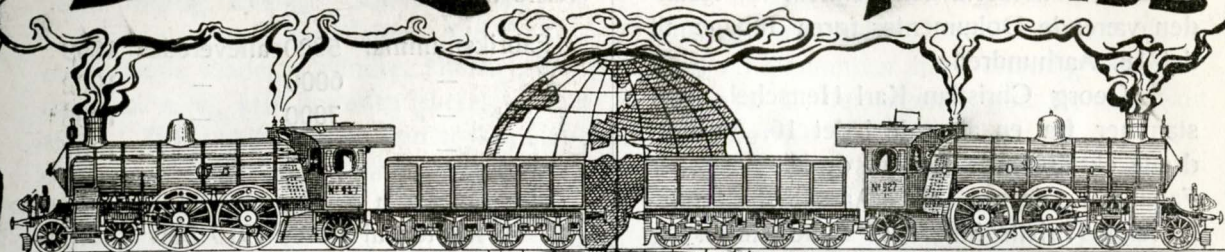


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 6.

15. Marts 1912.

12. Aarg.

Henschel & Søn's Lokomotivfabrik i Cassel og nogle af deres Lokomotiver.

Fra Tysk af O. Bendixen.

Vi kender alle Navnene paa de forøvrigt verdenskendte tyske Lokomotivfabriker, der leverer Lokomotiver hele Verden over, og som for største Delen ogsaa har bygget de forskellige Lokomotivtyper, som vi daglig ser paa vore Baner. Det ligger jo nær at tænke sig, at det maa være store Fabriker, der i alle Retninger er paa Højde med Tiden og i Besiddelse af stor Konkurrencedygtighed og Produktionsevne, eftersom de formaar ikke alene at bygge den Mængde Lokomotiver, der aarlig bestilles til det mægtige tyske Jernbanenet, men som sagt ogsaa leverer en stor Del af de Lokomotiver, som bygges til Udlandet baade nær og fjern. De færreste forestiller sig imidlertid, at alle blandt de største af Tysklands Lokomotivfabriker, som for os er de mest bekendte, kan se tilbage paa en anselig Aarrække siden deres Grundlæggelse. I. A. Maffei's Lokomotivfabrik i München er saaledes grundlagt 1838, og det første

Lokomotiv byggedes 1844. Sächsische Maschinenfabrik, Chemnitz, grundlagdes 1837, og 1848 afleveredes det første Lokomotiv. Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, Hannover-Linden, blev grundlagt 1835 og byggede det første Lokomotiv 1846. Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft (Schwartzkopff), Berlin, er grundlagt 1852 og begyndte med Lokomotivfabrikationen 1866. Lokomotivfabriken i Wildau ved Berlin aabnedes 1900. A. Borsig's Fabriker i Berlin grundlagdes 1837, og Maskin- og Lokomotivfabriken i Tegel ved Berlin aabnedes 1898. Det første Lokomotiv byggedes 1841 til Berlin—Stettin Jernbanen.

Præsidenten blandt de tyske Lokomotivfabriker baade i Alder og Størrelse er dog imidlertid Henschel & Søn's Maskin- og Lokomotivfabrik i Cassel. Den grundlagdes nemlig 1810, og 100 Aar derefter, 1910, blev det 10,000. Lokomotiv færdigt. Det første byggedes 1848. I det følgende skal vi nærmere se paa denne Fabrik og nogle af dens Lokomotiver, saaledes som det er omtalt i Fabrikens Brochurer. Den er Europas største Lokomotivfabrik, og den leverer nu ca. 800 Lokomotiver om Aaret. Det vil altsaa sige, at mere end 2 Lokomotiver bliver færdige om Dagen, og Le-

veringen til Dato er oppe paa ca. 11,500. Oprindelsen til Henschel & Søn's Maskin- og Lokomotivfabrik kan gennem for Haanden værende Dokumenter føres tilbage til det 18. Aarhundrede.

Georg Christian Karl Henschel, som stammer fra en allerede i det 16. Aarhundrede eksisterende Kanon- og Klokkestøber Familie i Giessen, fik i Aaret 1785 landsherreligt Privilegium som Kanonstøber og Indehaver af det fyrstelige Kanonstøberi i Cassel (Hessen). Foruden Skyts og Klokker fremstillede han ogsaa Pumper, Kedler, Presser og Maskiner af alle Slags. En Drejerbænk fra denne Tid (1799) er endnu i Firmaets Besiddelse. Virksomheden fandt som sagt Sted i Statens Fabrik; men i Aaret 1810 overførtes den til egne, nybyggede Værksteder, og dermed blev Grundstenen lagt til den Fabrik, som altsaa nu har bestaaet i over 100 Aar.

Den ovennævnte Grundlæggeres Søn, Kurfyrstelig hessisk Overhjergraad Anton Henschel, indtraadte i Aaret 1817 som Deltager i Faderens Forretning, og denne udviklede sig til stadig større Betydning som Maskinfabrik. Anton Henschel's Navn er nøje knyttet til den tyske Maskinbygnings Historie. Hans store Kundskaber og klare Omdømme i Forbindelse med en ualmindelig Arbejdsevne, kvalificerede ham til et stort selvskabende Arbejde paa de forskellige Omraader inden for Tekniken. Nogle banebrydende Opfindelser og Konstruktioner bærer hans Navn, f. Eks. Henschel's Rørkedler og Henschel's Turbiner. I Løbet af Aarene fremstilledes talrige Højtryksmaskiner af eget Patent paa indtil 100 H. K., Dampkedler, Turbiner, hydrauliske Presser, flere Messing- og Jernvalseværker, betydelige Blæseanlæg, ligeledes patenterede, Dampmuddermaskiner, Dampskibe, Broer og tillige talrige Værktøjsmaskiner til Brug for Maskinbygningsindustrien. Ogsaa med Jernbanernes Udvikling tog Anton Henschel ivrig Del. Bygningen af Lokomotiver paa-begyndtes, og det første Lokomotiv afleveredes, som sagt, i 1848. I de følgende Aartier beskæftigede Firmaet sig mere og

mere med Lokomotivbygningen, der nu udgør Fabrikens Hovedbedrift. Lokomotiverne med

Fabriksnummer	5000	afleveredes	1899
—	6000	—	1902
—	7000	—	1905
—	8000	—	1907
—	9000	—	1909

I Midten af Aaret 1910 blev Fabriksnummer 10,000 færdig. Det var et E- ($\frac{5}{3}$ koblet) Godstogslokomotiv med Overheder til de preussiske Statsbaner. En lignende Maskine var paa Verdensudstillingen i Brüssel 1910, og vi skal senere komme tilbage til den.

Fabriken er stadig bleven nedarvet fra Fader til Søn. Den er som sagt Europas største Lokomotivfabrik og fuldt ud moderne baade i Bygning og Indretning. Den nuværende Chef for Firmaet er Geheime Kommerceraad Dr. ing. Karl Henschel, Anton Henschel's Sønesønssøn, og det er ham, som i stor Stil har opbygget, udvidet og moderniseret Fabriken. I Aaret 1904 købte Karl Henschel af »Dortmunder Union«, Jern- og Staalværket »Henrichshütte« ved Hattingen/Ruhr i Westfalen, og dette er nu fuldstændig ombygget og udvidet saaledes, at det staar paa Højde med den moderne Tekniks og Lokomotivfabrikations Fordringer. Det hører nu til de betydeligste Værker i den rhinsk-westfalske Jernindustri. Fabriken fremstiller saaledes selv de fleste for Lokomotivfabrikationen nødvendige Raamaterialier, og er da selv i Stand til at vaage over disses Kvalitet og rettidige Aflevering.

