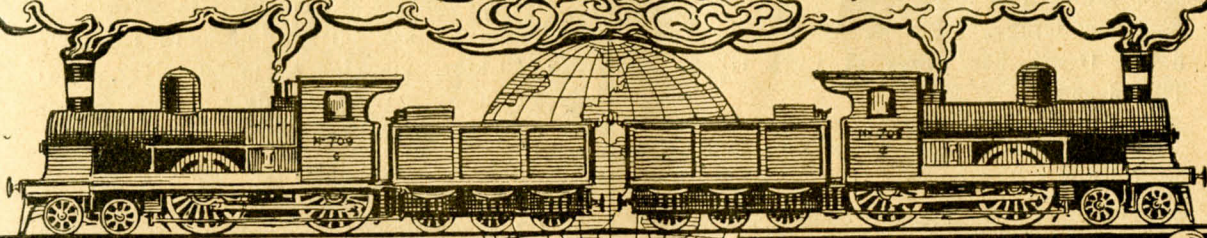


„Hornbechs rene Frugtsafter“.

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

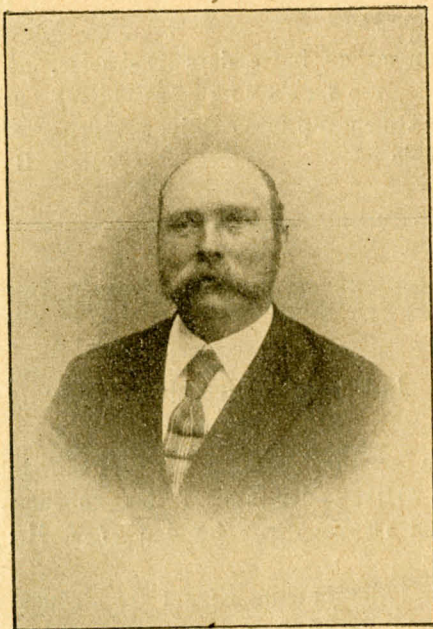
Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. II.

I. Juni 1905.

5. Aarg.

25 Aars Jubilæum.



Ovenfor bringer vi Billedet af Lokomotivfører L. S. Wadtland, København G., der den 1. Juni d. A. kan højtideligholde 25-Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand, idet Jubilaren blev ansat ved det daværende sjællandske Jernbaneselskab som Fyrbøder den 1. Juni 1880 og overgik til Statsbanerne samtidig med Banernes Overdragelse til Staten.

Jubilaren, der forfremmedes til Lokomotivfører den 1. Maj 1895, har været Medlem af Organisationen siden dens Stiftelse. Han er kendt som en udmærket Kollega og god Kammerat, der med sit lyse Humør har Evne til at forkorte de lange, kedelige Vagter.

Paa Jubilæumsdagen vil der blive overrakt Jubilaren en Erindringsgave fra Kolleger, bestaaende af et Guldur med Inskription.

Endvidere vil der Dagen efter — den 2. Juni — blive arrangeret et Festmaal til Ære for Jubilaren.

Vi føler os forvisset om, at Dagen vil forme sig som en sand Festdag for den afholdte Jubilar, og vi knytter vore bedste Ønsker til de mange andres om et Par glade Dage og en lys Fremtid for vor trofaste Organisationsfælle.

Paa Rangerhovedet Søndag Morgen.

Alt aander Liv og Friskhed i den dejlige Majmorgen. Jeg hører rundt omkring mig Fuglene kvindre deres Tilfredshed, jeg ser Lærken løfte sig paa sine lette Vinger med Jubel over, at den dejlige Sommer endelig er begyndt. Jeg hører efter og synes at kunne forstaa dens Glæde; det var jo en lang og trang Vinter, som gik, og nu, nu endelig kommer den vidunderlig skønne Sommer med

sit rige Solskin og sine bedaarende milde Aftener, hvor alt aander Hvile og Fred. Mit Blik falder paa Kalveboderne, der ligger de med den dejlige, stille og spejlblanke Vandflade. Ogsaa her synes at være Glæde og Tilfredshed.

