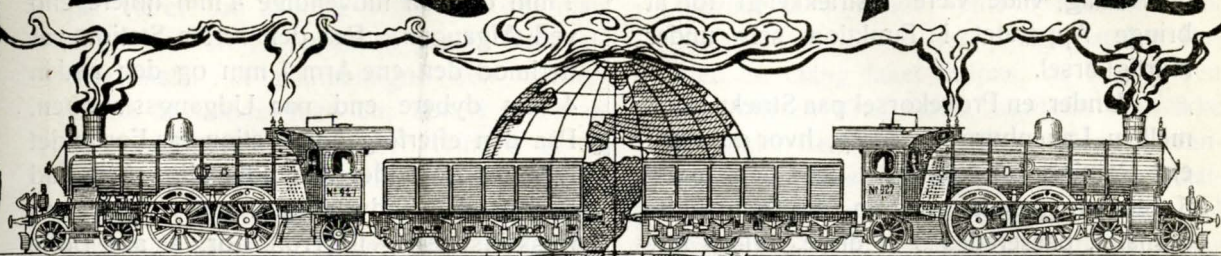


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 4.

15. Februar 1912.

12. Aarg.

Van Braams automatiske Togsikringsapparat.

(Sluttet).

Som nævnt i foregaaende Artikel har der i længere Tid været foretaget omfattende Forsøg med dette saavel som med andre Togsikringsapparater, hvoraf det dog fremgaar, at den af de fleste Baner anvendte menneskelige Kraft i Forbindelse med det nu benyttede Bloksystem, *der frembyder den bedste Betingelse for Driftssikkerheden, saa længe der staar et paalideligt og aarvaagent Personale til Disposition.*

Vi skal i denne Forbindelse, idet omtalte Togsikringsapparat anses for at være Nutidens bedst fungerende, meddele nogle af de vigtigste Anker, som er fremkomne gennem de stedfundne Forsøg. Det er nemlig forekommet, at Slæbearmene er blevet afrevne eller bøjede, foruden at det har vist sig, at de Strækningspedaler, som staar i Forbindelse med de fremskudte Signaler og bevæges af disse, har bevirket en saa stærk Belastning af Traadtrækkene, at Signalerne ikke senere kunde sættes tilbage i Normalstillingen. Særlig har dette gjort sig

gældende forrige Aar i November under en flere Dages Sneperiode i et af Distrikterne i Direktionen Halle a/S. Pedalerne gik den Gang ikke tilbage i Hvilestillingen, og man saa sig nødsaget til at foretage en Frakobling, fordi der opstod misvisende og farlige Signaler.

Aarsagen til, at Slæbearmene er afbrækkede eller bøjede, maa søges i den forhaandenværende korte Afstand og deraf følgende store Kraftpaavirkninger mellem disse og Pedalerne, som de for at opnaa Virkning dog skal berøre. Slæbearmene er efter den hidtidige Anordning indstillede saaledes, at der findes en Afstand paa 5 mm fra Profilgrænsen. De vil altsaa ligge 55 mm over Skinnehovedet. Faren for, at de gennem Lokomotivets Svingninger skal kunne tørne imod Genstande, som ligger tæt ved Grænselinien, er derfor meget stor. — Strækningspedalerne ligger 70 mm over Skinnehovedet og kommer som Følge deraf ogsaa forholdsvis nær ved Profilrummets Maksimalgrænse med Hensyn til de af Lokomotivets Dele, der er uafhængige af Fjedertrækket og kun befinder sig 75 mm over Skinnehovedet. Efter dette bliver der $70 - 55 = 15$ mm for Tilvejebringelsen af den fornødne Forbindelse mellem Pedalerne

og Slæbearmene. Efter Forsøg, som har været foretaget i Halle, mente man, at 5 mm til Anslag vilde være tilstrækkeligt for at bringe Apparatet i Funktion selv under Hurtigkørsel.

Under en Prøvekørsel paa Strækningen mellem Lauenburg og Stolp, hvor der i den ene Retning var anbragt 4 og i den anden 5 Strækningspedaler foran de fremskudte Signaler, passeredes 3 af disse, hvilket gav til Resultat, at Mekanismen 2 Gange svigtede, medens Apparatets forskriftsmæssige Udløsning kun forekom en Gang.

Da man ikke var klar over, hvad Aarsagen kunde være hertil, foretoges en nøjere Undersøgelse, hvor man gennem nøjagtige Opmaalinger saavel af Pedalerne som Slæbearmene kom til et overraskende Resultat. Ved den foretagne Opmaaling paa Afgangstationen blev det fastslaaet, at Pedalerne der laa 70 mm over Skinnehovedet, altsaa forskriftsmæssig, medens begge Slæbearmene laa 6 mm højere end efter Planen. For disses Vedkommende forøgedes Afstanden paa den Maade fra 55 mm til 61 mm over Skinnehøjden. — De efterfølgende Pedaler havde en Højde fra 67 til 69 mm, altsaa nogle mm mindre end efter Beregningen.

Ved den første Pedal, som svigtede, var 67, den anden 69 mm, og ved dem, som fungerede normalt, 69 mm. Til Anslag fandtes saaledes 6 og 8 mm. Med 6 mm virkede disse ikke og med 8 mm forekom ved nævnte Lejlighed kun en normal automatisk Udløsning, medens en anden forblev upaavirket af Slæbearmene. Saavel Lokomotivføreren som Lokomotivfyrbøderen forsikrede, at de begge før Afgangen fra Udgangstationen havde overbevist sig om, at Slæbearmene var nøjagtigt indstillede, hvilket ogsaa var Tilfældet med en tilstedeværende Værkmester, der forøvrigt tilkaldtes som Vidne i Sagen.

Man sænkede nu Slæbearmene 9 mm nedefter, saaledes at Afstanden igen blev 55 mm, hvorefter Hjemkørslen paabegyndtes, og de 5 Pedaler passeredes igen. I dette Tilfælde nægtede Systemet at virke en Gang. Allerede paa den første Station

konstateredes, at Slæbearmenes Stilling afveg fra den normale, idet den udvendige nu var 7 mm og den indvendige 4 mm højere end ved Afgangen. Paa den næste Station var derimod den ene Arm 1 mm og den anden 4 mm dybere end paa Udgangstationen. Paa den efterfølgende Station var Forholdet igen modsat, idet den udvendige Arm sad 5 mm, den indvendige 1 mm højere end forskriftsmæssig til Trods for, at alle Bolte og Forskrninger var fastspændte.

For nu at faa oplyst, hvorledes det var muligt, at denne Højdeforskel kunde opstaa, kørtes Lokomotivet paa samme Banegaard hen paa to forskellige Steder af Sporet, hvor der foretoges en Opmaaling af Slæbearmenes Højde. Herved konstateredes en Difference af flere Millimeter.

Denne Opdagelse er selvfølgelig af stor Vigtighed, naar man vil bedømme Apparatets Betydning for Sikkerhedstjenesten. Man ser, at den normale Indstilling ikke yder nogen Garanti for, at man under Kørslen bibeholder den samme Afstand, eftersom der er maalt Højder paa 67, 69, 70, 71 og 76 mm.

Alene den Omstændighed, at Toget ved at passere 3 Pedaler i en Kørselsretning kun bringer *en* af disse i Funktion, medens Apparatet i den modsatte Retning, hvor Toget passerer 5 Pedaler, svigter en Gang, er et synligt Bevis for dets Upaalidelighed. Saa længe man ikke formaar at fremstille et Togsikringsapparat, der bl. a. er uafhængigt af Lokomotivets Svingninger og Rystelser, saa længe kan dette System heller ikke anses for at være Idealet for Driftssikkerheden.