Lokomotivfabrikens højeste Arbejder-tal har beløbet sig til 6500, og den fremstiller Lokomotiver af enhver Art og Størrelse, saavel for Hoved- som for Sidebaner, Kolonibaner og Gadebaner (Tramlokomotiver), ligeledes til Privat-, Industri- og Bygningsforetagender. Endvidere Lokomotiver med Kran, som kan benyttes baade til Rangering og Losning af Jernbanevogne, Lokomotiver uden Fyr, elektriske Lokomotiver, roterende Sneplove og Dampvogne

af eget System. Almindelig benyttede Lokomotiver bygges paa Oplag, og kan derfor hurtig leveres. Alle Enkeltdele til Lokomotiver, som nye Kedler, nye Fyrkasser, valsede Plader, Cylindre, Hjulsæt, Bandedager o. s. v., kan ligeledes leveres i Løbet af kort Tid. Henschel & Søn er ikke alene den største Leverandør af Lokomotiver til de preussiske Statsbaner; men ogsaa paa Udførelsens Omraade staar de øverst. De har i Løbet af Aarene haft store Leveringer

nye Lokomotivtyper til enhver Tid. Der bygges saaledes ikke Lokomotiver alene efter de talrige egne Modeller, men ogsaa efter enhver ønsket fremmed Type. Henschel's Lokomotiver har bestandig Ordet for at være af fremragende god Konstruktion og udførelse.

Fabriken i Cassel bestaar af 2 rummelige, adskilte Afdelinger, som med Sporere forbundne med hinanden. Antallet af Værktøjsmaskiner beløber sig til over 2000.

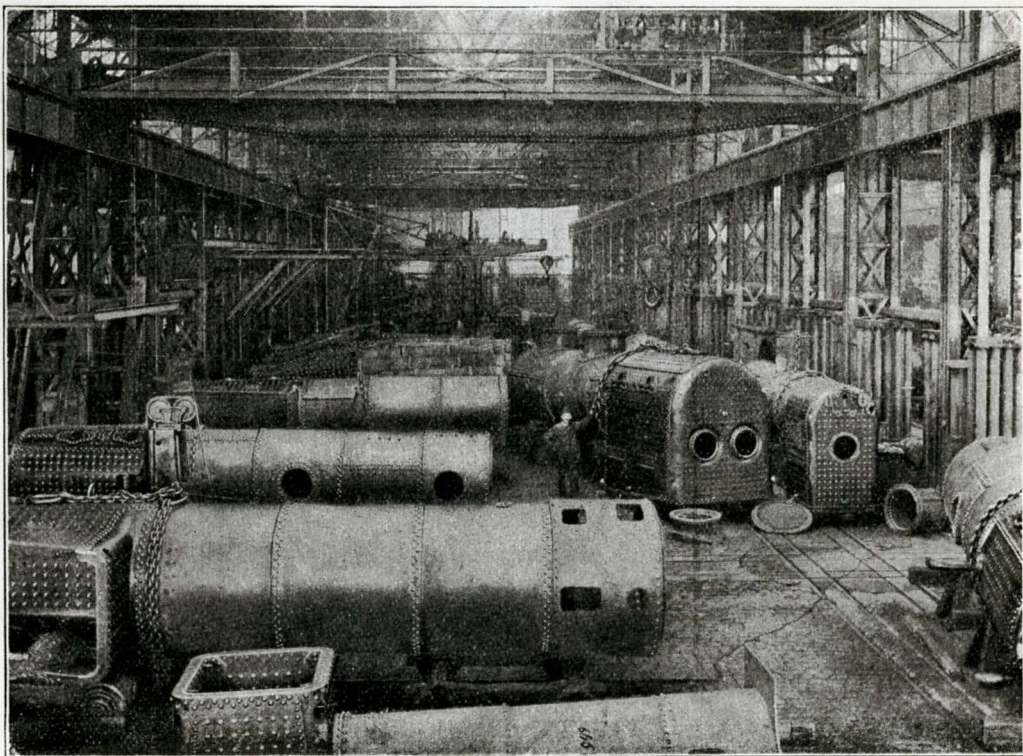


Fig. 1. Kedelsmedie.

til Italien, Frankrig, Spanien, Portugal, Nederlandene, Danmark, Rusland, Rumænien, Bulgarien og Serbien, endvidere til Tyrkiet, Ægypten, Tunis, Kina, Japan, Argentina, Brasilien, Chile og Meksiko. Alene til Italien er bygget 1150 Lokomotiver af alle Arter. Til Kolonibaner har Firmaet bygget en Mængde Lokomotivtyper med den omhyggeligste Udarbejdelse efter de specielle Forhold, og som i Driften har vist sig udmærkede. Store Tegnestuer under Ledelse af flere dygtige Konstruktører, sætter Fabriken i Stand til at paatage sig Udkastet til

Deraf over 500 Drejebænke, 300 Fræsemaskiner, 400 Høvle-, Schape- og Stikmaskiner og 400 Boremaskiner; 2 damp-elektriske Centraler med 5700 H. K. forsyner Værkstederne med Kraft og Belysning. 510 elektriske Motorer driver Værktøjsmaskinerne samt 46 Løbekraner, 65 Drejekraner, 20 Løftekræner, 5 Skydebroer og 20 Drejeskiver. Fabriken er endvidere forsynet med 2 hydrauliske Presser til at presse Plader i Facon, 8 hydrauliske- og 2 elektriske Nittemaskiner, blandt hvilke nogle ere transportable. Ligeledes findes stærke Kompres-

sionsanlæg paa 500 H. K. til Brug for Trykluftværktøj af forskellig Slags. Af Gløde-, Svejse- og Hærdeovne findes 46, endvidere 350 Smede- og Nitteesser. Smedien er forsynet med 40 Damphamre med en Faldvægt af indtil 4500 kg. Jern- og Metalstøberiet leverer alt, hvad der bruges af Dampcylindre og øvrigt Jern- og Metalstøbegods. I særlige Værksteder laves Drejerstaal, Fræsere, Sneglebor og Snittappe, endvidere File, Møttriker, Skruer og Bolte alt til eget Brug.

zinkningsanstal og en Slaggestensfabrik. Det beskæftiger 3500 Funktionærer og Arbejdere. Der fabrikeres hovedsagelig Skibs-, Kedel-, Ramme- og Konstruktionsplader, Bølgeplader til Jernbanevogne, riflede Plader, Panzerplader, Staalstøbe- og Staalsmedegods af alle Slags til Lokomotiv-, Skibs- og Maskinbygning indtil de største Dimensioner, endvidere Hjulsæt og Dele til disse for Lokomotiver, Tendere og Jernbanevogne, samt svært Jerngods. Der leveres aarlig

