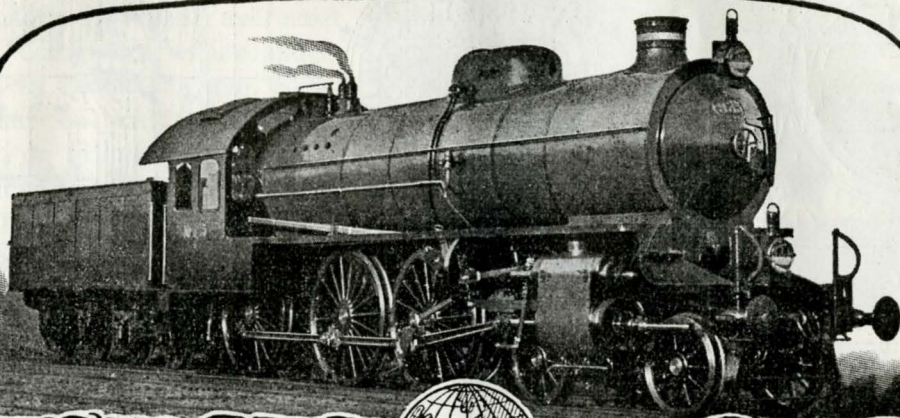


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)  
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDERFORENING“.

14. AARGANG. NR. 16

Redigeret af C. M. Christensen.

15. AUGUST 1914

## DE ITALIENSKE STATSBANERS 2-C-1 4 CYLINDER TVILLING ILTOGSLOKOMOTIV, LITRA 690, MED RØGRØRSOVERHEDER PATENT WILHELM SCHMIDT

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

(Fortsat fra Nr. 14)

I Afbildningerne Fig. 2-3 ses tydeligt Fyrkassens Form, hvorledes den med det trapezformede Grundrids begynder umiddelbart bag Kobbelaakslen og bliver bredere ud over Bagløberne. Som Følge af de 2030 mm store Drivhjul vilde der være fremkommen en betydelig „død“ Længde af den cylindriske Kedel og en ugunstig Vægtfordeling, hvis Fyrkassen, som sædvanlig ved 2-C-1 Pacific Lokomotiver, var bleven konstrueret bred. Vi har her en rigelig, men ikke for stor Kedelrørlængde paa 5800 mm (Litra R 4800 mm) og en Røgkammerlængde paa 2100 mm. Fyrkassen er meget dyb, 843 mm ved Sadelpladen, og Længden, som nævnt, 2800 mm med

en gunstig Forbrænding af almindelige Dampkul. Den opnaaede Risteflade paa 3,5 m<sup>2</sup> er meget middel, og den kan opnaas selv ved smalle Fyrkasser over Rammen og mellem Hjulene. Dog opnaas i Forhold som ved de preussiske Overheder Lokomotiver 3,5×450 = 1270 HK. Ved en Forlængelse af Fyrkassen paa ca. 300 mm vilde Ristefladen kunde bringes op til 4,0 m<sup>2</sup>. Vandrummene foroven ved Sadelpladen og ved Bagvæggen er beregnet meget rigelig (se Fig. 3). Fyrkassens Dækankre er ophængt med dobbelt Bevægelighed. Med en Fyrkassebrødder af 1410 mm foroven og 150 mm Hjørneradius var det muligt at anbringe 3 Rækker Røgrør med 9 i hver, altsaa 27 Elementer. Røgrørdiameteren er 125/133 mm. Der er 155 Kedelrør (47/52 mm Diam.), og de ligger i en Sekskantinddeling paa 71 mm, hvilket maa kaldes rigelig.

Dampdomen har kun 650 mm udv. Diam., men den ser betydelig større, da Sandkassen er bygget som en Ring udenom. Da



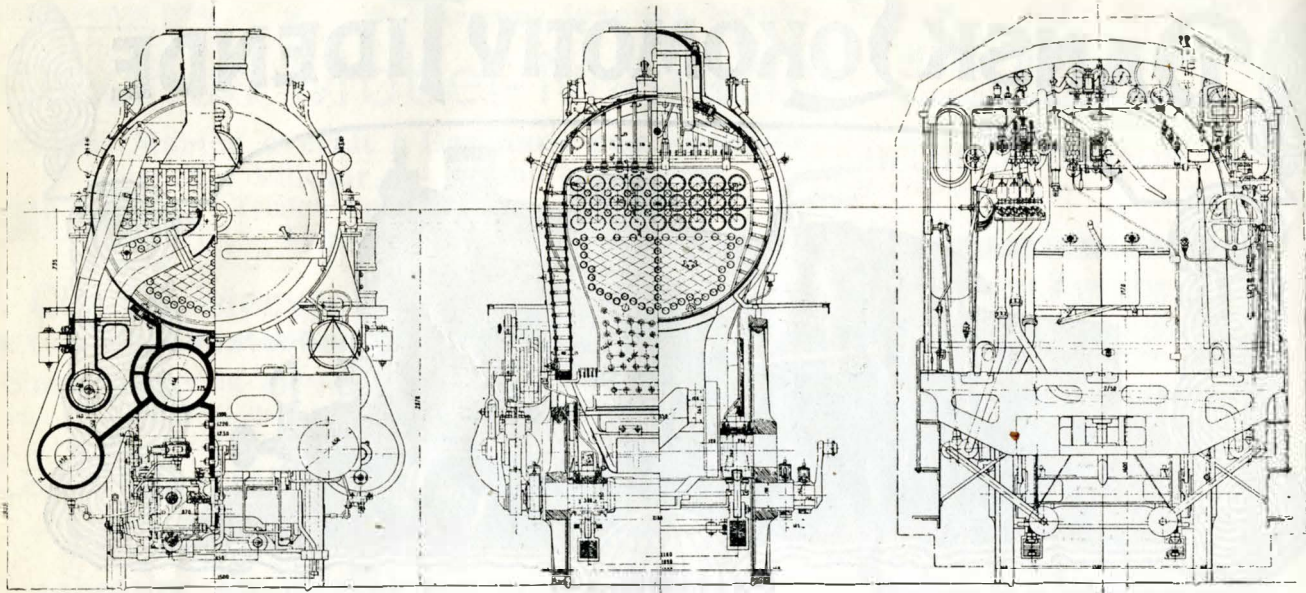


Fig. 3.

