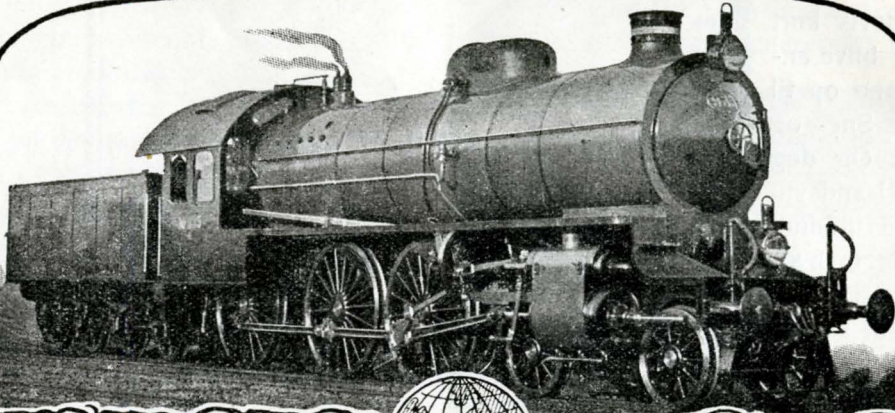


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

14. AARGANG. NR. 21

Redigeret af C. M. Christensen.

2. NOVEMBER 1914

BJERGBANER.

Fortstal fra Nr. 20

Det amerikanske Selskab som har købt disse uudtømmelige Svovllagre, hvis Indhold anslaaes til ca. 100 Millioner Tons, har nu indført en rationel Udnyttelse af disse Værdier. Paa Bunden af Krateret forbinder forskellige Jernbanespor de egentlige Skakter, Svovlet transporteres herfra ved Hjælp af Tovbanen op til Kraterets Top og derfra atter udvendig ned til Bjergets Fod, hvor det straks underkastes en Renselsesproces i et mægtigt Raffinaderi. Derfra anbringes det igen i en Tovbane, som befordrer det til Jernbanestationen, der saa overtager Viderebesørgelsen til Veracruz, den nærmeste Udførselshavn.

Selvfølgelig er ogsaa denne Tovbane beregnet til Persontrafik.

At Tovbanerne spiller en overordentlig stor Rolle i industriel Henseende ved Transporten af Materialer ses bedst af det store Antal nye Anlæg som aarlig tages i Brug

ligesom dette Samfærdselsmiddel til Tider overflødiggør vidtløftige Spor og Maskin-anlæg. Aktieselskabet Aumety-Friede Hüttenwerk i Würtemberg lod saaledes i Aaret 1905 anlægge en Tovbane efter Systemet Pohlig, for dermed at skabe en Forbindelse mellem Hüttewerket og Gruben, en Afstand paa 11 km. Indførelsen af dette System har medført en Reduktion af Driftsomkostningerne paa ca. $\frac{1}{5}$ Del af de tidligere ved en almindelig Jernbanetransport paaløbende Udgifter. Den ved Elektricitet drevne Traadbane har foruden Hovedstrækningen mellem Værket og Gruben to Sidelinier, som forbinder Højovnen og Ertslageret med Gruben. Produktionsevnen skal være saa stor, at der daglig kan transporteres ca. 1700 Tons.

De tidligere Bjergbaner i de svejtsiske Alper overtræffes i Dristighed af den i Sommeren 1908 aabnede Wetterhornbane hvis Anlæg har været i 4 Aar. Intet Menneske har sikkert ved Synet af dette 3700 Meter høje og umaadelig stejle Bjerg, der

som en Konge hæver sig over de maleriske Grindelwaldgletschere anet, at der i saa forholdsvis kort Tid skulde blive anlagt en Bane op til disse evige Sne- og Isregioner. Og dog er denne Usandsynlighed bleven til Sandhed (Se Fig. 6, hvor Vognen ses i Fart).

I Løbet af 8 Min. befordrer den nye kun 1677 Meter lange Bane Passagererne fra de øverste Grindelwaldgletschere i en lodret Højde af 420 m. op til Bjergtoppen; en Vej, hvortil selv den mest trænerede Turist bruger ca. 4 à 5 Timer. Før Banens Anlæggelse var en Bestigning direkte ad de stejle Bjærgvægge umulig. Fig. 6 viser tilstrækkelig dette.

