74 Points,  
J. S. Jensen, København H., 72 Points,  
C. L. Christiansen, Nyborg, 70 Points,  
H. Rasmussen, Nyborg, 68 Points,  
E. L. C. Mathiesen, København, 68 Points,  
A. C. Christensen, København, 68 Points.

Endvidere erholdt:

8 Eksaminander mellem 60 og 67 Points,
22 — — 50 — 59 —
23 — — 40 — 49 —
17 — — 30 — 39 —
4 — — 20 — 29 —

Det gennemsnitlige Antal Points for de Eksaminander, der bestod Prøven, er saaledes omtrent 50 Points.

Naar man betragter det opnaaede Gennemsnitstal, omtrent 50 Points, kan man jo kalde dette ret godt, men ved at se hen til, at der af de 119 Mand,

der havde indstillet sig til Lokomotivførereksamen, kun er 80 Mand, der kunde erholde Hovedkarakteren »Bestaaet«, og at altsaa  $\frac{1}{3}$  af samtlige Indstillede ikke er bestaaet, maa man haabe, at dette Misforhold i næste Omgang ændres, og at Eksaminanderne i Tide ser sig om efter Midler til at skabe fuldt ud fyldestgørende Resultater paa Eksamensdagen. Som et af de sikreste Midler til at naa bedre Resultater kan nævnes, at Lokomotivfyrbøderne fra Ansættelsesdagen straks søger at tilegne sig den rette Forstaaelse af Maskinlæren, samt af alle gældende Reglementer, Ordre og Bestemmelser, og ved Hjælp af de efterhaanden modtagne Ma. Ordre, der omhyggeligt bør opbevares, holder alt dette à jour. Forinden den fornødne Sikkerhed er opnaaet, bør ingen indstille sig til Lokomotivførereksamen; thi som Forholdet hidindtil har været, at Eksaminanden, først efter at have indstillet sig, sætter Kraft paa, for at tilegne sig de fornødne Kundskaber, er det ikke Enhver givet — som det vil ses af ovenstaaende Resultat —, at kunne opnaa den fornødne Sikkerhed i Besvarelsen af de udtrukne Spørgsmaal. Om Principet med at lade Eksaminanderne trække de til Besvarelse givne Spørgsmaal, kan det siges, at dette kan være godt, da dette kan hindre Vilkaarligheder fra Eksaminatorernes Side, naar disse føler sig forpligtigede til at

holde sig strengt indenfor det udtrukne Spørgsmaals Ramme. At dette ikke altid er saa let, skal villigt indrømmes, idet Eksaminationen ikke foretages, for at Eksaminatorerne skal sidde og paa-høre, hvad Eksaminanderne kan, men at Eksaminatorerne netop skal have trukket de Ting frem, i hvilke Eksaminanderne ikke har opnaaet den fornødne Sikkerhed, og derved komme til Kundskab om, hvad Eksaminanderne **ikke kan**, og derefter give Karakteren. Netop ved Principet med at trække Spørgsmaalene — der maa siges at være det retfærdigste —, kommer man ind paa det, der kaldes Eksamens-Humbug, idet det ikke er selve Eksamen, men derimod Forberedelsen til denne, der giver den dygtige Lokomotivmand. Man har derfor ved den nysafsluttede Eksamen ogsaa set, at Eksaminander, der var mindre dygtige, opnaaede Hovedkarakteren »Bestaaet«, medens andre, der havde en bedre Forstaaelse af Lokomotivtjenesten i sin Helhed, vare uheldige og snublede over enkelte Spørgsmaal, der uforberedt rettedes til dem, og derved fik Hovedkarakteren »Ikke bestaaet«.

— Man maa haabe, at vi i en ikke alt for fjern Fremtid maa kunne naa et betydningsfuldt Skridt videre, nemlig at skulle tage Eksamens teoretiske Del, forinden Lokomotivfyrb.-Stillingen tiltrædes.

