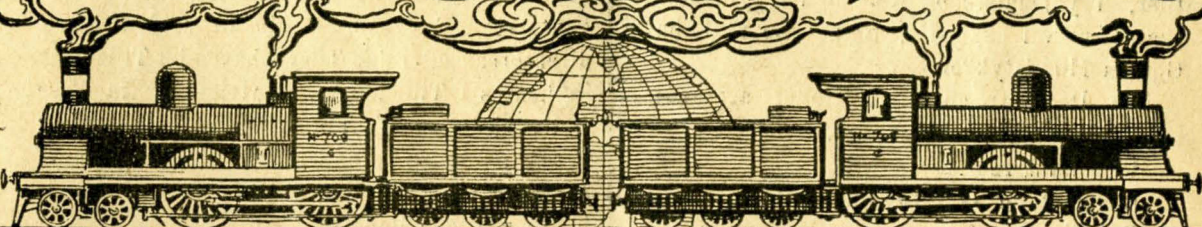


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 23.

1. December 1905.

5. Aarg.

## Finlands Statsbaner.

(Sluttet).

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

### 44. Kedelbeklædning.

Kedlen, Fyrkassekappen og Domen skal være dækket med Magnesia, 46 og 60 mm. for Rundkedlen og 32 mm. Tykkelse for Fyrkassekappen og Domen, det hele dækkes med blanke, sibiriske 1 mm. Jernplader eller Hockglantzblech (fra Peter Harkort og Søn i Duisburg), der fastholdes ved Metalbaand. Dombeklædningen skal være af 2 mm. Trækulsjern (charcoal iron), godt optrukket og males.

### 45. Montage.

Maskinen skal være forsynet med:

To Richardsons eller Crosby Sikkerhedsventiler, 65 mm. i Diam., af Metal, med Metalsæder anbragt paa Domens Top.

Et Schäffer og Budenbergs Manometer, 15 Centimeter i Diam., der i det mindste kan vise et Tryk af 20 Kg. pr. □-Centimeter.

En Kontrolhane.

To Sæt Vandstandshaner med Vandstandsglas, Dewrance's Patent, fra Dewrance og Co., London. Glassene skal være 15 mm. udv. Diam. og 245 mm. lange, forsynet med Glasskærm og Udblæsningsrør til Askekassen.

En Dampklokke af Digelstaa, System R. Latowsky, Breslau, Type 33.

To Dampfløjter af Metal til henholdsvis Ranger- og Alarmsignaler. Togfløjten skal kunne bringes til at lyde fra Toget ved en Togline. Fløjterne skal være af samme Type som de for de finske Statsbaner normerede.

Fløjterne, Manometeret, Varmeventilen, Dampklokken og Cylindersmøreapparaterne modtager frisk Kedeldamp fra Toppen af Domen gennem et Tilførselsrør, som fører til et Dampfordelingsstykke, anbragt paa Fyrkassekappen.

En Blæser af Metal, som bevæges fra Førerhusets venstre Side.

Udblæsningsventiler, to for hver Cylinder en for hver Gliderkasse med Trækkemekanisme.

En Nathans tredobbelt Lubukater, indeholdende mindst 1,5 Liter Olie, med Tilførselsrør af Kobber til hver Gliderkasse og Luftpumpen.

Oliekoppen med indstillelig Fødning til begge Gliderkasser og Luftpumpen for det Tilfælde, at Lubukateren skulde blive utjenstydigt.

En Afblæsningshane af Metal, anbragt paa Saddelpladen.

Et komplet Sæt Tilbehør med Luftpumpe-regulator og Luftreguleringsventil til Vedligeholdelse af konstant Tryk i Togledningen, til Westinghouses Lufttrykbremse (evropæisk), der

virker paa alle de koblede Hjul. Dampventiler, Trykmaalere og Rør til Togopvarmning skal være vel beklædte, Slangerne skal have Goulds Mundstykker.

En Deans pneumatisk Sander arrangeres for fremadgaaende Bevægelse.

#### 46. Lanterner.

Lokomotivet skal være forsynet med:

Tre Frontlanterner, alle af samme Størrelse, med ufarvet Glas, den ene anbringes ved Foden af Skorstenen og de to andre paa Bufferplanken; desuden anbringes en stor Lampe i Førerhusets Loft. I alle disse Lamper brændes Gas, som tilføres fra Beholderen paa Tenderen. Gasarrangementet forfærdiges efter System: Julius Pintsch i Berlin. Tillige skal forefindes to Vandstands-, en Manometer- og en Haandsignallygte.