Pludselig rives jeg ud af min Beundring for Naturens Skønhed og Glæde ved, at Rangerlederen giver sit monotone Fløjtesignal »tilbage«. Ja, hvilken pludselig Forandring fra Poesien og Naturen til det alvorlige, slidfulde Arbejde. Jeg kom til at tænke paa mine Kammeraters og min egen Stilling og vor Glæde over Sommeren. Resultatet blev, at Glæden hos os var meget begrænset, og hvorfor det? Jo, fordi naar Naturen og Sommeren vinker til alle — og Menneskene i Tusindvis drager ud —, saa er det netop Lokomotivmandens travleste Tid. Kunde det da ikke være anderledes? Jo, det skal siges, det kunde være anderledes, naar blot den lovgivende Forsamling vilde faa Øjnene op for, at ogsaa vi sukker efter at nyde en Del af Naturens Gaver. Som det nu er, vil det være i meget ringe Grad, at nogen af os kan glæde os til vor Søndagsfrihed. Jeg tænker just paa min Tjeneste for i Dag: nu 8 Timers Rangering her paa Godsbanegaarden, Tjenestens Slutning Kl. 2 Em. Turen gaar da til Hjemmet, hvor Middagen venter. En lille Passiar med Hustru og Børnene, og jeg havde nær skrevet en lille Middagslur, men det bliver der ikke noget af, for jeg maa straks gaa igen til Kh. H. for at holde en lille Reserve paa 7 a 8 Timer, — altsaa 15 a 16 Timers Tjeneste den Dag.

Mine Tanker vender atter tilbage til Lovgiverne, thi ogsaa de er ude for at nyde Sommerens Glæder efter deres strænge og opslidende Arbejde for at skabe gode og nyttige Reforme til Samfundets Gavn og Lykke. Men hvorfor er de da saa smaalige overfor os Lokomotivmænd, hører vi ikke med til det øvrige Samfund? Hvorfor denne evindelige Besparelse af Personale? Lad os faa flere Ansatte, og lad os faa dem forfremmede til Lokomotivførere, som er nødvendige, og der vil da blive tilstrækkelige til at fylde ud med, hvor der mangler nogen. Vi kunne da ligesom andre Samfundsborgere glæde os til vor

Fridag, hvad enten den falder paa en Søgne- eller paa en Helligdag.

Der vil maaske fra enkelt Side blive gjort gældende, at saa bliver den kære Tantieme ikke saa stor, men jeg og mange siger, at vi ogsaa kan købe Guld for dyrt. Og jeg tør vel sige, at en Del af det ædle gaar af Guldet, naar det, som her, er noget ubestemt, hvor meget der i Aarets Løb kan udvindes, thi det staar sikkert alle klart, at den Tid ikke er fjern, hvor Tantiemen nødvendigvis bliver mindre, grundet paa, at Anlægskapitalen vil blive meget større, og Forrentningen skal jo først dækkes.

Kunde disse Linier bidrage noget til, at Lokomotivmændene i Lighed med andre Mennesker kunde faa deres ordinære Søndagsfrihed mere ubeskaaret, da vilde meget være naaet, og mange af os vilde som andre Samfundsborgere kunne glæde os sammen med vore Hustruer og Børn i den dejlige Sommer-tid.

Gdt.

Den ærede Indsenders Anskuelse, at Tantiemen nødvendigvis bliver mindre, fordi Anlægskapitalen bliver større, kan vi ikke dele.

Red.

Sparesystemet ved Statsbanerne.

Lokomotivførernes Klage.

Fra et æret Medlem har vi modtaget følgende Artikel, der stod i det københavnske Dagblad »København« for den 27. f. M.:

Der lyder jævnlig Klager fra Statsbanernes Personale, og der er meget, som tyder paa, at disse Klager er berettigede. Det er ikke længe siden, vi bragte et Indlæg fra en Stationsforstanders Hustru, der viste, hvor overanstrengende Tjenesten paa mange mindre Stationer er bleven efter Spare-systemets Indførelse — og senere har vi modtaget adskillige Klager, der blandt andet viser, at Forholdene for Lokomotivpersonalet er bleven i højeste Grad uheldige.