Trætte og syge Metaller.

Der findes vistnok ikke faa Lokomotivmænd, der i længere Tid har været beskæftiget med Maskinens Pasning, som har iagttaget, at en eller anden Maskindel uden paaviselig Aarsag er gaet midt over. Ved nærmere Undersøgelse af Brudfladerne har

man ikke fundet noget som helst, der kunde give Anledning til Bruddet, idet Brudfladerne har været saa at sige friske. Havde man imidlertid haft Lejlighed til paa en Materialprøveanstalt at sammenligne den sønderbrudte Maskindel med en, som i Materialprøveanstalten brydes eller tvinges til at briste paa samme Maade, da vilde man finde, at Brudfladernes Udseende havde forskellig Struktur. Dog forudsættes det, at den paa Anstalten prøvede Maskindel er ny, og den anden har været anvendt i længere Tid, men begge af nøjagtig samme Slags Metal.

Herpaa beror Forskellen i Bruddet, at Metallet i Aarenes Løb trættes og bliver alderdomssvækket paa den anvendte Del. Nu kender jo Teknikere allerede for lang Tid siden dette Faktum saaledes, at de endog har indført en *Træthedscoefficient* i deres Beregninger; men inden denne Ejenommelighed hos Metallerne var konstateret, stod Teknikken ofte uforstaaende overfor knækkede Aksler o. l. I Særdeleshed var det noget, som ofte forekom i vore Baners Barndom, at Lokomotivernes Krumtapaksler trods det, at de var konstruerede til en mangefold større Belastning end den sædvanlige, efter en vis Tids Forløb knækkede.

Da det i sin Tid efter store Anstregelser lykkedes at bryde Stykker ud af de nye Aksler, viste Bruddet sig omtrent, som naar man bryder et Bambusrør eller en Egestav, hvorimod Dele af den gamle Aksel sprang som en Lakstang. Saaledes var det aldeles aabenbart, at Rystelserne og Vibrationerne helt og holdent forandrede Staalets Struktur og Holdbarhed, og gav dette som sagt Anledning til at indføre Træthedsmomentet i Beregningerne.

Den moderne Teknik kender saa godt som ikke til Hindringer i denne Henseende, og det er derfor ogsaa lykkedes den at fremstille en Staalmasse, hvis Træthedscoefficient for baade Tryk, Træk og Knusning praktisk talt er lig Nul.

Den hos Jernet og Staalet hyppigst forekommende Sygdom er den af alle kendte Rust. Det vilde her være overflødigt over-

for Maskinfolk nærmere at omtale dens Indvirken paa Maskinen; thi sammenrustede Gevind o. l. kender enhver Maskinist til. Det maa være nok her at sige, at har Rusten en Gang faaet Indpas, da breder den sig som en Kræftskade, saafremt man ikke anvender Beskyttelsesmidler. Den sædvanligste af disse er jo ved Jern- og Staal-konstruktioner, at de males, og maa vel ogsaa anses for at være fuldt effektiv, naar Malingen vedligeholdes tilfredsstillende. At dette er et Arbejde, der tager Tid, bevises f. Eks. derved, at paa Verdens 8. Underværk — paa sin Tid —, Broen over *Firth of Forth*, er til Stadighed et stort Antal Malere beskæftiget. Det vil ogsaa let indses, hvilken Fare det rummer, om Rusten paa saadanne Konstruktioner faar mindste Fodfæste; thi Rusten er for Jernet, hvad Forraadnelsen er for Træt.

Mindre kendt og sædvanlig er den saakaldte *Tinpest*, som angriber Tinnet. I Begyndelsen stod de Lærde tvivlende om, hvor de skulde søge denne Sygdoms Kilde; men de konstaterede snart, at dersom man udsætter Tin for en Temperatur af -40° Celsius, angribes det af Tinpesten. Da selv det reneste Tin indeholder Spor af Kvægsølv, saa var det aldeles indlysende, at Spiren til Sygdommen laa heri. Tinpesten er en smitsom Sygdom, der virker meget ødelæggende. Hvis man tager et Blad Staniol, der er angrebet af Tinpest, og lægger dette ovenpaa en Tinblok, da forvandles Blokken paa faa Aar til en lille Hob Pulver. Nogen praktisk Betydning har Sygdommen vel næppe; men for Musæerne med deres Samlinger af Tinsager er det ødelæggende for disse, om denne faar Indpas. Et sikkert Beskyttelsesmiddel er en Temperatur af over $+18^{\circ}$ C., og tillige findes der andre Midler.

En Sygdom, der angriber Metaller, i Særdeleshed Jern, Staal og Tin, om de overanstreges ved Bearbejdning, er den saakaldte *Hærdningssygdom*. Den udbreder sig stadig videre i det angrebne Metalstykke og kan endog indpodes paa frisk Metal.

Sikkert vil nok, siden nu Videnskaben har konstateret disse Metalleres Forandringer,

flere og flere Sygdomme kunne paavises og opklares hos disse, og meget tænkeligt er det, at mere end eet Uheld og mere end een Katastrofe, som foraarsages af en sprængt Maskindel, et sprængt Rør e. l., og som da synes uforstaaeligt, i Fremtiden kan faa sin fuldt naturlige og videnskabelige Forklaring.

Man vil af ovenstaaende indse, at en Maskine vel er af »Jern og Staal«, men tillige, at den er følsom for ydre Paavirkninger, og at det ikke i Længden lønner sig at behandle den hensynsløst.

Ogsaa et lyst Hoved!

Da vi sidste Foraar rejste til Generalforsamling, var Lokomotivfører Lillelund ude med en Artikel i »Vor Stand« fuld af gode Raad til Lokomotivførerne i D. L. & L. F. og skreven paa en meget ejendommelig Maade, omtrent saa ejendommelig som hans Færden, siden han er bleven »Repræsentant« i J. F. — vide »Vor Stand«. Nu skulde man egentlig talt forsværge, at nogen af »Kollegerne« i »Kredsen« kunde finde paa at følge ham i den Henseende; men ikke destomindre er det saaledes, at vor gamle Kending Hr. V. Jespersen i »Vor Stand« har faaet optaget en Artikel, der formentlig er i god Overensstemmelse med V. J.s logiske Sans, og i hvilken han gør et meget velment og meget mislykket Forsøg paa at gøre det af med min Ringhed. Jeg skal tillade mig at citere:

Hr. Lokomotivfører C. M. Christensen
paa tværs af
Socialdemokraten C. M. Christensen.

Da undertegnede i sin Tid udmeldte sig af »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening«, tilstillede Hr. C. M. Christensen mig en Skrivelse, i hvilken han bebrejdede mig min Handling, idet han anførte, at det klædte en Socialdemokrat ilde at frygte en eventuel Indmeldelse under de samvirkende Fagforbund. Jeg tilsendte Hr. Christensen en Redegørelse, men modtog den ulæst tilbage med den Motivering, at han betragtede al Diskussion mellem ham og mig som værende omsonst.

Det var min Hensigt — af flere Grunde — ikke yderligere at røre ved ovennævnte Spørgsmaal. For det første, fordi jeg mener, at politiske Standpunkter ikke vedrører Organisationerne indenfor Statsfunktionærerne; for det andet, fordi jeg paa nærværende Tidspunkt ikke havde Grund til Anke mod min politiske Standsfælle Hr. C. M. Christensen, men det har jeg nu, og da det er paa et Spørgsmaal, som har stor Betydning for hele Lokomotivpersonalet, ønsker jeg at omtale det.