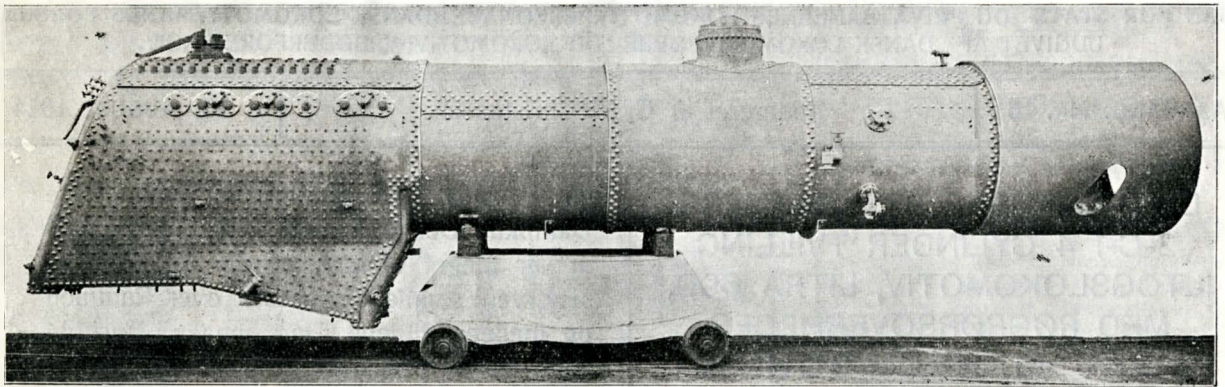


Fig. 4.

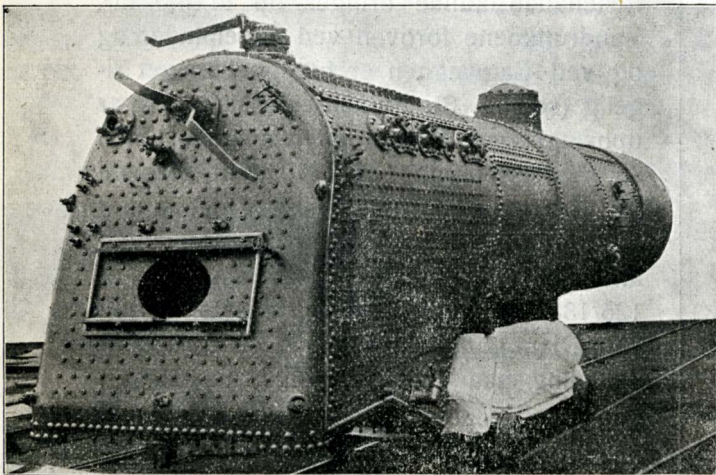


Fig. 5.

den ligger temmelig langt foran, indeholder den et Damptilgangsrør bagfra (se Fig. 3). Regulatoren er efter Model *Zara*. Ved Fødeventilens Munding i det forreste Kedelbælte er anbragt en *Gølsdorfs* Kedelstensfraskiller.

De fire ligestore Højtrykscylindre ligger i samme Plan, og er to og to støbt sammen med hver sin Halvsaddel. Til 2 Cylindre er een Stempelglider, som har en Diam. af 265 mm (se Fig. 6 og 7). De bageste Bunde er støbte sammen med Cylindrene, og de forreste Dæksler er alle ens. Anordningen med een Stempelglider til 2 Cylindre (vor Litra P) er betinget af godt krydsede Kanaler. Dog sparer man Gaffelfor-



greningen af Ind- og Udstrømningsrøret, hvilket ellers i høj Grad vilde opfylde Pladsen. Denne Konstruktion svarer til et almindeligt Tvilling Lokomotiv med overhedet Damp. Udgangsrøret er uforanderligt med en Diam. 155 mm. Skorstenen har en mindste Diam. af 420 mm, og grundet paa den ringe Profilhøjde af 4247 mm er den bygget langt ind i Røgekammeret. For at opnaa en bedre Beliggenhed af Stempelgliderne i Cylindersadlen er disse rykket 140 mm fra Cylindermidten ind mod Maskinens Midte

(se Fig. 6 og 7), hvorfor Vægtstængerne til Glidebevægelsen er anbragt paa den indvendige Side af Krydshovedet (se Fig. 8). De indvendige Cylindre har Trykudligning, de udvendige Luftsugeventil paa Gliderummet. Paa Cylinderbundene er desuden paa begge Sider anbragt Sikkerhedsventiler for Kondensationsvandet.

Begge Rammepladerne har en Tykkelse af 30 mm og ligger i eet Plan med en indbyrdes Afstand af 1230 mm. Over Akslerne har de en rigelig Højde paa 865 mm. Akselbakkerne til Driv- og Kobbeltjulene er lukkede foroven, og Aksellagrene smøres meget bekvemt gennem Smørekopper ovenpaa Platformen.