For første Gang ved et større Bjærganlæg er her anvendt det Toldmanske Tovbanesystem, som danner det første Led i en Række tilstødende Tovbaner og hvis Endestation er Wetterhorns Bjærgtop med Wetterhornshotellet ved de øverste Grindelwaldgletscher som Udgangspunkt. Banen bestaar af to i 8 m. Afstand fra hinanden, men i 90 cm over hinanden udspændte Staaltraadstove, altsaa ialt 4 Tove, med en Diameter af 44,9 mm og en Vægt af 11,03 kg/m. De bestaar af 96 Traade i 5 Vindinger Lag i hvis Midte

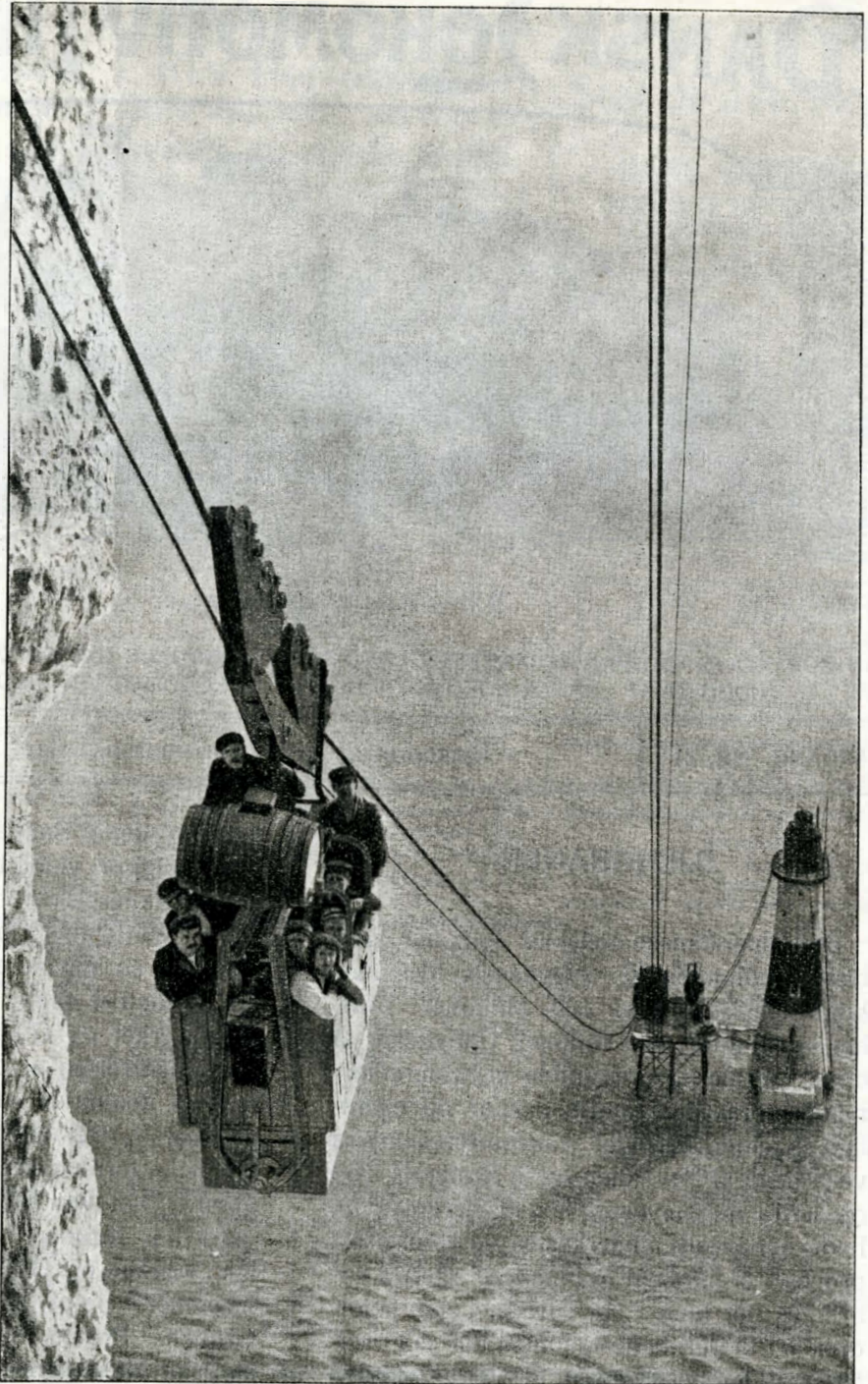


Fig. 5.