Hr. C. M. Christensen blev fornylig overført fra Godstogskørsel til Persontogskørsel trods dette, at mange Kolleger havde Anciennitet forud for ham. Formanden for Førerkredsen har været hos Administrationen for at paatale dette og et analogt Forhold, hvor et af Førerkredsens Medlemmer er udnevnt til Springer.

For Hr. C. M. Christensens Vedkommende er svaret, at Grunden til Favoriseringen er Kulspareri; men netop dette burde gøre Spørgsmalets Afgørelse meget betænkeligt for Lokomotivpersonalet, og jeg kan ikke tro, at Afgørelsen kunde vinde Sanktion ved en Generalforsamling indenfor D. L. & L. F.?

Det vilde jo skabe ganske fortvivlede Forhold, om der atter skulde indføres Kulsparepræmiering paa den Maade.

Enhver, der har kørt som Fyrbøder under disse Forhold, ved, hvorledes ellers skikkelige Førere var ganske utaalelige under Tjenestens Udførelse, og dette var jo ganske forstaaeligt, naar Forholdene undertiden var saaledes, at der var en Forskel paa ca. 20 Kr. i Emolumenter pr. Maaned for den gode og den daarlige Tur. Var det galt den Gang, hvor meget værre vilde det ikke blive nu, hvor Personalet er blevet mere end fordoblet.

I det store og hele bør Personalet holde paa Anciennitet og dermed Solidaritet og banlyse alt Springeri.

Det gør mig oprigtig ondt for min ærede Kollega, at han, »Idealisten«, er anvendt som Objekt til Sprængning af Idealerne; men han bør trøste sig med, at Livet ofte former sig anderledes, end man selv har tænkt.

Stod jeg som Medlem af D. L. & L. F., vilde jeg fastholde, at Hr. C. M. Christensen ikke kunde beklæde Tillidshvervet som Afdelingsformand, og samtidig vilde jeg foreslaa, at Organisationen protesterede imod Befordring paa Kulspareri.

Kjøbenhavn, i Januar 1912.

Vilh. Jespersen,
Lokomotivfører.

Maa jeg bede den tænksomme Læser om at gennemgaa Artiklen og søge at finde Forfatterens Mening. Jeg har med min bedste Vilje intet Sted fundet, hvor V. J.

har paavist det, der tilsyneladende maa være hans vigtigste Opgave, at jeg er paa tværs af mig selv og min eventuelle politiske Overbevisning; jeg synes, at med en saa paatrængende Overskrift, som Artiklen er forsynet med, burde V. J. i det mindste gøre et Forsøg paa at begrunde denne. — Men V. J. kender »Kredsen«s Kolleger godt nok til at vide, at den gaar i dem som Guds Ord i en Student. — Men saa burde V. J. dog vide, at der er andre, som læser »Vor Stand«, og som maaske gerne vil søge Meningen i, hvad der staar skrevet; men med Henblik paa dette Produkt er det jo umuligt, den mangler det nødvendigeste, for at den kan gouteres. Naar V. J. skriver, at jeg i sin Tid bebrejdede ham, at han udmeldte sig af den angivne Grund, saa var der formentlig en ikke ringe Berettigelse i dette, naar Hensyn tages til V. J.s politiske Standpunkt. Skal man tage Konsekvensen af den Handling, V. J. da udførte, saa forbyr det egentlig ikke mig, at han nu gider lægge Navn til den Portion Vrøvl, han har faaet »Vor Stand« til at optage. Kan det muligt være V. J.s Mening, at jeg ikke skulde efterkomme en til mig given Ordre om at køre i den eller hin Tur? — Men en Ting kan V. J. være forvisset om, at jeg intet har at bebrejde mig, jeg har ikke „fedtet“ mig noget til.

Ved V. J. iøvrigt, hvad der er foregaaet i D. L. & L. F. i Anledning af denne Sag? Han maa jo — naar Hensyn tages til hans gode Raad — være bange for, at vi ikke kan klare den Sag alene; men var det egentlig ikke mere passende, at han med om muligt større „Varme“ vilde se lidt paa det, der vedrører »Kredsen«.

Men for nu at berolige »Kredsen« og V. J. kan jeg meddele, at jeg har tilbudt at søge tilbage til den Tur, hvorfra jeg kom; men dette har »de kjøbenhavnske Afd.« enstemmig modsat sig. Ydermere kan jeg meddele, at man med Henblik paa hele Situationen har givet mig et Tillidsvotum at leve videre paa.

I denne Sammenhæng vil V. J. kunne forstaa, at Medlemmerne i D. L. & L. F.

heller ikke har ment at kunne følge ham ved at vrage mig som Tillidsmand; dette »gode« Raad kunde altsaa have været sparet, idet man har genvalgt mig. Mulig dette kommer V. J. og andre Separatister paa tværs; men derved er jo intet at gøre. Det er jo egentlig heller ikke disse Mennesker, jeg repræsenterer.

For imidlertid at berolige V. J. skal jeg love ham og andre ligesindede, at jeg nok skal passe mine Tillidshverv paa den Maade, Medlemmerne vil have dette, og jeg skal ikke ligge paa den lade Side, saaledes at man om muligt efterhaanden opnaar, at d'Hrr. vender tilbage til Organisationen, hvor de hører hjemme.

Og V. J. har vistnok selv Brug for al den Støtte og de gode Raad, han kan faa, saa V. J. burde egentlig sidst af alle melde sig med »Raad«.

C. M. Christensen.

* * *

Uden at komme nærmere ind paa det Pjæt, Vilh. Jespersen disker op med, og hvad han vilde gøre, »hvis han stod som Medlem af D. L. & L. F.«, kan man dog se den C. M. Christensen tildelte Udmærkelse under to Synspunkter, nemlig:

1) Kan det organisationsmæssigt set bifaldes, at et Medlem modtager en saadan Udmærkelse paa Bekostning af ældre Kolleger?

Dertil maa svares et ubetinget Nej! medmindre at særlige Kvalifikationer skulde give ham Adkomst dertil; men uanset Vilh. Jespersens mere eller mindre indgaaende Kendskab til Ordre og Bestemmelser kan han dog næppe være uvidende om, at det fundamentale for Tjenestens Udførelse er Lydighedspligten. Med det Kendskab, vi har til V. J., tror vi ikke, at han vilde vægre sig ved at udføre en beordret Tjeneste, — selv om den var bedre end den, han i Øjeblikket udfører, og selv om det skulde være paa Bekostning af ældre Kolleger.

2) Kan en saadan Udmærkelse set med overordnedes Øjne anses for retfærdig og forsvarlig?

Dette er imidlertid en Skønssag, og de Synspunkter, der tilsyneladende har været bestemmende til særlig at udmærke C. M. C., skal vi søge at belyse og retlede.

Man maa erindre sig, at vore foresatte staar som Statens Repræsentanter for et Foretagende, som en kendt Jernbanekritiker har kaldt »en Vognmandsforretning i stor Stil«, og her som ved al anden Forretning bør der naturligvis tages tilbørligt Hensyn til det økonomiske Resultat. Da nu »Foderet« tynger svært paa Forretningens Budget, er det naturligt, at der udarbejdes en aarlig Statistik over Lokomotivpersonalets Forbrug. Da de Summer, der nu medgaar til Brændsel, andrager næsten 4 Mill. Kr. aarlig, er det ganske naturligt, om de overordnede fæster deres Opmærksomhed paa dem, der ved deres Mindreforbrug af Kul tilsyneladende sparer Statsbanerne for maaske flere Tusinde Kr. aarligt. Tillige maa det give de overordnede det Indtryk, at den Lokomotivfører, der kan opvise det bedste økonomiske Resultat, ogsaa er den, der har sit Lokomotiv i en saadan Stand, at det yder det højeste for den mindste Udgift.