#### 47. Værktøj.

Paa hver Maskine skal forefindes følgende Værktøj:

Et Sæt indsatte Nøgler, foruden to Top- og to lukkede Nøgler til Rensepropperne, desforuden et stort og et lille Vendejern En 2 Kg. og en mindre Staalhammer, en Økse, fire Mejsler, en Kobber- og en Blyhammer, to Kobben, 2 10-Tons forskydelige Dunkrafter, fire Oliekander, en Talgbeholder af Kobber, en Talgbeholder af Blik, en Rørskraber, en Stemmer til Støtter og Støttebolte, seks Rørpropper, en Skovl, en Askerager og en Brækstang, for det Tilfælde, at Brændselsemet bliver Kul.

Herefter følger Tenderens Beskrivelse, men da dens Form og Indretning er ganske almindelig, og de Prøver, der foretages, er de samme som for lignende Materiale til Maskiner, mener vi at kunne undlade at give den i Oversættelse, — dog noterer vi, at der findes to Frontlanterner med rødt Glas paa Tenderens Bufferplanke, og ovenover disse en tredje Lanterne, der ligesom de forreste oplyses med Gas.

#### 61. Betingelser for Kontrakt.

Maskiner og Tenderne skal forfærdiges i nøje Overensstemmelse med disse Betingelser og efter de fra Maskinkontoret tilsendte Tegninger. Hvor Tegningerne ikke svarer til Bestemmelserne i Konditionerne skal de sidstnævnte først og fremmest følges. Hvis Tvivl skulde opstaa med Hensyn til den rette Forstaaelse af Tegningerne, maa Fabrikanten

ikke drage Fordel af disse Omstændigheder, men forlange skriftlig Forklaring fra Maskinkontoret. Paa samme Maade skal Maskindirektørens eller den Tilsynshavendes Tilladelse indhentes i Tilfælde af, at Afvigelser fra disse Betingelser og Tegninger gøres nødvendig; ogsaa til mindre Forandringer i Konstruktion af Lokomotiv og Tender skal Fabrikanten indhente særlig Tilladelse.

#### 62. Tilsyn.

Maskindirektøren skal have Ret til ved en eller flere Tilsynshavende at kontrollere saavel Forarbejdelsen som Materialerne, der benyttes til Ordrens Udførelse.

I dette Øjemed skal Fabrikanten, fjorten Dage førend Arbejdet paabegyndes, give skriftlig Meddelelse herom. Den Tilsynshavende skal til enhver Tid have Adgang til alle Værksteder, hvor Materialer til disse Lokomotiver og Tenderne bearbejdes og opstilles. Alle i disse Betingelser foreskrevne Prøver saavel som de, den Tilsynshavende anser for nødvendige, udføres paa Fabrikantens Bekostning, og skal han paa Forlangende uden Vederlag udlaane det fornødne Værktøj og Apparater og give fornøden Hjælp til de Undersøgelser og Prøver, der foretages. Alle Dele, som er prøvet af den Tilsynshavende, skal godkendes og eventuelt erstattes med nye paa Fabrikantens Bekostning. Prøve foretages paa 2 pCt. af alle forskellige Dele, herfra undtaget Fjedre og Kedelplader; men den Tilsynshavende skal i ethvert Tilfælde have Ret til i det mindste at udvælge et Stykke af hver Slags til Prøve. Kasserede Materialer og færdigt Arbejde maa ikke senere benyttes til Ordren. Alle den Tilsynshavendes Besværinger og Anmærkninger rettes til Chefen for vedkommende Fabrik, og har denne uopholdelig at berigtige Fejlene.

Den endelige Undersøgelse og Modtagelse af Lokomotiver og Tenderne besørges af Maskindirektøren, efter at Maskiner og Tenderne er leveret paa Spor paa de finske Statsbaner.

#### 63. Aflevering.

Maskinerne og Tenderne leveres paa Spor i arbejdsdygtig Stand, fuldt færdige og komplette, paa det i Kontrakten nærmere betegnede Sted, samt indenfor en fastsat Tidsfrist. Direktionen betaler Indførselstolden og er ansvarlig for, at Løsningen udføres med størst mulig Hurtighed efter Skibets Ankomst til

Kajen. Der kan ikke gøres Fordring paa Overliggedagspenge til Skibet, medmindre det uundgaeligt bliver opholdt. Paa samme Maade vil enkelte Dele blive transporteret frit til Opstillingsværkstedet, hvor al Arbejdsmandshjælp ydes gratis.