Kærnetraaden befinder sig. Da den største Belastning udgør 13,800 kg, medens Styrkegrænsen er beregnet til 154,300 kg, er der altsaa tilvejebragt 11 Gange Sikkerhed.

Forankringen af hvert enkelt Tov i den øverste Station (Se Fig. 7 a) sker gennem

en bevægelig Ophængning i Jernkonstruktioner. Ved Hjælp af Ruller paa smaa Staalvalser (d) kan Køretovene dreje sig frit i vertikal Retning imellem de to over hinanden liggende Bæretove. I den underste Station holdes Tovene i Spænding ved Hjælp af en 18,500 kg svær Kontravægt (Se Fig. 7 b), som er anbragt i Punkt e. Forekommer det nu, at et af Tovene til Eks. det underste Bæretov uventet kommer til at indtage en unormal Længde, saa sænker Kontravægten sig ved b_1 dybere end som ved Punkt a_1 til den indtager den punkterede Stilling a_1, b_1, c_1 . Eftersom de tidligere ensartede Afstande p og o , hvilket er den normale Sværpunktlinie, har forandret sig saa meget at p bliver mindre end o , aflastes det underste Bæretov automatisk ved eventuel Forlængelse.

Monteringen af den øverste Station „Enge“ vises i Fig. 8 a og 8 b. Paa hver Nedfartsside findes 3 store Betonsøjler, hvorpaa hele Maskinrummet hviler. Desuden er de indvendige Søjler yderlig forankrede i en i Bjærget anbragt stor Betonblok.

Den elektriske Drivkraft i den øverste Station (Fig. 8 b) afviger for saavidt fra de almindelige Tovbaner, som her er 2 Træktove, der begge løber fra Vogn til Vogn over Drivrullen. I Maskinrummet gaar begge Træktovene efter at de først er passerede over en skraat stillet Afledningsrulle paa 3 m i Diameter op paa det første Drivhjul, dernæst paa det andet, tilbage paa det første, atter paa det andet og tilsidst

over Afledningsrullen til den anden Vogn. Hvert Drivhjul har en Diameter af 3,70 m og er forsynede med 6 Riller, som er meget omhyggelig forarbejdede for saa vidt mulig at forhindre en uregelmæssig Afvikling af begge de korresponderende Tove. Paa