Hvis dette var det sande Billede, Statistikken giver af Lokomotivpersonalets Kulforbrug, vilde der ganske forretningsmæssigt set — og som de overordnede har Pligt til at se — selvsagt intet være at sige til, om man særlig udmærker den Mand, der udviser den største Omhu og Omsigt ved Maskinens Betjening.

Imidlertid er det Billede, Kullisten giver, bundfalskt, idet der kun tages Hensyn til det *indkøbte Kvantum*, der i Særdeleshed, hvor flere Sæt Personale betjener samme Maskine, og hvor der iblandt *kan* være en Fører, der lider af Sparemani, da er det velkendt, at det indkøbte Kvantum ikke nær dækker hans Forbrug.

Selv ved Maskiner, der kun betjenes af eet Sæt Personale, er den aarlige Sammenstilling over Kulforbruget upaalidelig — endda i meget høj Grad, fordi der i denne savnes en Rubrik over *indvunden Tid*. Nu er det en kendt Sag, at nogle Førere mener at have gjort deres Pligt, naar de blot holder

Køretiderne, uanset om Toget er forsinket eller ej, hvorimod andre Førere anser det for deres Pligt at indvinde Tid med rimelig Hensynstagen til Maskinens højeste Ydeevne; at dette kan give en mægtig Difference for *samme Tur*, er indlysende.

Efter Administrationens Opfattelse er man altsaa paa den »rigtige« Side af Kullisten, om man blot holder Køretiderne; men er det jernbanemæssigt set rigtigt?

Lokomotivpersonalet maa derfor ganske bestemt forlange en Udtalelse om, hvad den af Hensyn til Banernes og Personalets Tarv anser for at være rigtigtst, *at indvinde eller undlade at vinde Tid*.

Formlerne for Hastighedsforøgelse lærer os, at Kulforbruget forøges med Hastighedens tredie Potens. Hvilket imponerende Tal dette er, vil bedst fremgaa af et Par Eksempler.

Antag, at man paa en 110 km Strækning ved en Hastighed af 30 km pr. Time bruger 2 Tons Kul; det vil ved den tredobbelte Hastighed (90 km) for samme Togvægt stige til $2 \times 2 \times 2 = 8$ Tons; eller antag, at der ved en Hastighed bruges 3 Tons Kul, saa vil der ved den tredobbelte Hastighed bruges $3 \times 3 \times 3 = 27$ Tons.

For en retfærdig Bedømmelse er det derfor aldeles nødvendigt, at Tidsvinding tages i Betragtning.

Det vil af ovenstaaende fremgaa, hvor upaalidelig Kullisten er, og hvilken Uretfærdighed det er paa Grundlag af denne særlig at udmærke enkelte til Fordel for andre, der maaske i Virkeligheden har præsteret en langt bedre Arbejdsydelse.

Man fristes imidlertid til stærkt at betvivle, at de overordnedes Motiver til Turenes Besættelse er dikterede af Retfærdighedshensyn. Selv om man gik ud fra, at C. M. Christensen ifølge Kullisten havde gjort sig særlig fortjent, er der dog sket flere Turbesættelser, hvor man med bedste Vilje ikke kan se de paagældendes Fortjenester. Vi nævnte saaledes for nogen Tid siden, at Lokf. Strubberg paa Trods af ældre Kollegers Ansøgninger ved sin Fremmelse forflyttedes til Kjøbenhavn; men

ikke nok hermed, han overførtes tillige til 5te Kreds, der har alle de indbringende *faste Ture*.

Uden nogen som helst Forklejnelse af Strubberg var han ved sin Forfremmelse et ubeskrevet Blad m. H. t. Økonomi; her kan det altsaa ikke være Kulspæreri, der har været bestemmende for de overordnede til, at han skulde forbigaa Kolleger med indtil 10 Aars Reservetid.

Er ikke de overordnede eller vedkommende selv klare over det urigtige ved dette? Skønner ingen af dem, at disse Tilfælde vækker Misfornøjelse og Forargelse hos alle rettænkende og først og fremmest hos dem, der er bleven forbigaaet ved disse Turbesættelser? De kjøbenhavnske Afdelinger vil da heller ikke lade disse Tilfælde gaa upaatalte hen, men søge at skabe Retfærdighed, hvor der nu synes at herske Vilkaarlighed.

Red.

Sygekasserne.

Hr. Redaktør!

Gennem Deres ærede Blad tillader jeg mig at henstille til Repræsentantskabet for saavel den sjællandske som jyske Sygekasse, om Indførelsen af en Reform, der i Betragtning af, at den ikke medfører nogen Udgift for Sygekasserne, ikke desto mindre faar en vis Betydning for de lavestlønnede Interessenter, nemlig angaaende Kautionsindbetalingen til Hospitalet ved Patienternes Indlæggelse, hvor denne kræver hurtig Behandling.

Naar jeg fremsætter dette Forslag, er det paa Grundlag af følgende Selvpoplevelser i Aarenes Løb: For ca. 12 Aar tilbage, mens jeg var bosiddende i Kjøbenhavn, var efter Jernbanelægens Anordning en hurtig Indlæggelse af min Hustru paa Kommunehospitalet dersteds nødvendig. Udrustet med Lægens Indlæggelsesseddel, og efter Ordre fra denne, henvender jeg mig paa Kontoret, hvor jeg afvises med den

Besked, at jeg først maatte fremskaffe Kautionsbeviset fra Sygekassen. Da det netop var en af Aarets Højtidsdage, var det selvfølgelig en Umulighed; ligesom jeg personlig ikke heller var Ejer af det Beløb, som fordredes.

Jeg forbigaar de paafølgende Kalamiteter og noterer kun, at Kautionen fremskaffedes gennem en Sparekassebog, som præsenteredes Hospitalet, paa hvis Ekspeditions-kontor nu en ældre tilstedekomende Herre til almindelig Overraskelse afviste Bogens Modtagelse med den Bemærkning, at Statsbanernes Sygekasse var »god nok« og Lægens Indlæggelsesseddel gyldig. Denne Udtalelse var dog særlig henvendt til den Person, der før havde nægtet Indlæggelsen, som under disse Forhold var bleven forsinket 5 à 6 Timer, men umiddelbart derefter fandt Sted.

For nogen Tid siden indlagdes min Søn, efter Jernbanelægens Ordre, til Specialbehandling paa et Hospital i en større Provinsby, der sorterer under den jyske Sygekasse. Medtagende et Brev fra vor Læge til Overlægen paa Hospitalet, beordrede denne efter vor Ankomst og en stedfunden Undersøgelse Barnets øjeblikkelige Indlæggelse.

Efter Overlægens Anmodning henvendte jeg mig derefter paa Hospitalets Kontor for et meddele Indlæggelsen. Her betydedes det mig, at Indlæggelsen var ulovlig, da Kautionen ikke var stillet, og Overlægen ingen Ret havde til at foretage Patienternes Indlæggelse, førend de fornødne Formaliteter med Kontoret var i Orden.

Da jeg i dette Tilfælde ej heller havde tænkt paa Kautionsspørgsmaalet, var jeg i Øjeblikket ude af Stand til at skaffe et saadant tilveje. Dog eftersom Barnet var taget under Behandling, kom vi for saavidt til en heldig Forstaaelse, som jeg da ikke behøvede at tage det med hjem igen, men sørge for Fremskaffelse af Kautionen en af de nærmeste Dage, hvilket ogsaa skete.