#### 64. Bøder.

Hvis Maskinerne ikke er færdige til den i Kontrakten fastsatte Tid, skal Leverandøren betale en daglig Mulkt af 5 Pounds Sterling (90 Kr.) for hver resterende Maskine.

Bøderne fradrages ved Udbetalingen af Beløbet.

Hvis Ordren ikke er effektueret senest tre Maaneder efter den i Kontrakten fastsatte Tid, er denne brudt, og Leverandøren betaler Bøden som ovenfor anført for hver resterende Maskine. Disse Bøder fradrages i det Beløb, der udbetales Leverandøren. Hvis intet eller kun et utilstrækkeligt Beløb haves til Raadighed, betales Bøden med rede Penge.

#### 65. Overdragelse af Arbejde.

Det er udtrykkelig forbudt Fabrikanten at overdrage Arbejdet paa anden Haand uden Direktionens Vidende.

#### 66. Betaling.

Betalingen for Maskinerne erlægges i Valuta efter Leverandørens Ønske enten fra Hovedkontoret her i Helsingfors eller Veksler, trukne paa Finlands Bank ved dens Korrespondenter, Rothschild and Sons, London, de Rothschildes freres, Paris, von Rothschild & Söhne, Frankfurt am Main, eller til 75 pCt. af Fakturabeløbet for hver delvise Levering mod at vedlægge følgende Dokumenter: a) Fakturaen, b) den Tilsynshavendes Attest, c) det originale Fragtbrev, d) den originale Assurancepolicy med fuldt indbetalt Assurancepræmie for Fakturabeløbet med Tillæg af 10 pCt., alt undertegnet af den Tilsynshavende, hvorefter de resterende 25 pCt. betales, saasnart Maskinerne er afleverede og godkendte.

#### 67. Uoverensstemmelser.

Stridsspørgsmaal og Uoverensstemmelser af enhver Art, som maatte opstaa med Hensyn til Kontrakten, hvad enten det er under Arbejdets Udførelse eller ved dets Fuldendelse, afgøres ved Voldgift her i Helsingfors. Hver af de kontraherende Parter udvælger to Tillidsmænd, som da udgør Voldgiftskomiteen. Disse afgiver Kendelse i Sagen; men har den

ene eller anden Part ikke forinden en Maaned, regnet fra Datoen, Meddelelse er givet herom, foretrukket denne Afgørelse, maa dette paa ingen Vis forhale Sagen; de to andre Tillidsmænd vælger da en Komite og er da fuld kompetent. Begge Parter er da uvægerlig bunden til den truffne Afgørelse. Komiteen afgør Stridighederne ved simpelt Flertal.

#### 68. Tilbud.

Fabrikanten sender sit Tilbud i nøjagtig samme Form som vedlagte til Direktionen for de finste Statsbaner, Helsingfors, ikke senere end Kl. 12 Middag. — — — — —

— — — Saadanne Tilbud skal være under tegnede, daterede og mærket »Tender for Locomotives« (»Tilbud paa Lokomotiver«).

De indsendte Tilbud vil straks blive aabnede og undersøgte. Tilbud, der indgaar senere, tages intet Hensyn til.

Tilbud, der ikke er besvarede inden fjorten Dage fra ovennævnte Dato, er ikke antagne. Direktionen forpligter sig ikke til at antage det laveste Bud eller overhovedet noget af Tilbudene.

Maskinkontoret i Helsingfors, Oktober 1901.  
K. A. Nordman.

Har Fabrikanten saa efter disse Betingelser gjort sit Overslag og sat sin Pris, hvor eget Udbytte ikke er det eneste afgørende, men Hensyn til Konkurrenterne ogsaa gør sig stærkt gældende, staar der da tilbage at udfylde nedenauførte Blanket, der som hele Kontrakten, er affattet paa engelsk.

»Tender for Six Wheels Coupled Bogie Passenger Engines with Tender. To the Board of Directors of the Finland state Railways, Helsingfors. Gentlemen: . . . . . undersigned hereby offer to build . . . . . at . . . . . works . . . . . situated in . . . . . in strict accordance with your specifications and drawings hereto annexed and upon the terms and conditions therein stated, and within the . . . . . of . . . . . 190. . . . . deliver on rails under steam in Hangö . . . . . bogie engines and tenders for the sum . . . . . for each engine with tender. This tender is kept open to the . . . . ., and in event of the whole of the above or any less number, which you may assign to us, is being accepted, we undertake to execute a formal contract if and when called

upon by you to do so. — Contractors signature: . . . . D:o . . . . address . . . . Date:

## Hjælpetog paa Pensylvanie- samt Chikago- og Nordvest-Banen.

Paa Pensylvanie-Banen er der stationeret Hjælpetog paa alle vigtige Knude- og Endestationer og desuden for hver 80 Km. Afstand. Opsynet med disse Tog er underlagt en Værkmester samt en Opsynsmand, der tillige betjener Dampkranen. Naar Toget ikke er i Funktion, indsættes det i Vognværkstedet paa et særligt Spor, som er beliggende i umiddelbar Nærhed af Værktøjsmagasinet. Kranens Kædel henstaar stadig under Damp. Ved hvert Tog er en bestemt Mand ansvarlig for Værktøjet og andre til Vognens Udrustning hørende Genstandes Tilstand, hvilke han rekvirerer fra Magasinet. Ved indtrufne Uheld udleverer han Værktøjet og paaser, at alt er tilstede før Togets Afgang. Som Regel følger 8 a 10 Arbejdere med dette, dog er et større Antal nødvendigt, alt efter Uheldets Art; disse Arbejdere udkommanderes fra Vognværkstedet, hvor der om Natten stødse staar ca. 40 Mand til Disposition. Saafremt der findes saarede Passagerer fra Uheldet, afsendes uopholdelig en Sygevogn med Læge til Ulykkesstedet. Hjælpetogets Hovedopgave er at bortskaffe alle Forhindringer for Trafikken, saa at Strækningen snarest bliver farbar; desuden skal det redde det mest mulige Gods fra de havererede Vogne, hvorved Beløbet til Skadeserstatning reduceres til det mindst mulige.

Toget medfører 25 Sæt Overtrækstøj af hvidt Lærred, som benyttes af Mandskabet, naar dette er beskæftiget ved en Kædledning, dernæst et stort Antal Kornsække og Pressninger til at optage og tildække Korn og andre Varer med. Ret ofte forekommer Uheld ved, at Dørene paa de belastede, tragtformede Kulvogne under Kørselen aabner sig. Kullene, som derved lægger sig paa Skinnerne, bevirker da Sporafløbet. Til Opsamling af Kullene anvendes en medført Spand. Denne stilles paa Jorden, skovles fuld, hæves op ved Kranen og tømmes ved at aabne Bunden i en under denne staaende Vogn. Ligger Kullene

spredt over en større Del af Strækningen, trækkes en særlig hertil indrettet og medbragt Skovl langs Jorden for at sammenskrabe disse.

Banelegemets Restavrering paahviler det Mandskab, der sædvanlig sørger for Strækningens Vedligeholdelse. Ethvert Hjælpetog medfører en Dampkran med 75 Tons Bærevne. Krogen bevæger sig i en Kreds med en Radius paa 4,8 Meter. Kranens Prøvebelastning udgør 100 Tons. Til hurtigere Løftning af lettere Genstande er en særlig Krog for Haanden. For god Belysning er der sørget. Oliebeholderen tilføres Luft gennem en Luftpumpe. Med Kranen løber en aaben Godsvogn, hvorpaa er anbragt sværere Værktøj, flere monterede Trucker, Skinner og lange Træstykker. Dernæst medfører Toget 2 Værktøjsvogne, hvis Vognkasser er 14 Meter lange. Paa Siderne og i Enderne af disse findes Døre og en aaben Perron; men ellers er de bygget som almindelige Personvogne med to toakslede Trucker. Under Vognkassens Midte er anbragt en Beholder til Værktøj. Den første Vogn tjener til Opbevaring af mindre Værktøjer, saasom Vandtryks-Hejseapparater, Baneværktøj, Brækjern, Slæder, Skovle og Skruenøgler samt tilsvarende Kasser og Rum.

Den anden Vogn er i Midten afskildret ved en Tværvæg. Den ene Afdeling af de derved fremkomne Rum indeholder langs Væggene en Række Beholdere for smaat Værktøj, i Midten en bred Gang. Denne Del af Vognen tjener Mandskabet til Opholdssted under Kørselen. Til Værkmesterens og Opsynsmandens Disposition er anbragt smaa Pulte paa Tværvæggen. Den anden Afdeling har brede, dybe Beholdere til Tøve, Stropper, Kæder og Tallier. I den yderste Ende staar en lille Ovn og Skabe til Fødevarer. Beholderne er forsynede med Hynder og kan benyttes som Sovesteder eller som midlertidigt Leje for Tilskadekomne.