Krydshovederne føres mellem 2 Linealer, der begge ligger over Stempelstangen. Skal Krydshovedet tages ud maa den underste

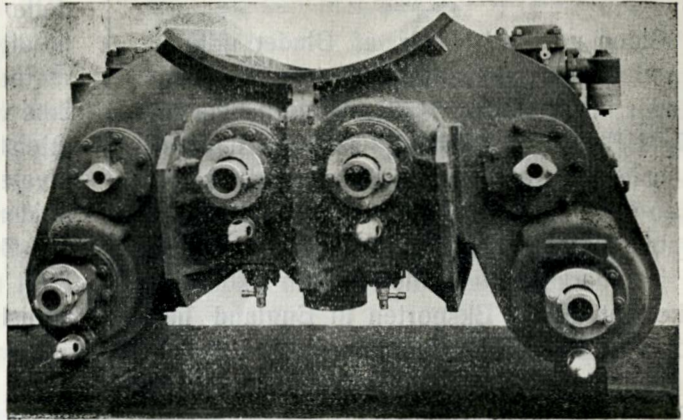


Fig. 6.

korte Styrelinial skrues af. Kobbeltstængerne er anbragt paa Kobbeltjulene med hele Bøsninger, medens de paa Drivhule er dobbelt stilbare for nøje at kunde bibeholde den centriske Beliggenhed og hindre Forspænding. Alle 4 Cylindre virke paa den midterste koblede Aksel, idet de indvendige Cylindre er skraat anbragt saaledes, at den indvendige Drivstang er fri af den forreste koblede Aksel, naar Krumtappen staar i sin nederste Stilling. Den forkrøblede Drivaksel er smedet i eet Stykke med skraa Z Forbindelsesarm og Krumtaparm i Skiveform, der yderligere er forstærket ved en 50 mm tyk og 100 mm bred varmt omlagt Ring.

Driv- og Kobbeltakselfjedrene ligger under Akslerne og har en Længde af 1100 mm, med 15 Blade 120×13 mm. De er forbundne med hinanden ved Balancer 480 : 570. Den forreste 2-akslede Truck har en bred Drejeskaal og Vuggeophængning med 40 mm Sideforskydning. (Trucken ses i Fig. 9). Fjedrene ligger foroven og er ophængt adskilte.

fortsættes

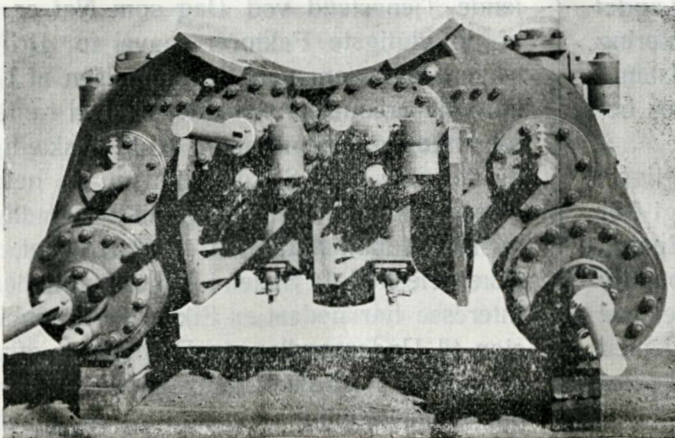


Fig. 7.



## SITUATIONEN.

Siden vort sidste Nr. af Bladet udkom, er der som bekendt sket store Begivenheder. Tyskland og Østrig-Ungarn befinder sig i Krig med Rusland, Frankrig, England, Serbien og Belgien og Følgen er, at vort Land og Samfund allerede i høj Grad er paavirket af denne frygtelige Situation.

Danmarks Beliggenhed — den økonomiske Betydning, Eksporten til England har for vort Land, afstedkommer store Vanskeligheder, og har da ogsaa fremkaldt en for alle uhyggelig Dyrtdid.

Af alle de Vanskeligheder, den europæiske Situation har forvoldt Landet, er vel Manglen paa Kul den mest følelige.

England, Kulproduktionens Land, befinder sig i Krig og Kul er vanskelige at skaffe.

Saa overraskende hurtigt Begivenhederne udviklede sig, kunne ingen forudse eller forudsige, og Følgen var, at saa godt som alle store Kulforbrugere, ikke mindst Statsbanerne, Landets største Forbruger, pludselig blev stillede overfor en hidtil ukendt vanskelig Situation.

Som naturligt var, maatte her gøres noget for at indskrænke Forbruget.

Vor sydlige Hovedrute „København—Gjedser—Warnemünde—Berlin“ blev den første Rute Statsbanerne afbrød, de store kostbare Færger blev for alle Eventualiteters Skyld dirigeret til København og ligger nu i Flaadens Leje. Men umiddelbart herefter begyndte en almindelig Indstilling af Tog paa saagodt som alle Ruter hele Landet over, ligesom Togstammernes Formering blev kloget indskrænkede til det mindst mulige. — Kulforbruget maatte nedsættes betydeligt.

I dette Arbejde for at holde vore vigtigste Ruter i Gang saa længe som muligt bør enhver Lokomotivmand lægge al sin Energi. Kul- og Olieforbruget for hvert Lokomotiv bør nedsættes til det mindst mulige, ved stor Paapassenhed og god Økonomi med nævnte Artikler vil vi kunne vise gode Resultater. — Og selv om Indskrænkningen af Togantallet for Lokomotivpersonalet be-

tyder væsentlig Mindreindtægt — saa lad dette ikke virke deprimerende; — Taalmodighed maa vi vise.