Man har saaledes gjort os opmærksom paa,

at der er Stationer her i København, hvor Lokomotivpersonalet for et Aar siden bestod af 34 Mand, og hvor det nu er reduceret til 22, der saa til Gengæld ofte maa arbejde baade 15 og 19 Timer i Døgnet og undertiden kun faar 3—4 Timers Søvn; naar dertil kommer, at Lokomotivpersonalet ikke har en eneste Søndag fri hele Sommeren og knapt nok kan faa Permission en Hverdag, saa forstaar man, at der er Utilfredshed i Gelederne, saa meget mere som det ansvarsfulde og nervespændte Arbejde paa Lokomotiverne tager særlig haardt paa sin Mand.

Allerede for nogen Tid siden sendte Personalet en Deputation til Maskininspektør Rambusch for at udvirke en Forandring til det bedre, men da Henvendelsen blev uden Resultat, sendte man en ny Deputation, som fik det lidet trøsterige Svar, at Forholdene skulde blive forbedrede — saafremt det kunde ske uden Merudgift for Statsbanerne. Dette Svar er jo ikke stort bedre end et Afslag; thi det er jo netop den paa disse Omraader alt for vidt drevne Sparsommelighed, som er Skyld i Miseren. Der gaar forøvrigt de snurrigste Beretninger om de Udslag, denne Sparsommelighedsiver undertiden giver. Forleden var f. Eks. en Lokomotivfører i Forhør — antagelig angaaende et Jernbaneuheld — det varede i tre Timer og endte med, at Manden fik Krampe, hvorfor man rekvirerede en Droske og lod ham køre hjem — men næste Dag sendte Statsbanerne ham en Regning paa 1 Kr. for Drosken.

— Naturligvis kan Reformen af den Art, som tiltrængtes og paa visse Omraader endnu tiltrænges indenfor Jernbaneadministrationen, ikke gennemføres uden at give Anledning til en Række mere eller mindre berettigede Klager, og man maa under Bedømmelsen af disse ikke glemme Vanskelighederne i den Opgave, der her var stillet Venstregeringen, eller Betydningen af de Fremskridt, der er naaet, og da ikke mindst dette, at det er lykkedes det første Venstreministerium at faa Statsbanerne til at betale sig og endda betale sig godt.

Alligevel kan vi, naar vi ser paa alle de Klager, der er indløbet til os, ikke nægte, at vi faar en tydelig Fornemmelse af, at man under Reformarbejdet i Jernbaneetaten er

gaaet udenom de højere Administrationskontorer med deres vistnok for store Personale og mange Omsvøbsdepartementer — hvor Reformbestræbelserne vil afføde stærkest Modstand og flest Ubehageligheder for Ledelsen — og i Stedet derfor har fordoblet Iveren overfor de mindre modstandsdygtige Tjenesteklasser i Marken og i mange Tilfælde er gaaet videre, end man af Hensyn til Tjenestens Tarv og de almenhumane Hensyn kan billige. Det skulde derfor glæde os, om man vilde tage billigt Hensyn til de berettigede Klager nedefra og i særlig Grad henvende Opmærksomheden paa Gennemførelsen af de Reformen, der tiltrænges i Administrationens øverste Kontorer.

* * *

Vi maa i Anledning af denne Artikels Fremkomst have Lov til at gøre opmærksom paa, at Dagspressen kan være os en udmærket Allieret i vore Bestræbelser for at skabe Lokomotivpersonalet lyse Livsvilkaar og gode, betryggende Tjenesteforhold, men absolut kun, naar denne Alliance udnyttes med fuld Berettigelse.

At der i dette her paaklagede Forhold har været en saadan Berettigelse til Stede, kan vi imidlertid ikke godkende, idet vi bestemt maa fastholde, at Dagspressen kun tør benyttes som en sidste Instans — en Appel til Offentligheden —, og denne Appel kan jo først fornuftigvis fremsættes, naar alle Henvendelser lades upaaagtede, naar Forhandlingerne faktisk strande paa det saakaldte Sparesystem eller andre Skær.