Udstyrelsen omfatter dels almindelige, dels særlig konstruerede Værktøjer og Apparater, der fra Begyndelsen egentlig kun tjente som Fyldegods, men efterhaanden ved Forbedringer har naaet sin nuværende tidssvarende Form. Til Eksempel maatte forskelligt Værktøj omdannes, den Gang Træ-Trucke erstattedes med Jern-Trucke. Blandt dette Værktøj findes ogsaa en Løftebjælke, i hvis Midte Kranens Krog passer; paa Enderne anbringes

Tovstroppe, som i den nederste Ende ved Hjælp af Krogen samles under Vognens Truck. Vil man kun løfte den ene Vognende, eller vil man vippe Vognen om paa Siden, benyttes kun den ene Strop. Krogen paa Kranen er forskellig til Træ- eller Jern-Trucke. I Stedet for Tovstroppe kan ogsaa anvendes runde Stænger med en Krog i hver Ende, som saa anbringes paa den omtalte Løftbjælke. Dernæst findes ogsaa særlige Kæder til Løftning af Hjulstel, Kroge med skarpe Spidser, som i Forbindelse med Tove tjener til at løfte eller borttrække spærende Hindringer, Kæder med stigbøjleformede Jerndeale, der hurtig kan kastes om Bomme, Bjælker o. m. a., et Smedejernstykke til at anbringe tværs over Fyrhullet i Fyrkassen for derved at kunne trække Lokomotivet baglængs, Staaltraadstove med Kædeled i hver Ende til at lægge om Lokomotivkedlen for at løfte denne. Alle disse Værktøjer er indrettet til hurtig Indfatning i Ringe eller Kædeled.

Udrustningen af Hjælpetog paa Chicago og Nordvest-Banen er akkurat det samme. Der anvendes en 50 Tons Dampkran, der dog ikke stadig staar med Damp, da Erfaring har vist, at den fornødne Damp stedse er tilvejebragt, inden Toget har naaet sit Bestemmelsessted. Om Dagen tilkaldes Hjælpemandskabet fra Værkstederne ved et aftalt Fløjtesignal. Gennemsnitlig staar Toget om Dagen efter 20 Min., om Natten efter 30 Min. Forløb klar til Afgang. Dette bestaar her af Kranen, 2 Værktøjsvogne, en »blocking« Vogn (Blokvogn) til Oprydning, to aabne Godsvogne til Trucke, en til Skinner, Sporskifter og desl., en Spisevogn, som ogsaa er udstyret med 10 Sovesteder, saaledes at Mandskabet eller eventuelt tilskadekommende Rejsende kan benytte disse til Hvile. Den indeholder tillige en Kogeovn, en Ovn til varmt Vand, Forraadskammer for Levnedsmidler, Sengetøj, Forbindingsstoffer, Medicin, Operationsbord, Bærebare, Vejledning for Personalet førend Lægens Ankomst. En udførlig Liste over de i Medicinskabet medførte Genstande er offentliggjort paa Stedet, ligesaa en Liste over hele Hjælpetogets Udrustning.

## Lokomotivmandsmødet i Helsingfors.

I den dejlige Sommermorgen gled Toget ind paa den finske Banegaard i St. Petersburg. Vi havde ventet os et storslaaet Skue ved Indkørseltildennesaa meget omtalte Millionby; men vi blev sørgelig skuffede, thi Indtrykket var mere end trist.

Efter at vi havde afleveret vor Bagage i et lille skident Rum, der gjorde Tjeneste som Garderobe, begav vi os ud gennem Vestibulen. Her mødte os et Syn, vi ikke var vant til at se, nemlig et Par Helgenbilleder, der, garneret af et Utal af tændte Lys, var anbragt i selve Vestibulen. De fleste Passagerer kastede sig paa Knæ foran dem, andre købte Lys og tændte, medens en Del skyndsomt gjorde et Korsets Tegn og hastede ligegyldigt forbi. Lignende Scener blev vi Vidne til, overalt hvor vi kom frem, paa Gader og Stræder, i Fæstningen og Kirker. Man fik uvilkaarligt Indtrykket af, at heri laa en Svøbe for det russiske Folk, der vilde blive værre at afkaste end det mest despotiske Enevælde.

