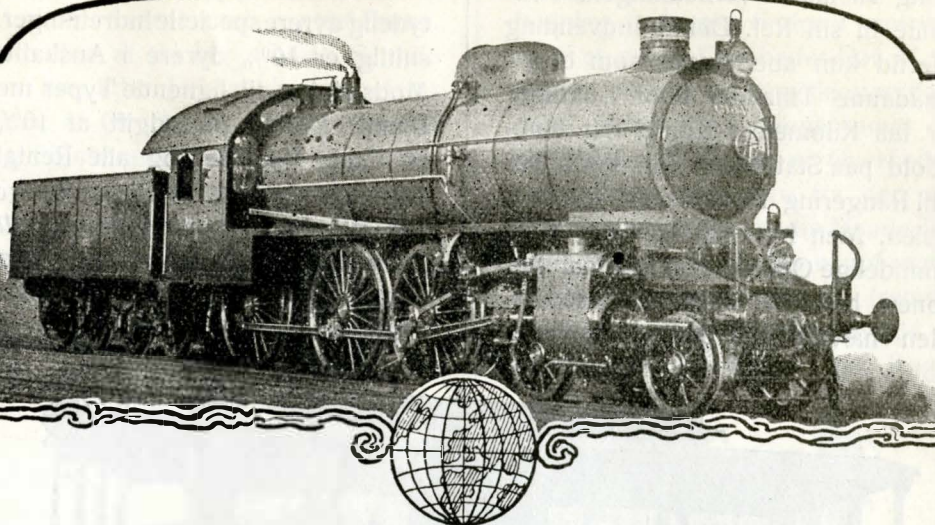


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

Nr. 18

1. OKTOBER 1913

13. AARGANG

LOKOMOTIVER MED STORRØRS- OG SMAARØRSOVERHEDER, PATENT WILHELM SCHMIDT, TIL PRIVAT- OG SIDEBANER. (Fra Tysk af Otto Bendixen).

(Fortsat fra Nr. 17)

I Almindelighed svarer samtlige her beskrevne Lokomotivtyper til de ved de forskellige Driftsomraader foreliggende lokale Forhold. De store økonomiske Fordele ved Overhedning kommer for en Del ikke til sin fulde Ret paa Grund af, at Driftstiden har været for kort, medens paa den anden Side Lokomotiverne med deres betydelig større Præstationsevne endnu ikke er blevet fuldt udnyttede.

Men trods dette er der paa alle Steder iagttaget betydelige Besparelser i Kul- og Vandforbruget, og der kan kun atter henvises til, at man forlængst er ude over Forsøgsstadiet med Overheder Lokomotiverne, og hvilke somhelst Betænkeligheder i Retning af disse Maskiners Driftssikkerhed kan ikke mere anses for berettigede.

Et stort Antal tyske Privat- og Sidebaner har i flere Aar haft i Drift de preussiske

Statsbaners udmærkede Type paa C-Tenderlokomotiver med 5 t. Hjultryk, og som med forskellige Ændringer og Forbedringer i Aarenes Løb er naaet op til en Tjenstvægt af ca. 33 t. Herved er det hidtidige tilladte Hjultryk af 5 t. for Sidebanespor allerede overskredet. Der bliver nu ofte indvendt, at Udførelsen af denne Type som Overheder Lokomotiv vilde hidføre en yderligere betydelig Forhøjelse af Tjenstvægten saaledes, at Anvendelsen af disse svære Lokomotiver paa den forhaanden værende Overbygning af sig selv vilde forbydes. Men Eksemplet paa Lokomotivet til *Aarhus-Hammel* Banen (Fig. 7) viser, at det fuldt ud er muligt at bygge Overheder Lokomotiver med samme eller større Præstationsevne og med kun ringe Forøgelse af Tjenstvægten i Modsætning til Lokomotiver med mættet Damp, og i Særdeleshed naar Hensyn tages til, at Overheder Lokomotivets Vandforraad kan være betydeligt mindre som Følge af det tilsvarende mindre Vandforbrug, hvorved til Dels opnaas en simpel Udligning af Vægtforøgelsen.

Endvidere bliver undertiden indvendt,

at den i Almindelighed meget korte Stationsafstand paa Privatbaner kun i begrænset Udstrækning vil lade Overhedningens Virkning komme til sin Ret. Denne Indvending kan imidlertid kun anerkendes som berettiget i saadanne Tilfælde, hvor Lokomotivet efter faa Kilometers Kørsel har time langt Ophold paa Stationen, eller her bliver anvendt til Rangering forinden det kan fortsætte Kørslen. Men hvor det kun drejer sig om det almindelige Ophold af nogle Minutter paa Stationen, hvorefter Toget kører videre, da er den nævnte Indvending ligeledes

Paa den anden Side er det en Kendsgerning, at Overheder Lokomotiver af de omtalte lettere Typer, som Følge af de betydelig dyrere specielle Indretninger, gennemsnitlig er 10% dyrere i Anskaffelsespris i Modsætning til lignende Typer med mættet Damp. Denne Merudgift af 10% er dog en Gang for alle, og alle Rentabilitetsberegninger angive, at *denne højere Anskaffelsespris paa ingen Maade spiller nogen afgørende rolle*; men at denne ved Besparelser i den daglige Drift, og som det foreligger anerkendt ved Overheder Lokomo-

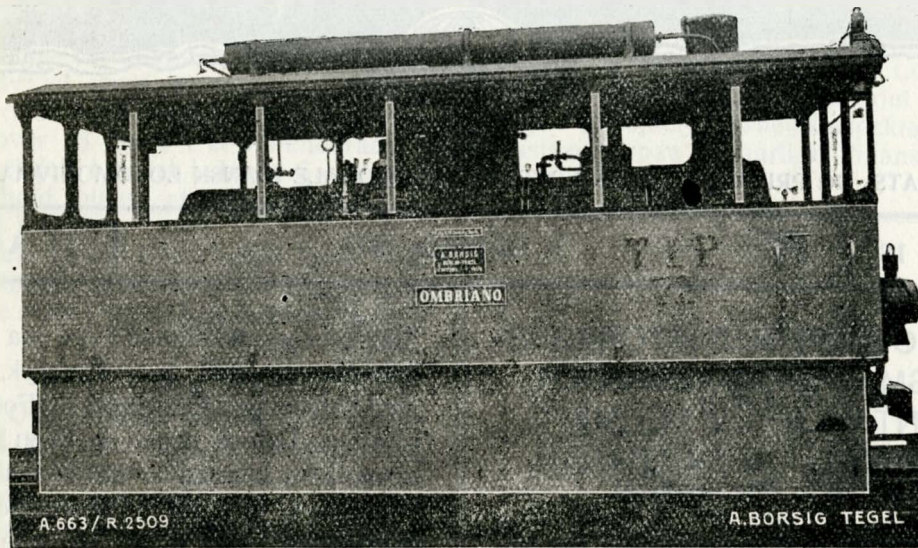


Fig. 10. C Sporvogns Lokomotiv, 125 HK.. med overhedet Damp.

ubegrundet, thi ogsaa i saadanne Tilfælde bliver allerede en betydelig Kulbesparelse opnaaet, selv om ogsaa en Overhedningstemperatur af 350° ikke bliver naaet, og Dampen ved Temperaturer af fra 200—250° kun kan betegnes som godt tør.

Naturligvis kan der i saadanne Tilfælde ikke i fuld Udstrækning være Tale om de bekendtblevne Besparelser, som de preussiske Statsbaner har opnaaet med deres Overheder Lokomotiver i Modsætning til Lokomotiver med mættet Damp, og som i Almindelighed bliver angivet til en Besparelse af 18—20% Kul og 15—18% Vand. Alligevel skulde imidlertid Privat- og Sidebaner ikke lade denne mindre Besparelse gaa fra sig.

tiver, i Løbet af kort Tid bliver opvejet, *saa Besparelserne kommer til fuld Ret.*

Ligeledes kan der efter den her anførte Beskrivelse ikke godt tales om en mere kompliceret Betjening af Overheder Lokomotivet. Et eklatant Eksempel herpaa danner de 8 Tramway Lokomotiver til *Societá Anonima Interprovinciali*, hvis italienske Lokomotivpersonale tildels endog er sammensat af uuddannede Arbejdere, som med deres ringe Fagkundskab paa langt nær ikke kan sammenlignes med det i Specialskoler i Tyskland uddannede Lokomotivpersonale. Indvendingerne om større Vedligeholdelses- og Reparationsudgifter holder ligeledes heller ikke Stik, hvilket de af de preussiske Statsbaner gennem Aar omhyggeligt ud-

førte Regnskaber udvise, og efter hvilke Overheder Lokomotiverne paa ingen Maade med Hensyn til disse Udgifter er dyrere end ved Lokomotiverne med mættet Damp.