Ihvorvel vi gentagende underhaanden har hørt Klager over Tjenstfordelingen i 1ste Maskinkreds, maa vi indtrængende advare imod, at disse Klager paa Enkeltmandshaand bringes til Offentlighedens Kundskab. Vi maa anbefale, at alle Klager over Tjenesteforhold overgives til Organisationens Afdelingsbestyrelse; kan denne ikke fremme Sagen til Personalets Tilfredshed, da overgives denne til Hovedbestyrelsen, og først naar denne maa give tabt, kan der være Tale om at appellere til Offentligheden; thi vi maa erindre, at vi paa dette Punkt staar med Forhandlingsretten, der fortrinlig egner sig til Brug ved Ordningen af saadanne Sager; thi vi maa stedse

holde os det Faktum klart, at Maskininspektøren i 1ste Maskinkreds ikke er højeste Instans, naar det gælder berettigede Klager fra Personalet, naar saadanne overgives til Organisationens Hovedbestyrelse, — derfor har man jo haft adskillig Erfaring.

R e d.

Svenske Statsbaners Lokomotiv Litra L.

De svenske Statsbaner har i Begyndelsen af d. A. modtaget nogle nye Iltogslokomotiver,

Hjulbasis, fast (mell. Aksl. 3 og 4)	2080 mm.
Hjulbasis, total	6700 mm.
Hjulbasis med Tender	12,840 mm.
Største Længde med Tender	16,190 mm.
Største Længde uden Tender	10,000 mm.
Kedlens Diameter indvendig	1324 mm.
Afstand mellem Rørvæggene	4200 mm.
Kedlens Pladetykkelse	13 mm.
Effektivt Damptryk pr. □ etm.	11,5 kg.
Antal Rør (ydre Diameter 50 mm.)	171 Stk.
Ildpaavirkningsflade, total	108,97 kvm.
Ristareal	2,05 kvm.
Trækraft i Krogen	5740 kg.
Tryk paa Akslerne i tjenstf. Stand (Aks. Nr. 1)	8600 kg.

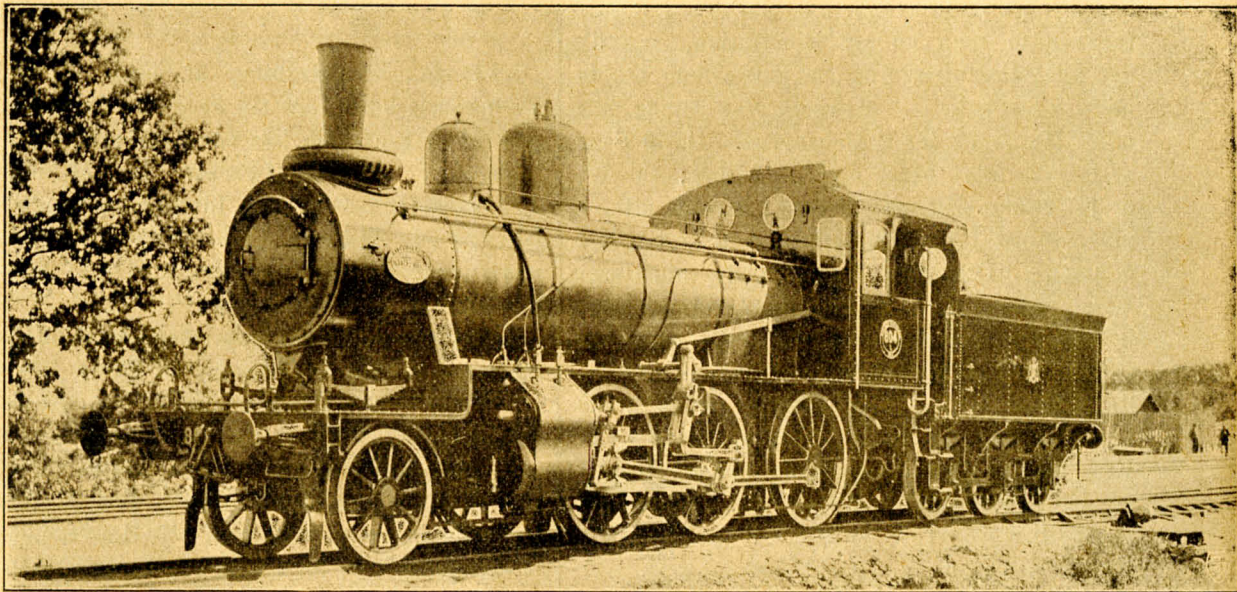


Fig. 1.

der er byggede paa Motala og Trollhättans mekaniske Værksteder.