Af det her fremdragne, der i enhver Henseende kan dokumenteres, fremgaar, at Interessenterne i visse Tilfælde er udsatte

for ret ubehagelige Genvordigheder, overfor hvilke der dog med lidt god Vilje og med Lethed kan indføres en mere tidssvarende Forbedring, nemlig ved at give alle Jernbanelægerne Bemyndigelse til i de Tilfælde, hvor en øjeblikkelig Hospitalsindlæggelse er nødvendig og Sygekassernes Kautionsbevis ikke straks kan tilvejebringes, da at optræde som Sygekassernes Garant. En saadan Ordning vil sikkert blive hilst med Tilfredshed af mange foruden

Deres

Interessant

Nr. 66321

i J. F. S.

Nye Iltogslokomotiver.

Paa Borsigs Lokomotivfabrik i Tegel ved Berlin bygges for Tiden 2 Iltogslokomotiver, som ventes afleveret til Statsbanerne i Marts Maaned.

De nye Lokomotiver bygges foreløbig som Prøvemaskiner og er særlig beregnede for svære Tog paa stærke Stigninger. De skal have 3-koblede Aksler, af hvilke den bageste ligger under Fyrkassen, og 2-akslet Truck; de bliver 2-cylindrede og forsynes med Heusingers Styring og Schmidt's Røgrørsoverheder.

Maskinerne, der bremses med Vakuum uden særlig Kraftoverføring, kommer til at veje omtrent det samme som P-Maskinerne, og Tenderen bliver ganske som P-Maskinernes.

Bevillingen til disse 2 Maskiner afholdes af Finansloven for indeværende og kommende Finansaar, paa hvilke er opført 996,000 Kr. til 12 svære Iltogslokomotiver. Om Anskaffelsen af de øvrige 10 bevilgede Maskiner er der endnu ikke truffet Bestemmelse.



D. L. & L. F.

Aalborg Afdeling.

Ved Generalforsamling den 18.-1.-1912 valgtes:

Til Afdelingsbestyrelse:

Formand Lokf. Wendelboe (Genvalg).
Kasserer Lokf. Hougaard (Genvalg).
Repræsentant Lokfrb. Andersen.

Til Delegerede:

Lokf. Wendelboe og Hougaard.
Lokfrb. Schmidt.

P. N. Wendelboe,
Sekretær.

* * *

Frederikshavn Afdeling

afholdt den 31. Januar sin aarlige Generalforsamling med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden.
2. Forhandlingsprotokollen.
3. Regnskabet.
4. Valg af Bestyrelse.
5. Valg af 2 Revisorer.
6. Valg af Delegerede.
7. Eventuelt.

Formanden, Lokf. Beck, aabnede Mødet og valgtes til Dirigent, aflagde Beretning om Virksomheden.

Virksomheden godkendtes.

Derefter oplæstes Forhandlingsprotokollen, som godkendtes.

Kassereren, Lokfrb. Voldby, oplæste Regnskabet.

Godkendtes.

Til Formand valgtes Lokf. Lysholm. (Lokf. Beck ønskede ikke Genvalg). Kassereren, Lokfrb. Voldby, og Repræsentanten, Lokfrb. S. Hansen, genvalgtes.

Til Revisorer valgtes Lokf. Steffen Andersen og Lokfrb. Mouritzen.

Som Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen valgtes Lysholm og Voldby.

Under Eventuelt fremkom Forslag om at søge foranlediget en Sommerudflugt sammen med Aalborg Afd. og eventuelt Lok-

personalet ved de nordjyske Privatbaner og da evt. med et Hovedbestyrelsesmedlem som inviteret Taler.

Efter at flere havde givet Forslaget deres Tilslutning, blev det vedtaget, at Bestyrelsen skulde arbejde for Sagens Realisation.

A. Møbius,
Mødets Sekretær.

* * *

Rd.-Lg. Afdeling

afholdt sit aarlige Juletræ Søndag den 21. Januar paa Hotel »Langaa«. Takket være Hr.Maskinbestyrer Dusebergs venlige Imødekommehed havde alle faaet Tjenstfrihed, saa 85 pCt. af Medlemmerne deltog i Festen. Festkomiteen i Langaa havde præsteret et smukt Arbejde; Salen var dekoreret med Guirlander og Flag, Juletræet var overordentlig smukt pyntet. Festen tog sin Begyndelse Kl. 7¹/₄. Festkomiteens Formand bød Velkommen og holdt en Tale til Børnene om Julens Betydning. Derefter blev der sunget et Par Salmer. Efter den sidste Salmes Ophør rullede et Lokomotiv ind i Salen. Tenderen var i Stedet for Kul fyldt med Godter. Maskinen med sit Personale vakte stor Begejstring baade hos store og smaa. Som Julenisse gjorde E. Larsen, Lg., stor Lykke. Børnene holdt ud til Kl. 11. Efter at Salen var ryddet, fortsattes Ballet for voksne. Kl. 1¹/₂ var der fælles Kaffe- og Punschesold. Taler og Sang gik Slag i Slag. Kl. 5 sluttede Ballet. Og mens Sneen knirkede under Fødderne, marscheredes der til Banegaarden, hvor Randers Medlemmer blev lempet ind i Tog 921. — Lokomotivformand Sørensen, Rd., med Familie deltog i Festen, der var fuldtud vellykket.

L. A.

* * *

Struer Afdeling.

Den 13. Januar afholdt Afd. sin Julefest, der fra først til sidst forløb overordentligt smukt og uden en eneste Mislyd i nogen som helst Henseende, og Komiteen har haft Glæde af det store Arbejde, den

har udført. En særlig Tak maa Afd. rette til Lokf. Thygesen som Komiteens Formand, der tillige havde skrevet den lille Julekomedie, der blev opført, heri hjulpet af Lokf. Petersen, Aarhus. Den i Stykket anvendte Kamin havde T. fabrikeret i sit private Værksted, og for at faa den op maatte han rive en Del af Husmuren ned.

Kl. 7 blev Døren til Salen aabnet. Ved Døren stod et Mastesignal, der viste fri Bane, Salen var dekoreret i rødt og hvidt. Efter at Børnene havde sunget forskellige Salmer og Sange, blev Juletræet plyndret; derefter kørte Afd. Lokomotiv frem med Gnisterne jagende op af Skorstenen, ført af Foreningens mindste, yngste og lige udnævnte Lokomotivfører. Maskinen foretog adskillige Ture i Salen med Tenderen fuldt lastet med Børn, indtil Tenderhjulene gjorde Strike, derefter blev den rangeret afvejen og Salen ryddet og gjort i Stand til Forestillingen.

Scenen forestillede et dansk Hjem i Amerika, hvor Moderen sidder og fortæller Børnene om den amerikanske Julemand »Sankte Klavs«. Da Børnene er bragte i Seng (her gjorde en Replik fra Moderen til Drengen, der vil stikke i Seng uden at blive vasket, forstaaende og stormende Lykke hos saavel smaa som store, og hele Aftenen lød »Stop Hansemand! Du skal vaskes«), gaar Moderen, og fra den i Baggrunden anbragte store Kamin, der var dekoreret med Christtorn og Mistelten, kom saa St. Klavs, Lokfrb. Helmer Christensen, kravlende ud. Efter at have fortalt forskelligt lægger han sine Gaver og forsvinder i bengalsk Belysning.