Forhaabentlig vil den nuværende Tilstand ikke vare altfor længe, og antagelig vil Administrationen, naar normale Forhold atter tilvejebringes, have faaet Forstaaelsen af, at den skylder Personalet større Interesse og Ørenlyd — thi Personalet kender sin Pligt under alle Forhold; dets Ret vil Administrationen ikke altid erkende.



## TJENESTETIDEN VED DAG OG NAT.

Det er en gammelkendt Sag, at en af de Hovedopgaver, som Tillidsmændene indenfor D. L. & L. F. har faaet overdraget til Løsning, er Tjenestetidens Regulering gennem faste Regler. Denne Ordning vil uden al Tvivl være til Gavn for saavel Statsbanerne som Personalet, samtidig med at det rejsende Publikum ved en mere betryggende Diftssikkerhed ogsaa vil komme til at høste Fordel deraf.

At Lokomotivtjenesten paa samme Tid er forbunden med en staaende legemlig og aandelig Anspændelse, uanset hvorledes Vejrforholdene end fremtræder, behøvede forsaavidt ingen nærmere Omtale, men da netop denne i Forbindelse med den veksellende Tjenestetid ved Dag som Nat er en af de vigtigste Faktorer saavel for Driftssikkerheden som ved Bedømmelsen af Lokomotivpersonalets Arbejde, skal vi i efterfølgende og paa nærmere Hold beskæftige os dermed; og i Særdeleshed nu da netop dette Spørgsmaal er optaget til Forhandling mellem Administrationen og Personalet, og i Særdeleshed da Staten i Driftssikkerhedens Interesse har nedsat en Sikkerhedskommission til Undersøgelse og Forbedring af den nuværende Forhold. Utænkeligt vil det være, om denne Kommission lod Spørgsmaalet ligge.



Lokomotivtjenesten reguleres af Maskinbestyrerne i Maskinafdelingens forskellige Kredse. Undertiden overdrages Arbejdet til Ingeniørassistenterne, d. v. s. undertiden til yngre Mennesker, hvis Kendskab til den praktiske Lokomotivtjeneste hovedsagelig kun indeholder den Erfaring, som er erhvervet gennem det polytekniske Studium — det vil sige ingen. Tager man i Betragtning, at det her drejer sig om ungdomsfriske og kraftige Menneskenaturer, der overdrages det vigtige Hverv at tilmaale Arbejdstiden for ældre og i visse Tilfælde maaske ogsaa mindre modstandsdygtige Lokomotivmænd, er det forstaaeligt, at saadanne Tjenestefordelinger let kan blive Udtrykket for Ensighed, idet vedkommende overordnede selvfølgelig ikke mærker den legemlige Kraftreduktion, som den underordnede, der i mange Aar har maattet gennemgaa Lokomotivtjenestens alvorlige Strabadser, føler. — Kulde, Hede, Regn, Sne og Storm saavel ved Dag som Nat, og hvorved Sundheden ofte har været sat paa en haard Prøve, har Tid efter anden gjort sin Indflydelse gældende.

Grundlaget i Tjenestefordelingen er de Grænser, som Administration selv har bestemt, og som ikke er tilgængelig for Tjenestemændene, der skal udføre Arbejdet. Netop her ligger Hunden begravet — thi selv om Tjenestemanden i sit Legeme mærker, at Tjenesten er for anstrengende og saa svær, at den begynder at indvirke paa saavel de legemlige som aandelige Kræfter, saa afvises i de fleste Tilfælde enhver Henvendelse med den Motivering, at Tjenesten ikke overskrider det fastsatte Timeantal!

Det er en Kendsgerning, at for hver Gang Køreplanen forandres, bliver Tjenestefordelingen ogsaa forandret, men som Regel til Ugunst for Lokomotivpersonalet, og kun i ganske enkelte Tilfælde forbliver de bestaaende Forhold uforandrede. Betragter vi nu en Tjenestefordeling, saa finder vi Landet over, at denne sjælden strækker sig over mere end 8 à 9 Timer daglig Tjeneste — selvfølgelig paa Papiret. I Praxis vil Timeantallet tage sig anderledes ud. Først skal

Maskinen være for Toget fra ca. 15 til 45 Min. før den planmæssige Afgang, dernæst maa Personalet møde ca. 1 à 1½ Time før Udkørslen fra Remisen finder Sted, hvad der i Gennemsnit bliver ca. 1¾ à 2 Timer før den planmæssige Afgangstid. Endelig begynder det virkelige og for Lægfolk synlige Arbejde — Kørselen, der for Hurtigtogenes Vedkommende paa de længere Strækninger i Reglen varer 2 à 3 Timer, for Godstogne 5 à 6 og flere Timer alt efter Forsinkelsernes Størrelse. Efter Ankomsten til Endestationen, hvor der ofte først maa foretages en Del Rangering, som uden Overdrivelse kan ansættes til gennemsnitlig 30 Min., naar Maskinen omsider ind paa Maskinafdelingens Sporomraade, hvor der først indtages Kul og foretages Rensning af Fyret, Askekassen og Røgkammeret. Ofte kommer hertil at flere Lokomotiver holder i Række og afventer Plads. Efter Anbringelsen i Remisen maa Lokomotivføreren nu foretage det foreskrevne Maskineftersyn, medens Lokomotivfyrbøderen aftørser og renses Fyrpladsen og besørger Olie, Tvist m. m. hentet fra Magasinet. Er Lokomotivføreren Eftersyn afsluttet, og forefundne Smaamangler udbedrede og større anmeldte, maa han dernæst føre Rapporten for det kørte Tog. Endelig er Personalets Tjeneste afsluttet, for maaske efter nogle faa Timers Forløb at begynde som før.