## Eksamensspørgsmaalet.

Ved at sammenligne Resultaterne fra de i Fjor og de i Aar afholdte Prøver til Lokomotivførere, kan man ikke undlade at opstille forskellige Betragtninger. Ser man hen til de i Fjor faldne forholdsviis høje Karakterer og det ringe Antal ikke bestaaede Eksaminander, mod Resultatet i Aar, saa maa Udenforstaaende absolut faa Indtryk af, at enten har de i dette Aar indstillede Eksaminander besiddet mindre Ihærdighed, eller i andre Henseender mindre Begavelse, hvad dog ingenlunde har været Tilfældet. Nej! Grunden maa ubetinget søges paa andre Punkter; thi ihvorvel det har vakt udelt Tilfredshed, at vore Autoriteter nedsatte en Kommission, saaledes vilde det ydermere vække almindelig Glæde, om denne, førend Eksamens Afholdelse, bekendtgjorde, hvad der stilles som Opgave. Vel findes i Betingelserne af 19. Januar 1901 foreskrevet, at Eksaminanderne skulle have gjort sig bekendt med alt, hvad der angaar Tjenesten, for saa vidt at det angaar Lokomotivpersonalet; men netop deri ligger Hunden begravet; thi disse faa Ord ere i højeste Grad elastiske. Til Eks. hvor er Grænserne for, hvad der angaar Lokomotivpersonalet i de forskellige Fag? Forfatterne maa lade dette Spørgsmaal staa til Læsernes Bedømmelse. Dog er det sikkert, at havde Eksaminanderne haft en bestemt Ledetraad at rette sig efter, saa vilde neppe saa mange have erholdt Bemærkningen »Ikke bestaaet«. Ligeledes vilde det glæde de efterfølgende Eksaminander, om disse en ca. 6 Maaneder i Forvejen erholdt Underretning om, hvornaar de forskellige Prøver skulle afholdes, og ikke saaledes, at Personalet endnu 1½ Maaned før Prøvens Afholdelse ikke véd, om de ere antagne eller ej, hvilken Kalamitet indtraf ved en herværende Sektion i Aar. En anden, og maaske den vigtigste, Grund til det mindre gode Resultat i Aar er, at den nedsatte Kommission har stillet langt større Fordringer, end Tilfældet var i Fjor. Det er ikke Forfatterens Hensigt at øve Kritik af Eksamenkommissionens Arbejde; men maatte Autoriteterne, ved Skærpelserne af disse Prøver for Personalet, da ogsaa indrømme dette en efter Forholdene passende Frihed; thi kun en Brøkdæl af Personalet er i Stand til, begrundet paa den paalagte Tjenestes Udførelse, at hengive sig til et grundigt Studium af de forskellige Fag, der stilles som Betingelse for bestaaet Prøve. Iøvrigt gør Nødvendigheden af statsunderstøttede Kursus sig ogsaa mere og mere gældende; thi kun de færreste ere i Stand til at ofre

en 8 a 10 Kr. pr. Maaned af den i Forvejen ringe Lønning paa sin Uddannelse.  
H.

## Stempel- og Gliderstangs - Pakning.

Efter at man i en længere Aarrække havde benyttet en massiv Metalpakning i Lokomotivernes Stempel- og Gliderstangsstopbøsninger, konstateredes det efterhaanden, at man ved Efterspænding af Pakningen, for at opnaa større Tæthed, i en ganske betydelig Grad kunde forøge Modstanden mod Stangens Bevægelse i Pakningen, uden at denne løb varm endsige smeltede.

Under saadanne Forhold løb Maskinen meget tungt, hvad særlig kunde iagttages under tom Gang ned ad Banens Fald, og Kulforbruget blev som Følge af de forøgede indvendige Modstande ganske naturligt forholdsviis stort, hvorhos Slidet paa Stængerne ofte var ret fremtrædende.

Af denne Grund greb man til de fra Amerika bekendte bevægelige og fjedrende Metalpakninger, der anbragtes paa de for et Aars Tid siden leverede nye Lokomotiver Litra K. 586—600 og Litra D. 801—805.