Lokomotiverne, der er sekskoblede, har udvendige Cylindre og Glidere (Rundglidere), Heusingers von Waldeggs Gliderbevægelse, og er forsynede med Dampbremse samt Apparater til Vakuumbremse (System Hardy). Deres største tilladte Hastighed er 75 Km.*) i Timen, og Hoveddimensionerne er følgende:

Cylinderdiameter	450 mm
Slagets Længde	580 mm.
Drivhjulenes Diameter	1530 mm.
Boggiehjulenes Diameter	1098 mm.

*) Svensk Afstand.

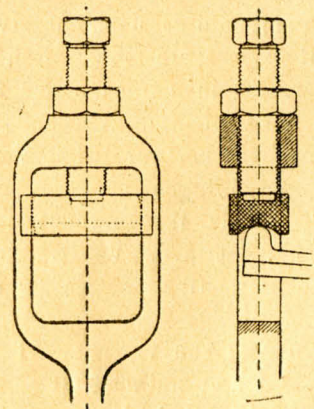


Fig. 3.

Tryk paa Akslerne i tjenstf. Stand (Aks. Nr. 2)	9900 kg.
Do. do. (Aks. Nr. 3)	8900 kg.
Do. do. (Aks. Nr. 4)	9900 kg.
Tryk paa Skinnerne i tjenstf. Stand. (Aks. Nr. 1.)	9800 kg.
Do. do. (Aks. Nr. 2)	12,000 kg.
Do. do. (Aks. Nr. 3)	12,000 kg.
Do. do. (Aks. Nr. 4)	12,000 kg.
Totalvægt i tjenstf. Stand	45,800 kg.
Adhesionsvægt	36,000 kg.
Materialvægt	41,450 kg.
Tenderen rummer 5200 kg. Kul og 14,000 Liter Vand.	
Totalvægt af Maskine med Tender	78,500 kg.

To af disse Maskiner har allerede nogen Tid fremført Hurtigtogene mellem Gøteborg og Malmø, og Meningen er at stationere 4 Stk. af denne Type i Engelholm for at fremføre saavel Middags- som Nathurtigtogene mellem Engelholm og Gøteborg, hvorved de nu ofte anvendte Forspandsmaskiner vil kunne spares. — Som det vil ses af Fig. 3 og 5, er saavel Fjederstroppe som Glidere af hel ny Konstruktion, en Konstruktion, man i Fremtiden mere agter at anvende paa de svenske Statsbaner. Fig. 4 fremstiller et Op-rids af Trækraftkurverne med Trækraften som Ordinator og Hastigheden som Abscissor. Den horisontale Del af Trækraftkurven paa