Lidt senere paa Aftenen gav en Broder til St. Klavs en Forestilling som Jonglør og Negerkomiker, assisteret af Lokfrb. Rasmussen, og gjorde ganske overordentlig Lykke. Sidste Nr. var som Automobilfører i et Automobil lavet af en Cementtønde, men med Tudehorn og elektrisk Lys.

I Løbet af Aftenen fik Børnene udleveret forskellige Godter. Efter at Salen for anden Gang var bleven fejlet, begyndte Dansen for Børnene, der varede til Kl. 11;

henad 12 begyndte de »store« og holdt trolig ud til Kl. 5 eller lidt senere.

Nogle Medlemmer benyttede Lejligheden til sammen med Morgenkaffen og Frokosten at tage Afsked med Lokf. Thygesen, der fra Januar desværre er forflyttet til Aarhus, hvorved Festen for nogles Vedkommende sluttede Kl. 7.

Samtlige overordnede var indbudte og mødte med Undtagelse af Maskinbestyreren, der ved en Tjenstrejse desværre blev hindret i at møde, for første Gang i de tre Aar Afd. har holdt Julefest.

Paa Afd. Vegne maa jeg bringe saavel Komiteen som de assisterende ved Forestillingen, Fru Lokf. Sidenius Petersen, der smukt og naturligt udførte Moderens Rolle, Brødrene Helmer Christensen og Lokfb. Rasmussen samt Hr. Maskinbestyrer Dorf for den ydede Tjenestefrihed en velment Tak og udtale Haabet om, at Festen til næste Aar maa blive lige saa vellykket som i Aar. Bedre er det umuligt at faa den.

I Referatet af Mødet den 9. December er en meningsforstyrrende Trykfejl. Der staar, at H. B. har sanktioneret Reglerne for Reservetjenesten, skal selvfølgelig være **Ma. B.**

Viggo Gundel,
Afd. Formand.

Et Forslag.

Med den ordinære Generalforsamling i April d. A. for Øje har jeg den sidst afholdte i Erindring. Som det maa være alle, der deltog i den, bekendt, var Nyborg efter alt at dømme bleven for lille. De, som kom om Aftenen og skulde sove om Natten, kunde ingen Værelser faa. De, som havde faaet Værelser, var saa godt som alle daarlige. De Lokaler, hvor Generalforsamlingen afholdtes, var ikke ideelle. Jeg vil kun meddele her i Bladet andres Syn paa den Sag saavel som mit eget, at d'Hrr., som skal sørge for Lokaler, vil sætte alt

ind paa, at vi kan føle os varme og veltilfredse i de Lokaler, vi har lejet, samt, at Generalforsamlingen kunde tale om en Flytning fra Nyborg til Odense. Med disse Ord maa d'Hrr. Medlemmer i Nyborg ikke tage det som en Kritik af dette deres Arbejde, som alle med mig er enige om, at de har gjort deres bedste — uanset Lokalerne.

Nyborg—Odense.

Bremsebetjening.

Da der jo ofte har været klaget over Bremsebetjeningen i Togene, og mangt et Tilfælde har bevist, at selv om baade Lokomotivpersonale og Togpersonale har gjort de yderste Anstrengelser, har det vist sig meget vanskeligt og til sine Tider umuligt at standse de svære Godstog, og endda har foraarsaget, at Toget er kørt ind paa Signal Stop, har Fredericia Afdeling vedtaget at indsende et Forslag til Generalforsamlingen, og saafremt det bliver vedtaget, og vor Administration vil tiltræde Forslaget, tror jeg, at meget vilde være vundet, og mangt et Uheld vil maaske samtidig være afværget.

Forslaget lyder:

1) Naar i et Tog Vognladningernes Antal overskrider Vognantallet med mere end 5 Vognladninger, skal der yderligere udover det i Politireglementet fastsatte Antal medgives Toget en betjent Bremse for hver 8 Ladninger, der yderligere findes i Toget.

2) Ingen Bremse maa benævnes læsset, uden at Ladningens Vægt mindst udgør det halve af Vognens Bæreevne.

3) Det paalægges Togbetjentene forinden Togafgang fra Udgangstationen nøje at prøve de dem tildelte Bremsere, om de er i brugbar Stand.

Punkt 1 tager særlig Hensyn til de svære Godstog, der ofte køres med; thi naar et Tog bestaar af 20 Vogne med 41 Vognl., da skal der jo efter Forslaget være to betjente Bremsere mere, og det vil jo

have en overordentlig stor Betydning for at holde et saadant Tog, især ned ad en Bakke med stærkt Fald.

Punkt 2 tager særlig Henstilling til, hvad Vognen er læsset med; thi vi kan jo ikke være tjente med, at en Vogn, der er læsset med en halv Snes tomme Kasser, benævnes og benyttes som læsset Bremse.

Punkt 3 er nærmest Indskærpelse af en gammel Ordre.

N. L. Hansen,
Sekretær, Fa. Afdeling.

Tjenstmand og Samfundsrel.

(Sluttet).

Rigsdagsmand *Bindewald* (Welfe*):

Mine Herrer! — Hr. Præsidenten for Rigsbaneamtet har ganske vist paa en virksom Maade afkræftet en Del af mine Kollegers Betæneligheder. — *Men mangt og meget, hvad han har sagt, vil dog forekomme den ene eller anden højst uforstaaeligt.* I Særdeleshed er den af Hr. Præsidenten fremsatte Paastand, at de fleste Jernbaneuheld er forekomne i Tjensttidens første Timer, mig i høj Grad paafaldende. Jeg anser det for umuligt, at denne Paastand kan understøttes ved et omfattende og upartisk Talmateriale. Skulde dette ikke desto mindre være Tilfældet, saa maa det snarest muligt indberettes til Rigsdagen. I det Andragende, der i den Retning beskæftiger Rigsdagen — *jeg henviser t. Eks. her til Andragendet fra det tyske Lokomotivpersonale — fremhæves stadig, at netop de fleste Jernbaneuheld foraarsages ved Overbebyrdelse og utilstrækkelig Hviletid. Vi, som her har at repræsentere den tyske Befolkningens Mening, ønsker, at Jernbaneuheldene maa reduceres til det mindst mulige.* Ganske vist er det glædeligt, at Statistiken over Jernbaneuheldene i Sammenligning med andre Lande som t. Eks. Amerika frembyder betydelig gunstigere Tal, men alligevel fore-

kommer der her i Tyskland for mange Jernbaneulykker. Det rejsende Publikum er derfor levende interesseret i Driftssikkerheden paa vore Baner. Jeg mener, at Rigsbaneamtet indgaaende maa undersøge, hvorledes disse Driftsuheld forekommer. Efter min Anskuelse er det ikke afgjort med det, som vi har hørt her. *Det er at undersøge, saaledes som det i Almindelighed antages, om Hovedaarsagen til disse Uheld er Overbebyrdelse i Tjenesten og utilstrækkelige Hvilepauser, og jeg er af den Mening, at man skal underkaste Andragendet fra det tyske Lokomotivpersonales Forening en fornyet Undersøgelse.*

Rigsdagsmand *Werner*: Hr. Præsidenten for Rigsbaneamtet har for nylig fremhævet, at de fleste Ulykkestilfælde passerer i de første Tjensttimer. Dette er vist næppe korrekt.

