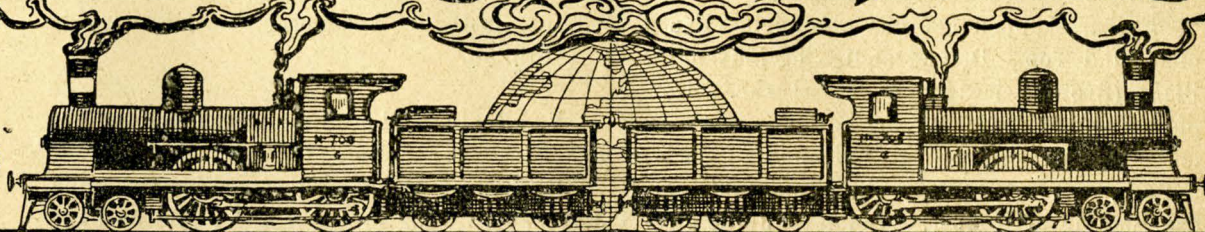


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 22.

15. November 1905.

5. Aarg.

25 Aars Jubilæum.



Lokomotivfører Michael Jensen

i Korsør fejrede den 1. November 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Banerne.

Ved en lille Fæstlighed i Remisen, hvortil Venner fra fjern og nær var mødt, blev der overrakt Jubilaren et Guldur til varigt Minde om Fæst dagen.

Fra Lokomotivfyrbøderne, Maskinarbejderne

og Depotarbejderne overrakte ham et smukt Skrivetøj.

Hr. Jensen har altid været en god Kammerat og har selvfølgelig altid været Medlem af D. L. og L. F. — I det sidste Aarstid har hans Helbred ikke været rigtig godt, men han er dog endnu i Besiddelse af sit gode Humør.

c. l.

Fremskridt i Lokomotivtekniken.

De nye $\frac{2}{5}$ og $\frac{3}{5}$ koblede Iltogslokomotiver paa den bayerske Statsbane.

(Sluttet).

II. Forklaring af de vigtigste Bestanddele.

a) Kedlen.

Idet Fyrkassen paa de $\frac{3}{5}$ koblede Lokomotiver ikke kunde bringes udenfor de bageste Kobbelhjul, var dens Bredde afhængig af Afstanden imellem Hjulene (ved den $\frac{2}{5}$ koblede Type bibeholdtes den samme Fyrkasse), da i saa Tilfælde Længden og Hjulstanden maatte udvides.

Fyrkasseskappen bestaar af presset Jern; den indvendige, den egentlige Ildkasse, er af Kobber.

Bundrammen hviler ved Hjælp af et Smedejerns Fodstykke og Bronze Mellemlæg direkte

paa Rammen; derved paavirkes hverken Skruer eller Støttebolte af Kedlens Stilling.

Fyrkassekappen har den almindelige Facon med rund Top. Den udvendige og indvendige Plade (Svøbet) bestaar af et Stykke. Dørpladen skræner forefter, og Forbindelsen mellem de udvendige og indvendige Plader bestaar, som ved de sædvanlige Konstruktioner, paa Siderne af Kobber, i Loftet af Jernstøttebolte. Til Afstivning af Fyrkassens Bagvæg er ikke benyttet Pladeafstivning, men derimod smedede Ankere, anbragt paa langs af Kedlen, og som har den Fordel ikke at hindre Dampblærens fri Opstigning over den indvendige Fyrkassehedeflade.

Rundkedlen, som har 1577 mm. Lysning, bestaar af 3 Ringe, paa den forreste er Domen anbragt. I sin Længde er den samlet ved Lasker med tredobbelt Naglerække, som ved en Pladetykkelse af 17,5 mm. paa det svageste Punkt giver 4,2 Gange Sikkerhed. Tværsømmene paa Fyrkassekappen og Rundkedlen er forsynet med to Rækker Nagler, medens den forreste Rørvæg og Røggkammeret kun er samlet ved en Række.

Under Fyrkassen er anbragt en flerdelt Askekasse med to fra Førerhuset bevægelige Dæmpere samt en Bundskraber til at lette Bortfjernelsen af Asken.

For at formindske Lokomotivets Skorstens Højde, er den af Støbejern og kegleformede Skorsten nedefter forsynet med en tragtformet Forlængelse.

Den vandret liggende Rist bestaar af 3 Rækker haardtstøbte Ristestænger med sædvanlig Anbringelse.