Paa Grundlag af de her anførte Grunde kan derfor kun atter indstændigt anbefales Anskaffelsen af Overheder Lokomotiver til Privat- og Sidebanedrift. Selvfølgelig kommer ved Leveringer af disse Lokomotiver kun saadanne Firmaer i Betragtning, som har deltaget i de preussiske Statsbaners Forsøg med Lokomotiver med overhede Damp, og raade over de herved indvundne Erfaringer.

hvilken alle Kedlens Røgrør (Kedlerør) har den samme eller tilnærmelsesvis ens Diameter (Smaarørsoverheder). Naar høj Overhedning forlanges findes i omtrent alle Rørene et enkelt Overheder-Rør af ringe Diameter, og Reguleringsklapperne og den dertil nødvendige Dampautomat er udeladt. De ombøjede Ender af Overhederelementerne skrues, paa den fra den almindelige Røgrørsoverheder kendte Maade, ind i Dampsamlerkasserne, der her er anbragt i Siderne af Røgekammeret og er fremstillede af Støbejern eller Staalstøbegods. Overhederelementerne kunne fra Røgekammeret

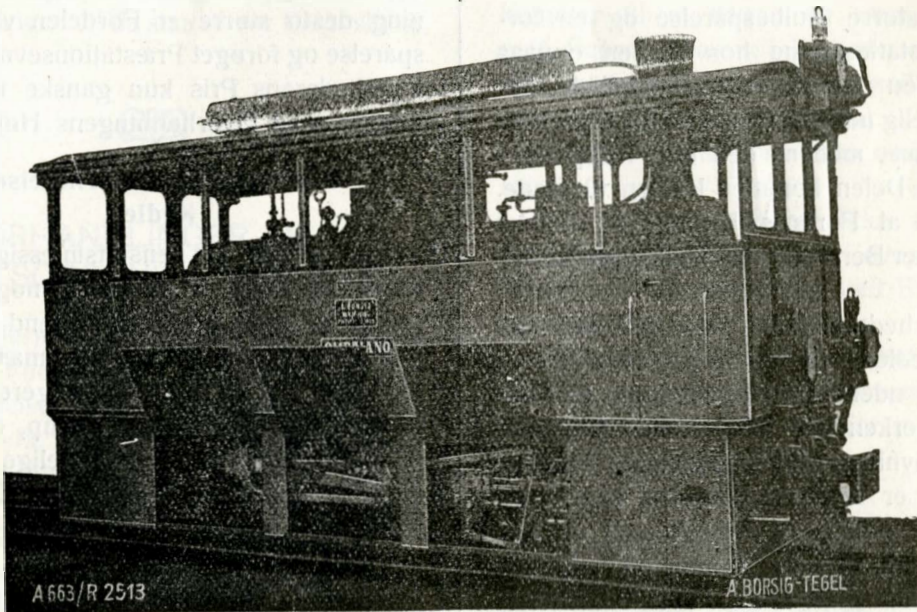


Fig. 11. C Spoorvogns Lokomotiv, 125 HK., med overhedet Damp.

Firmaet *A. Borsig* hører i første Linie til disse Fabriker, som sidder inde med saadanne rige Specialerfaringer, og det har allerede i flere Aar næsten udelukkende kun leveret Overheder Lokomotiv til de preussiske Statsbaner.

Overheder til Anbringelse i alle Rørene i Lokomotivkedler.

Oyerheder for mindre Rør, Patent Wilh. Schmidt.

Gennem Bestræbelserne for yderligere at forbedre Røgrørsoverhederen har Dr. Wilhelm Schmidt udfærdiget en Konstruktion, ved

bekvemst fjernes eller indsættes og renses

Ved denne Konstruktion, hvor omtrent al Forbrændingsgassen anvendes til Overhedningen, opnaar man følgende Fordele i Modsætning til den almindelige Model med store Røgrør af 112—138 mm Diam. hvor kun en Del af Forbrændingsgassen gaar igennem og benyttes til Overhedning.

1. Kedlen indeholder kun Røgrør af ens eller omtrent ens Diameter. Udvidelsesforskel ved begrænsede Maal kan saaledes ikke finde Sted. Denne Fordel bliver paa samme Vis tilsigtet ved de bølgeformede Røgrør efter System *Pogany-Lehmann*, østrigst Mannesmann Rørværk.

2. Da der til Overhedningen anvendes omtrent al Forbrændingsgassen, behøver dennes Temperatur ikke at være saa høj. Herved bliver Varigheden større, Reguleringsklapperne overflødige og Betjeningen mere enkelt. Ved for høj Overhedning kan denne eventuelt reduceres derved, at nogle Elementer tages ud, eller der kan anbringes en særlig Ventil, som kan blande mættet Damp i den overhedede.

3. Kedelhedefladen bliver ved Indbygning af Overhederen slet ikke eller kun i ringe Grad formindsket i Modsætning til Kedlen med mættet Damp.

4. En større Kulbesparelse og en forøget Præstationsevne hos Kedlen opnaas gennem den store Overhederhedeflade, der hovedsagelig udnytter Forbrændingsgassens sidste Varme, medens den høje Temperatur for største Delen kommer Kedlen til Gode. Tillige er al Forbrændingsgassen til det sidste i nær Berøring med den store Kedelhedeflade.

5. Overhederen lader sig ogsaa anbringe i ældre Kedler med Røgrør paa over 45 mm Diam., og uden at en Forandring er nødvendig hverken ved Kedlen eller Røgekammeret. Navnlig er det fordelagtigt i Tilfælde, hvor der er anvendt Serverør (Rør med paa langs indvalsede Riller) med en udvendig Diam. af 65—75 mm, og hvis Udveksling med glatte Rør, hvori Overheder-elementerne ligge, nu viser sig meget fordelagtigt og uden de store Bekostninger af nye Rørvægge.

Hertil er yderligere at bemærke:

A. Overhederens Anbringelse i ældre Kedler.

Overheder-elementerne bestaa af enkelte Rør, der har saa lille en Diameter, at de kunne anbringes i de almindelige Røgrør, som findes i Kedlen, og uden at forringe det frie Tværsnit i Rørene saa betydeligt, at Forbrændingsgassens Gennemstrømning eller Rensningen for Aske derved vanskeliggøres formeget. Udgangsaabningen maa under alle Omstændigheder gøres snævrere alene med Henblik paa det mindre Damp-

forbrug, der er en Følge af Overhederens Indbygning og som ellers vilde give et ringere Vakuüm i Røgekammeret.

Den fulde Kedelhedeflade forbliver altsaa uforandret og Overhedningsvarmen udvindes for største Delen ved en bedre Udnyttelse af Forbrændingsgassen. Overhederen er at anbefale for Lokomotiver med Røgrør af ca. 45 mm indv. Diam. og derover. Forsaa vidt der anvendes Stempelglidere kan Temperaturen normalt holdes paa 330—350° C. Ved flade Glidere tør man ikke gaa over 270° C., og der maa herved sørges for hensigtsmæssig Smøring. Jo højere Overhedning desto større er Fordelen ved Kulbesparelse og forøget Præstationsevne, medens Overhederens Pris kun ganske uvæsentlig tiltager med Overhedningens Højde

B. Overhederens Anbringelse i nye Kedler.

Her er det mest hensigtsmæssigt at vælge Røg- og Overhederrørene noget større (indtil 64 mm indv. Diam.) end det sædvanlige ved Lokomotiver med mættet Damp. Dette er for at faa et rigeligere Tværsnit for Forbrændingsgas og Damp, og Rørene er da desuden mindre tilbøjelige til at tilstoppes med Røgekammersmuld. Den totale Hedeflade forbliver dog stadig væsentlig større end ved de normale smaa Rør uden Overheder. En betydelig Kulbesparelse og forøget Præstationsevne er altsaa sikker.