Disse Pakninger viste sig ganske vist at holde godt tæt, og ydede en meget ringe Modstand mod Stængernes Bevægelse, men vare til Gengæld, paa Grund af den komplicerede Konstruktion, meget dyre baade at anskaffe og vedligeholde.

Tages i Betragtning, at Lokomotivernes Stempel- og Gliderstænger har en forholdsviis kort Vandring, med ringe eller ingen Gennembojning, vil den ved de amerikanske Pakninger saa højt priste Bevægelighed og Evne til at følge Stangens Vibreren, have mindre Betydning til Lokomotivbrug, medens derimod Anvendelsen af Fjedren, som dels presser Pakringene tæt mod Anlægsfladerne, dels forhindrer, at Stangen i Tilbageslaget tager Ringene med sig, maa anses som et ganske væsentligt Fortrin.

Disse Betragtninger, i Forbindelse med flere i Løbet af afvigte Sommer foretagne Forsøg, har ført til Konstruktionen af den paa vedføjede Plan fremstillede Pakning.

Fjedren trykker paa en Presring af Bronze, der er meget lang og føres i Grundbøsningen. Pakringene, som i Formen ere ganske ens, ere af blødt Metal — 84 Dele Bly, 8 Dele Tin og 8 Dele Antimon — og støbes færdige til Brug i en Jernform; de slutter udvendig mod en Dækselforing af Bronze, og udenfor denne findes en Filtring. Der

dannes saaledes en meget lang Føring for Stangen, hvorved Pakningens Varighed og Modstand mod Slid i høj Grad forøges. Hvor det er nødvendigt, bliver samtlige Ringe delte i Halvdele paa sædvanlig Maade.

Tilførslen af Olie sker til Filtkamret, og ikke, som ellers brugelig, til Overkanten af Dækselforingen.

Da Pakringene ere støbte færdige, kan det ved Anbringelsen være heldigt at stukke eller stemme dem let, for straks at opnaa Tæthed og Tilslutning mod Stangens og Pakdaasens Overflader. Stangens Bevægelse og det forenede Tryk af Fjedren og Dampen mod Pakringene vil derefter, selv om der straks maatte vise sig en ringe Gennemblæsning, hurtigt bevirke absolut Tæthed, idet Pakringene under Paavirkning af Dampens Varme bliver voksblande og i denne Tilstand hurtigt sluttet tæt mod de begrænsende Flader.

For Tiden ere ca. 100 af disse Pakninger i Brug. De arbejder fuldt ud tilfredsstillende og giver saa ringe Slid paa Stængerne, at disse, efter 4 Maaneders Forløb, paa Iltogslokomotiver, som daglig benyttes, endnu bevarer de fine Mærker af Bearbejdningen.

## Meddelelser fra Afdelingerne.

Aarhus Afdel.s Generalforsamling  
d. 9. December 1902.

Dagsorden:

1. Formandsvalg.
2. a. b. c. Bestyrelsesvalg.
3. Det reviderede Regnskab fremlægges.
4. Virksomheden i det forløbne halve Aar gennemgaas ifølge Forhandlingsprotokollen.
5. Forandring af Afdelingslovenes § 3.
6. Eventuelt.

Formanden, Hr. Mottlau, bød Velkommen og mindede med nogle hjertelige Ord den ved Roskilde ihjelkorte Kollega, hvilken Udtalelse Forsamlingen paahørte staaende, og indledede derpaa første Punkt paa Dagsordenen: Formandsvalget. Hr. Mottlau beklagede meget, at Forholdene stillede sig saaledes, at det paa Grund af Forflyttelse til København var ham umuligt at modtage Genvalg, og bad derefter Forsamlingen at udpege og vælge en Dirigent. Valgt blev Lokfr. V. Hansen (274).

Hr. Hansen takkede for Valget og beklagede meget, at vi allerede nu skulde til at se os om efter en anden Formand, og gav derpaa Ordet til

Lokfr. A. Petersen, der foreslog, at

der skulde benyttes Stemmesedler ved de forskellige Valg.