Lægger vi nu den forbrugte Tid sammen, som Tjenesten kræver før og efter Kørselen, vil man, uden at vi regner for højt, kunne ansætte det totale Timeantal til 3 à 4 Timer for hver enkelt Tur.

En anden Faktor, der ikke maa forglemmes i denne Forbindelse, er Togforsinkelserne, som jævnlig medfører op til Timers forlænget Arbejdstid for Lokomotivpersonalet, og som aldrig tages i Betragtning.

At Lokomotivtjenesten — i Modsætning til Værkstedstjenesten — er et saare uregelmæssigt Erhverv kan ikke bestrides. Betragter vi saaledes Værkstedstjenesten, finder man et helt andet Forhold. Saavel Lederne som Arbejderne arbejder i Almindelighed de 6 Dage om Ugen fra ca. 6 Morgen til 6

Aften med regelmæssig Frokost- og Middagspavse. Søndagen er en fuldstændig Hviledag, hvilket altsaa betyder, at Værkstedspersonalet gennemsnitlig kun arbejder 26 Dage om Maaneden. Desuden har de fri ved alle Højtiderne samt en virkelig garanteret Sommerferie, hvortil saa kommer, at Arbejdet i sin Helhed er af en regelmæssig Beskaffenhed.

Ogsaa indenfor de fastansattes Rækker gives der Kategorier, hvis Tjeneste kan betegnes som regelmæssig; saaledes Kontorpersonalet, hvis Arbejdstid er fra 9 Fm. til 3 à 4 Em. Dette Personale har ogsaa den Fordel at kunne føre en daglig ensartet Tilværelse med regelmæssig Nattesøvn — de kan nyde alle deres Maaltider frisk til-lavede, samtidig med at de kan tilbringe Aftenerne sammen med deres Familie. Det er Fordele, som i Forhold til det kørende Personale, har en overmaade stor pekuniær Værdi. Ogsaa Stationspersonalets Tjeneste veksler mere regelmæssigt, som Regel fra 6 Fm. til 2 Em., fra 2 Em. til 10 Em., eller fra 10 Em. til 6 Fm. Ogsaa dette Personale kan mere regelmæssigt indtage deres Maaltider end det kørende Personale.

fortsættes



## STATISTIKENS BETYDNING FOR ORGANISATIONSBEVÆGELSEN.

(fortsat fra Nr. 14)

En Betingelse er dog, at enhver lærer at indse, at et saadant Foretagende ikke kan gennemføres af den enkelte alene, men maa løftes i Flok. At begrunde sin Tilbageholdenhed, med Ængstelse for Følgerne, er Nonsens og i høj Grad forkastelig; tværtimod bør enhver forstaa at da der kun undtagelsesvis gives Lokomotivpersonalet Lejlighed til at faa et statistisk Materiale fra Autoriteterne, som omfatter alle vore Interesser, maa vi lære at hjælpe os selv.

Det er en Selvfølge, at Udarbejdelsen af

statistiske Fremstillinger, i de fleste Tilfælde, er et omfangsrigt Arbejde for Tillidsmændene i den Central, hvor alle de enkelte Opgivelser samles og sorteres, men da Arbejdet altid foregaar under andre Personers Indblanding, end netop dem hvem Hvervet paahviler, er det indlysende at udenforstaaende næppe formaar at gøre sig noget Begreb om dets Beskaffenhed; thi Frugterne af alle Anstrengelserne bliver jo dog tilsidst kun nogle usynlige Tal.

Men da det netop er disse usynlige Tal, der fører til det talende Bevis med Hensyn til Forholdene som de skildrer, bør enhver Lokomotivmand fremfor alt vide, at selv den mindste Afgivelse fra Korrektheden ikke alene betyder et forøget Arbejde for de Kolleger, som beredvilligt paatager sig dette Hverv, men at man tillige ved slige, det være sig bevidste eller ubevidste fejlagtige Opgivelser, kan bringe sine Kammerater i den pinlige Situation, at de overfor Autoriteterne kommer til at staa som upaalidelige Personer. Det som den enkelte saaledes regner for Bagateller, bliver ved en saadan uforsigtig Handling kun til Skade for hele Standen, saafremt Fejlen ikke i Tide opdages og rettes af Hovedstatistikkerne, der selvfølgelig paa den Maade tildeles unødvendigt Arbejde.

Hovedbetingelsen med en Statistik er naturligvis den, at det indsamlede Materiale udnyttes, derfor maa vor Organisation ogsaa ved alle passende Lejligheder kunne fremlægge en saadan, da et statistisk Materiale er det bedste Middel til en Begrundelse af vore Ønsker. Netop paa det nuværende Tidspunkt, saavel som i den nærmeste Fremtid, vil Statistiken komme til at spille en stor Rolle. Lad os derfor alle i Tide forstaa at drage den rette Lære deraf og indse, at en med Sandheden overensstemmende Statistik er en af de vigtigste Faktorer i vort Organisationsliv. Udgifterne dertil vil før eller senere give gode Renter.