Kedlen er udrustet med følgende Dele:

- 1 Vandstandsglas med Afspærringsventiler,
- 3 Prøveventiler,
- 1 Manometer,
- 1 Dampfløjte,
- 2 Ventiler til Fødeapparaterne,
- 1 Westinghouse Luftpumpe,
- 1 Varmeventil,
- 1 Ventil til Cylinder-Smøreapparaterne,
- 2 Fødeventiler,
- 1 Afblæserhane,
- 1 dobbelt Sikkerhedsventil med stor Løftehøjde,
- 2 Suge- og Straalepumper Nr. 10 af Friedmann og anbragt inde i Førerhuset paa Siden af Kedlen,

1 Regulator, der er konstrueret som en Dobbeltventil og med Træk- og Tandbue til at fastholde Ventilerne i den ønskede Stilling.

Ved Kedlens Montering er saa vidt muligt undgaaet Anvendelsen af Haner.

Kedlen og Røggkammeret er beklædt med Jernplade — dog er ved den $\frac{2}{5}$ koblede Type tillige nogle Maskiner forsøgsvis beklædt med blaa Asbest.

b) R a m m e n .

Denne er af dobbelt svejset Paketjern og udført paa den Maade, at Akselgafferne fremstaar i et Stykke, ligesom de sammensvejsede Steder ikke kommer til at ligge paa de stærkest udnyttede Punkter.

Efter fuldendt Svejsning udglødtes Rammen i en Glødeovn for at ophæve eventuelle Spændinger. Den forreste Del af Rammen, der hvor Cylindrene er anbragt, bestaar af et Stykke, som mellem Cylindrene og Drivakslen er forsvarlig sammenskruet med Bagrammen.

Forbindelsen mellem højre og venstre Del af Rammen fremkommer ved Højtrykscylindrene og et Antal Tværforbindinger, hvorpaa Kedlen er befæstet. Bagved er den tillige forbunden ved Trækkassen og to under Fyrkassen beliggende Støbestaalsbærere, hvilke samtidig danner Styret for Kedlens Sidebevægelse.

Det forreste Parti af Rammen bærer en presset Bufferplanke af U-Jern. Da den Del af Rammen, som naar ud over Cylindrene, kun besidder ringe Modstandsevne, er Bufferplanken paa de $\frac{3}{8}$ Maskiner afstivet med 2 Strævere imod Røggkammeret, medens der ved den $\frac{2}{5}$ Type er anbragt lodrette Plader som Afstivning. Ved den her valgte Konstruktion af Fyrkassens Leje paa Rammen, er dennes Bøjning udelukket ved Lokomotivets Løftning uden Akselforbindelse.

Den toaklede Truck har Pladeramme og er drejelig om en i Midten anbragt Tap, ligesom den har saa megen Sidebevægelse, at Lokomotivet uden Vanskelighed kan passere en Kurve med 180 Meter Radius. Truckens Tilbagevendende til sin Midtstilling sker ved Hjælp af en Dobbeltfjeder.

Kedlens Leje paa Trucken opnaas ved Hjælp af Slidestykker med Kuglelejer.

c) Akselkasser, Lagere og Fjedre.

Fjedrene til Driv- og Kobbeltjulene ligger for neden. Lagerne er af Bronze og forede med hvidt Metal. De af Støbejern og U-formede Akselbakker er fastskruet paa Rammen, og den lodrette Midte falder sammen med Rammens. Tilspændingskilerne er af Smedejern og indsat. Mellem Driv- og Kobbeltaksel er paa hver Side af disse anbragt en Balance, hvorved Bærefjedrenes Spænding reguleres.

d) Cylindrene.

De indenfor Rammen liggende Højtryks-cylindre er tilligemed Stempelgliderkassen og Sadlen til Kedlens Leje støbt i et Stykke og forbunden til Rammen ved Skrue og Kiler.

De udvendig beliggende Lavtrykscylindre er sammenboltet med Højtrykscylindrene. Denne Metode har det Fortrin, at ved en Beskadigelse af de mindre beskyttede Lavtrykscylindre behøver kun disse at erstattes, medens, hvor begge Art Cylindre er støbt i et Stykke, det hele maa fornyes.