Dette vedtoges.

Formanden anbefalede Lokf. C. Andersen til sin Afløser.

Lokf. C. Andersen takkede Formanden for den Tillid, han havde til ham, men vilde paa det bestemteste frabede sig Valg.

Lokfrb. Nissen vilde ogsaa frabede sig, at man stemte paa ham.

Dirigenten henstillede til Medlemmerne at vælge en Lokf., da der efter hans Mening overfor vore Foresatte vilde blive taget mere Hensyn til en Lokf. end til en Lokfrb.

Lokf. A. Petersen foreslog at vælge vor nuværende Kasserer, Lokomotivfører J. Sørensen.

C. Andersen foreslog Lokomotivfører Cornelius Larsen.

Lokfrb. Viberg foreslog samme.

Lokfrb. Thygesen vilde bestemt fraraade at stemme paa Lokf. Larsen.

Lokf. C. Andersen omtalte det gode Forhold, som her i Aarhus Afdeling bestod mellem Førere og Fyrbødere.

Lokfrb. M. Petersen udtalte ligeledes sin Tilfredshed med Forholdet og foreslog at vælge Hr. J. Sørensen til Formand.

Lokf. J. Sørensen frabad sig paa det bestemteste, at man stemte paa ham.

Formanden: Ja, paa den Maade kommer vi jo ingen Vegne; jeg vil henstille til Sørensen at modtage Valg.

Lokfrb. Viberg foreslog Lokf. J. Christensen.

Lokf. Sørensen vilde, selv om man stemte paa ham alle som én, dog ikke modtage Valg.

Lokf. Christensen ligeledes.

Lokf. C. Andersen var sikker paa, at Hr. Sørensen var den rette Mand paa rette Plads, men da han ikke vilde modtage Valg, var der jo intet at gøre ved den Sag.

Efter at en Del Medlemmer endnu havde haft Ordet vedrørende denne Sag, enedes man til Slut om at udsætte Formandsvalget til en anden Gang, da man saa muligt kunde faa udpeget den rette Mand.

Punkt 2 a. Kasserervalg.

Formanden takkede Hr. Sørensen for hans Virksomhed og udtalte, at en bedre Kasserer skulde man lede længe om, og anbefalede at genvælge Hr. Sørensen.

Dirigenten sluttede sig fuldstændig til den sidste Udtalelse og satte derpaa Kasserervalget under Afstemning.

Hr. Lokf. J. Sørensen blev enstemmigt valgt.

Punkt 2 b. Repræsentantvalget.

Valgte blev: for Aarhus H. Lokfrb. V. P. Hansen (339), og for Aarhus Ø. Lokfrb. Nielsen (222).

Genvalgt for Hammel- og Odderbanen: Lokf. H. Christiansen.

Punkt 2 c. Revisorvalget.

Dirigenten foreslog Lokf. C. Andersen og Lokf. J. Christensen.

Lokfrb. Thygesen syntes ikke om dette, da han mente, at det var heldigst, naar der var en Lokomotivfyrbøder og en Lokomotivfører sammen, og foreslog Lokfrb. Hausted.

Sekretæren oplyste den sidste Taler om, at ved Repræsentantvalget var der ikke taget saadanne smaalige Hensyn, idet der var valgt 2 Fyrbødere til Repræsentanter.

Valgte blev Lokf. J. Christensen med 22 Stemmer og Lokfrb. Hausted med 12 Stemmer.

Punkt 3. Kassereren oplæste det reviderede Regnskab.

Dirigenten takkede Kassereren.

Regnskabet godkendtes.

Punkt 4. Virksomheden i Afdelingen siden sidste Generalforsamling.

Formanden oplæste af Forhandlingsprotokollen de vigtigste Spørgsmaal, der havde været forhandlet, og som forøvrigt havde været offentliggjort i Lokomotiv-Tidende.

Punkt 5. Forandring af Afdelingslovenes § 3.