Iøvrigt mærker den Tilrejsende intet til Despotisme i den russiske Hovedstad, thi af alle de evropæiske Storbyer, vi gennem Tiderne har besøgt, er St. Petersburg ubestridelig den, i hvilken der hersker den største Frihed. Efter at have forladt Banegaarden, begav vi os ned til Nevaen. Her herskede et Liv og en Foretagelsesaand, vi neppe tidligere havde set Mage til. Et Utal af smaa Dampbaade (mærkværdigt nok tilhørende et finsk Aktieselskab) gennempløjede Nevaens skidengraa Vande mellem flere Hundrede kolossale Lægttere med Masser af Træ ombord. Vi æntrede en af disse smaa Vandomnibusser, der i utrolig kort Tid bragte os til det berømte Newskyprospekt, der atter bragte os en Skuffelse, thi vi havde ventet at se en bred, moderne Avenue, der, flankeret af rig Vegetation, gennemfares af moderne, elektriske Køretøjer. I det Sted fandt vi en ganske vist imponerende bred Færdselsaare med store Bygninger, men Hyggen manglede, end ikke saa meget som en elektrisk Sporvogn findes der. Man klarer sig med de ogsaa herhjemme fra Hesten og til Frederiksberg saa kendte Rumlekasser og almindelige Hestesporvogne. Efter at vi havde taget os en Tur med en af

disse gennem Newskyprospektet i hele sin Udstrækning, meldte Sulten sig, og vi skulde se os om efter et godt Maaltid Mad. Men o ve! Vi førtes hen paa et, hvad vore Førere kaldte godt Spisested, hvor der i en Sal, der stank af Hvidløg, var dækket et Bord (saakaldt Smørgaasbord) med Retter, der fik alle 9 Skandinaver til at vende sig bort med Væmelse. Et Spørgsmaal fra os, om man ikke kunde faa noget almindeligt Smørrebrød, besvarede med et »Jo, selvfølgelig!« af vore Førere. Vi blev da bændede i et særskilt Værelse, og to Kellnere marscherede efterhaanden op med to Flasker Brændevin, diverse hele Flasker bajersk Øl, ca. fyrretyve overskaarne Rundstykker med Skinke, Ost, raa Fisk og noget ubestemmeligt, som selv vore Førere opgav at definere. Vi langede til Fadet og bjergede os et Stykke Skinkemad, men inden vi naaede at faa det til Munden, faldt Paalæget af, og forbavset stirrede vi paa Rundstykket, der var hart. Smørrebrød uden Smør, den var ikke hyggelig. Paa vor Forespørgsel om Smørret, saa vore Førere og Kellnerne om muligt endnu mere forbavset ud end os. Naa, Sulten overvandt alle Betænklichkeiten, og holdende os til Skinke- og Ostebrødet langede vi dygtig til Fadet. Øllet var godt, men Brændevinen fristede ikke til at prøve igen efter den første Mundfuld; det var en Substans, der sikkert med Held vilde kunne anvendes som afskrækkende Middel i Bestræbelserne herhjemme for at indføre tvungen Indmeldelse i Afholdsorganisationerne. Vi blev omsider færdig med dette lukulliske Maaltid, — det eneste, vi for vort Vedkommende turde gaa i Lag med under vort Ophold i St. Petersborg. Efter at have betalt med Priser, der stod paa Højde med Prisen for en flot Diner herhjemme, vilde vi tage en Hyrevognstur til Peter Paulsfæstningen. Da vi kom ud paa Gaden, stod vore Førere i ivrigt Skænderi med nogle Hyrevognskuske, og da det saa ud til at skulde gaa over til Haandgriberligheder, skyndte vi os derhen for om fornødent at tage Affære. Paa vor Forespørgsel om, hvad der dog var i Vejen, fik vi det lakoniske Svar: »Vi akkorderer jo!« Omsider blev vore Førere enige med nogle Kuske, og i strygende Fart gik det mod Fæstningen. Vi omtalte Droskekuskene i Helsingfors som

sympatetiske Personer, men sjælden har vi set større Modsætninger, thi St. Petersborg Droskekuske er i højeste Grad svinske, drikfældige og upaalidelige. Indhyllede i en vatteret Vams (det var 20 Gr. Reamur i Skyggen) sad disse Kuske paa Bukken saa godt som hele Døgnet rundt, sløb deres Skraber, nød deres Maaltider, drak sig fuld og sov atter Rusen ud samme Sted, men køre kunde de, og fænomenal var Kvanti- og formentlig ogsaa Kvaliteten af de Eder og Forbandelser, der krydsede Luften ved Forbikørselen af mindre godt eller heldigt kørende Kammerater. Man fik det Indtryk under denne vor første Køretur, at samtlige Droskekuske i St. Petersborg laa paa Krigsfod med hverandre, medens Forholdet er det, at der hersker et særlig varmt Venskab mellem disse Folk indbyrdes; kun naar det gælder at faa Tur, slaar Venskabet Revne et Par Minutter.