Begrundet paa Krumtappenes Forspring af 180° har Højtrykscylindren indvendig, Lavtrykscylindren derimod udvendig Indstrømning. Til Slideflader for Stempelglideren er indsat særlige Bøsninger af haardt og sejt Støbejern. Cylindrene har Sikkerhedsventiler paa alle Dæksler. Højtrykscylindrens Damp- rum og Mellemkammeret er forsynet med Luftventiler. Tillige er begge disse Rum forbunden med hinanden ved et Damptilførselsrør, hvori sidder en Art drejelig Hjælpeglider, som bevæges automatisk, indstillelig fra Styringsakslen og bevirker, at der ved en Fyldning af 70 pCt. i Højtrykscylindrene strømmer frisk Kedeldamp til Lavtrykscylindrene. Maskinen arbejder paa denne Maade som simpel Højtryksmaskine.

e) Drivværket.

De af presset Staal fremstillede Stempler er ved Højtrykscylindrene ensidig, ved Lavtrykscylindrene gennemgaaende. Stempelringene er af Støbejern og smøget over Stempellegemet.

Krydshovederne, hvis Slidesko er forsynet

med hvidt Metal, løber i to Linealer af haardt Siemens-Martin Staal. Drivstængerne har lukkede Hoveder og indstillelige Lagere; Kobbeltængerne derimod ogsaa lukkede Hoveder, men med Bronzebøsninger, som ikke er indstillelige.

Krum- og Kobbeltappene er af Siemens-Martins Flussjern med hærkede Søler. De forkrøbede Drivaksler er af Nikkelstaal. Kobbelt- og Løbeakslerne er derimod fabrikeret af Siemens-Martin Staal.

Hjulstjernerne er af presset Staal og kun Kontravægte for de omdrejende Masser.

Den udvendig beliggende Heusinger Sty- ring er forsynet med Slidekvadrant.

Styringsens Bevægelse overføres paa en foran Cylindrene liggende Aksel, hvis Forbindelsesarm er forbunden til Glidertrækstangen ved et Led.

Omskiftningen foregaar ved Skrue og Haandhjul.

f) Bremsen.

Alle Lokomotivets Hjul kan bremses ved, at Driv- og Kobbeltjul — paa den $\frac{2}{5}$ koblede Type ogsaa den bageste Løber — i Fællesskab paavirkes gennem en bagved Fyrkassen liggende Westinghouse Bremsecylinder, medens Bremsning af Truckhjulene foregaar ved Hjælp af to paa Siden mellem disse anbragte Dob- beltcylindre, hvis Stempelstænger er forsynet med Led og virker paa Bremsetøjet.

g) Udstyrelsen.

Lokomotiverne er tillige forsynet med en Hastighedsmaaler efter Systemet »Hausshälter«, en Indretning til Sandstrøning, en Reduktions- ventil til Varmeledningen, »de Limonscher«s Smøreapparater til Cylindrene, Lanterner samt Trække- og Stødindretninger efter de bayerske Statsbaners Bestemmelser.

III. Tenderen.

Begge Typers fireakslede Tendere har faaet en almindelig og ensartet Udførelse. De af- viger kun fra de ældre bayerske Iltogsmaski- ner af Klasse Cv. ved, at Vandrummet er større. Det indeholder 22 Kbm. imod 21 Kbm. ved Cv. Tenderen.

Af den $\frac{2}{5}$ koblede Type findes nu 10 og af de $\frac{3}{5}$ koblede Maskiner 13 Stk. i regel-

mæssig Tjeneste. 15 $\frac{3}{8}$ koblede Lokomotiver er under Bygning.

Til Dato har disse Lokomotiver i enhver Retning svaret til de opstillede Forventninger.

Finlands Statsbaner.

(Fortsat).

Konditioner og Betingelser for Levering af tihjulede Høj- og Lav- trykslokomotiver med Tendere af Model 1898, Littr. M.

30. Bandager.

Alle Bandager skal være af bedste tæt og ensartet Digelstaal og skal prøves i Nærværelse af den Tilsynshavende paa følgende Maade: Hver Bandage skal være garanteret til uden Brud at kunne modstaa gentagne Slag af et Ramslag af 1000 Kg. Vægt og faldende fra en Højde af henholdsvis 4, 5, 6, 7 og 8 Meter. Slagene skal fordeles ligeligt paa Sporkransen og Bandagerne staa herfor uden Revner eller Brud. I Tilfælde af, at en Bandage har Revner, Brud eller andre Fejl, uensartet Udseende, eller ikke har en fuldstændig ren Klang, fortsættes Prøven, og hvis to Bandager ikke kan gennemgaa Prøven, kasseres hele Støbningen. Nummer, Charge, Fabrikantens Navn og Dato for Bandagernes Fabrikation skal være stemplet paa hver enkelt. Boggie-, Kobbels- samt Løbehjulenes Bandager skal være 140 mm. brede og 65 mm. tykke. Drivhjulbandagerne skal have samme Tykkelse, 165 mm. brede og være uden Sporkrans.