*Spektator.*





## LOKOMOTIVTJENESTEN OG STRÆKNINGSKENDSKABET.

Et af de Spørgsmaal, som har en overordentlig Betydning for Driftssikkerheden i Jernbanetrafiken, er Strækningskendskabet, hvad der ogsaa har foranlediget undertegnede til at gribe Pennen for gennem disse Linier at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed, specielt den af Staten nedsatte Sikkerhedskommission, paa de Mangler, som der synes at klæbe ved den nugældende Ordning for Erhvervelse af Strækningskendskab.

Enhver, hvis Virksomhed falder ind under Begrebet Samfærdselsmidlernes Betjening, vil sikkert i de fleste Tilfælde have erfaret, at Orienteringsspørgsmaalet har en afgørende Betydning for den rent personlige Sikkerhed særlig under usigtbare Vejrforhold, og forsaavidt som der benyttes mekanisk Drivkraft, da tillige paa Besparelseskontoen.

At det samme Forhold gør sig gældende indenfor Jernbanedriften er en Kendsgerning. Jo mere indgaaende og bestemt at Lokomotivførerens Kendskab er til den Strækning, hvorpaa han gør Tjeneste, og jo mere bestemt at Autoriteterne fordrer sine Instrukser i den Retning overholdte, desto større bliver ogsaa Garantien for Togsikkerheden og Kulbesparelsen. Uden Lokomotivførerens tilstrækkelige Kendskab til Strækningen er en virkelig driftssikker og besparende Jernbanetrafik utænkelig, særlig naar man, som Tilfældet er i den praktiske Lokomotivtjeneste, maa sige, at dette Spørgsmaal i sig selv er et saare elastisk Begreb, hvorpaa der efter min Mening saavel fra mine Kollegers som Ledelsens Side lægges alt for lidt Vægt. I Sandhedens Medfør skylder jeg, som min personlige Overbevisning, at tilføje, at Lokomotivpersonalet selv bærer en stor Del Skyld, idet jeg med Bestemthed fastholder, at der gives Tilfælde, hvor Lokomotivføreren, uden at han nogen sinde før har befaret Strækningen, desuagtet

paatager sig at fremføre Tog. Jeg tror, at blot et Ord om Vedkommendes mangelfulde Strækningskendskab til den stedlige Depotforstander i de fleste Tilfælde vil være tilstrækkelig til, at denne under saadanne Forhold ikke vil paatage sig Ansvar for Følgerne.

Paa den anden Side vil jeg heller ikke fragaa, at det ogsaa hænder, at dette vigtige Spørgsmaal undervurderes af Lokomotivførernes nærmeste Overordnede; men Aarsagen maa vel her til Dels søges i den Omstændighed, at dette Personale som Følge af Bestillingens kontormæssige Art ikke er i Stand til paa nærmere Hold at følge Udviklingen paa Strækningen.

Opstiller man Spørgsmaalet: Hvad er en strækningskendt Lokomotivfører? da kan Svaret koncentreret i den Udtalelse, at enhver Lokomotivfører bør være stedkendt, d. v. s., han maa, saafremt han fra Lokomotivet kaster Blikket ud over Landskabet, til enhver Tid være i Stand til at sige, hvor han i Øjeblikket befinder sig, ligegyldigt om Kørselen foregaar om Natten eller i Taage, ligesom han med temmelig Nøjagtighed maa kunne angive, hvor Signalerne staar. Kan han ikke det, ja da er han ikke heller saa stedkendt, som det kan forlanges i Driftssikkerhedens Interesse. Det er ikke tilstrækkeligt, at Lokomotivføreren med Sikkerhed kan orientere sig om Dagen og i klart Vejr, thi selv om der ved Turens Begyndelse ogsaa kan herske de mest gunstige Vejrforhold, kan der kort efter fremstaa den tætteste Taage, særlig om Foraaet og Efteraaet og i Nærheden af Havet.

Som ovenfor berørt nævnede jeg, at Strækningskendskabet er et elastisk Begreb. Jeg skal nærmere motivere denne Udtalelse, idet jeg henviser til Forskellen i Person- og Godstrafiken, Strækningernes forskelligartede Længde, Signalernes Antal og komplicerede Stillinger, Toggangens Hyppighed og Togkrydsninger samt Banestrækningernes Beskaffenhed, med Hensyn til Dobbelt- eller Enkeltspor, med eller uden Blokposter eller Orienteringsmærker -- alle disse forskellige Momenter maa selvfølgelig tages i

Betragtning under Udarbejdelsen af faste Regler for Lokomotivpersonalets Strækningskendskab.

Lige saa lidt som Personalet med gyldig Grund vil kunne forlange at køre ugevis til Indøvelse paa en Sidebanestrækning, hvis Længde maaske kun beløber sig til en Snes Kilometer, og lige saa urimeligt det er at forlange, at Personalet skal køre der uden nogensinde at have været over Strækningen, lige saa uforsvarligt er det, hvad enten Fejlen nu ligger hos Ledelsen eller hos den betræffende Lokomotivfører, at den sidstnævnte maaske efter et Par enkelte Ture med Hurtigtogene selvstændig begynder at føre Tog over en stærk trafikeret Hovedbanestrækning med vanskelige Blok- og Stationssigssignaler. Den sunde Fornuft siger, at Vedkommende i saa ringe Grad er stedkendt, at han enten maa løbe an paa sin Fyrbøders Erfaring eller stole paa vedblivende sigtbare Vejforhold.