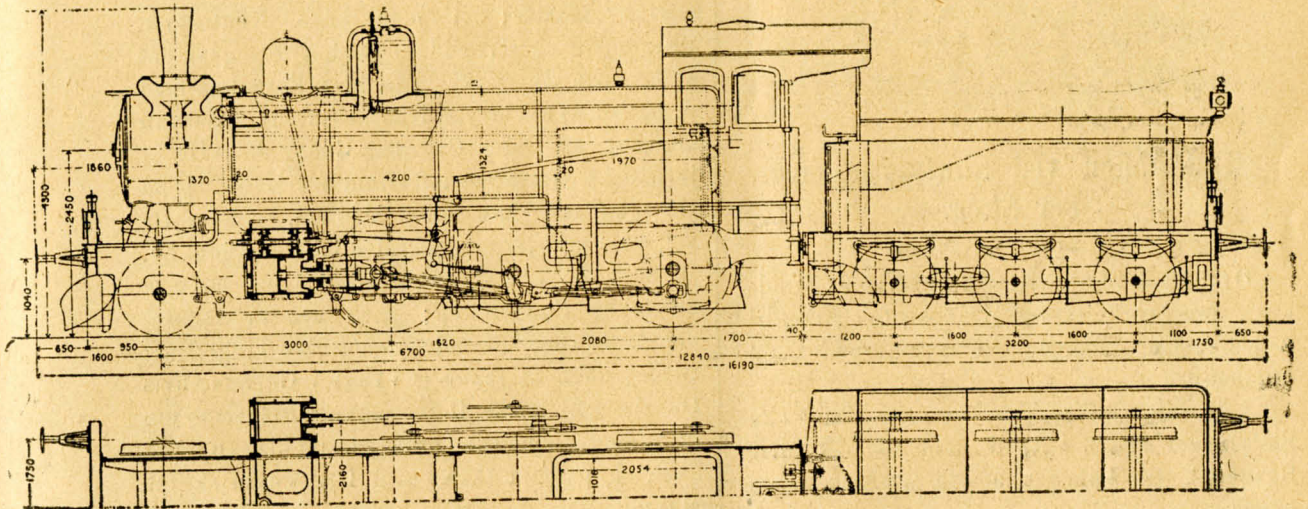


Fig. 2.

Fig. 4 betegner Maskintrækraftens Størrelse med fuld udlagt Styling.

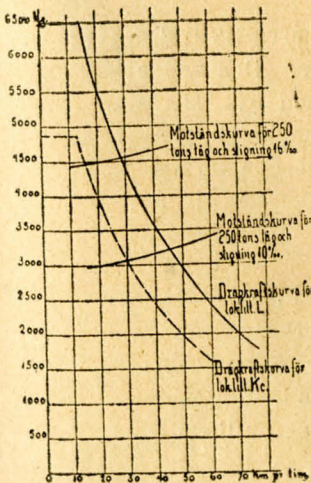


Fig. 4.

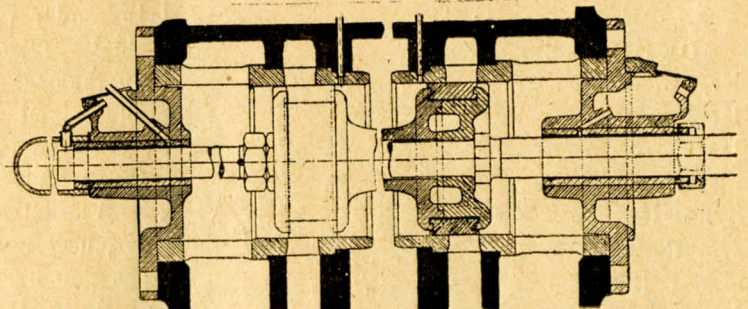
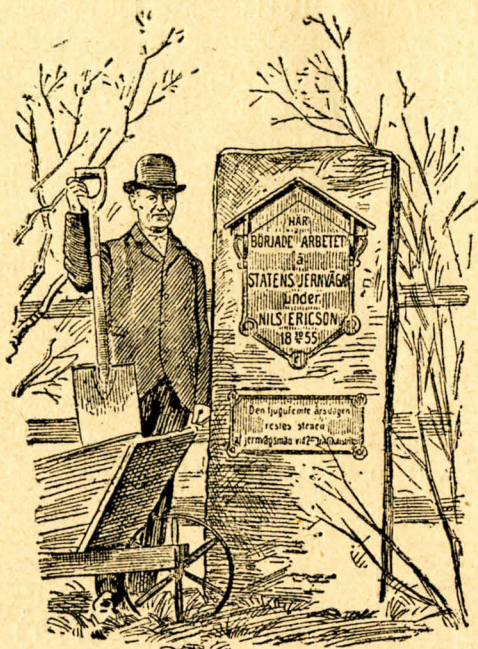


Fig. 5.



Mindestenen ved Skafveryd med Per Skog.

Ovenfor bringer vi et Billede af en Mindesten, der er rejst ved Skafveryd i Sværrig i Anledning af de svenske Statsbaners 50-aarige Jubilæum.

Ved Siden af Stenen ses den Mand (Per Skog), der den 30. April 1855 tog det første Spadestik til Anlægget af de svenske Statsbaner.

En Hjelpekasse.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør!