31. Alle Aksler forfærdiges af bedste, sejge Siemens Martin Staal. Akslerne skal være garanterede til at modstaa følgende Prøve: De lægges i Bærelser, der har en Afstand af 1500 mm. fra hinanden og drejes 180° for hvert Slag; Akslerne skal da uden Brud kunne modstaa 6 Slag af et Ramslag af Vægt 6000 Kg. til Driv- og Kobbelsjul og 2500 Kg. for Boggieakslernes Vedkommende. Brudbelastningen skal være 45 a 50 Kg. pr. □ mm. med i det mindste 20 pCt. Strækning pr. 200 mm.

32. Krumtappinde.

Krumtappindene skal være af bedste Digelstaal, Hullerne i Hjulene bores nøjagtigt ud

og Krumtapperne presses fast ved hydraulisk Tryk, mindst 25 Tons, og nittes paa den indvendige Side.

33. Driv- og Kobbelsstænger.

Driv og Kobbelsstænger smedes af bedste Digelstaal, hvis Brudgrænse ikke maa være mindre end 50 Kg. pr. □ mm. med en Strækning af 20 pCt. pr. 200 mm. De smedes i en Længde med Oliekoppen paa Hovederne. Kobbels- og Drivstænger gives i Tværsnit. Enderne forsynes med Metalpander af Kanonmetal foret med hvidt Metal.

34. Cylindrene.

Cylindrene skal være 420 og 600 mm. i Diam. med passende Længde for 610 mm. Slag og støbes af haardt, tætkornet Støbejern, fri for Blærer og andre Fejl i Materiale eller Forarbejdelse. Alle Samlinger, Dæksler og Overflader planeres eller drejes og sammenkrabes for at opnaa god Damptæthed. Støtterne til Cylindrene skal være 1" eng. i Diam. Cylindrene, der skal have løse Dæksler, trykprøves med hydraulisk Tryk af 15 Kg. pr. □ cm. i Nærværelse af den Tilsynshavende. Begge Cylindre udstyres med Luftventiler tillige med Studser til Anbringelse af Indikatorer.

34 a. Arrangementet af Høj- og Lavtryksystemet skal være efter Richmond compound Mellins System. Ventil-kassen og Reduktionsventilen skal være af Støbejern, Afspærrings- og Skifteventiler støbes af haardt Kanonmetal. Damptilførselsrørene skal være af Kobber.

35. Stempler og Stempelstænger.

Stemplerne skal være af Støbstaal, fri for Blærer eller andre Fejl og tilpasses nøjagtigt til Stempelstængerne samt forsynes med to Stempelringe af Støbejern, der smøges paa Plads. Stempelstængerne, 70 mm. i Diam., smedes af bedste Digelstaal af samme Kvalitet, som benyttes til Driv- og Kobbelsstænger. Stempelstængerne skal passe nøjagtigt i Krydshovederne, som skal være af Støbstaal.

36. Linealer.

Linealerne, to til hver Cyl., smedes af bedste Smedejern, omhyggeligt indsat paa Slidfladerne.

37. Glidere.

Gliderne skal være Stempelglidere af Støbejern med Stempelringe af samme Materiale uden Udskæringer.

39. Gliderbevægelse.

Kvadranten skal være af den buede Type med Trækstang efter amerikansk Model. Hele Gliderbevægelsen forfærdiges af bedste Smedejern. Bevægelsen skiftes ved Skifteskruer, anbragt i Husets højre Side. Vægtene af Kvadrant- og Eksentrikstænger afbalanceres ved en Fjeder.

40. Pakdaaser.

Pakdaaserne til begge Stempelstænger og Gliderstænger skal være af »United States Metallic-Packing Companys packing« (fjedrende Metalpakning) og leveres fra vedkommende Fabrik i Philadelphia, Pennsylvanien.

41. Bremsen.

Maskinen skal have et komplet Sæt af Westinghouses Lufttrykbremse med en Luftpumpe Nr. 64, Type F., 8" Diam. af Dampcylinder, og to 10" Bremsecylindre med Bremsklodser paa alle koblede Hjul. Bremsmekanismen forfærdiges af bedste Smedejern, og alle Bolte og arbejdende Dele indsættes. Maskinen skal være forsynet med Slinger og Mundstykker, ikke alene mellem Tender og Maskine, men ogsaa ved forreste og bageste Bufferplanke samt ved Dypventil og Beholder. Foruden Bremsen skal der være en Luftpumpe-regulator og Reguleringsventil for at opnaa konstant Tryk i Togledningen. Dampprørene til Pumpen skal være af Kobber og befæstes saaledes, at Dampen føres indvendig fra Domen.