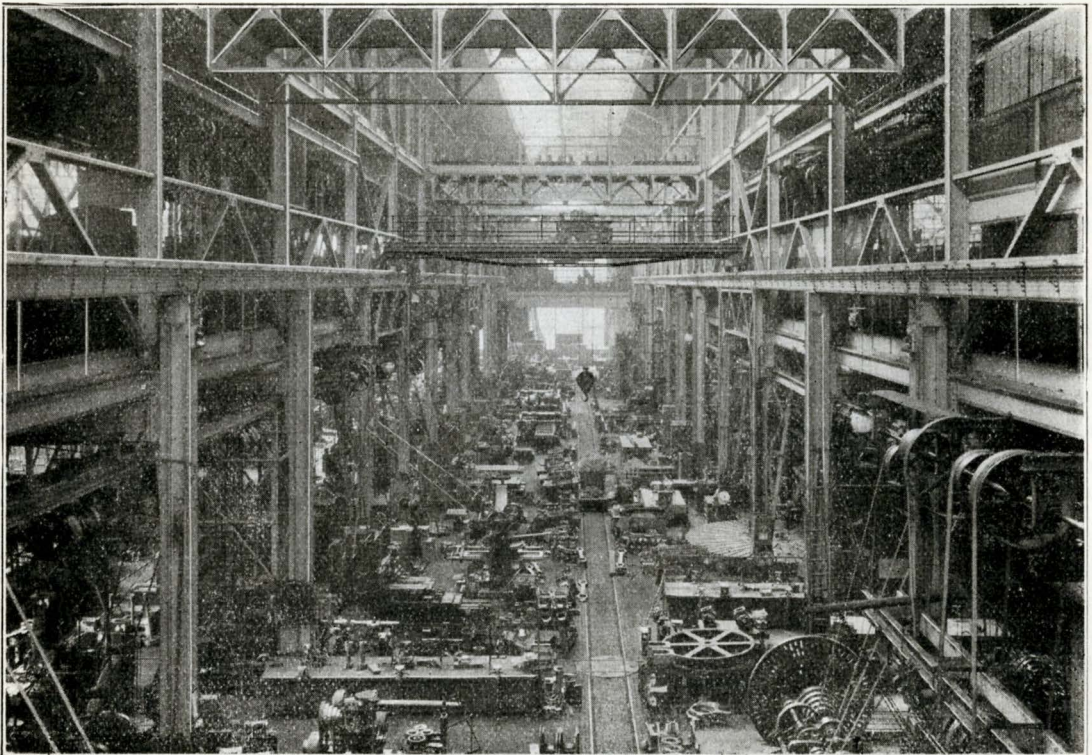


Fig. 2. Mekanisk Værksted A.

»Henrichshütte« besidder 2 Højovne, i Forbindelse med hvilke der er Fabrikation af Koks, en elektrisk Central, som drives med Højovngas, er stort Martinstaalværk bestaaende af 6 Ovne med Blandingsanlæg, et Valseværk med 3 Baner for grove og mellemsvære Plader, ligeledes et Valseværk for Kedel- og Gasrør, et Værksted for bøjede Rør af enhver Slags, en med store hydrauliske Presser (3000 t. Presse) og Damphamre udrustet Smedie. Fremdeles Valseværk og udstrakte mekaniske Værksteder, et Jernstøberi, et Staalstøberi, en For-

flere Tusinder af sidstnævnte Hjulsæt til ind- og udenlandske Jernbaner.

Med begge Værkerne er forbundet omfangsrige Velfærdsindretninger. Foruden den lovbefalede Sygekasse- og Uheldsunderstøttelse, Rigsheldsforsikring og Rigs Invalide- og Aldersforsikring findes for Funktionærer og Arbejdere paa Lokomotivfabriken en hel Række Velfærdsinstitutioner, som af Firmaet er udrustet med rige Midler. Af disse kan nævnes en Understøttelseskasse for Invalidere, Enker og faderløse blandt Arbejderne, for Funktionærerne en Pensions-

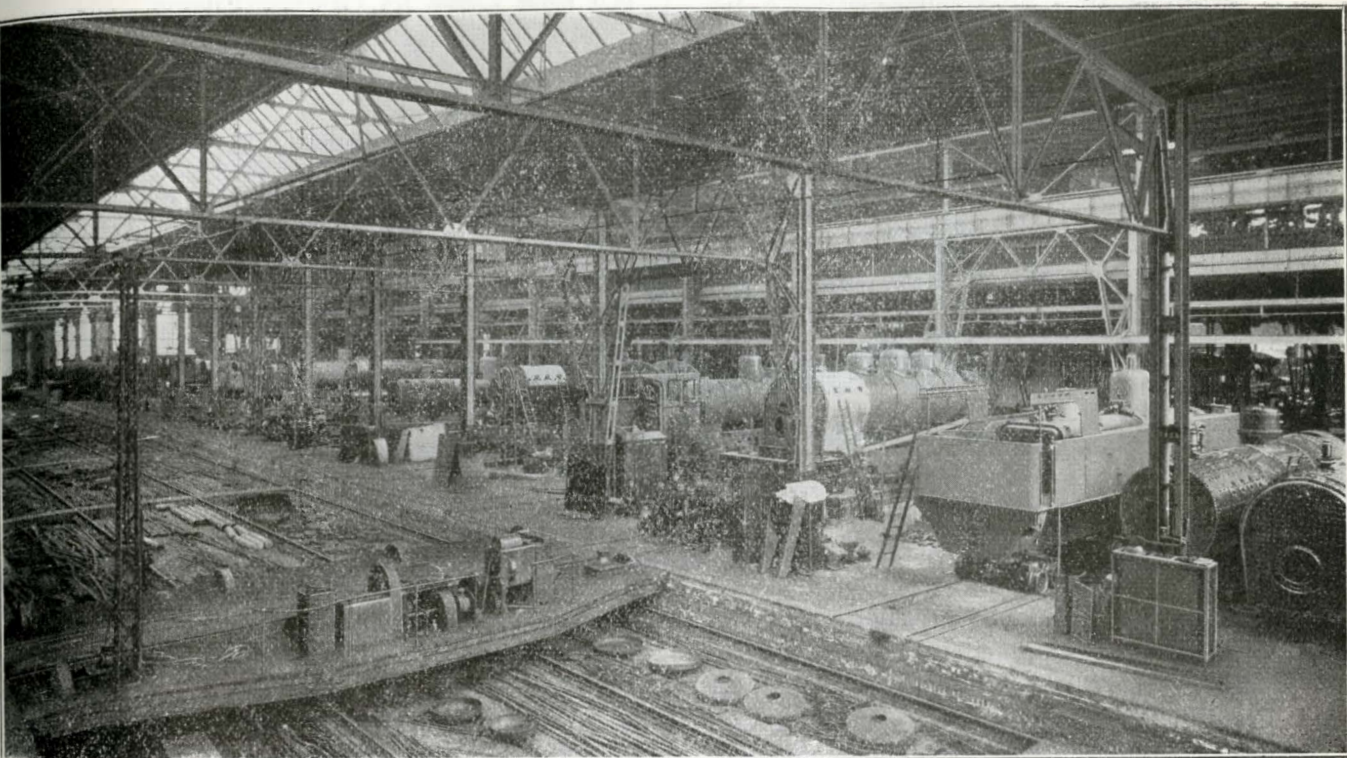


Fig. 3. Montagehalle II.



Fig. 4. Mekanisk Værksted »Henrichshütte«.

kasse og Understøttelseskasse for Enker og Faderløse. Endvidere en rig Understøttelseskasse for nødlidende Arbejdere, et Rekonvalescentsfond og Frisenge i Hospita-
lerne. Tillige har Firmaet 456 Arbejderboliger, Badeanstalter, en Spisesal, en Lær-

lingskole, en Husholdningsskole, 2 Skoler for Smaabørn og en stor Sal.

For »Henrichshütte« bestaar til Dels lignende Institutioner; men foruden har dette Værk sit eget Sygehus, et nybygget Ynglingehjem, hvor 280 ugifte Arbejdere

har Bolig og Forplejning, endvidere 700 Arbejderboliger, en Klub for Funktionærerne, og hvor Besøgere af Værket kan bo, en Brugsforening o. s. v.