Da jeg ikke har til Hensigt at komme ind paa en Omtale af den direkte Aarsag til de forskellige uheldige Omstændigheder ved den nuværende Ordning, springer jeg dette Kapitel over, idet jeg kun agter at slaa til Lyd for, at Lokomotivpersonalet faar ensartede og bestemte Regler gennemførte i alle Kredsene, og saaledes at den eller hin Tjenestemand, som maaske har lidt svagere Stedsans, ikke behøver at frygte for at falde i Unaade, dersom han af Hensyn til saavel Togsikkerheden som sin egen Person kører lidt længere end en anden, medens det paa den anden Side heller ikke burde tillades, at den med bedre Stedsans udrustede kun faar en rent minimal Kørselstid.

Vil man i denne Forbindelse bedømme mine Udtalelser hvorvidt disse er berettigede eller ej, vil jeg frem for alt bede Læseren tage i Betragtning, at Strækningskendskabet til enhver Tid beror paa Lokomotivførerens eget personlige Skøn, eftersom der ingen Kontrol føres dermed. Men hvad saadanne vilkaarligt valgte Regler kan medføre, i Retning af Selvovervurdering, behøver vist næppe nogen videre Omtale.

Menneskekaraktererne er som bekendt højt forskellige, naar det gælder de personlige Interesser, og særlig, hvor det gælder de pekuniære Fordele.

Vil der kunne skabes en Ændring, hvorved der gives Lokomotivpersonalet bestemte Regler at rette sig efter og uden at Udgiftskontoen belastes unødvendig?

I Tilslutning hertil kan det være af Interesse at se, hvorledes Forholdene f. Eks. er paa de tyske Statsbaner, hvorfra det, gennem personligt Bekendtskab med Fagfæller, er lykkedes mig at faa nogle Oplysninger om de der herskende Regler.

Saaledes siges der bl. a. i en Kundgørelse af 4. Juli 1903:

„For Opnaaelsen af det nødvendige Strækningskendskab, overlades det til Maskinbestyrerne at fastsætte og tilmaale Antallet af Indøvelsesturerne for hver Lokomotivfører og for hver enkelt Strækning.

Imidlertid maa det ikke overlades nogen Lokomotivfører at fremføre Tog over en Strækning (tomme Lokomotiver inkl.) saafremt han ikke har kørt mindst to Gange i hver Retning, henholdsvis ved Dag og ved Nat, og hvor det drejer sig om Persontog paa Hovedstrækninger mindst 3 Gange samt skriftlig har erklæret, at han kender Strækningen og er i Stand til med fuld Sikkerhed at paatage sig Fremførelsen af den betræffende Togart“.

Yderlig findes der i Bestemmelserne en ret vigtig Paus, der væsentlig tager Sigte paa Reservetjenesten. Heri siges der nemlig:

„Dersom Lokomotivføreren indenfor et Tidsrum af 6 Maaneder, efter at han har indkørt det af Maskinbestyreren fastsatte Antal Ture til Indøvelse, ikke overdrages selvstændig Førelse af Tog paa denne Strækning eller hans Tjeneste som Lokomotivfører afbrydes uafbrudt i 15 Maaneder\*), saa maa det fuldstændige Strækningskendskab først tilregnes ham, naar han fore-

\*) Dette Tidsrum tager formentlig Sigte paa de Tilfælde, hvor Lokomotivføreren efter et Uheld idømmes Fængselsstraf. Efter tysk Lovgivning afgør nemlig Retten, hvorvidt Vedkommende skal afskediges af Tjenesten eller ej.



taget mindst en Øvelsestur i begge Retninger henholdsvis ved Dag og Nat.

Til Slut skal jeg kun nævne, at der for Byen Berlins Vedkommende findes en særlig Bestemmelse, hvorefter de hertil forflyttede Lokomotivførere erholder ca. 4 Uger til Erhvervelse af det fornødne Strækningskendskab.

Selv om jeg ogsaa fuldtud erkender, at de danske Forhold nu en Gang ikke kan sammenlignes med dem hos vor sydlige Nabo, saa finder jeg desuagtet, at vi ogsaa paa dette Omraade — eftersom vi paa saa mange andre gør det, kan drage en nyttebringende Lære. Og intet kan vel mere bekræfte Strækningskendskabets Nødvendighed end det her anførte, som efter nærmere Behandling efter vore Forhold sikkert maa kunne finde Anvendelse indenfor de danske Statsbaner, saaledes at Lokomotivpersonalet kan vide, hvor efter det har at rette sig.

Aalestrup, 28. Juli 1914.

*Herm. Ohlsen,*  
Lokf.



## D. L. & L. F.

### Viborg Lokomotivpersonale paa Udflugt.

Den 13. Juli foretog Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne fra Viborg i Forening en Udflugt til Sallingsund og Nykøbing Mors. Om Morgenen samledes Deltagerne fra Viborg og Aalestrup paa Viborg Station, hvorefter der via Skive kørtes til Glyngøre.

Ankommen til dette indenfor Lokomotivafdelingen, paa Grund af de stedfundne Tvangsforflytninger fra Aarhus, saa stærkt omtalte Forvisningssted, hvor Glyngøre-Deltagerne sluttede sig til, begav Selskabet sig ombord i den flagsmykkede Motorbaad. Efter en ca.  $\frac{1}{2}$  Times Sejlds landsattes de ombordværende i Sallingsund, hvor der i den gamle privilegerede Krohave serveredes Kaffe, som, særlig ovenpaa den for-

tærede Frokost under Kørslen fra Vg., var særdeles velkommen.