42. Fødeapparater.

To Restarting Injektorer Nr. 8 og 9 af sidste Model som leveret til Finlands Statsbaner. Til Injektor Nr. 8 skal kunne befæstes en Brandslange. Injektorerne anbringes paa Kedlen, Nr. 9 paa højre og Nr. 8 paa venstre Side. Damp- og Tiltørselsrøret indvendig i Kedlen saa vel som Suge- og Spilderørerne skal være Kobber. Dampprørene føres op til Domen. Der maa drages Omsorg for, at Rørenes Tætningsflader ligger an mod hinanden uden Spænding. Sugerørerne skal være beklædt med Filt og Sejldug og forbunden til Gummislangerne med Mundstykker af Metal. Gummislangerne skal indvendig have en Spiral af Metaltraad.

43. Førerhuset.

Huset forfærdiges af Jern eller Staalplade med Loft af Træ belagt med Sejldug. End-

videre skal Huset have et passende Antal Vinduer med 4 mm. tykt Glas og polerede Metalrammer samt en Dør med Hængsler paa venstre forreste Side og en Skydedør paa Husets Bagside, mod Tenderen.

(Fortsættes).

 Permission.

Ja, den er dejlig, naar bare man kan faa den; men for en Del af Lokomotivpersonalet i 1ste Kreds synes den at hænge lige saa højt som de Rønnebær, Mikkell gerne vilde have fat i; man kan søge en, to og tre Gange — stadig faar man disse Meddelelser, der vistnok haves paa Lager i Hundred-Tusindvis: »I Anledning af det fra Dem fremkomne Permissionsandragende, meddeles Dem, at de ansøgte Dage ikke kan bevilges.« Ja, den Slags Meddelelser har hver især vistnok stukket i Lommen adskillige Gange.

Naar der nu er en, der mener at lave et snedigt Tricks ved til Eks. paa sin Rapport at forespørge, »hvilke Dage, der da kan bevilges«, da bliver man belært af Ordsproget: Kan du vente, kan du blive Konge i Sverrig, eventuelt Norge — for har Læseren faaet Svar, da er det gaaet anden Dør forbi. Man kan naturligvis leve i Haabet, og Permissionen kan maaske dumpe ned til mig samtidig med 10 a 15 Graders Kulde, der sædvanligvis indfinder sig i Januar eller Februar; men mine Medansatte ved nok (og vore Overordnede sikkert ogsaa), at Lønningen ikke tillader mig og Familie at gaa klædt i Hermelin og Purpur, men højst med en Paletot af Jens Kjeldsens »af Ild og Røg beskadigede«, saa alle i Hob (vore Overordnede ogsaa) sikkert vil indrømme, at det bliver en kold »Fornøjelse«. Nej, skal der være Tale om Permission for vort Vedkommende, skal det være paa den Tid, »Mo'r Græsmejer« er visibel, hvor man kan trille sig selv og Ungerne i Græsset, og ikke paa en Tid, hvor man kan lave Snemænd ud af dem. Det forlyder endog, at der er Tilfælde, hvor man har nægtet Permission i Anledning af Giftermaal. Man tænke sig hele Festen ryge i Lyset omtrent — omtrent, siger jeg, for Gæsterne vil naturligvis ikke gaa Glip af Lækkerbidskenerne paa Bordet — uden Brud-