(Fortsættes.)

### „Funktionæren“.

I det sidst udkomne Nr. af Ugebladet »Funktionæren« findes i en Artikel mod Jernbanebladet følgende: »Bladets (o: Jernbanebladet) Henvisning til Fællesudvalget gælder til Vandsbæk, thi vi tør skam ikke bygge paa tre frisindede Mænds Manøvre dygtighed for at bevare deres Position, og at dette er en Kendsgerning, tør Jernbanebladet ikke benægte.«

Som Medlem af Fællesudvalget maa jeg nedlægge Protest mod dette »Funktionærens« Forsøg paa at putte Blaar i sine Læsers Øjne, thi Sagen er den, at kun et Medlem »Funktionærens« Udgiver, Portør Chr. Nielsen, har haft Vanskelighed med at bevare sin Position indenfor Fællesudvalget og det netop i Kraft af dette ene Medlems halsbrækkende Manøvre og fortvivlede Badutspring for at nedbryde, hvad de øvrige otte Medlemmer af Fællesudvalget **enstemmigt** søger at bygge op.

L. Mauritzen.

## „Georg Stage“-Sagen for Retten.

Naar vi fremdrager denne Sag her i Bladet, er det, fordi vi mener, der mellem en Dampskibstøvers og en Lokomotivførers Stilling i adskillige Tilfælde er saa mange Lighedspunkter, at det ligger nær at drage en Parallel, og det har derfor Interesse at se, hvorledes en Dampskibsførers Fejl og Forseelser bedømmes og omtales i Sammenligning med Lokomotivføreren.

Ganske vist har Lokomotivføreren kun at føre sit Tog frem ad Skinnevejen efter de Signaler, der vises for ham, men Dampskibsføreren har jo ogsaa Signalerne paa de mødende Skibe at rette sig efter, og han har det tilmed ofte i sin Magt at vige for Faren, hvad Lokomotivføreren aldrig kan, og i »Georg Stage«-Sagen er det netop oplyst, at Vejret var sigtbart og at alle Lanterner brændte klart, hvorfor det i ethvert Tilfælde for Lægfolk er umuligt at forstaa, af hvilken Grund »Anconas« Fører, Kaptejn Mitchell, ikke i Tide har manøvreret sit Skib, saaledes at en Kollision blev undgaaet. Som man ser, noget nær de samme Betragtninger, der gjordes gældende ved Gentoftenulykken.

Saa vel for Dampskibsføreren som for Lokomotivføreren gælder det at holde Tid og at undgaa unødvendige Standsninger undervejs.

Vi citerer efter »Berlingske Tidende« følgende af Advokat Halkiers Tale som Defensor for Kaptejn Mitchell:

»Det kan ikke karakteriseres som Pligtforsømmelse, at en Mand i et kritisk Øjeblik kan komme til at dømme forkert. Man kan heller ikke i denne Forbindelse bortse fra Vedkommendes Temperament. Kaptejn Mitchell var af Naturen noget langsom, — en Egenskab, der i Almindelighed karakteriserer os Nordboere —, Hensyn, som Retten ogsaa havde taget i Betragtning i Norge-Sagen, hvor Kaptejnen var bleven frikendt. I denne Dom bebrejdes der Kaptejn Gundel, at han havde undladt at tage Maaneobservationer, at han var gaaet tilbage, da Skibet stødte paa Grund, i Stedet for frem osv., men desugtet frifandt Retten ham. Endvidere fremhævede Taleren det pinlige i at sætte Stempel paa en Mand — der ligesom Kapt. Gundel havde en lang og uplettet Fortid — for slet Sømandsskab.«

Det er efter vor Mening en Forsvarstale, som, modficeret efter Jernbaneforhold, med ligesaa god Ret kunde være holdt for mange Lokomotivførere; baade disse, saavel som en Dampskibsfører, lider jo sikkert personlig overordentlig meget, naar en Ulykke er hændet, og alle gør de i Farens Stund deres Pligt til det yderste, uden Hensyn til eget Liv. Vi har i vort Jernbanevæsen intet Eksempel paa, at en Lokomotivfører har svigtet sin Pligt, naar Ulykken stod for Døren.