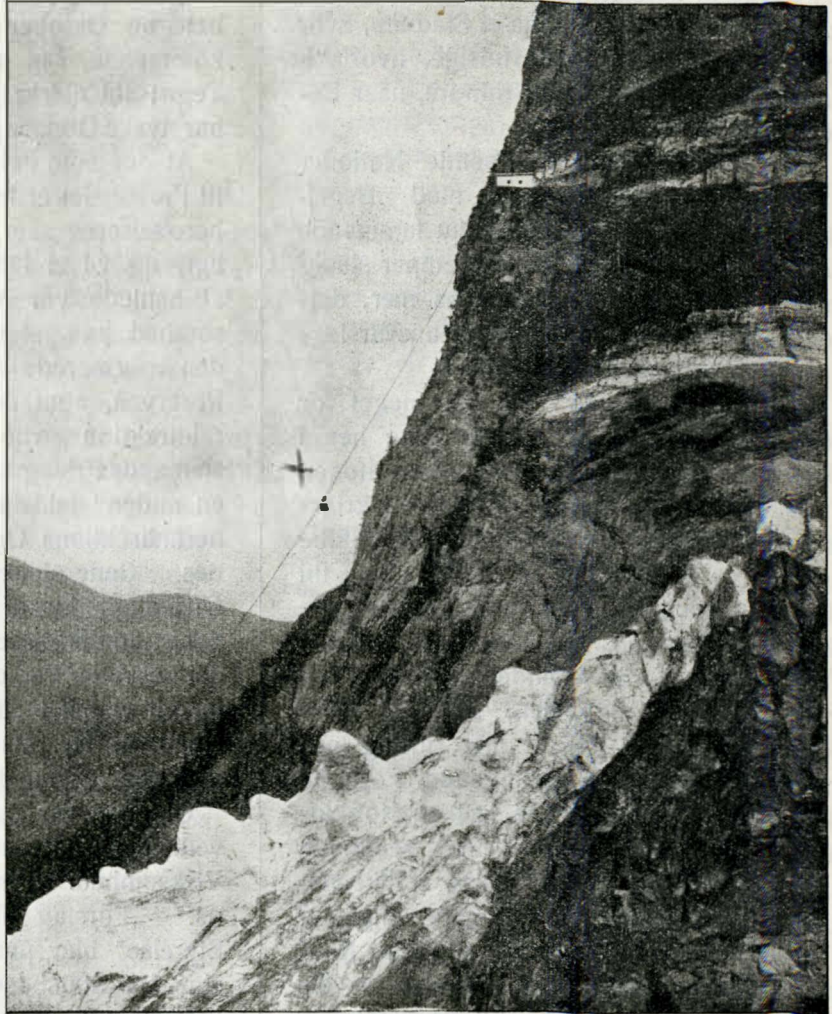


Fig. 6.

begge Drivhjul er anbragt en Tandkrans med høvlede Tandrækker. Drivkraften erholdes fra en 45 Hestes Motor fra Brown, Boveri & Co., der gennem et Par Tandhjul overføres paa en horizontal beliggende Aksel, som atter gennem et Par koniske Tandhjulssæt overføre Drivkraften paa en vertikal Stempelaksel, der bærer Tandtrækstangen til Drivhjulene. Motorens Omdrejningsantal er 750 pr. Minut.

Fortsettes.

SITUATIONEN.

Krigen — Verdenskrigen, som nu har raset i tre Maaneder, og trods frygtelige Kampe, kolossale Ofre af Menneskeliv, Ødelæggelse af uerstattelige Værdier er endnu, trods sin Frygtelighed paa et Stadium, hvor ingen med Rette kan forudsige, hvor Afgørelsen vil falde; endnu mindre, naar Enden bliver.

Krigen blev af de kæmpende Nationer i Begyndelsen modtaget med Begejstring; dens Alvor efterlader nu lammende Fortvivelse. Vort lille Land kæmper stadig med Faren, og Faren ligger os nær, dels ved Neutralitetsbrud, dels ved ansvarsløse Forretningsmænds Dispositioner.

Skibsfarten betyder uendelig meget for vort Land; men denne lader ikke her i Oktober vort Udenrigsministerium nogen Fred. — Daglig læser vi om, at de krigsførende Magter beslaglægger vore Skibe og Skibe bestemte til danske Havne; thi stadig mistænkeliggøres disse Skibes rette Bestemmelsessted. — Dog, ser vi paa Forholdene i al Almindelighed, maa de, trods præget af Krigen, siges at være tilfredsstillende. Som et lille Udslag paa at skabe rolige og beroligende Forhold, skal vi et Øjeblik standse ved en Konkurrence, et Hovedstadsblad har fremkaldt, og hvis Hensigt er, ved Opslag at tilkendegive de forskellige Forretningers rolige og upaavirkede Gang trods Situationen. Konkurrencen er endt med at præmiere et lille Opslag med Indskriften „Alt som før“ — og inden ret længe vil man se dette Mærke i mange Forretningsvinduer. Hvilken Glæde vilde dette lille Mærke kunde skabe, saafremt det med fuld Ret kunde hænge i vore Kupévinduer, — men ak — for „Alt som før“. Vor sydlige Nabo er blevet en stor Køber, hans Forbrug af vore Artikler er store, ja saa store, at Faren for vort eget Vel begynder at vise sig. Dyrtid breder sig, og Livsvilkaarene bliver vanskeligere og vanskeligere, en Indgriben fra rette Sted maa snart ventes.