Som man vil se er det store Tal dette Firma regner med paa alle Omraader, og det vil kunne forstaas, at baade Produktionsevnen og Konkurrencedygtigheden er stor for denne Fabrik, som selv raader over for saa godt som alt, hvad der skal til for at bygge et Lokomotiv, og desforuden er i Besiddelse af store, rummelige Værksteder med de bedste Specialmaskiner, som Nutiden kan opvise. Det er derfor sikkert med Rette, at Henschel's Lokomotiver har Ry for en hensigtsmæssig Konstruktion og en særdeles omhyggelig og solid Udførelse, der forlener dem med stor Soliditet, Paalidelighed i Tjenesten og kun faa Reparationsudgifter. Som før nævnt er den ogsaa i mange Retninger i rigt Maal sørget for Funktionærer og Arbejdere, saaledes at Henschel & Søns Lokomotivfabrik i det hele staar som et Mønster.

(Fortsættes).

M_S Selandia.

Dieselmotoren er en forholdsvis ny Opfindelse, og dog er den allerede trængt frem foran alle andre Kraftmaskiner.

For mindre end 10 Aar siden kunde man herhjemme ikke tænke sig at anvende anden Drivkraft for større Anlæg end Damp.

I Løbet af de senere Aar har dette Forhold forandret sig. Nu anvendes der ved saa godt som alle nye Anlæg Dieselmotorer, ligesom der ogsaa mange Steder udveksles en Dampmaskine med en Dieselmaskine. Navnlig ved Anlæg af de talrige Elektricitetsværker her i Landet har den nye praktiske Maskine fundet Anvendelse.

Dieselmotoren er brændselsbesparende, driftssikker og letpasselig.

Maskinen har som sagt vundet Indpas overalt paa Elektricitetsværkerne og har her

helt taget Luven fra Dampmaskinerne.

Burmeister & Wain har hidtil haft Ene ret paa Fabrikationen af Maskinerne for Skandinavien. Begyndelsen gjordes med mindre Maskiner. Firmaets dygtige Teknikere overvandt baade hurtigt og sikkert Begyndelsesvanskelighederne, og snart fabrikeredes Maskiner paa 400—600 Hk.

Men ikke tilfreds med at være paa Vej til at erobre Landjorden, er man gaaet over til at bygge Skibe drevne af Dieselmotorer, og det viser sig, at Opgaven er løst. Skibsmotoren arbejder baade støt og sikkert. Man har overalt i Udlandet fulgt Forsøgene med Opmærksomhed og har ogsaa flere Steder gjort Forsøg med Skibsmotorer. — Dagspressen beretter saaledes om et tysk Værft, som skulde levere et Dieselskib, men Motoren nægtede at lystre, og Dieselskibet maatte laves om til et Dampskib.

Den 30. Januar foretog det første Dieselskib Selandia sin første Prøvetur.

Paa Turen konstateredes det, at Forsøget var lykkedes. Motorerne udrettede roligt og sikkert det Arbejde, Maskinmesteren forlangte af dem. Omstyringen af Motorerne foregik saa sikkert, som om de alt i mange Aar havde øvet sig i denne for en 1250 Hk. Motor meget vanskelige Kunst.

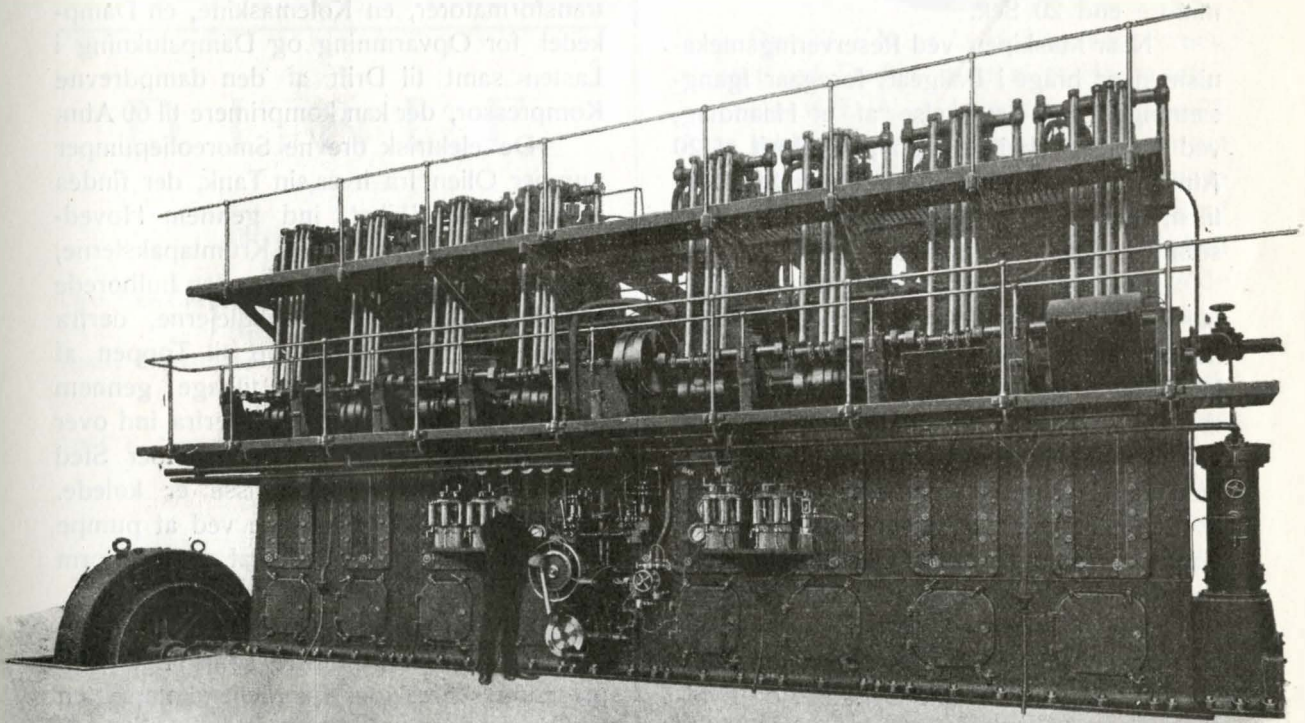
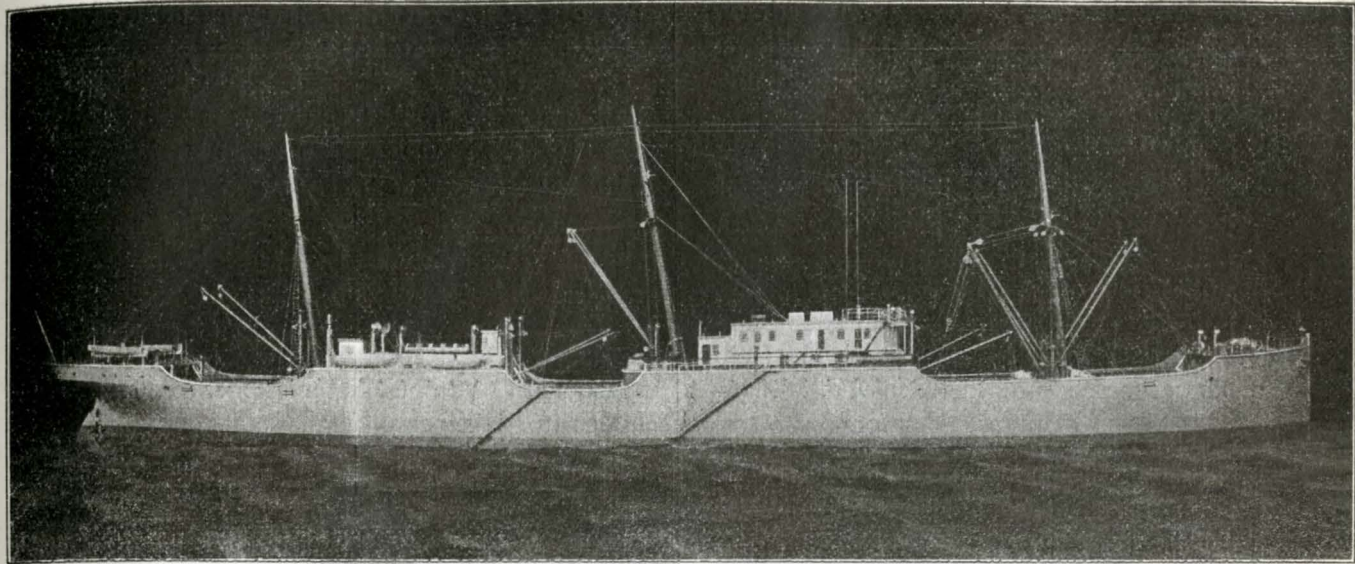
Et var efter Præstationen klart: Man behøvede ikke at frygte Børnesygdommene; der er ingen. De tekniske Vanskeligheder var overvundne.