Personlig er mig Ulykkestilfælde bekendt, som ikke er forekommet i de første Timer, men derimod i Slutningen af Tjenesten. Jeg erindrer t. Eks. Jernbaneulykken ved Wilhelmshöhe for nogle Aar siden, som passerede umiddelbart før Tjenestens Ophør. *Der foreligger ogsaa retslige Afgørelser, hvor Lokomotivpersonalets Overanstrengelse er bleven anset som bevislig.* Hvad vil Hr. Præsidenten egentlig bevise med sin Paastand? Han har dog selv indrømmet, at Personalet ved Tjenestens Afslutning er overanstrengt, ligesom han ogsaa har tilstaaet, at Lokomotivpersonalet bliver tidligere utjenstdygtigt end de andre ansatte. Naar Driftssikkerheden til Trods for de fortsatte Driftsudvidelser dog stadig tiltager, saa er det for mig et Bevis paa, at vi med Stoltshed maa betragte vort Lokomotivpersonale. Man skal derfor ogsaa saavidt muligt imødekomme dette Personale.

* * *

Saavidt den Del af Forhandlingerne, der kan paaregnes at have Interesse for os.

Sammenligner man med den fornødne Objektivitet de danske Forhold med vort sydlige Nabolands, da opdager man med Lethed Ligheden, hvorimod Forskellen er

* Det hannoveranske Kongeparti.

Statsbanernes Tjenstmænd köber en gros

Vesterbrogade 66.

Stødt Melis	22 Øre pr. 4 Pd.	Dansk Mel	9 ¹ / ₂ Øre pr. 4 Pd.	Løvetand	26 Øre pr. Pd.
Hugget do.	23 — —	Amerik. do.	11 ¹ / ₂ — —	Malt	23 — —
Farin	19 ¹ / ₂ — —	do. do.	12 ¹ / ₂ — —	5 Pd. Salt	10 Øre
Hugg. Krystal	26 — —	Rismel	11 ¹ / ₂ — —	4 Pd. Soda	10 Øre

☞ Efter endt Dagværk smager Hertzsprungs Kaffe bedst. 107 Øre pr. Pd. ☺
Varerne sendes overalt.  Ogsaa til Provinserne.

den, at der her i Landet findes en Del Mennesker, som endnu savner Forstaaelsen af Jernbanevæsenets Betydning for Samfundet og det Ansvar, som enhver Jernbanemand i mer eller mindre Grad har. Hvis den rette Forstaaelse var herskende, vilde man næppe blive Vidne til saa mange hadefulde og nedsættende Udtalelser fra Offentlighedens Side, som Tilfældet har været siden Tjenstmændene fik forbedret deres Vilkaar.

I Stedet havde man simpelt hen vidst at vurdere og paaskønne den Punktlighed og Sikkerhed, hvormed det danske Statsbanemaskineri fungerer i Modsætning til Udlandet, hvor næppe en Dag hengaar, uden at der meldes om større Togulykker.

Vel sjældnen har Ordet »spare« været brugt hyppigere end i den sidste Tid. Alle Vegne lyder Parolen: »Vi maa spare!«

At spare er sikkert en smuk Egenskab; man maa vel egentlig betegne den som en Dyd. Dog højst komisk virker en saadan Opfordring til Besparelse, naar der ikke er mere at spare af, og tilmed i en Tid, hvor der overhovedet ikke kan være Tale om at spare. Det gode Raad at spare i Tide finder som oftest Anvendelse paa den Maade, at man begynder at spare, naar Tiderne er ugunstige og Konjunkturerne slette.

Naar der fra Offentlighedens forskellige Sider bliver rettet Beskyldninger mod Statsbaneadministrationen for manglende Interesse i Besparelssystemet, da vil sikkert enhver ansat støtte Autoriteterne mod en

saadan Insinuation, idet enhver Jernbanemand med Lethed og gennem Beviser vil kunne paapege talrige Eksempler paa en — om man saa skal kalde det — minutøs Sparsommelighedsiver.

For Lokomotivpersonalets Vedkommende behøver kun Besparelsen af den indførte Ordning fra Enkeltmandsbetjeningen af Rangermaskinerne til Reduktionen af Pudsematerialernes Kvantum, Indsamlingen af gamle Køreplaner eller Omlægningen af Turene, saaledes at Natpengene indskrænkes til det mindst mulige o. s. v., at nævnes.

Som man ser, er derfor Offentlighedens Kritik af Jernbaneadministrationens Virksomhed i den Henseende og paa dette Punkt uberettiget, thi overalt og til enhver Tid stilles det underordnede Personale overfor Begrebet »Spare«.

Men det gaar her, som Tilfældet altid er. Naar Besparelæssignalet lyder, da styrter saavel kaldede som ukaldede Spareapostle sig over enkelte Tjenstgrene og Detailler, hvor de undersøger og eftersporer, om der endnu kan afknappes noget. Mener nu saadanne Mennesker, at de har opdaget noget i den Retning, da udbasunerer de det for hele Verden og forkynder for deres Medmennesker, at alle Skavanker og daarligere Tider som Følge af deres Aandsgaver er forbi.

Men betragter man de fremsatte Planer ud fra Livets praktiske Side, saa opdager man som Regel, at det modsatte bliver Tilfældet i Virkeligheden. De fleste Gange

har man endda det Særsyn, at de, som særligt indgaaende har været beskæftiget med slige Forslag til Besparelser, pludselig søger at aflede Opmærksomheden fra deres egen Person, saa snart Talen berører deres personlige Forhold og Indtægter. Denne Egenskab vil man opdage hos alle Spareapostle og i en endnu mere udstrakt Grad, jo højere de samme Mennesker skriger op. En fin Karakteregenskab er det bestemt ikke, men — Hensigten helliger Midlet.

Forhaabentlig vil disse Kritikere og Spareapostle med Tiden finde de rette Steder, hvor deres Opmærksomhed og Skarp-sindighed var mere nødvendige end de ide-lige Presseoverfald og offentlige nedsættende Udtalelser. Uretfærdigt er det i alle Tilfælde at forsøge at opagitere Befolkningen til en Indskrænkning af Tjenstmændenes Samfundsret, naar de, som Tilfældet er, fyldestgør de Fordringer, som Samfundet stiller til dem.

Emil Alsborg.

Smøreindretning for Linealerne.

Ved den sædvanlige Smøring af Linealer med almindelige Væger kan det ikke undgaas, at en Del af Olien løber bort ubrugt, især i den varme Aarstid. Den Smøreindretning, som her skal omtales, søger at forhindre dette. I Smørehullet paa Linealerne er nedfræset et Sæde for en Kugle af Metal. Kuglen tilpasses saaledes, at dens Periferi gaar noget ned i Linealens Slideflade, hvorved den løftes af Krydshovedslæden for hver Gang, denne passerer, og derved lader et Kvantum Olie slippe igennem for derefter straks at lukke for Olietilførslen, naar Slæden er kommen forbi. Derved kan Olien fuldt ud og tilfredsstillende udnyttes. For ikke at udsættes for, at Kuglen, dersom der skulde findes en haard Partikel i Olien, bliver hængende oppe, og Olien derved løbe ud, kan man ved den sædvanlige Indretning med Væge sikre sig herimod. Vægen behøver ikke at tages op, og den forhindre-

drer, at der kommer Smuds ind i Smørerøret. Kan uden store Udgifter anbringes paa alle Lokomotiver og andre Maskiner.

Forskelligt.

Kontrolleringen af Togenes Hastighed finder i udstrakt Grad Anvendelse i Tyskland, og hvortil anvendes særlige Registreringsapparater, der er anbragte langs Strækningerne.

De sidste Konstruktioner af dette System bestaar af 2 Kontakter, som i en tilsvarende ringe Afstand fra hinanden findes anbragte under Skinnerne, saaledes at Apparatet kun træder i Funktion, naar et Tog passerer hen over Skinnen og bøjer denne.