For Statsbanerne har Oktober været udmærket. En aldeles overvældende Godstrafik begyndte i September og har med uformindsket Kraft holdt sig i Oktober. Vor livlige Handelsforbindelse med de krigsførende Magter skaber en Godstrafik, hvis Mage man aldrig har set. — Dog skal man betegne Oktober for Godstrafikens Vedkommende, saa har den staaet i det tyske Tegn; thi aldrig før som i denne Maaned har tyske Godsvogne domineret.

At der som Følge heraf stilles store Krav til Personalet er indlysende; men at Frihedsberøvelserne sker i saa stor Stil er beklageligt, og vil vi i disse faa Linier tillade os at henlede vor Maskindirektørs Opmærksomhed paa, at saavel hans Afgørelse for den normerede Frihed, der skal tilstaaes Reserven, som den af den samlede Generaldirektion givne Ordre: „Hvor en Tjenestemands Fridag inddrages, erstattes den med en anden“ fuldstændig ignoreres. En Generaldirektions Ordre bør og skal overholdes. Generaldirektionen har selv udtalt Ønskeligheden af faste Regler for Tjenestetiden; indtil disse skabes, maa de Ordre, der beskytter Personalets Frihed, respekteres, og vil vi her indtrængende udtale som vort Haab, at Hr. Maskindirektøren vil vide at haandhæve sine Bestemmelser.

Oktober var ogsaa rig paa andre Begivenheder, saaledes begyndte Rigsdagen sin Virksomhed. Finansloven var gunstig for os. „Forslag til Lov om Statsbanernes Styrelse“ blev paany forelagt. I en Oversigt fra Statsbanerne fik man et foreløbig Indtryk om Nedgangen i Indtægterne for Maanederne August og September. I August kunde intet gøres; det var Krisemaaned. Derimod viser Persontrafikken i Oktober den ringe Betimelighed for den i September givne Krigskøreplan, og her ligger sikkert nogen Aarsag til de dalende Indtægter for denne Maaned.

For Organisationen var Oktober god. Finansloven og Finanslovsdebatten viste os fremdeles Hensyn, og Resultatet kom overraskende hurtigt. En Beslutning om den længe ventede Masseforfremmelse skete, og

fra 1ste November er vi stærkt paa Vej til ordnede Tilstande.

Maanedens sluttede med Forhandlinger om Depotarbejdernes Anvendelse som Lokfyrb.

Støt Lokomotivpersonalets Hjælpesfond!

RIGSDAGEN.

Finanslovsdebatten.

Efter at Finansministeren d. 6te Oktober havde forelagt Finansloven, begyndte Mandagen d. 12te den store Finanslovsdebat med de forskellige Partiers Ordføreres Udtalelser til den almindelige politiske Situation og det kommende Aars Budgetforslag. Allerede paa denne første Dag kom det socialdemokratiske Partis Ordfører Hr. K. M. Klausen ind paa det for os Lokomotivmænd saa brændende Spørgsmaal, og maa man i dette Tilfælde lægge særlig Mærke hertil; thi det var ikke alene det socialdemokratiske Partis Ordførere; men i samme Person Finansudvalgets Formand der her opholdt sig. —

Hr. K. M. Klausen udtalte i Følge Rigsdagstidende sig saaledes:

Medens jeg er ved Trafikvæsenet, vilde jeg gerne rette et Spørgsmaal til den højtærede Minister for offentlige Arbejder. Der blev i Aar vedtaget en lille Bevilling til Forbedring af Lokomotivfyrbødernes Kaar. Forholdet havde nemlig været det, at Lokomotivfyrbøderne i mange Tilfælde havde gjort Tjeneste som Lokomotivførere i indtil en halv Snes Aar uden dog at faa Lønning som Lokomotivførere; de maatte nøjes med deres Lønning som Lokomotivfyrbødere. Af Fyrbødere, som til Stadighed gjorde Tjeneste som Lokomotivførere, men med Fyrbøderløn, var der ikke mindre end ca. 240. Dette Forhold blev fremdraget i Finansudvalget, der blev optaget en Bevilling paa Finansloven til at faa dette Forhold ændret, og saa vidt jeg erindrer, blev Aftalen mellem Ministeren og Finansudvalget, at en Trediedel eller ca. 80 af disse Fyrbødere skulde rykke op til Lokomotivførere. Jeg har nu i den forløbne Sommer faaet ikke saa ganske faa Henvendelser fra Lokomotivfyrbødere, som meget godt vidste, hvilken Ordning der var truffet, men endnu ikke havde mærket dens Gennemførelse. Jeg ved ikke, om den nu er blevet gennemført. Hvis dette ikke er Tilfældet, vil jeg haabe, at den hurtigst

muligt maa blive gennemført, saaledes at disse Fyrbødere kan faa den Løn, de i Virkeligheden fortjener for deres Arbejde.

Men ogsaa andre af Tingets Mænd har i deres Tale beskæftiget sig med vore Forhold. Saaledes det for os Lokomotivmænd saa stærkt interesserede Medlem fra Fredericia Hr. L. Rasmussen. Som man af nedenstaaende Uddrag af Talen vil se, beskæftiger Hr. Rasmussen sig baade med Forfremmelserne, de vakante Pladser og ikke mindst Tjenestetidsspørgsmaalet. Under sin Omtale af de vakante Pladseres Besættelse gør Hr. Rasmussen sig flere Gange skyldig i Forveksling af Stillingsbetegnelserne „Togfører“ og „Lokomotivførere“; men trods det, kan Meningens ikke misforstaas. Hr. L. Rasmussen udtaler følgende:

Endelig skal jeg nævne et Spørgsmaal, som jeg fremførte i Fjor, jeg tror under Jernbanelovens Behandling, overfor den højtærede Trafikminister, idet jeg da nævnede, at der fandtes et meget stort Antal Lokomotivfyrbødere, som gjorde Tjeneste som Førere uden at faa Lønning som saadanne. Ministeren stillede sig velvilligt til Sagen og lovede at undersøge den og eventuelt at imødekomme de Ønsker, der næredes af Lokomotivfyrbøderne, og jeg vil derfor nu benytte Lejligheden til at takke den højtærede Minister, fordi han lod Handling følge paa Ord, saa der i Aar findes opført en Bevilling til at forfremme 70 Lokomotivfyrbødere til Førere, hvorved disse Folks Ønske bliver imødekommet. Der stilles et Beløb paa 10000 Kr. til Ministerens Raadighed til dette Øjemed, men naar nu Forhandlingerne trækker saa længe ud, at det maaske bliver henimod Slutningen af Finansaaret, at de paagældende faar deres Udnævnelse, gaar jeg ud fra, at det maaske kunde lade sig gøre at lade Bevillingen faa tilbagevirkende Kraft.

Der er fremdeles en Ting, jeg ønsker at hejlede Opmærksomheden paa. Der staar paa Finansloven, at der er 523 ~~Tog~~førere, og det er ogsaa rigtigt, saa mange er der givet Bevilling til. Men Ledelsen har undladt at udfylde Rammerne, saa der kun er 509, og da der i Forvejen er for mange, der kører som ~~Tog~~førere, forekommer det mig, at det er uforsvarligt, at man paa Finansloven har staaende Lønninger til 523 ~~Tog~~førere, men lader 14 Pladser være vakante og ikke en Gang benytter de Midler, der findes paa Finansloven til ~~Tog~~førere. Der er altsaa 14 Fyrbødere der burde have været forfremmede til ~~Tog~~førere allerede for et Aar siden, men man har undladt at gøre det. Jeg vil henstille til den højtærede Minister, at dette snarest muligt bringes i Orden, og vi faar disse 14 Lokomotivfyrbødere forfremmet.