Et stolt Resultat for dansk Ingeniørkunst.

Naar man rundt i Verden har fulgt Eksperimentet med en saa levende Interesse, er det naturligvis særlig paa Grund af den store økonomiske Fordel, som ventes opnaaet, ca. 0,4 Øre pr. Hestekrafttime alene paa Brændslet.

Dertil kommer den store Besparelse, som opnaas ved, at Motorskibe med samme Bruttodeplacement har en større Lastevne end et tilsvarende Dampskib af samme Størrelse.

Man skal ingen Bunkekul have med paa Turen. Brændslet vejer mindre end Kullene og opbevares i Bundtankene.



Desuden fordrer Maskinen mindre Plads og vejer mindre. Der er ingen Kedler og altsaa heller ingen Fyrbødere eller Kullæm-

pere. Betjeningsmandskabet er saaledes langt mindre end i et Dampskib.

Efter »Ingeniøren« bringer vi en nær-

mere Beskrivelse af Skibet.

Selandia er 370' langt, 53' bredt og 30' højt til øverste Dæk. Det har en Bærevne af 7000 Tons og vil i Søen med fuld Last kunne gøre ca. 12 Knob.

Maskinkraften i Baaden består af 2 Dieselmotorer hver paa 1250 ind. Hk. samt 2 Stk. 250 ind. Hk. Hjælpe-motorer.

Hovedmotorerne er 8-cylindrede Dieselmotorer, der arbejder efter 4-Takt Systemet. Omdrejningsantallet er ved normal Gang 140 pr. Min. Omstyringen sker ved Hjælp af komprimeret Luft, idet den Aksel, hvorfra Ventilene bevæges, kan forskydes paa langs, efter at alle Stænger med tilhørende Ruller, der løfter Ventilene, ved Hjælp af en Krumtapmekanisme er taget bort fra Akslen. Reserveringen fra fuld Kraft frem til fuld Kraft bak lader sig gennemføre paa mindre end 20 Sek.

Naar Maskinen ved Reserveringsmekanismen er bragt i Bakgear, foregaar Igang-sætningen ved Bevægelse af et Haandtag, ved Hjælp af hvilket man giver Luft af 20 Atm. Tryk til Cylindrene gennem Startventilen, idet denne træder automatisk i Virksomhed, naar Tryklufte indlades.

Naar Maskinen ved Hjælp af Luften har opnaaet et tilstrækkeligt Omdrejningstal, hvilket sker i Løbet af et Øjeblik, føres Haandtaget videre, der lukkes af for Ventilen, Startventilen lukker sig, Maskinen faar Olie og gaar nu som almindelig Dieselmotor med den Hastighed, man ønsker, betinget af den Stilling, man giver det førnævnte Haandtag, som regulerer Olietilførslen. Reserveringen foregaar saaledes ved Hjælp af to Haandtag eller modsvarende to Haandtag paa en almindelig Dampmaskine.

Da Maskinen har 8 Cylindre, og Fyldningen ved Startningen er over 0,6, vil man altid kunne faa Maskinen i Gang, ligemeget hvilken Stilling den indtager. Paa Akslen findes et mindre Svinghjul, kun 2 m i Diameter. Dette er paa Yderkredsen forsynet med Snekketænder, hvori indgiber en Snekke, saaledes at man ved en elektrisk Motor er i Stand til at kunne dreje Hovedmaskinen.

Hjælpe-motorerne er som nævnt hver

paa 250 ind. Hk. med et Omdrejningstal paa ca. 230; de er hver forsynet med en Dynamo og en Luftkompressor.

Sidstnævnte er beregnet paa at give Luft under et Tryk af 20 Atm., der anvendes til Reservering af Hovedmaskinerne samt til Forsyning af Hovedmaskinernes Luftkompressorer med Luft for Indblæsning. Under Sejladsen i Søen er det Mening, at man fra Dynamo, som sidder paa samme Aksel, kan tage Strøm til Belysning og til Drift af de forskellige Smaamaskiner saasom Spil, Pumper, Kølemaskiner etc. Der findes to Hjælpe-motorer, for at den ene altid kan staa i Reserve.

Af Hjælpe-maskineri findes desuden to Sæt elektrisk drevne Smøreoliepumper, Kølepumper, Koldt- og Varmtvands- og Sanitærpumper samt Lastpumpe, to Stk. Motor-transformatorer, en Kølemaskine, en Dampkedel for Opvarmning og Dampslukning i Lasten samt til Drift af den dampdrevne Kompressor, der kan komprimere til 60 Atm.

De elektrisk drevne Smøreoliepumper pumper Olien fra hver sin Tank, der findes i Bunden af Skibet, ind gennem Hovedlejerne, derfra gennem Krumtapakslerne, Plejstangspanderne, gennem den hulborede Plejstang op til Krydshovedlejerne, derfra gennem Stempelstangen op til Toppen af det olie-kølede Stempel, tilbage gennem Stempelstangen og sprøjtes derfra ind over Grunden. Afkøling af Olien finder Sted paa Gnidefladerne, idet disse er kølede. Yderligere Afkøling kan ske ved at pumpe Olien gennem en Oliekøler af samme Form som en Overfladekondensator.

Fra de to Kompressorer paa Hjælpe-motorerne, der er udførte som Triplekompressorer, føres der fra Mellemkøleren en Ledning med et Luftryk af ca. 8 Atm. til Sirenen, der er anbragt oppe paa Masten.

I Toppen af Casingen findes 2 Lettings Tanks, hvortil Brændselolien kan pumpes af en luftdrevne Pumpe, der findes i Maskinrummet; hver Tank har en saadan Størrelse, at den rummer tilstrækkelig Olie til 12 Timers normal Gang.

Hensigten med Tankene er, at Udfæld-

ningen af Vand skal finde Sted her, saaledes at man faar forholdsvis ren Olie til Motorerne.

Dæksmaskinerne er gennemført elektriske; alle Spillene er elektrisk drevne, ligeledes Ankerspillet og Styremaskinen; denne er af nyeste Konstruktion og synes at fungere tilfredsstillende i enhver Retning.

Som det vil fremgaa af Beskrivelsen, er alt elektrisk. Der findes kun en Dampkedel, der hovedsagelig er beregnet paa at opvarme Skibet. Ogsaa i den Henseende er der vist en maalbevidst Stræben efter at gøre Skridtet fuldt ud.

Selandia er nu paa Togt til fjerne Kyster. Hvor det kommer hen, bringer det Bud om dansk Foretagsomhed og Snille. Vi ønsker det Lykke paa Rejsen. □

D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden.

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34, Esbjerg.

Hovedkassereren.

Konst. Værkmester O. Larsen, Svanholmsvej 16^a,
Kjøbenhavn V.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

* * *

Meddelelse fra Formanden.