Overheder-elementerne bestaa af dobbelte Rør, der er anbragte i 2 ved Siden af hinanden liggende Røgrør. Dette fordrer kun halvt saa mange Forskrninger som ved enkelte Rør. Iøvrigt er Forbindelsen med Samlerkassen og dennes Anbringelse den samme som under A.

Begge Udførelser af Overhedere med smaa Rør har alt længe været i Drift. De er saavel indbyggede i ældre Kedler (Algier Tunis) som ogsaa ved Nybygninger (Danmark, Holland, Frankrig, Bajern osv.) De foreliggende Drifts- og Forsøgsresultater vil senere i Korthed blive meddelte.

Denne nye Overhederkonstruktion egner sig særlig for Privat- og Sidebane Loko-

motiver, hvor en høj Overhedning med den tidligere Model er vanskeligere at naa paa Grund af de hyppige Standsninger. Ved Benyttelsen af al Forbrændingsgassen i Forbindelse med den store Overhedeflade opnaas hurtigere en høj Overhedning og derved ogsaa ved de korte Køretider en stor Klubesparselse.

Efter at dette er skrevet, har vi faaet tilsendt en ny Lokomotiv-Brochüre fra *Wilhelm Schmiat*, Cassel. Ifølge senere modtagne Skrivelse er Udgivelsen af denne Brochüre endnu ikke officiel, hvorfor vi først senere skal komme tilbage hertil. Clicheer til Afbildninger vil da staa til vor Disposition.



FORHANDLINGER MED ETATSORGANISATIONERNE.

Fra „Jernbaneforeningen“ og „Dansk Jernbane-Forbund“s Fællesudvalg modtog vi Indbydelse til et Møde den 25. August for at drøfte Lokomotivpersonalets Tilslutning til Etatsorganisationerne. — Fællesudvalget havde suppleret sig med d'Hrr. Lokf. *Lillelund* og *Strand*. For „D. L. & L. F.“ mødte Hovedbestyrelsens Forretningsudvalg.

Paa første Møde drøftedes forskellige Forslag, hvilket nedenstaaende korte Resumé viser.

København, d. 30. August 1913.

Ved Mødet den 25. ds. drøftedes følgende Forslag:

„Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening“s (D. L. & L. F.) Repræsentanter foreslog Oprettelsen af et Forbund mellem ovennævnte Forening og Etatsorganisationerne, saaledes at førstnævnte Forening bevarer sin fri og selvstændige Stilling, men iøvrigt gennem det dannede Forbund opnaar Delagtighed i Forhandlingsreglernes Goder.

Til dette Forslag bemærkede Jernbaneforeningens (Jbf.) samt 9. Kreds' Repræ-

sentanter, at det vilde nødvendiggøre, at 9. Kreds' Medlemmer skulde overføres til D. L. & L. F., da Lokomotivførere ellers vilde blive repræsenterede fra to forskellige Organisationer. Saadan Overførelse maatte man modsætte sig, baade fordi 9. Kreds' Medlemmer ikke ønskede den, og fordi Jbf. næppe vilde afslaa dette Medlemsantal.

Repræsentanter for Dansk Jernbane-Forbund (D. J. F.) og Jbf. foreslog alle Lokomotivførere indmeldt i Jbf.s 9. Kreds og Fyrbøderne indmeldt i D. J. F., i hvilken de kommer til at danne en særlig Afdeling med Repræsentation i Lighed med Forbundets 5 andre Kredse (bl. a. med 3 Repræsentanter i Hovedbestyrelsen).

9. Kreds maatte da straks omkonstituere sig. —

D. L. & L. F. behøver ikke at opløses, men maa modificere sine Love, saa at de bliver i Overenstemmelse med Etatsorganisationernes Love.

„Lokomotiv-Tidende“ kan godt fremdeles udgives, og man mener at kunne anbefale pekuniær Støtte dertil fra Etatsorg.

Hertil bemærkede D. L. & L. F.s Repræsentanter, at de ikke kunde gaa med til den foreslaaede Adskillelse af Førere og Fyrbødere. Man paaberaabte sig Foreningens lige Alder med Etatsorganisationerne, og især Repræsentanten for Fyrbøderne hævdede stærkt, at Fyrbøderne ikke vilde ind i D. J. F. uden Førerne ogsaa kom med.

Fyrbødernes Repræsentant foreslog, at hele Lokomotivpersonalet optoges samlet i Jbf.s 9. Kreds, idet han dog bemærkede, at han lige saa gerne vilde ind i Forbundet, naar blot Lokomotivpersonalet kom til at staa samlet.

9. Kreds' Repræsentant bemærkede hertil, at han da vilde holde paa, at Lokomotivpersonalet optoges i Jbf., men saaledes, at det kom til at danne to Kredse.

Forbundets Repr. tiltraadte Tanken i Forslaget, Jbf.s Repr. ligeledes, dog med For-

behold, at de maatte have Tid til Overvejelse af de Konsekvenser, dets nærmere Udformning vilde medføre.

Ovenstaaende, der støtter sig paa foretagne Notater, udgør formentlig det vigtigste af, hvad der fremkom i Sagen paa Mødet.

Det henstilles nu til d'Hrr. paa næste Møde at fremsætte deres Forslag skriftligt og nogenlunde udformede samt ledsaget af fornødne Motiveringer i kortest mulig Form.

Den 5. September afholdtes et nyt Møde, hvor Spørgsmaalet drøftedes videre, og hvor hele Udvalget enedes om nedenauførte Forslag. (Vi optrykke her Protokollen).

PROTOKOL

over de mellem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening førte Forhandlinger om Lokomotivpersonalets Tilslutning til Etatsorganisationerne.

Mødet afholdtes den ²⁵/₈ 1913 Kl. 5 Eftm.

Tilstede var for Fællesudvalget Togbetjent J. Christophersen, Portør N. P. Christensen, Skibsfører L. C. Jensen, Assistent Heede og Togfører P. D. Pedersen.

For Jernbaneforeningens 9. Kreds Lokomotivførerne Lillelund og Strand.

For Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening Lokomotivførerne Chr. Christensen og M. Mortensen samt Lokomotivfyrbøder Rich. Lillie.

Til Ordstyrer valgtes J. Christophersen og til Sekretær P. D. Petersen.

1. Der vedtoges følgende Forslag til Forretningsordenen.

1. Ved Forhandlingerne maa kun omtales Spørgsmaal vedrørende den foreliggende Opgave, nemlig:

Tilvejebringelse af Grundlag for en for alle Parter tilfredsstillende Sammenslutning paa Forhandlingsreglernes Grund af Medlemmer i D. L. & L. F. og Etatsorganisationerne.

2. Der føres en Protokol over Forhandlingerne, som skal underskrives af Del-

tagerne ved Mødets Slutning. Den, der ikke kan tiltræde Protokollen, kan faa sine Særstandpunkter kortelig anført.

3. I Protokollen anføres ikke mundtlige Udtalelser. Ethvert Forslag og enhver Angivelse af Standpunkt i et Spørgsmaal maa indleveres til Protokollen skriftlig med Underskrift.

4. Der foretages ikke egentlige Afstemninger.

2. Man drøftede Sagen i store Træk. Forskellige Forslag fremsattes mundtlig og diskuteredes. Intet Forslag fremkom, men man opfordrede Fællesudvalget til at foranstalte et nyt Møde afholdt om Sagen.

Mødet hævet Kl. 11¹/₂ Aften.

Møde afholdtes den ⁵/₉ 1913 Kl. 5 Em.

Tilstede var Fællesudvalget foruden de ovennævnte, Ledvogter S. Jensen, for Dansk Jernbaneforbund Portør Ch. Petersen.

For 9. Kreds samt for D. L. & L. F. de samme som ved forrige Møde.