Tiden vil vise, om Kaptejn Mitchell bliver dømt til at have sin Stilling forbrudt, paa samme Maade som en Lokomotivfører de graderes — selv om der ingen Ulykke er sket —, naar han af en eller anden Grund ikke respekterer Jernbanens »Søvejsregler« (Signalreglementerne samt Ordre og Bestemmelser i Tusindvis). Men et har Advokatens Tale vist os, nemlig, at der efter en anset Jurists Mening er Forskel paa Pligtforsømmelser og paa de Fejl, der begaas i et kritisk Øjeblik, og endvidere, at meget forandres, naar man har en dygtig Jurist til at føre sin Sag, hvad der saa godt som aldrig er Jernbanens Personale beskaaret. Vi dømmes kun efter Ordrens kolde Ordlyd.

---

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### Nyborg Afdeling.

Nyborg Afdeling afholdt Generalforsamling den 9. November d. A. Formanden bød Velkommen, oplæste derpaa Protokollen fra Generalforsamlingen den 8. Marts 1905. Efter at være tilføjet en Bemærkning af Lokomotivfyrbøder J. Hansen godkendtes Protokollen. Regnskabet over sidste Aars Juletræ godkendes. I Henhold til sidste Hovedgeneralforsamlings Vedtagelse, valgtes et Annonceudvalg for Nyborg Afdeling, bestaaende af Lokomotivførerne Voigt og Vaaben samt Lokfbr. R. Larsen. Et Forslag om Afholdelse af Torskegilde forkastedes. Et Forslag om Afholdelse af Juletræ og Bal vedtoges, og blev følgende Festudvalg valgt: Lokf. Vilh. Hansen, Lokfbr. J. Knudsen, Lokfbr. P. Iversen, Lokf. F. Arum og Bøckel. Det overlodes Udvalget at bestemme Tiden for Afholdelse af Juletræ, eventuelt i første Halvdel af Januar; tillige blev der rettet en

Henstilling til Udvalget om muligt at faa Festen afholdt i Underofficersforeningens nye Lokaler, da Lokaleforholdene viste sig mindre heldige sidste Aar. Det vedtoges at yde et Tilskud af Afdelingens Kasse af 50 Kr. til Juletræet.

Sekretæren.

## Spørgsmaal og Svar.

1) Er en Lokomotivfører forpligtet til at holde ved en Holdeplads, hvor intet Signal vises og ingen Rejsende skal afsættes?

2) Er de ny Skivesignaler ikke opsat for at bruges, naar der er Rejsende at optage?

3) Hvorfor kan de ny Signaler ikke vise Signal Nr. 15 Skivens Kant, som foreskrevet i Ny Signalreglement?

4) Hvorfor viser enkelte Stationer grønt Haandsignal, andre Stationer samt Ledvogtere hvidt Lys?

ad 1. Ja, saafremt der for bemeldte Tog er anført Ank.- og Afg.-Tider i Tjenstkørepplanen.

ad 2. Jo, selvfølgelig.

ad 3. Det ved vi ikke. De Signaler, vi har haft Lejlighed til at se, kan vise Skivens Kant.

ad 4. Da den ærede Indsender ikke oplyser, hvad de omhandlede Haandsignaler skal betyde, kan vi ikke besvare Spørgsmaalet »Hvorfor«.

Reglen er, at Maste- og Vandkransignaler paa de Stationer, Holdepladser og Billetsalgsteder, hvor Forandring af de gamle Signaler har fundet Sted, vises i Henhold til det ny Signalreglement af 1903, medens Haandsignaler

saavel paa Stationer som paa den »Fri Bane« indtil videre vises i Henhold til det gamle Signalreglement.

Red.

## Medlemslisten.

Korsør Afdeling: Indmeldt fra 1. December 1905: Lokfbr. 227 Jul. Nielsen og Lokfbr. 272 F. K. Christiansen.

Esbjerg Afdeling. Indmeldt fra d. 1. Novbr. 1905: Lokomotivfyrbøderne Nr. 229 Peder- sen og 92 Hansen.

## PERSONALIA.

1.—12. 05.

Forflyttede ere:

Lokomotivfyrbøderne:  
Nr. 36 H. A. Hein, Roskilde, Masned Sund.  
Nr. 372 M. N. C. Mygind, København H., til Hillerød.

## Meddelelse til Afdelingerne.

I Anledning af, at de paa Omslaget staaende Annoncer udløber med den 15. ds., og ny Annoncer optages fra 1. Januar 1906, bedes de respektive Annonceudvalg snarest og senest den 15. ds. indsende hertil de indsamlede Annoncer.

Ærb.

Red.

Formular til Udskrift af Kassebøgerne vil i de første Dage af December Maaned blive tilstillet samtlig Afd.

Sekretæren.

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

Telefon 123.