Den egentlige Mekanisme bestaar af et Registreringsur, der bevæger en Cylinder, hvorpaa der er fastgjort en med horisontale Streger for Timer, vertikale do. for Sekunder inddelt Papirstrimmel. Cylinderen gør en Omdrejning i 24 Timer. Saasart et Tog berører den første Kontakt, hæves en Blyantsfjederholder i $\frac{1}{2}$ Sekund lodret i Vejret og attegner, indtil Toget har passeret den anden Kontakt, en lodret Linie, hvorefter Blyantsholderen øjeblikkelig falder tilbage i Hvilestillingen.

Stregens Længde tilkendegiver den forbrugte Køretid for Kørslen mellem de to Kontakter. Paa denne Maade kan det kontrolleres, hvorvidt Lokomotivføreren har overholdt den foreskrevne Maksimalhastighed eller overskredet samme. Yderligere kommer hertil, at man gennem dette Apparat er i Stand til paa Papirstrimmelen at følge de enkelte Togs Rækkefølge i hele Døgnet, idet denne ved Hjælp af Urværket regelmæssig bevæges videre, saaledes at der imellem de egentlige Hastighedsaftegninger dannes Mellemlinier, hvis Længde angiver Tiden imellem Togenes Ankomst til Kontakten.

* * *

Kulrøgens Paavirkninger.

I Chattanooga, Tennessee, er den ubeskyttede Jernkonstruktion paa Mc Callie Avenue Broen i den Grad bleven paavirket af Røgen fra de under denne kørende Lokomotiver, at

man efter kun 4½ Aars Benyttelse har været nødsaget til at afspærre Broen for Trafik. Ved en indgaaende Undersøgelse er det nemlig konstateret, at Fortæringen paa de mest udsatte Steder har medført en Vægtforringelse fra 27 til 68 Procent, saaledes at en gennemgribende Reparation er bleven nødvendig.

Efter Eisenbahn-Zeitung.



Personalialia.

Forflyttede er:

½ 12.

Lokfb. H. C. Bøjsen, Struer, til Viborg
Lokfb. L. P. Conradsen, Viborg, til Struer

⅓ 12.

Lokf. A. L. Holman, Skanderborg, til Esbjerg
Lokf. S. P. Sørensen, Esbjerg, til Skanderborg

¼ 12.

Lokfb. F. N. Hegelund, Vedde, til Aalborg
Lokfb. A. V. Christensen, Aalborg til Vedde

Afskediget er:

⅓ 12.

Lokfb. A. F. V. Broen, Kjøbenhavn Ø.

De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.

Regnskabsoversigt for Halvaaret 1911—12.

Indtægt:

Saldo fra Aaret 1910—11	...	Kr. 65174,81
Kontingent og Indskud	.....	- 2295,00
Renter	.....	- 1140,89
Indvundet ved udtrukken Obligation stor 200 Kr.	.....	- 24,65
Indvundet ved Indkøb af 3½ % Østf. Kreditf. Oblg.	.....	- 5000 Kr.
		616,25
		<u>Kr. 69251,60</u>

Udgift:

Pensioner	.....	Kr. 1966,67
Tryksager	.....	- 11,25
Porto m. m.	.....	- 4,39
Afkortning af Kontingent	....	- 42,50
Stempel og Indskrivn. af Oblg.	-	0,70
3½ % Østf. Kreditf. Oblg.	...	- 65000,00
Indestaaende i »Bikuben«	...	- 2226,09
		<u>Kr. 69251,60</u>

Kassens Kapitalformue er i det forløbne Halvaar steget fra Kr. 65174,81 til Kr. 67226,09. Medlemsantallet er steget fra 384 til 393. 10 ny indmeldte og 1 Medlem død (Lokomotivfører Kjær 3/10 1911). Pension ydes nu til 34 Enker. 23 erholder 100 Kr. og 11 150 Kr. aarlig.

Nye Medlemmer optages ved Henvendelse til Bestyrelsen.

Kjøbenhavn, den 31. Januar 1912.

Roosen,
Kasserer.

Carlsberg Skattefri

Lys og mørk

— Sundeste Afholdsøl —



Bytning.

En Lokomotivfører i Skanderborg ønsker at bytte til et sjællandsk Depot eller til Nyborg, naar Bytningen kan ordnes snarest. — Billet, mrkt. »H. L. A.«, sendes til Lok.-Tid.

Bytning.

En Lokomotivfører i 5te Kreds (Falster) ønsker at bytte med en Kollega i det nordlige Jylland.

Billet modt. Red.

Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33¹/₃ pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**
Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Forlunsræde 4, 1. (Ved Højbroplads).**

N. F. Lindblad.
Nansensgade 5.
Kjøbenhavn K.

Har i en Aarrække leveret Uniformer og civilt Arbejde til Embedsmænd ved de danske Statsbaner.

Bytning.

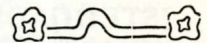
En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller København.

Billet modtager Red.

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.
Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.
Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.



Stort Udvalg af Spisestue-, Dagligstue- og Sovekammermøbler.

Reparationer samt Oppolering udføres billigt.

Griffenfeldtsgade 41.



Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Rygs-gade 4³, Tlf. Vester 1480y, og Lokomotivfyrb. **Kildevang**.

Kontor Steenstrups Allé 9³, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9³, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

W. Mentzler & Co. Helgolandsgade 1. Pianoer

Billige Betalingsvilkår. 20 Aars Garanti. Reparationer udføres. Brugte tages i Bytte.

I København er Guldsmed F. MICHEESEN Sdr. Boulevard 34 billigst.

H. J. Hansens

Skræderforretning Tlf. Vester
1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Afbetaling.
Al Herre- & Damekonfektion
leveres med
ugentlige eller maanedlige Afdrag.
Udbetaling efter Overenskomst.
Gode Varer og godt Arbejde garanteres.
1. Dannebrogsgade 1.

Dameovertøj.

med fuld Garanti for udmærket god Pasning køber
De absolut bedst og billigst.

A. MUNCK, Overstykkemagasin

ISTEDGADE 87 Telf. Vester 283 x
Leverandør til de fleste Jernbanefunktionær. Hustruer.

Køb Vin

hos Chr. Bertelsen, Sønder Boulevard 66.
Detailsalg til en gros Priser. Tlf. 3545.

Vrag

i Spisestel, Fajance, Por-
cellæn og Syltekrukker.
Stort Udvalg. Anbefales d'Hrr.
Jernbanemænds Hustruer.

Absalonsgade Nr. 16,
TH. BISTRUP

Kød!

C. ANDERSEN, Slagtermester, Gas-
værksvej 21.

1ste Klasses Varer. Billige Priser.
Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd.
Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

Stort Udvalg i alle
Slags Møbler
fra egne
Værk-
steder

L. G. JENSEN & HANSSENS Møbel-Etablissement
Nørrebrogade 54

Garanti
gives og
Afbe-
taling indrøm-
mes solide Købere

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjø-
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Bytning.

En Lokomotivfyrb. i Struer ønsker at
bytte med en Kollega paa Sjælland.
Billet modt. Red.

Nem Bifortjeneste.

Driiftige Folk søges som Agenter eller For-
handlere til 1/2 Bracil-Cigar (enestaaende Kvalitet)
til 35 Kr. pr. 1000 Stkr.

100 Stkr. sendes som Prøve 3,85 pr. Efterkrav.

Billet mrkt. »Bifortjeneste« tilsendes Bladets
Eksp., Asger Rymsgade 4.

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rymsgade 4^{IV} tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.