Ordstyrer, Sekretær og Forretningsordenen som ved forrige Møde.

Følgende Forslag fremlagdes skriftlig:

Nr. I stillet af Lillelund paa 9. Kreds Vegne.

Nr. II stillet af P. D. Pedersen og Christophersen paa Jernbaneforeningens og Forbundets Vegne.

Nr. III stillet af M. Mortensen paa D. L. & L. F.s Vegne, senere stilledes Nr. IV af Rich. Lillie (Alle 4 Forslag findes vedlagt).

Efter nogen Diskussion fremsattes af Heede følgende Forslag (til Forretningsordenen):

„Det henstilles til Forsamlingen, for at faa et Grundlag til at arbejde paa: at de forskellige Forslag dog kun i allerstørste Træk, sættes under Afstemning saaledes, at et Forslag bortfalder som Grundlag, naar en repræsenteret Forenings Repræsentanter stemmer imod. Det foreslaaes derefter at afstemme saaledes:

- 1) Jernbf. optager Lokf. og D. J. F. Lokfb.
- 2) D. L. & L. F. træder i Forbund med en af Etatsorganisationerne til Udnyttelse af Forhandlingsretten.

- 3) D. L. & L. F.s Medlemmer indmeldes enten i Jbf. eller i Jernbaneforbundet.
 4) Hvilken af disse? (afgøres af Lokpers. Repræsentanter)

Ved Afstemningen bortfaldt Nr. 1 (ved D. L. & L. F.s Stemmer imod). Ligeledes Nr. 2 (Lillelund, Jbf. og Forbundets Stemmer imod). Derefter vedtoges Nr. 3 enstemmigt. Som Nr. 4 vedtoges Jernbaneforeningen.

Diskussionen drejede sig herefter udelukkende om Lokpers. Optagelse i Jernbaneforeningen.

P. D. Pedersen stillede følgende Forslag:

„Foreslaar at der nedsættes et Underudvalg, bestaaende af 2 Medl., 1 Fører og og 1 Fyrbøder fra D. L. & L. F. samt 1 Fører fra 9. Kreds, 1 Medl. fra Jbf. og 1 Medl. fra D. J. F. Parterne udpeger selv deres Medlemmer. Mødet udsættes 1 Time“.

Forslaget vedtoges. Udvalget kom til at bestaa af Mortensen, Lillie, Heede, Lillelund og Christophersen.

Underudvalgets enstemmigt vedtagne Forslag til Overenskomst, (Forslag V) vedtoges enstemmigt.

Samtlige tilstedeværende Lokomotivmænd ønskede tilført Protokollen, at de agter at sætte deres Mandater ind paa Gennemførelse af Overenskomsten, forsaavidt angaar de af dem hver især repræsenterede Foreninger og Kredse.

Mødet hævet Kl. 11 Aften.

J. Christophersen. N. P. Christensen. M. Mortensen. S. Jensen. A. Strand. Ch. Petersen. L. C. Jensen. Rich. Lillie. Chr. Christensen. C. A. Lillelund. Heede. P. D. Pedersen.

Forslag I.

Forslag fra 9. Kreds.

Lokomotivførerne i D. L. & L. F. indmelder sig i 9. Kreds i Jernbaneforeningen, Lokomotivfyrbøderne søger Optagelse som en særlig Afdeling i Jernbaneforbundet eller i Værkstedarbejdernes Organisation.

Jernbaneforeningens Love ændres saaledes, at det heri paalægges Lokomotivførerkredsen ved alle Maskindepoter at danne Fællesudvalg med Lokomotivfyrbøderafdelingen til Drøftelse af alle Fællessager, for

saa vidt at saadanne maatte ønskes af sidstnævnte Afdeling.

Skønt Kredsdelegeretmødets Beslutning, kunde man dog tænke sig Muligheden af at der fra Jernbaneforeningens Side blev ydet et aarligt Tilskud til Opretholdelse af Dansk Lokomotivtidende som fælles Organ dog kun for tekniske Artikler og under Forudsætning af, at der fra den anden Organisation bliver ydet et lignende Tilskud.

Grunden til, at man vedblivende fastholder Adskillelsen af Førere og Fyrbødere er, at man mener dette for aldeles nødvendigt, hvis man gennem en Organisation af Lokomotivførere virkelig skal kunde opnaa Gennemførelse af Løn- eller Tjenesteforbedringer for disse, og ligesaa nødvendig er Adskillelsen ogsaa, hvis man nogensinde skal kunne haabe at faa alle Lokomotivførerne ind som Medlemmer af Organisationen.

Naar der fra anden Side gøres gældende, at dette vil blive til Skade for Lokomotivpersonalet og Lokomotivfyrbøderne i Særdeleshed, maa dette bestemt benægtes, da vi vist alle kan være enige om, at Lokomotivfyrbøderne er fuldt saa gode Organisationsmænd som Lokomotivførerne og man har vist aldrig ved Forhandlinger med Administrationen faaet Bekræftelse paa, at en Fællesorganisation af disse to Kategorier er nødvendig for at opnaa hvad man ønsker.

C. A. Lillelund.

Forslag II.

Forslag til Overenskomst angaaende Tilslutning af „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening“s Medlemmer til „Jernbaneforeningen“ og „Dansk Jernbaneforbund“.

Lokomotivførerne indmeldes i „Jernbaneforeningen“ og Lokomotivfyrbøderne i „Dansk Jernbaneforbund“.

Saasnaart mindst 100 Lokomotivførere har indmeldt sig bliver 9. Kreds at omkonstituere, saaledes at der gives alle paa det givne Tidspunkt indmeldte Adgang til at deltage i Valg af Kredsbestyrelse og Hovedbestyrelsesmedlemmer. Valgene skal foregaa som Forholdstalsvalg.

Saasnart et passende Antal Lokomotivfyrbødere har indmeldt sig i D. J. F., bliver der at oprette Afdelinger for Lokomotivfyrbøderne i Statsbanekredsene efter Reglerne i Forbundets Love. Lokomotivfyrbøderne faar gennem deres Afdelinger Adgang til at vælge Delegerede til Kongressen og disse udpeger de 3 Hovedbestyrelsesmedlemmer, som tilkommer Fyrbøderne.

Idet vi undertegnede fremsætter ovenstaaende Forslag, erklærer vi os villige til at virke for, at vore Organisationer gaar ind paa:

1. at den Forøgelse af Hovedbestyrelsen, der maatte blive en Følge af Indmeldelserne iværksættes snarest.
2. at D. L. & L. F., om ønskes, kan vedblive at bestaa til Varetagelse af Lokomotivpersonalets særlige Fællesinteresser, dog at alle Sager, i hvilke dette Personale tillige har Fællesinteresser med hele eller Dele af det øvrige Statsbanepersonale, skal fremføres gennem de respektive Etatsorganisationer,
3. at „Lokomotiv-Tidende“, om ønskes, opretholdes, eventuelt med Etatsorg. Støtte til Bladets Udgivelse som teknisk Tidsskrift.

P. D. Pedersen.

J. Christophersen.

Forslag III

der paa Mødet fremsattes mundtlig.

Forslag til Dannelse af Forbund mellem D. L. & L. F. og Etatsorganisationerne.

§ 1.

Imellem Dansk Jernbaneforbund og de paa Statsbanernes Værksteder og Remiser værende faglige Organisationer, som bestaar i Tilslutning til faglige Landsorganisationer, dannes følgende Forbund:

Overfor Generaldirektionen, Ministeriet og Lovgivningsmagten optræder de nævnte Organisationer som en Fællesorganisation i alle Spørgsmaal, som er fælles for deres Medlemmer. I alle øvrige Spørgsmaal beholder Organisationerne hver for sig fuld Selvstændighed.

§ 2.

Som fælles Spørgsmaal betragtes i den Henseende Ændringer i Pensionsloven, Sygekasseordningen, Retsordningen, Fribefordringsbestemmelserne o. l. samt endvidere ethvert Spørgsmaal, som de nævnte Organisationer maatte enes om at underkaste Fællesbehandling.

§ 3.