Da De har optaget en Artikel i vort Blads Nr. 10 for d. A. fra Lokomotivfyrbødernes Hjelpekasse, vil jeg gerne spørge Dem, om De da er aldeles blind for den Fare, der ligger i at give sig en saadan Kasse i Vold. Synes De, det er rigtigt gjort af Dem, der som Redaktør er ansvarlig for, hvad der kommer i Bladet, at være med til at lokke Lokomotivfyrbøderne til at ofre deres surt erhvervede Penge paa en Hjælp i Sygdomstilfælde, der ikke giver den ringeste Garanti for, at de, der i god Tro giver deres Penge

ud, med Tiden kan faa noget Udbytte deraf igen.

Jeg erindrer endnu tydeligt Deres Ord i Fredericia, da vi var samlede for at stifte vor Forening (Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøder-Forening), og da der var Tale om at lave en Hjelpekasse. De sagde: »Mine Herrer! En faglig Organisation gaar jeg med til, men en Hjelpekasse vil jeg ikke have noget med at gøre, fordi pekuniære Spørgsmaal vil skabe Splid og sætte det faglige Arbejde i anden Række, og særlig fordi en Understøttelseskasse, der kun optager Lokomotivpersonalet som Medlemmer, aldrig vil kunne betale sig, da disse Stillinger er saa stærkt udsatte; vi maa have Kontorfolk, Skomagere og Skræddere med, ellers gaar det galt, men da vi ikke kan lave Forening med dem, lad os saa stryge Hjelpekassen«. Saadan omtrent lød Deres Ord den Gang, men De er jo ganske vist bleven forfremmet siden, og da De ikke selv kan blive Medlem, tænker De vel, at Fyrbøderne kan sejle i deres egen Sø, og naar de ikke vil lukke Øjnene op, saa maa de lukke Pungen op; men det er mindre nobelt af Dem at lade den Slags Ting gaa i Bladet uden at raabe et »Vagt i Gevær«, hvis De da kan huske Deres egne Ord, som jeg fuldstændig sluttede mig til, da De udtalte dem, og jeg har ikke, som De, senere skiftet Mening.

Venlig Hilsen.

(Navnet).

* * *

Ovenstaaende næsten for djærve Skrivelse vil vi ikke unddrage vore Læsere. Den ærede Indsender vil vi gøre opmærksom paa, at vi aldeles ikke har forandret Mening i dette Spørgsmaal, men derfra og til at føle sig forpligtet til at sætte en Kommentar til en navngiven (Bestyrelsen) Artikel, er et endda meget stort Spring.

Vi skal gerne, naar Tid og Plads tillader det, udførligt udtale os om vort Syn saavel paa den her omhandlede som paa Størstedelen af de bestaaende Kasser indenfor Jernbanelændernes Rækker.

R e d.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Esbjerg Afdeling

afholdt ekstraordinær Generalforsamling Søndagen den 21. Maj 1905 for at foretage Valg af Annonceudvalg.

Valgt blev d'Hrr. Lokomotivfører Poulsen samt Lokomotivfyrbøderne Mortensen og Lundby. H. Jensen, Sekretær.

Det ærede Udvalg anmodes om hurtigst muligt at indsende Annoncer hertil.

R e d.

Medlemslisten.

Aarhus Afdeling. Fra 1. Januar 1905 er Lokf. Nr. 276 S. Nielsen, Lokfyrb. Nr. 403 H. P. Hansen og Lokfyrb. Nr. 425 S. Kruse slettede for Restance.

Nordisk Lokomotivmandsforbund.

Fra Christiania har vi under 27. ds. modtaget følgende Telegram:

Norges Lokomotivpersonale, samlet til Aarsmøde, beder gennem Dem at faa frembære, for Familien og danske Kolleger, vor hjerteligste Deltagelse ved Georg Jensens Død.
Bestyrelsen.

Vi er forvisset om at være i Samklang med samtlige vore Medlemmer, naar vi bringer vore norske Kaldsfæller vor hjerteligste Tak for Deltagelsen.

Forskelligt.