Fra Dansk Smede- & Maskinarbejderforbund har jeg modtaget Meddelelse om, at Haandværker 6117 Chr. Jensen er bleven ansat som Lokomotivfyrbøder ved Statsbanerne.

Den af vore Afdelinger, ved hvilken han er stationeret, anmodes om at henvende sig til Formanden, inden den optager Hr. Jensen som Medlem.

Formanden.

* * *



Den 27. f. M. er Lokf. Sivertsen, Struer, afgaaet ved Døden, ramt af et Hjerteslag.

Da vi f. A. i Anledning af hans 25 Aars Jubilæum bragte hans Billede, var det ganske synligt, hvor Tidens Tand kan gnave paa Helbred og Humør. For den Del af Personalet, der kendte S. fra den Tid, han var stationeret i Kh., staar der mange gode og lyse Minder om hans kollegiale Væsen, og i Særdeleshed, naar han i sin selvbestaltede Egenskab af »Ordenssergent« moraliserede over de unges Uordentlighed paa Stuen, da kom han i Aande, og hans muntre, men stærkt krydrede Svar kunde faa Opholdsstuen til at genlyde af Latter; men han gjorde det af Hensyn til »god Ro og Orden«; thi det modsatte var for ham af det onde.

I en Alder af kun 54 Aar er Sivertsen pludselig og smertefrit revet bort fra Livet.

Fred med hans Minde!

* * *

Østerbro Afdeling.

Til Bestyrelse for Aaret 1912 er valgt:
Som Formand Hr. Lokf. J. Johansen
(Genvalg).

Som Kasserer Hr. Lokfb. Rich. Lillie
(Genvalg).

Som Repræsentant Hr. Lokf. W. Hessner.

Som Delegerede Hr. Lokf. J. Johansen, Hr. Lokf. T. Florentz og Hr. Lokfb. Rich. Lillie.

Roskilde Afdeling.

Ifølge foretaget skriftlig Afstemning bestaar den ny Bestyrelse for 1912 af følgende:

Formand: Lokf. Palstrup (Genvalg), Kasserer: Lokfb. F. Petersen (Genvalg), Repræsentant: Lokfb. H. Larsen, Revisorer: Lokf. Kranholm og Lokfb. Jørgensen.

Repræsentant for Masnedsund Underafdeling: Lokfb. Mortensen.

Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen: Formanden og Lokfb. Chr. Jensen, Lokf. Madsen fra Masnedsund.

Slettet af Medlemslisten paa Grund af Restance: Lokfb. H. Petersen.

Palstrup,

p. t. Formand f. Roskilde Afd.

Thisted Afdeling.

Onsdag d. 7. Februar afholdtes den aarlige Generalforsamling med følgende Dagsorden:

1. Regnskabs Fremlæggelse.
2. Valg af Bestyrelse.
3. Eventuelt.

Formanden, Lokf. Schmidt, aabnede Mødet, oplæste Dagsordenen, der godkendtes.

Kassereren, Lokfb. Jensen, fremlagde og oplæste det reviderede Regnskab, der godkendtes.

Til Bestyrelse valgtes:

Formand Lokf. N. F. Schilling, Kasserer Lokfb. Jensen (Genvalg), Repræsentant Lokfb. Jørgensen, Revisorer Lokf. Schmidt og Lokfb. Sørensen, Suppleant Lokfb. Bruhn (Genvalg).

Lokf. Schilling foreslog, at Afdelingen paa forestaaende Hovedgeneralforsamling fremkom med Forslag om, at Kontingentet

sattes op til 1 Kr. om Maaneden. Forslaget forkastet.

Lokf. Hansen foreslog at indsende Forslag til Hovedgeneralforsamlingen angaaende Uniformsspørgsmaalet. Forslaget enstemmigt vedtaget. Det overdroges den nye Afd.-Fm. at indsende Forslag med Motivering til Formanden for Hovedbestyrelsen.

Om Kransekassen, der har været uvirksom et Aar, blev taget den Bestemmelse at udsende Stemmesedler for eller imod dens Bestaaen. Resultatet meddeles paa næste Møde. Angaaende Spørgsmaal af lokal Interesse lovede Afd.-Fm. at foretage det fornødne, hvorefter Generalforsamlingen sluttedes.

N. F. Schilling,
Afdelingsformand.

Tog 970 fra Aarhus d. 7. Marts.

Gennem Dagspressen er Offentligheden bleven stærkt opskræmmet af det beklagelige Tilfælde fra Aarhus, hvor Tog 970 sendtes Nord paa i Stedet for Syd paa. Vi skal ikke forsøge at oprulle noget Billede af, hvad der under uheldige Omstændigheder kunde være sket, ej heller tage de paagældende i Forsvar; thi selv om en Lokomotivførers Gerning bestaar i meget andet end Udkig efter Signalerne, vil Offentligheden dog straks sige, at Signalerne er det væsentligste, og alt andet maa være af underordnet Betydning. Der kan dog ske Ting paa Lokomotivet, som for et Øjeblik kan aflede Lokomotivførerens Opmærksomhed og derved foraarsage de mest uberegnelige Følger. Hvorom alting er, den beklagelige Begivenhed vil sikkert i lange Tider komme til at svide til de danske Jernbanemænd i Offentlighedens Omdømme.

Om selve Begivenheden har Generaldirektøren til en Interviewer udtalt:

»Sig det kun rent ud — *en Skandale*. Ja, for det er en Skandale, at sligt kan ske.«

Men det er Trafikdirektør *Helper*, som har Sagens Akter. Den detaillerede Rapport giver følgende Billede af, hvad der skete:

Eksprestoget Nord fra skulde afgaa Kl. 11,28 fra Spor Nr. 1 paa Aarhus Station. Der var foretaget de fornødne Meldinger Syd paa til Hasselager, og den fornødne Ordre var givet til Signalposten, der betjenes af en Portør. *Han begaar den første Fejl.* I Stedet for at indstille Spor Nr. 1 til Sydforbindelsen indstiller han Spor Nr. 2. Det fejle Sporskifte signaliseres imidlertid derigennem, at Signallanternerne viser *grønt* øverst og *rødt* nederst, medens Lysene skulde have siddet omvendt. *Og nu begaas Fejl Nr. 2,* idet den fungerende Stationsforstander overser, at Signalerne er fejle, og giver Afgangssignal til Toget. Heller ikke Lokomotivføreren ser det fejle Signal, skønt ogsaa han skal se efter, om det er rigtigt.

Derved sker det, at Toget begynder sin Kørsel ud ad Nordsporet. Først da det er saa langt borte, at det ikke kan kaldes tilbage, opdages det fra Stationen, og der er saa ikke andet at gøre end at telegrafere til den første Station, *Brabrand*, og underrette den om Fejltagelsen. Ved Brabrand Station standses Toget og kører tilbage til Aarhus.

I det foreløbige Forhør har Lokomotivføreren forklaret, at han, der ved Ud-kørslen fra Aarhus konfererede med Fyrbøderen om nogle Briketter, de havde Vrøvl med, ikke havde bemærket, at de paany kørte under Viadukten, og heller ikke paa den øvrige Del af Strækningen til Brabrand havde gjort nogen lagttagelse, der kunde sige ham, at han var paa fejl Spor. Først da han efter syv Minutters Kørsel saa Lysene i Brabrand, var han klar over Fejltagelsen og havde stoppet uanset Stationens Indskriden.