Lokfrb. A. Petersen (Forslagsstiller) anbefalede en af ham skriftlig stillet Ændring, som lyder saaledes:

Undertegnede foreslaar Afdelingslovenes § 3 ændret for Aarhus Afdelings Vedkommende, saaledes at der efter »8 Kr. i Indskud« tilføjes: »Bestyrelsen kan lade Indskud betale med 1 Kr. om Maaneden, saaledes at der betales 1 Kr. 50 Øre, til hele Beløbet er indbetalt.

Formanden udtalte, at Forslaget havde hans Sympati.

Sekretæren vilde paa det bestemteste fraraade, at vi her i Aarhus begyndte at lave Love for os selv. Lovene er lavede for og vedtagne af alle Landets Afdelinger, og skal der forandres noget ved disse Love, da kan det kun ske ved Hoved-Generalforsamlingen, og henstillede til Hr. Petersen at fremkomme med Forslaget der.

Dette vedtoges.

Eventuelt. Stationsviseren.

Lokomotivfrb. anbefalede sin Tegning til velvillig Overvejelse.

Formanden oplyste, at der af Telegrafingeniøren vilde blive gjort Forsøg med den omtalte Semafor ved Brabrand Station. Forøvrigt blev det henvist til videre Behandling ved Hovedgeneralforsamlingen i Marts Maaned.

Dagsordenen var dermed udtømt,

hvorfor Dirigenten sluttede Generalforsamlingen.

H Christiansen,  
Sekretær.

\* \* \*

### Struer Afdeling.

Onsdagen den 7. Januar 1903 afholdes aarlig Generalforsamling Kl. 8 præcis hos Gæstgiver Henriksen.

Dagsorden:

- Punkt 1. Afdelingens Virksomhed.  
— 2. Aarsregnskabet Fremlæggelse.  
— 3. Bør Afdelingskassen refundere eventuelle Restancer til Hovedkassen.  
— 4. Valg af Afdelingsbestyrelse.  
— 5. Eventuelt.

Nærmere paa Tavlen i Remissen.

V. Jespersen,  
p. T. Afdelingsformand.

\* \* \*

### Fredericia Afdeling.

Onsdag den 14. Januar 1903 Kl. 10 Fm. afholdes Generalforsamling i Foreningens Lokale (den gamle Pigeskole i Vendersgade) med følgende

Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning om Afdelingens Virksomhed.  
— 2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.  
— 3. Valg af Afdelingsbestyrelse.  
— 4. Valg af Delegerede.  
— 5. Eventuelt.

### Selskabelig Sammenkomst.

Efter Bestemmelsen afholdt Aarhus Afdeling Torskegilde med paafølgende Aftenunderholdning den 16. ds. i Hotel Kronprinsens Lokaler.

Sammenkomsten, hvori 30 Medlemmer deltog, formede sig nærmest som en Afskeds- og Hyldningsfest for Afdelingens populære Formand, Hr. Lokf. Mottlau.

Efter at alle Deltagerne var samlede, gik man, under Tonerne af Hr. Direktør Carl Møllers Orkester, til Bords, ved hvilket Hr. Mottlau præsiderede.

Formanden bød Velkommen og takkede for den store Tilslutning, og vilde han haabe, at alle vilde more sig godt i Aften.

Lokf. C. Andersen udbragte en Skaal for vor kære Formand; det var, udtalte Hr. Andersen, med Sorg og dyb Beklagelse, at vi havde modtaget Meddelelsen om, at han vilde skilles fra os, og det vilde blive meget vanskeligt at faa en Formand, der kunde erstatte Hr. Mottlau, og han var sikker paa, at alle

Afdelingens Medlemmer vilde give ham sin Tilslutning, naar han takkede Hr. Mottlau for det store Arbejde, han havde udrettet i Afdelingen, og det kunde siges med Sandhed, at i vor ærede Formand havde vi den rette Mand paa rette Plads. Denne Skaal fandt, som man kan tænke sig, begejstret Tilslutning.