Samarbejdet imellem Organisationerne plejes af en Fællesrepræsentation, hvortil Dansk Jernbaneforbund som den ene Part vælger 3, Værksteds- og Remisearbejdernes samvirkende Organisationer som den anden Part tilsammen 3 Repræsentanter. Fællesrepræsentationen vælger ud af sin Midte for et Aar ad Gangen en Formand og en Sekretær, der tillige er Kasserer. Organisationerne bestemmer selvstændig Varigheden af de respektive Repræsentanters Mandater.

§ 4.

Den i § 3 nævnte Fællesrepræsentation har til Opgave paa dertil given Foranledning at føre Forhandling med de i § 1 nævnte Myndigheder, naar det drejer sig om et af de i §§ 1 og 2 nævnte Spørgsmaal — med mindre der opnaas Enighed om, at det foreliggende Spørgsmaal bør henvises til Behandling af det i § 6 nævnte Fællesudvalg, eller til den i samme § nævnte Centralorganisation.

§ 5.

Fællesrepræsentationens Udgifter til Administration o. l. paalignes hver af de to Parter i Forhold til deres Medlemsantal. Hver af Parternes Organisationer udreder selv Diæter til de af dem valgte Repræsentanter.

§ 6.

De i det foregaaende nævnte Parternes Organisationer repræsenteres i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og i Centralorganisationen for Jernbane-, Post-, Told- og Telegrafetaterne (Funktionærklasserne) efter Forholdstalsvalg, dog saaledes, at der sikres hver af Parterne mindst en Repræsentant i hver af de nævnte Sammenslutninger.

Forslag IV.

Forslag til en nærmere Tilslutning af D. L. & L. F. til Etatsorganisationerne ved Etatsorganisation „Jernbaneforeningen“.

Jernbaneforeningen betragter sin 9. Kreds som omfattende Statsbanernes Lokomotivpersonale.

Lokomotivpersonalet erklærer sin Tilslutning til Etatsorganisationerne gennem Jernbaneforeningens 9. Kreds.

Lokomotivpersonalet bevarer sin Selvstændighed til Behandling af Lokomotivpersonalets specielle Interesser, f. Eks. tjenstlige og tekniske Sager.

Som Grundlag for Bevarelsen af D. L. & L. F. henledes Opmærksomheden paa, at denne Forening danner et Led i „Dansk Lokomotivmands-Forbund“ og er tillige Led i „Nordisk Lokomotivmands-Forbund“ til Samarbejde med henholdsvis danske Privatbaners Lokomotivpersonale som med norske og svenske Lokomotivmænd.

Forslag V.**OVERENSKOMST.**

Udvalgets Repræsentanter forpligter sig til at forelægge og anbefale de respektive Foreninger nedenstaaende Forslag til Sammenslutning af Statsbanernes Lokomotivpersonale i Jernbaneforeningen:

I

Jernbaneforeningen betragter 9' Kreds som omfattende Statsbanernes Lokomotivpersonale; Kredens Vedtægter baseres paa 2 Afdelinger, en for Lokomotivførere og en for Lokomotivfyrbødere og paa Forholdstalsvalg. (Det undergives en Afstemning, om der oprettes en Kreds med to Afdelinger eller to Kredse).

II

D. L. & L. F. beslutter Indmeldelse i Jernbaneforeningens 9' Kreds (jfr. I.)

III

Lokomotivpersonalet bevarer sin Selvstændighed i saa vid Udstrækning, som Jernbaneforeningens Love tillader.

IV

Jernbaneforeningen yder „Lokomotivtidende“ et aarligt Tilskud til Bladets fortsatte Udgivelse som teknisk Tidsskrift. Tilskudets Størrelse fastsættes ved Forhandling.

Lokomotivpersonalets Samarbejde med „Dansk Lokomotivmands Forbund“ og „Nordisk Lokomotivmands Forbund“ berøres ikke af nærværende Overenskomst.

Alle øvrige Forhold fastsættes ved nærmere Forhandling mellem Jernbaneforeningen og D. L. & L. F.

Udvalget opfordrer de respektive Foreninger til at lade Sagen nyde hurtig Frejme.

For Jernbaneforeningen:

*L. C. Jensen. Heede. P. D. Pedersen. C. A. Lillelund.
A. Strand.*

For D. L. & L. F.:

Chr. Christensen. M. Mortensen. Rich. Lillie.

For Dansk Jernbaneforbund:

*N. P. Christensen. S. Jensen. Ch. Petersen.
J. Christophersen.*

Man maa derfor nu antage, at Sagen behandles med fornøden Hurtighed i Jernbaneforeningen, og haaber vi da, at kunne glæde Medlemmerne med, at det hidtil gældende Misforhold, dels overfor Jernbaneforeningens 9. Kreds, og dels ved Forhandlingsreglernes Tildeling overfor Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet, vil være bragt til Ophør.

Endelig vil Lokomotivpersonalet paa denne Maade blive samlet i en Organisation, hvilket sikkert hurtig vil vise en betydelig større Indflydelse end hidtil.

Hovedbestyrelsen.



ANDRAGENDE.

Under 31. f. M. er til Maskindirektøren fremsendt følgende:

Til

Herr Maskindirektøren!

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne, tillader man sig herved at henvende sig til Hr. Maskindirektøren i Anledning af, at Foreningen forsøgsvis agter at anvende et Beløb til Anskaffelse af Fotografier saavel af danske som udenlandske Lokomotivtyper, som Situationsbilleder til Ophængning i Lokomotivpersonalets Opholdsværelser. — Men for at gennemføre denne Foranstaltning tillader man sig at ansøge Hr. Maskindirektøren om følgende:

1. Foreningen anmoder Hr. Maskindirektøren om Tilladelse til, at fotografere de af danske Statsbaner benyttede Lokomotivtyper. —
2. Foreningen anmoder Hr. Maskindirektøren om Tilladelse til, at lade omhandlede Fotografier ophænge i Personalets Opholdsværelser.
3. Endelig tillader Foreningen sig under Forudsætning af Hr. Maskindirektørens Velvilje og Interesse for Sagen, at anmode om, at disse Fotografier maa blive indrammede paa Statsbanernes Værksteder.

At det under „Punkt 3“ ansøgte for Statsbanerne vil betyde en økonomisk Udgift, er Foreningen ingenlunde blind for; men haaber dog paa Velvilje, idet de ved denne Foranstaltning løbende Udgifter kun bliver een Gang, ligesom de i og ved en saadan Indramning bundne Værdier altid vil være at finde indenfor Maskinafdelingens Omraade.

I Haab om Hr. Maskindirektøren vil tage ovenstaaende under velvillig Overvejelse, tillader man sig at indsene dette vort ærbødige Andragende. —

Kjøbenhavn, den 31. August 1913.

Paa Hoved-Afd.s Vegne

Rich. Lillie.

p. l. Hovedafdelingsformand.

Herpaa er modtaget følgende Svar:

Til

Herr Lokomotivfyrbøder Rich. Lillie,
Hovedafdeling for Lokomotivfyrbødere,
København.

I Anledning af Deres Skrivelse af 31. f. M. meddeles der herved Foreningen Tilladelse til:

- 1) at fotografere Statsbanernes forskellige Lokomotiver.
- 2) at lade de omhandlede Fotografier ophænge i Personalets Opholdsværelser samt
- 3) at de paa denne Maade fremskaffede Fotografier indrammes under Glas gratis paa Statsbanernes Værksteder, dog kun paa Betingelse af, at Indramningen altid betragtes som værende Statsbanernes Ejendom, uden at dette skal forhindre, at Billederne flyttes fra et Opholdsværelse til et andet.

Med Hensyn til Indramning af Billederne bemærkes derhos, at de for Opholdsværelserne paa Sjælland-Falster resp. Fyn og Jylland bestemte Billeder kan indsendes gennem vedkommende Maskinbestyrer til Værkstederne i Kjøbenhavn resp. Nyborg og Aarhus. og for at undgaa ethvert Misbrug vil Billederne ved Indsendelsen være at forsyne med Hovedafdelings-Formandens Attest.

A. Floor.

Hersom.

Til

Herr Maskindirektøren!