gom, der har stukket en af disse smaa, bekendte Meddelelser i Lommen. Det synes af alt at fremgaa, at man altid kommer paa en ubelejlig Tid med sit Andragende — hvorfor? Fordi Lokomotivformanden i Kh. med det for Haanden værende Personale indser, at der ikke kan gives Afløsning. Man kan mellem Linjerne læse, at der er for lidt Personale. Naar henses til, at Arbejdsgivere i det private Erhverv kan give deres Arbejdere baade Skovtur og Ferie uden Afkortning i Løn, da forekommer det mig at være karrigt, at Statsbanerne, der her burde være den første i Rækken, ikke kan give alle blandt Lokomotivpersonalet en Sommerferie, hvortil vor enerverende og opslidende Bestilling skulde give os Ret. Naar man blandt Ordre og Bestemmelser finder et af de faa Guldkorn, glæder man sig inderlig over det, der siger: »Der kan tilstaas Personalet indtil 21 Dages Permission« — om Forladelse, da vi fik Sparesystemet, reduceredes de til 14 — da maa man tro, at Aanden, der nu raader, er en anden end da hin Ordre blev til, i hvert Fald ihukommets Skriftstedet: »Aanden er redebon, men Kødets er skrøbeligt«, og ve den Elendige, der søger en Søndag med, straks faar han en Meddelelse om, »at der af Princip ikke gives Tjenstfrihed paa Søndage«; det forekommer mig dog ikke at være ubeskedent, i Betragtning af, at almindelige Arbejdere og Statsbanernes Kontorpersonale, foruden Aarets 52 Søndage tillige har alle Helligdage fri, og Lokomotivpersonalet har fra 12 til 3 — siger og skriver tre — halve Frysøndage pr. Aar, da den Dag, Maskinen holder Fridag, ikke kan betragtes som Tjenstfrihed for Personalet.

I Haab om, at disse Linjer kan føre til bedre Ordning, tegner jeg mig, Hr. Redaktør, som en af de mange, der i mange Aar er
gaaet Glip af Sommerferie.

Ansvar.

Der rejser sig stadig Røster for at indføre tvungen Afholdenhed fra spirituøse Drikke for Personalet ved Jernbaner og andre Samfærdselsmidler, hvor en enkelt Mand har store Værdier og — hvad der netop ved disse Betragtninger har størst Betydning — mange

Menneskeliv i sin Varetægt, hvor altsaa et ubetydeligt Fejlgreb, et Øjeblikks Glemsomhed eller muligt blot et Sekunds Uvirksomhed af Hjernen kan have de uberegneligste Følger. Vi har jo endog i de nyere Betingelser for Ansættelse og Forfremmelse i forskellige Stillinger ved Jernbaneetatens set, at de øverste Myndigheder sætter Afholdsmanden højere end de af hans Kolleger, der nyder spirituøse Drikke, selv i ringe Mængde, ja, der er Fare for, at Afholdsmanden trækkes frem foran Mænd, der, uden at have saadant Baand paa sig, aldrig nyder Spiritus, og, med al Respekt for Afholdsmanden, saa er vi dog her inde paa et Skraaplan, hvoraf der neppe nogensinde vil komme noget godt, al den Stund det at være Afholdsmand ikke giver nogen Garanti for fremragende Dygtighed, lige saa lidt som det at nyde Spiritus karakteriserer sin Mand som umaadeholdende eller som Dranker.

Den udenlandske Jernbane-Fagpresse har dertil i de sidste Dage bragt Meddelelse om, at Jernbanedirektionen i Altona har forbudt sine Funktionærer at medbringe Brændevin eller lign. spirituøse Drikke*); det er dog endnu ikke forbudt at nyde Spiritus i Tjenesten, men Tendensen gaar selvfølgelig nærmest i den Retning, og det er maaske kun et Tidsspørgsmaal, hvornaar et saadant Forbud udstedes. Foreløbig har man, for at modarbejde Nydelsen af Alkohol, flere Steder i Tyskland indrettet Kaffeudskænkning i Værksteder og Remiser, og Kaffen leveres til en meget lille Betaling. Endvidere vil man overfor Funktionærer, der har gjort sig skyldige i Drikkeri, udstede Forbud mod Nydelsen af Alkohol i Tjenesten, og iøvrigt straffe Forseelser i saa Henseende meget strengt, i graverende Tilfælde med Afsked. Der er imidlertid ret beset ikke noget at indvende imod saadanne Forholdsregler, der jo nærmest er rettet mod Overdrivelser. Et andet bliver den ligefrem tvungne Afholdenhed og særlig Præmiering af Afholdsfolk.

Men en glædelig Side er der alligevel ved hele denne Sag, og det er, at den bundler i Omsorgen for Trafikkens sikre og forsvarlige

*) At Forbudet kun omfatter Brændevin o. lign. har sin naturlige Grund i, at det tyske Øl kun indeholder en forholdsvis ringe pCt. Alkohol.

Gang, altsaa i Ansvar et hos det store Personale, der besørger Sikkerhedstjenesten ved Jernbanerne, og her er det naturligvis ikke mindst Lokomotivpersonalet, der i Ordets strengeste Forstand maa trække Læsset.