Hr. Mottlau takkede og udbragte en Skaal for de to ældste Lokomotivførere, som var til Stede, d'Hrr. Munck og Thejs.

Efter at forskellige Medlemmer havde haft Ordet for at udbringe Skaaler dels for Foreningen, dels for forskellige Medlemmer indenfor denne, hævedes Bordet, og man begav sig over i den prægtigt oplyste Koncertsal, hvor man til Tonerne af Marselisborg Slotsmarsch fik Kaffen serveret.

Efter Koncertens Ophør samledes man om Punschebollerne, hvor Taler og Sang afløste hinanden.

Fra Scenen gav Sangkvartetten, bestaaende af en Del af Afdelingens Medlemmer og ledet af deres dygtige og energiske Dirigent, Hr. Lokomotivfyrb. Thygesen, velvilligst og under bragende Bifald nogle smukke og godt sammensungne Sange til Bedste.

Ved Efttiden brød man op, og skiltes med Bevidstheden om at have tilbragt en gemytlig og behagelig Aften.

H. C.

## Hr. Redaktør, Lokomotivfører L. Mauritzen,

Fredericia.

Paa den sidst afholdte ekstraordinære Generalforsamling blev det enstemmigt vedtaget ved Aarsskiftet at bringe Dem Aarhus Afdelings bedste Tak gennem Lokomotivtidende for, hvad De i det forløbne Aar har udrettet til Gavn for Standen. Maatte de Forventninger, vi Lokomotivmænd længselsfuldt imødeser til et godt Resultat af vort Arbejde for at hæve Standen saavel moralsk som pekuniært, krones med Held, da skyldes dette for en stor Del Deres ihærdige Arbejde i Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening. Glædeligt Nytaar!

Paa Aarhus Afdelings Vegne:

V. Mottlau.

\* \* \*

D'Hrr. Medlemmer af Aarhus Afdeling bringes herved min bedste Tak for tilsendte Nytaarshilsen, med Tilføjende, at Afdelingen stedse har staaet som min mest trofaste Medarbejder.

Med Højagtelse

L. Mauritzen.

## En Drøm.

Jeg drømmer saa ofte, navnlig efter Systemskiftet er det blevet rent galt, thi da begyndte Drømmene at antage lysere Farver. Der var ligesom noget virkeligt ved disse Drømme, noget, man ikke rigtigt kunde afdisputere sig selv, eller rettere, man turde slet ikke disputere derom, man vilde saa nødig vaagne for at se Virkeligheden i al sin Nøgenhed og erfare, at det hele kun var en skøn Drøm. Virkeligheden, den ubarmhjertige Kendsgerning, fejer det hele bort som Vinden et Korthus. Kunde man vente andet, det var jo kun et Drømmesyn. Jeg vil derfor sove videre, sove og drømme. — Hvad jeg drømmer om? Ih! selvfølgelig om Lønningsloven, Forbedringen, Tilskudet, den tilfredsstillende Alderdomsforsørgelse, ikke den, vi kender saa godt fra Papiret. ikke den, der tager fra de mange og giver lidt til faa; ikke den, der stikkes frem, naar de politiske Bølger gaar højest og tjener som Kastevaaben for de mest interesserede; men jeg drømmer om en Lønningslov, der yder et passende Vederlag for enhver Arbejde og Ansvar, en Lønningslov, der kan gøre det danske Lokomotivpersonale velsitueret, saaledes at dette kan nyde Frugterne af deres Arbejde i de unge Aar, medens Trangen er størst og Udgifterne store, en Lønningslov, der ikke alene lover, men ogsaa giver, og giver forinden Lokomotivmanden gaar paa Gravens Rand. Men er det rigtigt af mig at sove og drømme, kan jeg forsvare at glæde mig ved mit Drømmesyn, kan jeg vente andet end Skuffelse, naar jeg vaagner, og vaagne maa jeg vel en Gang. Jeg begynder at tvivle; jeg maa vist være med i Arbejdet, men hvorledes? I Dag er det jo Nytaarsdag, fra i Dag sover og drømmer jeg ikke mere, men er vaagen og med i Arbejdet for at skabe et kundskabsrigt og velsitueret Lokomotivpersonale paa de danske saavel Stats- som Privatbaner.