Under 10. Maj d. A. udsendte Generaldirektionen en Ordre (Serie Nr. H 55), hvori det meddeltes, at den fulde Stillingsbetegnelse skulde anføres ved tjenstlige Skrivelser Fremsendelse. — I den Anledning tillader man sig, paa Lokomotivfyrbødernes Vegne, at anmode Herr Maskindirektøren om, at den i omtalte Ordre anførte Bestemmelse maa blive overholdt. —

Naar man ærbødigt tillader sig at rette denne Anmodning til Hr. Maskindirektøren, saa skyldes det, at der stadig overfor nævnte Klasse Tjenestemænd fremkommer Tilfælde f. Eks. ved Fripas, Bekendtgørelser, Kulister og almindelige tjenstlige Skrivelser,

hvor den af Generaldirektionen truffe Bestemmelse ikke efterkommes.

I Forbindelse hermed, tillader man sig ærbødigst at ansøge Hr. Maskindirektøren om, efterhaanden som de for denne Klasse Tjenestemænd anviste Tjenestelokaler repareres (males), at Dørene til disse Lokaler, da maa paamales den Stillingsbetegnelse nævnte Tjenestemænd i Følge Generaldirektionens Beskikkelse har Krav paa. —

Idet man fremsender nærværende, tillader man sig at haabe paa Hr. Maskindirektørens Støtte til dette vort ærbødige Andragende.

Kjøbenhavn, den 31. August 1913.

Paa Hoved-Afd.s Vegne

Ærbødigst

Rich. Lillie.

p. t. Hovedafdelingsformand.



D. L. & L. F.

Lokomotivfyrbødernes Hovedafdelingsmøde d. 16/9 1913 paa Nyt Landmandshotel.

Dagsorden:

1. Meddelelser fra Formanden.
2. Den foreliggende Situation.
3. Bestyrelsens Stilling til Cirkulære Nr. 16.
4. Svar paa Andragende.
5. Eventuelt.

- ad 1. Formanden gav Beretning om Besøget hos Direktøren d. 23. August.
- 2. Udgik af Dagsordenen, var behandlet i den samlede Hovedbestyrelse.
 - 3. Cirkulæret var tiltraadt af de fleste Afdelinger og vil snarest blive praktiseret.
 - 4. Toges til Efterretning.
 - 5. Intet.

Alfr. Olsen.



BRANDE-SPØRGSMAALET.

I „Lok.-Tid.“ Nr. 17 erklærer „Brande“, at mit Svar paa hans til Fhvnske Afdelinger stillede Spørgsmaal er et reelt Svar, at han med det samme ironiserer over min Forstaaelse, skal jeg ikke regne ham til Last, da han aabenbart ikke selv ved, hvad det er, han skriver, thi i saa Fald vilde han ikke fremsætte en Beklagelse af min Forstaaelse af Slutbemærkningen i hans første Artikel, thi ihvorvel at Fh. Tilfældet kan gøres analogt med overdreven Tjenesteydelse, saa kan det andet af ham nævnte Tilfælde i alt Fald ikke gøres det, da dette nemlig skete efter ca. 1¼ Times Kørsel.

Disse faa Linier til „Brande“ kun fordi jeg ved, Hr. Lokf. Thygesen tiltræder som Ridder for „Brande“-Spørgsmaalene, finder mig foranlediget til at bede Hr. Red. om Plads for Gensvar, og jeg benytter da Lejligheden til ovenstaaende.

Hr. Thygesen mener, at vi Frhavnerne ganske har misforstaaet disse, som han skriver, klare og tydelige „Brande“-Spørgsmaal og mener, at vi burde være B. taknemmelig for, at han har stillet os disse, men Nej, Hr. Thygesen, saa taknemmelige er Frhavnerne ikke, ville B. have stillet os Spørgsmaalene f. Eks. mundtlig (jeg formoder nemlig, at han er Aalborgenser, og der var jo da rig Lejlighed dertil, da Ab. og Fh. Personale jo stadig bor til Huse sammen i Remiserne) da vilde der maaske kunde være bleven Tale om Tak, men for den Maade B. stiller os Spørgsmaalene fortjener han ikke Tak; thi man skal ikke tænke meget for at finde ud af, at Spørgeren selv har troet paa, at Frhavnerne virkelig har foretaget sig det, han spørger om, og at Frhavnerne ved disse Spørgsmaal skulde stilles i, for ikke at sige Gabestok, saa Forlegenhed.

At Spørgsmaalene er klare og tydelige er rigtigt, men at de er stillet gennem vort Blad er organisationsmæssigt set, efter min Opfattelse, en Fejl, og jeg maa sige, naar Hr. Thygesen ved et Indlæg i Bladet tager Standpunkt til Fordel for disse B. Spørgs-

maal, da er Deres Evne til at kunne tænke og forstaa ikke den, som jeg hidtil har tiltroet Dem; thi selv om nu virkelig var, at et eller flere af de Frhavner Medlemmer havde foretaget sig noget ukollegialt, da vilde vort Blad aldeles ikke være det rette Forum for Afgørelsen af dette, det vilde være nedværdigende for Organisationen om man til Bladet udleverede Navne til offentlig Skue. Nej, Hr. Thygesen, er der nogen Misforstaaelse af ukollegial Natur, danske Lokomotivmænd skal have afgjort med hinanden, lad os da gøre det, som paabudt i vore Love § 22, indendørs, thi derved tjener vi vor Sag bedst.

Med Hensyn til Bemærkningen om Rygternes Ophav har jeg intet at indvende, og at det er vidnefast, at en Frh. Lokf. har udtalt, at han har forestillet overfor Ingeniør-assistenten, at naar blot Tjenesten blev anagt paa en passende Maade, saa vilde Forflyttelserne fra Frhavn saa godt som helt kunne undgaas, skal jeg heller ikke drage i Tvivl; men mon ikke ogsaa der kan føres Bevis for, at De er bekendt med, at den Fh. Lokf., der sigtes til, ikke er og ikke i flere Aar har været Medlem af D. L. & L. F., og som saadan ikke godt kan bruges som Stødpude for Brande-Spørgsmaalene.

Til Bemærkningerne om, at jeg er paa Vildspor og vender op og ned paa Aarsag og Virkning, skal jeg kun bemærke, at den direkte Aarsag til Bladfejden er de stillede Spørgsmaal, hvorvidt den indirekte Aarsag, er Rygterne interesserer mindre, synes jeg.

Angaaende Henvisningen til Anonymitetens Forsvarlighed i Henhold til Generalforsamlingsbeslutning af 12/4 1912 skal jeg sige, at der synes det mig, at De er paa Vildspor; thi Diskussionen drejede sig netop særlig om det uheldige i anonyme Angreb, og Forslaget, som vedtoges, peger da ogsaa i den Retning.

Naar De skriver, at B. begribeligvis maa holde sig anonym af Hensyn til Konsekvensen, da maa jeg sige, at det fatter jeg ikke; thi der er jo ikke en Linie i hans

Indlæg, der fortrædiger Foresatte, saa det er altsaa ikke af den Grund, han holder sig i Skjul — og om Medlemmer af sin Stand er det ukollegialt at skrive noget, man ikke kan være bekendt at lægge Navn til; og ifølge baade hans egen og Deres Opfattelse er de syv Spørgsmaal jo stillet, ikke for at mistænkeliggøre os i Fh., men for at gøre os en Tjeneste. Men ud fra den Opfattelse maa det jo være med Stolthed, at han kan træde frem og præsentere sig som den Ven, der af ærligt Sind vil gøre os den Tjeneste o. s. v. o. s. v. — Naar han nu alligevel ikke gør det, skal vi da ikke være enige om, at det formentlig har til Aarsag, at hans Samvittighed ikke har været helt god, da han affattede sine Spørgsmaal. Han har sikkert følt, at han var i Færd med at begaa noget galt, som det var bedst ikke at lægge Navn til.

Se det er sikkert Sagen, Hr. Thygesen, og forøvrigt vil jeg sige, at skal der i den Forbindelse være Tale om Konsekvensen, da tror jeg snarere, det vil blive for Frhavnerne, hvis der skulde svares destinkt paa Spørgsmaal 6 om, hvad Indtryk vi tror, at Ab. utaaelige Tjenesteforhold i Aalborg har gjort paa vore Foresatte.