Om sin Andel i det skele har Portøren oplyst, at han, der har været ansat ved Sikkerhedstjenesten paa Aalborg Station, men forøvrigt var fortrolig med Signalapparaterne paa Aarhusstationen, i et Øjeblik Forsømmelse havde drejet paa det Haandtag, der i Aalborg-Systemet vilde have givet Signalet: Klar til Sydbanesporet. Han har ikke haft noget at anføre til Forsvar for sin

Forglemmelse og er foreløbig sat fra Sikkerhedstjenesten. — Naar det andetsteds har været anført, at han havde haft en usædvanlig lang Tjenestetid og derfor var sløvet, er dette ikke overensstemmende med Sandheden.

Paa vor Forespørgsel om, hvad der nu vil ske, svarer Trafikdirektøren, at Sagen endnu i Dag vil blive overgivet Auditøren, som sandsynligvis i Morgen eller i Overmorgen tager over til Aarhus for at afholde Forhør. Muligvis der vil ske nogle Suspensioner i Anledning af det skele. Men herom vil Generaldirektoratet tage Bestemmelse.

Det maa jo anses for et sjældent Held, at der ikke skele nogen Ulykke. Et Tog, der i syv Minutter er inde paa et galt Spor, kunde jo meget let volde en Katastrofe af uberegneligt Omfang. Men heldigvis krydser Nord- og Sydtoget hinanden i Aarhus, og det nordefter løbende Tog havde forladt Aarhus en Del tidligere, end Sydtoget kom derfra. Kun saafremt Nordtoget af en eller anden Grund havde maattet stoppe paa Strækningen mellem Aarhus og Brabrand, og om Lokomotivføreren paa Sydtoget *ikke* havde bemærket de røde Lygter paa bageste Vogn, kunde Sammenstødet ske.

Hvilken Ironi Begivenheden har givet Anledning til i Dagspressen, skal vi medgive et Par Prøver paa:

Der er Grund til at lykønske Generaldirektør Amt paa Statsbanernes Vegne for den sidste nye Opfindelse at lade Togene gaa nordpaa i Stedet for sydpaa (eller omvendt). Det er en genial Ide, og den vil sikkert ogsaa udenfor Landets Grænser vække smigrende Opmærksomhed. Rejselivet begynde at falde lidt trivielt; den fuldkomne Organisation af Togene, den regelmæssige Gennemførelse af Togplanen truede med at berøve det al Charmen. Hvad Plads var der levnet til det uforudsete, til Rejselivets smaa Genvordigheder, dem, Fortidens Digtere priste? At gaa ind i en Kupe i Kjøbenhavn og gaa ud i Berlin, er der nogen Spænding ved det? Nej, det er først, naar man ikke ved, om det er paa Berlins Banegaard, man vaagner op, eller paa Kristianias eller Stockholms, at der er noget ved at rejse. Som sagt, jeg gentager: et lykkeligt Indfald! Dir. Amt har fornyet Rejselivet. Nu er man igen ude for alle Tilfældigheder. Det er nemt nok at sige, at man jo bare behøver at tage Billet i modsat Retning af den, man skal, og at altsaa Aal-

borgensere for Fremtiden, naar de skal til Fredericia, gør bedst i at stige ind i Eksprestoget til Frederikshavn. Men dermed er Problemet ikke løst. Hvis det nu en Dag falder Statsbanerne ind igen at sende Eksprestoget i den rigtige Retning, nordpaa, hvis det skal nordpaa, og sydpaa, hvis det skal sydpaa, hvad saa? Nej, for at lure Statsbanerne skal man staa meget tidligt op!

Den Ensomme.

P. S. Det falder mig ind: Statsbanerne indbringer jo som bekendt stadig ikke Penge nok, og Taksterne er lige blevne forhøjede. Kunde man ikke indføre særlig dyre Takster for de Tog, der gaar i den Retning, de ifølge Planen skal?

* * *

Har De hørt, at der i Fremtiden paa Aarhus Banegaard vil blive opstillet en Plakattavle og en

Jernbaneassistent, der kan vise Lokomotivføreren Sporet til Fredericia?

— og at alle Lokomotiver i en nær Fremtid vil blive forsynede med Kompas?

— samt at der paa alle større Jernbanelinier vil blive oprettede Lodsstationer, saa at Lokomotivførere, der glemmer, hvilke Skinner de skal køre paa, kan faa Lods om Bord?

— at der endvidere vil blive bygget Drejeskiver paa alle Jernbanelinier, saa at Tog, der er kørt galt, hurtigt kan komme til at vende om?

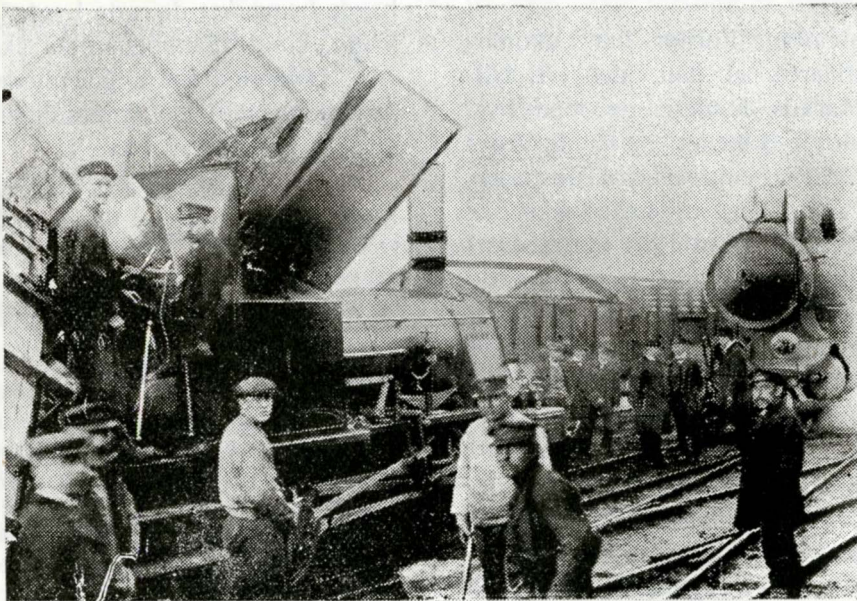
— og fremdeles at Staten aldeles ikke vil paatage sig noget som helst Ansvar for Passagerernes Liv og Lemmer? Det Rak kan jo lade være med at køre i Tog.

— men, at Finansminister Neergaard paa Finansloven vil kræve en ekstraordinær Bevilling paa 40 Millioner Kr. til Oprettelse af Lodsstationer, Lodser, Plakater og Drejeskiver?

Togulykken i Odense.

Den 28. Februar stødte et Persontog Nr. 21 sammen med en Rangermaskine — 401 — paa Odense Banegaard.

Rangermaskinen, som netop kørte paa dette Spor, rantes med stor Voldsomhed af den store P-Maskine og ramponeredes betydeligt. Rangerføreren sprang i sidste Øjeblik af Maskinen, hvorved han brækkede det ene Ben.



Toget, som kom fra Nyborg, løb — begrundet paa fejlt Sporskifte — ind paa det Spor, hvor ellers Bogense- og Kjerteminde-Togene plejer at holde.

Aarsagen til Uheldet er som nævnt fejlt Sporskifte. Det er ret uhyggeligt ikke alene for den rejsende, men ogsaa for Personalet med disse Fejlskiftninger, som nu

i Løbet af $\frac{1}{2}$ Aar har foranlediget to alvorlige Uheld, som har kostet to Mennesker ret alvorlige Kvæstelser.

Hvad er Aarsagen til, at Sporene skiftes forkert? Centralafloasningen er suspenderet, og det har den været længe, og hvor længe den vedblivende skal være det, ved vi ikke. Personalet vilde hilse Fuldførelsen af Centralanlægget med Glæde, thi som det nu gaar, er det jo næsten paa bedste Beskub. □

Den gamle Banegaard i Kjøbenhavn.