Endelig vil jeg tale lidt om Arbejdstiden, som jeg talte noget om i Fjor. Jeg ønsker at nævne noget herom igen, fordi der, saa vidt mig bekendt, er ført Forhandlinger herom, uden at det er lykkedes at naa til et Resultat. Det forekommer mig, at den Tjenestetid, Lokomotivførere og Fyrbødere har, er alt for lang. Jeg har her liggende et Uddrag af, hvorledes Arbejdstiden er for Lokomotivførere og Fyrbødere, og det, jeg særlig anker over, er, at vedkommende kører for mange Timer i Træk. Der er een Tur her paa $17\frac{3}{4}$ Time, i det følgende Døgn køres der $13\frac{1}{4}$ Time og i det tredie Døgn 10 Timer. Tager vi en Samling af 8 Dage, hvoraf endda de to er Fridage, bliver den samlede Køretid $82\frac{3}{4}$ Time, og det giver næsten $10\frac{1}{2}$ Time daglig, hvoraf en Fjerdedel er Nattimer. Nu forhandler man om at faa denne Arbejdstid forandret, og jeg vil haabe, at det maa lykkes. Jeg gør samtidig opmærksom paa, at naar Tjenestemændene erklærer, at de med Glæde vil gaa ind paa en Ordning, hvorved de faar en Køretid af 240 Timer om Maaneden, altsaa 8 Timer om Dagen, hvad enten det er Søgnedag eller Søndag, Dag eller Nat, er det et Bevis paa, at det ikke er urimelige Krav, der stilles fra Personalets Side. Jeg vil haabe, at deres Ønske maa blive imødekommet.

Endelig skal vi gengive det ærede Medlem fra Aarhus Hr. Samuelsens Tale. Hr. Samuelson, der selv som Jernbanemand er godt kendt med Forholdene, udtaler sig med en Tydelighed om den manglende Konsekvens Generaldirektionen viser i sine Krav paa Finansloven.

Hr. Samuelson udtaler følgende:

Jeg har endnu nogle Bemærkninger til den samme højtærede Minister angaaende enkelte Forhold ved Statsbaneværkstederne. Der staar i Anmærkningerne til Finanslovsforslaget Sp. 517, at man forsøgsvis i Værkstederne har ansat en Maskiningeniør i Lokomotivværkstedet og en Ingeniørassistent i Vognværkstedet, og da disses Gerning og Ansvar er ens, foreslaas det, at Ingeniørassistenterne, 1 i Aarhus og 1 i København, bliver forfremmet til Maskiningeniører. Jeg er enig med Generaldirektionen og den højtærede Minister i Motivering af Forslaget: Naar en Mand er ansat i en Stilling, bør han have den Løn, der tilkommer ham. Titelen el'er Rangforordningen er noget underordnet; naar man ser Udtrykket „Ingeniørassistent“, maa enhver antage, at vedkommende assisterer en Maskiningeniør, hvad han jo aldeles ikke gør, idet det er en fuldstændig selvstændig Stilling. Derfor kan jeg godt tiltræde Forslaget og den Del af Motivering, som jeg her har omtalt. Men jeg vil dog gerne tilføje, at det saa er mit Haab, at Konsekvensen heraf vil blive, at den ærede Generaldirektion og den højtærede Minister vil stille sig paa samme Standpunkt overfor de mange Lokomotiv-

fyrbødere, der udfører Lokomotivførergerning, og snarest muligt forfremme disse til Førere. De har ganske det samme Arbejde og Ansvar som Førerne, derfor bør de have den samme Løn.

Vi skal i efterfølgende Nummer gengive Trafikministerens Svar til de her ovenfor optrykte Talere. — *»Dich«*

For 1 Krone aarlig sikrer Du Dig Støtte og Hjælp om Uheld eller Ulykke rammer Dig!

D. L. & L. F.

TIL LYKKE!

Den Glæde var stor, der bredte sig blandt Lokomotivmændene, da det rygtedes, at det høje Finansudvalg til Disposition for Trafikministeren havde stillet et Beløb til Raadighed for Forfremmelser af Lokomotivfyrbødere. Den Glæde blev ligesom afsvalet, da Resultatet af Forhandlingerne med Generaldirektionen blev publiceret. Skuffelsen begyndte at brede sig. „Krigen“ var ej heller noget, der gav de bedste Udsigter, og med Spænding imødesaa man Trafikministerens Krav paa Finansloven.