Legemlig styrkede — Forfatteren beder Læserne erindre, at Reamur havde sat Kviksølvet højt til Vejrs — vandrede samtlige Deltagere op i Bakkerne for derfra at nyde Udsigterne over Omgivelserne. Kl. ca. 12<sup>30</sup> Em. ringedes til Samling med Skibsklokken, og kort efter stod man atter til Søs for Kl. ca. 1<sup>30</sup> Em. at lande i Nykøbing. Efter forudgaaende indhentet Tilladelse besaas Østersdepotet med sine store og talrige Bassiner til Opbevaring af Skaldyrene i Saisonen. For Bladets østersnydende Læsere skal oplyses, at hver enkelt Østers mindst skal være 6 Aar gammel, før den kan bruges som Salgsvarer.

Fra Østersdepotet gik Turen langs Stranden, hvor et muntert Badeliv udfoldede sig, og hvis Smittefarlighed var saa stærk, at nogle af Deltagerne af begge Køn skyndsomst forsvandt i Badehusene for at faa den længe tiltrængte Afsvaling i Neptuns salte Vover.

Efter at den af Hr. Lokf. Vilh. Thomsen arrangerede Fællesspisning, hvor der herskede en udmærket Stemning, var afsluttet, og hvor alle Deltagerne var enige om, at kun Enighed og Sammenhold mellem alle Lokomotivmændene vil være til Forbedring af vore Kaar, begav Selskabet sig gennem det smukke Anlæg og Byen til Færgen, hvorefter Turen sattes hjemefter.

Kun en eneste Mislyd kom stærkt til Orde, og det var Beklagelsen over den tidlige Afrejse Kl. 5<sup>35</sup> Em., der desværre, af Hensyn til Toggangen, ikke kunde opsættes.

*Referent.*



### NYT FRA ALLE LANDE.

#### Huslejetillæg.

Som Læserne vil kende af tidligere Omtale, er det tyske Lokomotivpersonale langt gunstigere stillet end vi herhjemme; idet de, foruden bedre Løn og Emolumenter, yderlig faar et Huslejetillæg. Fra den 18. Juni d. A. er der foretaget en Omklasse-



ficering af Byerne, og da det ogsaa for os kan have Interesse at kende de virkelige Forhold, skal vi citere følgende, saaledes at enhver tilnærmelsesvis formaar at bedømme Betydningen:

Klasse A (Godtgørelse Førerne 800 Mk., Lokfb. 480 Mk.) Berlin, Hamborg, Altona, Leipzig. Mannheim, Dresden osv.

Klasse B. (Godtgørelse Førerne 630 Mk., Lokfb. 360 Mk.) Barmen, Darmstadt, Nürnberg, Elberfeld osv.

Klasse C. (Godtgørelse Førerne 520 Mk., Lokfb. 290 Mk.) Borkum, Sønderborg, Singen, Weinheim osv.

Klasse D. (Godtgørelse Førerne 450 Mk., Lokfb. 220 Mk.) Friedrichshafen ved Bodensø o. l. mindre Byer.

### Dyre Gnister.

#### Lokomotivernes Brandfarlighed.

Det vil sikkert være de fleste Læsere bekendt, at der i foregaaende Rigsdagssamling forelaa et Lovforslag om Erstatning for Ildebrand fremkaldt ved Udkastning af Gnister fra Lokomotiverne.

Interessant er det derfor at se, hvor store Erstatninger som Følge af saadanne Skader der kræves af Brandforsikringsselskaberne.

I Følge „Berliner Tageblatt“ for den 15/7 har 2 Brandforsikringsselskaber anlagt Sag mod Aktieselskabet „Frankfurter Lokalbahn“ til Betaling af henholdsvis 52,000 og 58,000 Mark.

Ved Underretten er Baneselskabet bleven dømt til at betale disse Summer.

### BEMÆRK!

Med dette Nr. af „Dansk Lokomotiv-Tidende“ følger til Afdelingerne det Forslag til Tjenestetidsbestemmelser, der var Grundlaget for Forhandlingerne mellem Maskindirektøren og Personalet den 31. Juli d. A.

Bedes henlagt paa Opholdsværelser saavel i Afd. som i Underafd.

*Red.*



## De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.

### Regnskabsoversigt for Aaret 1913—1914.

Indtægt:	Udgift:
Saldo fra Aaret 1912—13 .....	Pensioner .....
471610.34	4025.00
Kontingent og Indskud .....	Tryksager .....
4740.00	8.00
Renter .....	Porto m. m. ....
2535.46	5.91
Indvundet ved Indkøb af 3½/2 0/0 Østf. Kreditf.	Afkortning af Kontingent.....
	86.78
Oblig., 10.000 Kr.....	Indskrivning og Stempel af Oblg. ....
1603.00	1.70
	3½/2 0/0 Østf. Kreditf. Oblg.....
	75000 00
	Indestaaende i „Bikuben“ .....
	1361.41
Balance Kr. 80488.80	Balance Kr. 80488.80

Kassens Kapitalformue er i det forløbne Aar steget fra Kr. 71610.34 til Kr. 76361.41.

Medlemsantallet er steget fra 390 til 402. 15 ny indmeldte og 3 Medlemmer udmeldte, grundet paa Hustrus Død. Pension ydes 34 Enker mod 35 f. A. Enke efter pens. Lokomotivfører Wienicke død 30/5. 25 beholder 100 Kr. og 9 150 Kr. aarlig.

**Roosen,**  
Kasserer.

Regnskabet er revideret og Kassens Værdipapirer og Bikubebog eftersete og befundet at være i Orden.

*A. Østberg, J. Jacobsen,*  
Revisorer.