## En Henstilling.

Undertegnede tillader sig herved at rette en Henstilling til de respektive Afdelingsformænd om, naar en Lokomotivfører eller Lokomotivfyrbøder afgaar ved Døden, da at meddele Nyborg Afdeling dette, og særlig den bestemte Begravelsesdag.

Ovenstaaende Henstilling er begrundet paa Lokf. T. P. Sørensens Død, som Afdelingen ikke kendte noget til, før Kredsformanden for Lokomotivpersonalets private Hjælpekasse begyndte at indkassere Penge i Anledning af nævnte Dødsfald. Lokomotivfører Helsterns Død blev vi

selvfølgelig bekendt med paa Grund af den beklagelige Maade, hvorpaa denne skete. Men endskønt Aarhus blev rykket for at faa hans Begravelsesdag at vide, fik vi det dog ikke at vide, hvilket Tilfælde meget maa beklages, da flere af Personalet vilde have søgt Tilladelse til at rejse til de Afdødes Begravelser, i alle Tilfælde vilde der være bleven sendt Kranse til deres Baarer, naar vi havde været underrettet om Tiden for deres Begravelse.

Nyborg Afdeling, d. 14. Decbr. 1902.

P. A. V.:

O. Bæckel,  
Afdelingsformand.

## Spørgsmaal og Svar.

1. Har Lokomotivførerne Ret til at respektere dobbelte Haandsignaler, naar Lyset i et Mastesignal er gaaet ud?
2. Kan den Omstændighed, at en Station giver Lokomotivføreren skriftlig Meddelelse om, at en fremadliggende Stations Indkørselssignal er utjenstdygtigt, ophæve Signalreglementets Forskrifter med Hensyn til de fra Masten viste Signaler?

ad 1. I Henhold til Ordre Ma. Nr. 116 kan de dobbelte Haandsignaler erstattes, men ikke ophæves et fra den utjenstdygtige Mast vist Signal.

Derimod kan et utjenstdygtigt Signal i et Signalbillede ikke erstattes med dobbelt Haandsignal i Henhold til Tillæg til Signalreglementet Side 7.

Altsaa, hvor der foran en Station kun er anbragt en enkelt Mast, eller hvor Masternes Stilling er en saadan, at de ikke danner et Signalbillede, maa Lokomotivførerne respektere dobbelte Haandsignaler for henholdsvis Ind- eller Gennemkørsel i de Tilfælde, hvor Lygten er gaaet ud eller fjernet og (om Dagen) hvor der paa vedkommende Signalarm er Ugyldighedsskive.

Derimod maa Lokomotivførerne ikke respektere saadanne dobbelte Haandsignaler: Naar en Lygte i et Signalbillede er gaaet ud.

Naar der fra Masten — selv om der kun findes den samme og der paa denne kun findes det samme Signal — vises Signal Nr. 15 (rødt Lys) eller (om Dagen) Armen vandret uden Ugyldighedsskive.

ad 2. Den Omstændighed, at en Station giver Lokomotivføreren skriftlig Meddelelse om, at en fremadliggende Signalmast er utjenstdygtig, kan ikke rokke ved Signalreglementets Bestemmelser, men tjener kun til at vejlede Lokomotivføreren, saaledes at denne straks kan have sin Opmærksomhed henvendt paa de dobbelte Haandsignaler, naar Toget nærmer sig den paagældende Signalmast.

Altsaa, om Lokomotivføreren har modtaget eller ikke modtaget den ovenfor nævnte skriftlige Meddelelse influerer ikke paa de i Signalreglementet givne Forskrifter, der (som ovenfor nævnt) altid skal følges.

Følgeblad

til

Dansk Lokomotivtidende Nr 1.

1. Januar 1903.