Toguheld. Det sydfra kommende, blandede Godstog, der skal indkomme til Stockholm Kl. 5,15 Efterm., paakørtes ved Elfsjø den 9. Februar Kl. 3,17 Efterm. af det blandede Tog fra Gnesta med den Virkning, at

Godstogets to bagerste Vogne (en tom og en stenslæset) fuldstændig knustes, medens de to næste Vogne ramponeredes en Del. Det paakørende Lokomotiv fik Bufferne afrevne. Ingen Mennesker kom til Skade. Aarsagen til Uheldet var et fejlstillet Sporskifte.

Etablissement „National“, Fredericia.

Af det ny Program for Juni Maanedes første Halvdel fremhæver vi Fritzi Henriette, der som Wiener-Soubrette synger godt, men burde have noget længere Klæder paa, og August Schenker, der som Trapez-Ekvilibrist gør sine Sager saa flinkt, som vi nogensinde har set, særlig hans Tricks i asiatisk Ring er ganske fænomenale.

The 2 Richards kunde være bedre, men første Prisen tager dog den danske Soubrette med det lidet dansk klingende Navn Eugenie Mutzi; hun synger godt, har en nydelig Fremtræden og tager Broderparten af Bifaldet, men hun er jo ogsaa Byesbarn, og Fredericianerne er nu en Gang store By-patrioter.

Billetter til Organisationens Medlemmer som sædvanlig.

Annonceudvalgene.

D'Hrr. Medlemmer af de respektive Annonceudvalgs Opmærksomhed henledes paa, at Annoncerne maa være Redaktionen i Hænde senest den 15. Juni d. A., da de ny Annoncers Optagelse sker fra 1. Juli.

Ogsaa Organisationsmedlemmer udenfor Annonce-Udvalgene bør samle Annoncer og indsende dem hertil snarest.
R e d.

PAA DE STATIONER,

hvor vi ikke er repræsenterede, søger vi en Repræsentant blandt d'Hrr. Jernbaneembedsmænd til Forhandling af vore Fabrikata — Cigarer, Cigaretter og Røgtobak — direkte til Forbrugerne. Angaaende Lønningsforholdene bedes man henvende sig til

A/S. TOBAKSKOMPAGNIET,
VINGAARDSSTRÆDE 25. TELEFON 6822.
KØBENHAVN K.

Syge- og Hjælpeselskabet „Dannebrog“,

der har en Grundkapital paa 50,000 Kr., er en Forening, i hvilken Medlemmerne selv tjener Overskudet, og som udbetaler Dagpenge i Sygdoms- og Ulykkestilfælde, kombineret eller hver for sig, hvorfor den egner sig fortrinlig for **Jernbanefunktionærer.**

Hovedkontor: Griffenfeldtsgade 8 A, København N. — Telefon 16742.

Hovedagentur for Sjælland-Falster: Lokf. TH. GERTSEN, Clasensgade 55, København Ø.

Hovedagentur for Jylland-Fyn: Lokf. L. MAURITZEN, Gothersgade 29, Fredericia.

NB. Foreningens Præmietabellér er byggede over betryggende tarifmæssige Beregninger, hvorved opnaas en virkelig Garanti for, at Foreningen til enhver Tid kan tilsvare sin Forpligtelser.

Til Bestyrelsen for Lokomotivpersonalets private Hjælpkasse.

Hr. Redaktør!

Tillad mig at fremsætte følgende Spørgsmaal:

1. Hvilken Garanti ydes de unge Mennesker for, at de faar deres Penge, naar de dør?
2. Er det rigtigt at opfordre unge Mænd til at være Medlemmer, naar der ikke ydes nogen Garanti?
3. Kan der ikke gøres noget for at faa en Garantikapital?
4. Gøres der noget for at faa nye Medlemmer?
5. Hvor stort er Medlemsantallet for Tiden?
6. Har der været flere, og da hvormange?

Flere unge Medlemmer.

PERSONALIA.

1.—6. 05.

Forflyttede ere:

- Lokomotivfyrbøder Nr. 153 I. K. Nielsen, Skanderborg, til Aarhus.
- Lokomotivfyrbøder Nr. 405 M. F. Bennekou, Aarhus, til Skanderborg.
- Lokomotivfyrbøder Nr. 17 J. F. Schnack, Oddesund N., til Aalborg.
- Lokomotivfyrbøder Nr. 79 J. Nielsen, Aalborg, til Oddesund N.



Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.

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.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.