Idet jeg slutter mig til Deres Bemærkning om, at en Bladfejde om B.-Spørgsmaalene er til liden Baade for alle Parter, erklærer jeg herved nærværende som det sidste fra min Haand de Spørgsmaal angaaende, medmindre jeg i min Egenskab af Afd. Formand og Sekretær skal blive tvungen frem; men maa jeg samtidig sige, at naar De ser, det er til liden Baade for alle Parter, hvorfor griber De da ind? det synes mig, det havde været klogere, om De havde ladet „Brande“ selv ordne sine Affærer.

Jeg blev paa Afdelingens Vegne tvunget frem, det er De ikke bleven. At jeg nu denne Gang kommer frem, er fordi, De lægger Navn til Deres Indlæg, og for at beholde et Venskab er der jo noget, der hedder: Lige for lige.

Frederikshavn, d. 21/9 1913.

N. Voldby.

Oprindelsen til Artiklen Tvangsforflyttelse og Kollegialitet og den paafølgende Diskussion synes at hvile paa et noget løst Grundlag, og der er fra flere Sider i den Anledning rettet Anke mod, at vi i det hele taget har optaget den første Artikel derom. Vi er dog ikke enige med disse, idet der for Frederikshavnerne havde været den gunstigste Lejlighed til at gendrive det, de selv kaldte Sladder.

I det hele taget vilde der for Lokomotivpersonalet være Anledning til at komme Sladderen, der giver Anledning til mangeartede Fortrædeligheder til Livs, naar og hvor som helst den stikker Hovedet frem.

Allerede Palnatoke gav i sit Vikingesamfund paa Jomsborg Love herimod, hvori der bl. a. stod: „Ingen maa udsprede Rygter, men enhver ny Tidende skal først bringes Høvdingen (Palnatoke). Sladder og Bagtalelser maa ikke taales i Borgen. Ingen maa fortælle nyt uden Palnatoke alene“.

Saaledes var den onde Vane „Bagtalelser- og Sladdersyge“ banlyst blandt Jomsvingerne, og vi tænker, det var værdt at ønske, at vi i vor Tid havde en slig Lov. Den vilde maaske bidrage sit til, at vor Tids Lyst til at sige paa Næstens Bag, hvad man ikke som „Brand“ vover at fremsætte i Lok. Tid., vilde blive adskillig hæmmet. Thi det er nemlig altid Tilfældet for „Bagtaleren“, at han, sin rappe Mund, upaaagtet i Reglen er en Fremtoning, der sjældent vover at vedkende sig i den Paagældendes Nærværelse, hvad han har været rapmundet nok til at udtale paa hans Bag. En af vore Bekendte sagde engang til os, da vor Samtale drejede sig om Beboernes Lyst i en lille By til at tale om hinanden: „Med smaa Byer gaar det gerne saaledes, at naar man nyser i den ene Ende af Byen, siger man „Prosit“ i den anden.“ Og vist er det at Bagtalelsesygen særlig er stor i smaa Samfund og Byer. Maaske ligger det i, at det personlige Bekendtskab er større. Desværre udspringer Bagtalelsen her som alle Steder oftest af Misundelse, den værste Kilde, hvor fra den kan komme. Man synes det gaar Næsten for godt, hans Anseelse

og materielle Velvære stiger for meget, medens man ikke selv kan følge med, og „hvad man ikke kan efterligne det sværter man“. Ofte kan vel ogsaa den kendte „Snakkelyst“ være Aarsagen til Bagtalelser. Vi har ofte hørt Mennesker være forbavsede over andres Lyst til at tale, tale i en saadan Uafledelighed, at det var umuligt at faa et eneste Ord indført.

Men naar vi saa rigtig undersøgte den meget Talendes Ord, ja, da var disse kun beregnede paa enten at nedsætte Næstens gode Omdømme eller hæve sig selv paa andres Bekostning.

Vor Tid har faaet saa mange karakteristiske Betegnelser, vi maatte maaske tilføje den ene til — Talernes eller de Talendes Tid. Alle vil tale, og saa taler man med om, hvad man ved, men dog i Reglen mest om det, man *ikke ved*. Man synes at have mest Lyst til at gøre sig gældende paa Omraader, hvor man er lidet eller som oftest ikke kendt. Saa taler man i lange Fraser og tillærte Remser og vil indbilde andre hvad man forlængst har bildt sig selv ind, at man har Forstand paa alle mulige Ting; medens man slet ikke husker, at jo mere man taler paa slig Maade, des mere blotter man sig selv; thi jo større Forstand, des kortere Tale. Ja vist er det, at vi mange Gange i „*megen Tale*“ har faaet Beviser for liden Forstand.

Kan vi ikke ved vor Tale øve Gavn, da lad os heller tie. Vil vi ikke tie for andres Skyld, da lad os tie for vor egen, thi det staar dog fast, at mange ved sin for megen Tale, har bortsnakket sin Anseelse, som Ordsproget sigør: „Den Høne, der ikke kan tie stille, mister sine Æg.“

Saa fortæller man da fra den ene til den anden om Splinten i Næstens Øje, medens man slet ikke ser, tænker paa eller taler om Bjælken i sit eget, fortæller om, hvad der er sket, og om — *hvad der skal ske*. Og retter man til vedkommeude „Sladrer“ Spørgsmaalet: „Hvorfra ved du dog alt det, du der fortæller?“, ja, da snor denne sig ganske snedig derfra med „der siges“. Man vil holde sin egen Personlighed uden-

for. Gerne vil man have Fornøjelsen af at fortælle, men Ansvar for det fortalte skyder man fra sig. Atter har vi et Bevis for Sladderens uværdige Egenskaber. Vort Blad bør ikke altid være „Blot til Lyst“, og vi skal ved dette kunne sige hinanden den usminkede Sandhed under urbane Former. Derved fremmes den Grundidé, der er nedlagt i Organisationstanken: „Det Heles Vel fremfor den Enkeltes!“

Red.



BRAMMINGE-KATASTROFEN OG AARSAGERNE.

I Anledning af Artiklen i dette Blad Nr. 16 angaaende Bramminge Katastrofen og dens Aarsager forekommer der en Omtale af Hastighedsmaalerens Upaalidelighed. I Tilslutning hertil og som et Supplement skal hermed oplyses følgende:

Som bekendt er Lokomotivernes Hjulbandagers Godstykkelse 65 mm fra ny. Efter den sidste Afdrejning er Tykkelsen derimod kun 25 mm. Differencen bliver altsaa en Formindskelse af ca. 4" i Diam., hvad der betyder, at den nye Bandage tilbage lægger 12" mere pr. Omdrejning end den udslidte Bandage. Tager vi saaledes en „K“ Maskine der ved 90 km Hastighed gør 260 Omdrejninger pr. Minut, vil Forskellen pr. Time blive $12 \times 260 \times 60 = 3,2$ km pr. Time.

Tager man nu i Betragtning, at Hastighedsmaalerens Skala og Bevægelsesoverføring er konstant og ikke undergaar nogen Forandring, fremgaar det tilstrækkeligt heraf, at Lokomotivføreren paa en Maskine med tynde Bandager er nødsaget til at køre med større Omdrejningshastighed end hans Kolleger paa samme Maskintype, men med nye Bandager, forudsat at han vil opnaa den samme Hastighed. Maskinen skal under alle Omstændigheder løbe flere Omdrejninger, hvilket igen har til Følge, at

Remmen paa Hastighedsmaaleren ved Akslernes forøgede Omdrejning bevirker en stærkere Stigning af Vandsøjlehøjden, saaledes at der i Virkeligheden paa Skalaen angives en større Hastighed, end der er kørt.

Som en anden og hidtil uomtalt Omstændighed ved Katastrofen, vil vi henlede Opmærksomheden paa, at de to-akslede Vogne ræppe var blevet knuste, saafremt der bag i Toget havde været en automatisk Konduktørventil i Stedet for de nu brugelige Lufthaner.