Se dette A n s v a r er det saa rart at faa trukket lidt frem for Dagens Lys, thi almindeligvis spørges der straks, naar der er sket et Uheld, stort eller lille: »hvem bærer A n s v a r e t?» og det er nu en Gang saaledes, at den mindste Fejl, der begaas ved vort Jernbanevæsen, straks er Genstand for en offentlig Kritik, og at denne Kritik igen virker paa Publikum, hvoraf Resultatet bliver, at der atter og atter rejses Anklager og stilles Fordringer til Jernbanerne og deres Personale, og omend de ofte adresseres o p e f t e r, saa virker de dog i mange Tilfælde n e d e f t e r, og det til Trods for, at Forseelser og Efterladenhed ved Jernbanevæsen i langt den overvejende Del rammer Jernbanens eget Personale paa Liv og Lemmer, for ikke at tale om den økonomiske Ruin, et Fejlgreb, som maaske slet ingen Skade har afstedkommet, kan have for vedkommende Funktionær, og til Trods for, at der ikke økonomisk og — paa hæderlige Undtagelser nær — heller ikke offentlig ydes os nogen særlig Anerkendelse for vor ansvarsfulde Gerning. Vi maa være glade for blot nogenlunde at kunne følge med, naar vore Ligestillede i andre Virksomheder opnaar bedre økonomiske Kaar og andre Begunstigelser. — Saa er der saa nendelig faa, der taler om A n s v a r e t hos Jernbanemændene, det er der kun Brug for, naar vi skal d ø m m e s.

Meddelelser fra Afdelingerne.

København Ø. Afdeling.

København Ø. Afd. afholdt Generalforsamling den 27. Oktober. Til Bestyrelse valgtes: Lokf. Geertsen, Formand, Lokfyrb. Christensen, Kasserer, Lokf. Skjoldager og Lokfyrb. Hansen, Revisorer, Lokf. Toft, Suppleant, Lokf. Geertsen og Lokfyrb. Christensen, Delegerede. — Den nyvalgte Formand mindedes Afdel. tidligere Formand, afd. Lokf. G. Jensen, i nogle smukke Ord og fremhævede særlig hans

store Arbejde for at hæve Standen saavel indadtil som udadtil.

De københavnske Afdelinger.

De københavnske Afdelinger afholdt Maaedsmøde den 3. Nov. Lokf. Mortensen meddelte paa Festkomiteens Vegne Planen for Vinterfornejelserne. Der er foreslaaet Juletræ og Bal Fredag den 5. Januar og Maskerade Lørdag den 17. Februar n. A. Begge Fester afholdes i »Arbejderforeningen af 1860«s Lokaler, Nørrevold 92. Til Bestyrelsdsmlem i »Foredrags- og Besøgsudvalget« valgtes i Stedet for Lokf. Mottlau Lokfyrb. C. F. Thomsen fra G. Til Formand og Kasserer for H. foresloges i Stedet for Mortensen og Clemmensen, der begge ønskede at fratræde, henholdsvis Lokf. P. Madsen og Vigholdt. For Godsbanegaardens Vedkommende blev der foreslaaet at genvælge Formanden og Kassereren. Østerbros Medlemmer, hvoraf flere var til Stede, oplyste, at Grunden til den ringe Deltagelse til Møderne var, at de ansaa det for vedtaget, at Møder og Fester skulde hver Afdeling holde særskilt, men lovede paa Opfordring at arbejde for, at fælles Møder og Sammenkomster atter kunde finde Sted.

Roosen,
Mødets Sekretær.

Korsør Afdeling.

Referat fra Mødet i Korsør Afdeling den 25. Oktober 1905. Til Stede var 12 Medl. Mødet aabnedes Kl. 12 Fm.

Formanden oplæste Forhandlingsprotokollen fra Mødet den 8. Marts 1905, som godkendtes. Derefter fik Lokf. Lillelund Ordet og udtalte Ønsket om, at Fordelingen af Permissionsandragender i Fremtiden maa blive foretaget paa en mere retfærdig Maade. Taleren meddelte et Eksempel, hvor to Ansøgere havde indsendt deres Ansøgninger, hvoraf den ene kunde bevilges herfra Depotet uden Afløsning, den anden derimod ikke. Efter at være paa tegnet af Avtoriteterne i København, viste det sig, at den herfra anbefalede Ansøgning var afslaaet, medens den anden var blevet bevilget. Efter at flere Talere havde haft Ordet, og hvori alle var enige om, at der her var begaaet en Uretfærdighed, ligesom det fik Udseende af, at der var givet en enkelt Foresat

en temmelig vidtstrakt Myndighed, overgik man til Behandlingen af

Punkt 2. Formanden meddelte, at Lokfrb. Hansen havde en Del Bøger, som han ønskede at afhænde til Afdelingen mod, at den bestodte nogle Bind til nogle af ham tilhørende Hefter. — Vedtoges.