Af den gamle Banegaard, der for Øjeblikket henlever Tiden som en Dødsdømt førend Dommen eksekveres, har en kendt Amatørfotograf indenfor D. L. & L. F., Lokf. Chr. Petersen, Helgolandsgade 21^{III}, Kh., taget et udmærket Billede, der kan leveres vore Læsere for den billige Pris af 1 Kr. pr. Stk.

Bestillinger modtages saavel af Lokf. Petersen som af Red.

Personalialia.

$\frac{27}{2}$ 12.

Død.

Lokomotivfører C. G. L. Sivertsen, Struer

$\frac{1}{3}$ 12.

Forfremmede til Lokf. er Lokfb.

C. F. Gummer, Assens, med Station i Struer

I. Andersen, Hobro, — Struer

N. Lassen, Roskilde, — Struer

H. Rasmussen, Nyborg, — Vamdrup

A. F. Berentzen, Kbh. G. 1. — Struer

Forfremmede til Lokfb. er Haandværkerne

J. G. V. D. Rasmussen, Kh. Vk., med Station i Aalborg

V. T. A. Johansen, 3. Kreds, — Struer

R. S. Rasmussen, Vk. Kh., — Kbh. G. 1.

T. D. H. Frandsen, 3. Kreds, — Gjedser

A. A. Schrøder, 3 Kreds, — Slagelse

Forflyttede er:

Lokomotivførerne

P. Petersen, Korsør, til Kbhavn. G. 5.

H. Poulsen, Vamdrup, til Aalborg

E. S. Rohde, Struer, til Korsør

H. P. Hansen, Struer, til Aarhus II.

H. P. W. Haugsted, Struer, til Aarhus II.

Lokomotivfyrbøderne

H. P. Christiansen, Oddesund N., til Hobro

N. P. Nielsen, Slagelse, til Roskilde

H. P. C. S. Jensen, Struer, til Oddesund N.

R. Nielsen, Aalborg, til Assens

H. A. Simonsen, Gjedser, til Nyborg



Bytning.

En Lokfb. i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia eller Skanderborg, helst snarest. Billet mrkt. »Roskilde« modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn.
N. Hammer.

Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn.
Billet modt. Red.

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 Lokomotivfyrbøder i 5te Kreds (Falster) ønsker at bytte med en Kollega i det nordlige Jylland.
Billet modt. Red.

Bytning.

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

Statsbanernes Tjenstmænd köber en gros

Vesterbrogade 66.

Stødt Melis 22 $\frac{1}{2}$ Øre pr. 4 Pd.	Dansk Mel 10 $\frac{1}{2}$ Øre pr. 4 Pd.	Løvetand 26 Øre pr. Pd.
Hugget do... 23 $\frac{1}{2}$ — —	Amerik. do. 11 $\frac{1}{2}$ — —	Malt... 23 — —
Farin 20 — —	do. do. 12 $\frac{1}{2}$ — —	5 Pd. Salt 10 Øre
Hugg. Krystal 26 $\frac{1}{2}$ — —	Rismel 13 $\frac{1}{2}$ — —	4 Pd. Soda 10 Øre

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

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

Bytning.

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

Billet modtager Red.

**CARLSBERG
PILSNER**

VERDENS FINESTE PILSNER



Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund.
(20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel, Struer.

Peter Grosen, Skomager,
Bruunsgade 27, Aarhus, Telefon 1928,

anbefaler
☞ kun 1ste Klasses Fodtøj. ☞
Billigere Varer føres, — men anbefales ikke.
Humbugs-Fodtøj føres ikke.

Vrag

i Spisestel, Fajance, Porcellæn og Syltekrukker.
Stort Udvalg. Anbefales d'Hrr.
Jernbanemænds Hustruer.

Absalonsgade Nr. 16,

TH. BISTRUP

Kød!

C. ANDERSEN, Slagtermester, Gasværksvej 21.
1ste Klasses Varer. Billige Priser.
Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd.
Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

Jernbane-
funktionærer!
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,
færdigsyede og efter Maal,
og

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 33¹/₂ pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**
Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunsstræde 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.

N. CHR. JENSEN

Bruungade 39, Aarhus.

Tricotage & Børnekonfektion.

Billigste Priser. Stort Udvalg.

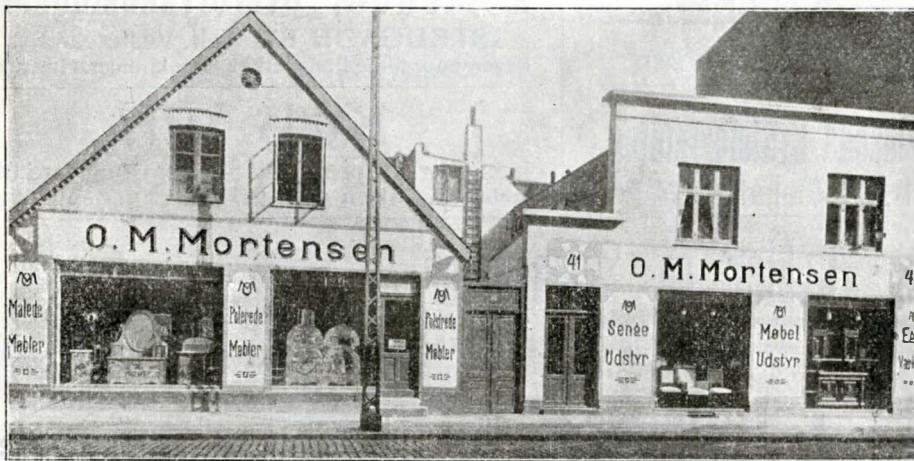
Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 ¹/₁₀ Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.



Stort Udvalg
af
Spisestue-,
Dagligstue- og
Sovekammer-
møbler.

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 1480 y, og Lokomotivbyrb. Kildevang.**

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

10% paa Hatte, Lintøj, **Tøjhuset**
Undertøj og alle øvrige Artikler
Vesterbrogade 17
indrømmes Dem! Kjøbenhavn B.

H. J. Hansens

Skræderforretning Tlf. Vester
1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

1ste Kl. Cykler & Cykledele.

Brennarbor

Naumann

Wanderer

Opel

Bramtons

Rudge Whitwort

og Perfect Cykler

BRENNABOR

Naumann
Symaskiner

Brennarbor
Barnevogne

Stort Lager
af prima
Gummi

Reserve-
dele til de
fleste gang-
bare Cykler

Nye Cykler
fra 85 Kr.

med prima
Frinav ::



Reparationer hurtigt til rimelige Priser.
Cykler udlejes.

M. V. & J. C. Jacobsens Cykleforretning.

Tlf. 552. Lövegade Port Nr. 53. Slagelse. Tlf. 552.



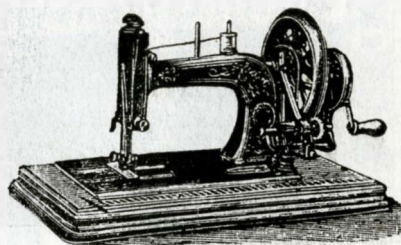
Cykler og Symaskiner

samt alt Tilbehør køber man
billigst og bedst hos

J. Jensen & Co.

Bruunsgade 3, Aarhus.

Reparationer udføres samvittighedsfuldt. — 22 Aars praktisk Erfaring.



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 Ryggade 4^o tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

Stort Udvalg i alle
Slags Møbler
fra egne
Værk-
steder

L. G. Jensen & Hansens Møbel-Etablissement
Nørrebrogade 54

Ga-
ranti
gives e
Afbe-
taling indrøm-
mes solide Købere

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 Pris. Tlf. 3545.