Toget vilde da tillige have været bremse bagfra og derved have forhindret Ulykkens Omfang. - Ja maaske endda have forebygget Tab af Menneskeliv!

Som der ganske rigtig i nævnte Artikel berøres, bør Værdien af alle saadanne Forhold prøves, forinden Domstolene afgiver sit Votum, og her maa Sagkundskaben tages med paa Raad.

*



Hm!

Der har i de sidste Numre af Bladet staaet saa mange Artikler om de saakaldte Tvangsforflytninger fra Aarhus, og om den unødvendige Hensynsløshed og Personlighed, der skal være vist overfor det ældre Personale fra saavel Maskinbestyreren som Assistentens Side.

Maskinbestyreren har jo efter Direktørens Udsagn erklæret, at han kun har set paa rent tjenstlige Grunde og intet andet — selvfølgelig — saa maa det altsaa være sandt — selvfølgelig. —

Saa synes jeg at Personalet i Helhed burde sende en Takadresse til d'Hrr. Bestyrer og Assistent, fordi de virkelig ikke har handlet efter personlige Motiver.

Der paastaas jo endogsaa, at Assistenten skal have brugt personlige Trudslers mod enkelte; — ondsindet Snak — selvfølgelig. —

Noget saadant er — selvfølgelig — umuligt; en vordende Overordnet der nedværdiger sig selv og sin Stilling i den Grad vilde jo knap nok være værdig til at være — Skrivelser hos Lokomotivformanden i „Brande“.

Onkel Bister.

Ifølge sidste Nr. har en Fører faaet 25 Kr. i Dusør for udvist Konduite, kan De, Hr. Redaktør oplyse mig om, hvormeget den Fører har faaet, der ikke vilde køre sit Tog ud i Mølleengen ved Aarhus; eller om den stedlige Administration mener at en Tvangsforflyttelse er tilstrækkelig Belønning.

Onkel B.

I Øjeblikket ved vi det ikke, men forhaabentlig kan vi skaffe det oplyst.

Red.



EN FORBIER.

Under denne Overskrift fortsætter Hr. Lokf. *H. Pedersen* sine, som jeg synes, ret umotiverede Angreb paa Dansk Jernbane-Forbund. Det forekommer mig, at disse Angreb rettelig burde indstilles. Lokomotivpersonalet er jo uden Ansvar for Tønen i Jernbane-Tidende. Hvorledes dette Blad skrives, kommer ikke os ved, uden for saa vidt det er vor Organisation eller Lokomotivpersonalet, der omtales.

Hovedbestyrelsen for D. L. & L. F. er derfor enig om at tage Afstand fra bemeldte Hr. H. Pedersen og meddele, at Artiklerne om denne Sag staar for hans egen Regning; og vi kan gerne tilføje, at vi ikke har været generet af den „stramme Lugt“, som har pirret Hr. Pedersen i Næsen. Skal vi derfor ikke i Fremtiden lade Dansk Jernbane-Forbund om at redigere sit Medlemsblad og kun tage os af det, naar det beskæftiger sig med vore Forhold.

Esbjerg.

M. Mortensen.



UHELDSFORSIKRINGS- FORENINGEN OPGØR SIT OVERSKUD.

„Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale“ har i de første tre Fjerdingaar haft et Forsikringsoverskud paa 6300 Kroner.

Foreningens Styrelse har i Betragtning af de i Fjor rettede Angreb mod den gensidige Forsikringsform og med Henblik paa, et ny Forsikringsaar snart begynder, foretaget en fuldstændig Opgørelse over Foreningens Virksomhed i de forløbne tre Fjerdingaar (December-August incl.)

Der har været anmeldt 193 Skadetilfælde, heraf to Dødsfald og et Par alvorlige Invaliditeter. 182 af disse Skader er endelig afsluttede og opgjorte, og Erstatning for disse er udbetalt med et Beløb af 9598 Kr. 75 Øre. De resterende 11 Skader kan efter nøje Undersøgelse og meget forsigtigt Skøn ikke tilsammen gøre Foreningen erstatningspligtig til et større Beløb end 3000 Kr., saaledes at Erstatningen for samtlige anmeldte Skadetilfælde bliver højst 12,598 Kr. 75 Øre.

Da Forsikringspræmien i samme Tidsrum har udgjort 18,841 Kr. 60 Øre, bliver Forsikringsoverskudet som foran meddelt ca. 6,300 Kr. eller nøjagtigt opgjort 6,242 Kr. 85 Øre.

Dette Overskud er ganske normalt, overensstemmende med Foreningens Beregninger, og det viser for det forløbne Tidsrum, hvor vel overvejet det var, da Foreningen efter i ca. tyve Aar at have haft sine Medlemmer forsikrede hos et Selskab og afleveret Overskudet til dette, gik over til at være en selvstændig, gensidig Forsikringsforening, hvis Overskud tilfalder dens Medlemmer, de Forsikrede selv.

For Styrelsen

J. Friis-Skotte



SIKKERHEDSTJENESTEN PAA STATSBANERNE.

[(Tjenestefordelingen og Sportelsystemet.)

Naa det fra Administrationens Side specielt gennem Hr. Maskindirektørens Udtal til Dagspressen bestemt er bleven hævdet at Lokomotivpersonalets Tjeneste i Almindelighed ikke er for streng, men at der ved Tjenestefordelingen maa tages Hensyn til Emolumenterne da vil det være interessant at tage disse to Punkter op til nærmere Behandling og Sammenligning for derigennem at paavise hvor uhøldbart dette Standpunkt er, og hvilken Indflydelse de bestaaende Forhold i Almindelighed har for Personalet.

I Anledning af, at der hvad angaaende Tjenestetiden fra enkelte Sider er paa-staaet at Lokomotivpersonalet i Nutiden er betydelig gunstigere stillede end deres For-gængere var, da skal vi paa Forhaand beredvillig indrømme at der for saa vidt det kort sagt angaar umenneskelige lange Tjenesteskifter er sket en Del Forbedringer. Men deraf at udlede at der inden for Lokomotivtjenesten er indført et gunstigere Forhold i Nutiden vil paa ingen Maade være overensstemmende med Fakta; ganske vist maa det forekomme de Mennesker usandsynligt, som ikke gennem daglig Erfaring har lært de store Omvæltninger, der i de senere Aar er foregaaet indenfor Lokomotivtjenesten, at kende.

Det er en Kendsgærning at den i de senere Aar stærkt tiltagende Trafik har bevirket et langt mere sammentrængt Jærnbaneanet og Toggang; de mange nye Sporanlæg omkring paa Stationerne, Sporkrydsninger, Sporskifter, Signaler, ihukommende vore „lokale Signaler med tilhørende 15 Tillæg“ m. m., der Tid efter anden er anlagt, den hurtigere paa hinanden følgende Toggang, de forøgede Hastigheder tilkendegiver tydelig nok at Tjenstforholdene er langt vanskeligere nu end tidligere. Og hvad der aldeles ikke maa lades ud af Betragtning er Indførelsen af stadig større og større Maskintyper som ogsaa bidrager en stor Del til at forlænge og vanskeliggøre Lokomo-

tivtjenesten. idet Togenes forøgede Længde her har stor Indflydelse.

Uden at blive beskyldt for Overdrivelse, er det ikke formeget sagt, naar vi paastaar, at der nu mod tidligere i mange Tilfælde forlanges dobbelt saa meget Arbejde. De i Tjenstfordelingerne og Køreplanerne angivne Hviletider kommer kun i de færreste Tilfælde Personalet til virkelig Nytte, fordi den største Del af Opholdstiden medgaar til Maskinernes Eftersyn og Istandsættelse til den næste Tur. Ganske vist har Maskinhestyreren i 1ste Kreds ment, at kunne reformere paa dette Omraade.

(fortsættes.)



Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^a, København.

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a²,
København B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

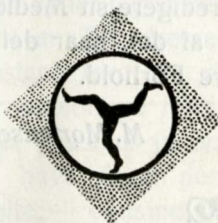
Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, København Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.



**Worning &
Petersens**
Xeroformsæbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages ved Henvendelse til Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13¹ th.
København F. Tlf. Vester 5588 y.