Punkt 3. Badeforholdene i Korsør.

Lokfyrb. Hansen foreslog, at Afdelingen sammen med de andre Kategorier af Ansatte i Korsør ansøgte Administrationen om Oprettelsen af en Søbadeanstalt. — Lokf. Knudsen mente ikke, de andre Ansatte vilde gaa med dertil. — Lokf. Larsen fandt det uheldigt, at vi skulde være Forslagsstillerne dertil, fandt det ligeledes uheldigt at oprette Konkurrenceforretninger til de Private. — Lokfrb. Hansen bemærkede til den foregaaende Taler, at han vist havde misforstaaet ham, 'gentog atter sit Forslag og forlangte Afstemning derover. — Lokf. Larsen havde først nu forstaaet Hansens Mening og vilde derfor stemme for Forslaget. — Lokf. Nielsen fandt Planen god og vilde anbefale den, thi Badning fra fri Strand var jo forbudt og strafbart. — Forslaget vedtoges enstemmigt.

Punkt 4. Lokf. ielsen ankede over Dyrehovedgaards Allé. Tilstanden var under al Kritik. Tal. henstillede om at faa anlagt et ordentligt Fortoug eller en Gangsti samt lidt Belysning fra Remisen til Halskovvejen. Det vedtoges, at Bestyrelsen snarest foretager det fornødne i Sagen. — Lokfyrb. Herm. Ohlsen forespurgte i Anledning af Sygekassens Afskedigelse af Læge Lund, om Afdelingen vilde lade sig repræsentere ved et Protestmøde, som skulde afholdes. Valgte blev Lokfyrb. P. Hansen og Herm. Ohlsen. Mødet sluttede Kl. 1,50 Em.

Herm. Ohlsen,
Mødets Sekretær.

Hvad man tør byde Lokomotivpersonalet.

Føranlediget ved, at vi har modtaget et Gensvar fra »Gdt.«, i Henhold til hvilket Paastand staar mod Paastand, opfordrer vi herved d'Hrr. Lokf. V. Mottlau og Lokfrb. G. Lund

til — som Medlemmer af Hovedbestyrelsen og stationerede paa Gb. — at formaa de 3 Rangerførere, der har udført den omhandlede Tjeneste, til at tilstille os en avtentisk Oversigt over samme. — Hr. »Gdt.« bedes undskyldte, at vi udsætter Optagelsen af hans Gensvar, til den ønskede Oversigt foreligger.

Red.

Dementi. Hr. Lokfrb. Nr. 181 C. Rasmussen, Struer, har sendt os en Artikel, der i Hovedsagen gaar ud paa at faa annulleret nogle Rygter, der skal være sat i Omløb, gaaende ud paa, at han skulde have henvendt sig til sine Foresatte og bedt om mere Fortjeneste. Dementi fremsættes herved.

Red.

PERSONALIA.

1.—12. 05.

Forflyttede ere:

Lokomotivfyrbøderne:

Nr. 23 I. C. Christensen, Kh. Ø. til Kh. G.
Nr. 170 E. C. Harvig, Kh. G. til Kh. H.
Nr. 410 N. P. C. Nielsen, Kh. H. til Kh. Ø.

Paa Henvendelse til Hr. Maskindirektøren om Eksamens Afholdelse i 1ste Maskinkreds lovede Hr. Maskindirektøren at foretage det fornødne den Sag vedrørende.

Chr. Christensen,
Formand for D. L. og L. F.

Danske Jernbanefunktionærers Livsforsikrings- samt Laane- og Understøttelsesforening afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdagen den 28. November Aften Kl. 8¹/₂ paa »Nyt Landmandshotel«, Halmtorvet 14, København.

BESTYRELSEN.

Taksigelser.

D. L. og L. F.s Medlemmer, Fh. Afdel. bedes herved modtage vor hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved vort Bryllup.

Ingemann Jensen og Hustru

Hjertelig Tak til de Afdel. samt Medlemmer af D. L. og L. F., der viste os Opmærksomhed paa vor Sølvbryllupsdag.

Paa Hustrus og egne Vegne:
Chr. Christensen.

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: »Gjeddeshøj« 2. S. mod Jyllandsgade, Fredericia.

Telefon 128.