Jo, den radikale Minister havde taget sin Beslutning, og Udsigterne var trods alt tilstede. Glæden kom igen, Glæden blev større, alt som man af Finanslovsdebatten saa, at Tingets Mænd fremdeles var besjælede af Interesse for os.

Hurtigere end ventet fulgtes Ministerens Ord af Handling. Dagen d. 1ste November bliver for mange Hjem en Glædens Dag, og mange taknemlige Tanker vil vandre imod Ministeren og Folkets Repræsentanter paa Tinge; men ogsaa sin Del af Taknemlighedsfølelserne vil gaa til Organisation. I Mænd, der i Dag ved Eders Udnævnelse forlader vor Hovedafdeling maa vide, at Eders Organisationsforstaaelse, den tætte Sammenslutning, der er til Stede indenfor

vor Hovedafdeling, og den Tillid I viste, er den afgørende Aarsag til det skete. I denne Forbindelse føler jeg Trang til, nu da I overgaar til vor Organisations første Hovedafdeling, at takke Eder for den viste Tillid, takke for Eders Holden-fast, trods mange Skuffelser. Med sikker Forventning om fremdeles Trofasthed mod „D. L. & L. F.“ er det mit Haab, at I alle vil arbejde hen til en tæt Samling af alle Lokomotivførere. Kun en Ting endnu. Husk til enhver Tid, at Eders Forfremmelse er betinget af Rangement og derfor, og i Overensstemmelse med Eders tidligere Kolleger, „Til Lykke!“

Kjøbh. i Oktober.

Rich. Lillie.



JERNBANELOGIK.

Forskellige Lokomotivførere i 3die Maskinkreds er i den sidste Tid bleven bæret med Skrivelser, som tilkendegiver Modtageren, at han ved at køre for stærkt ind paa Stationerne, i Gentagelsestilfælde vil blive idømt Mulfter.

For at Bladets Læsere kan faa det rigtige Indblik i Sagen, aftrykker vi her Ordlyden i en af disse; dog med Udeldelse af Navnene paa Stationerne, Personer, Dato samt Tognummer.

DE DANSKE STATSBANER
MASKINAFDELINGEN

Maskinbestyreren i 3die Kreds.

Aarhus, d. Oktober 1914.

Til Lokomotivfører

Under Fremførelsen af Tog , d. ,
f. M. har De ved Indkørslen paa Station
passeret Indgangsporskiftet med en Hastighed af
henholdsvis 52,3, 57,8 og 54,0 km i Timen, hvilket
er bleven konstateret ved nøjagtig Kontrol fra Baneafdelingens Side.

De har saaledes overskredet den i Tjenestekøreplanen foreskrevne maksimale Hastighed, 45 km i Timen, hvilket Forhold jeg herved paa det alvorligste skal paatale, og advare Dem mod Gentagelsestilfælde, der vil kunne ventes mulfteret.

Duseberg.

Hvor ubetydelig Indholdet af disse Skrivelser end tager sig ud ved en overfladisk Betragtning, idet Modtageren ikke skades i pekuniær Henseende, er der desuagtet al Anledning til for Lokomotivpersonalet paa nærmere Hold at beskæftige sig med denne Sag og de deraf følgende Konsekvenser; idet Tydeligheden i Skrivelsernes Indhold tillægger Lokomotivførerne Skylden, og i Særdeleshed, da man ikke fra Maskinkredsens Side har gjort sig den Ulejlighed, først at forespørge de betræffende Lokomotivførere om, hvorvidt de er sig bevidst at have kørt for stærkt gennem de omtalte Sporskifter, eller hvad de har at anføre til deres Forsvar. En saadan Fordring er kun hvad der med Billighed kan forlanges ved enhver Afgørelse, som falder ind under Begrebet Forseelse.

Havde Kredsen fulgt denne Retsregel, vilde den næppe have udsendt de mange Tilrettevisninger; men derimod være kommen til den Erkendelse, at de foreliggende Grunde maa søges langt dybere og helt andre Steder, og burde have været underkastet en grundig Undersøgelse gennem Kørselen.

Det første Punkt i en saadan Undersøgelse burde omfatte den stedfindende Kontrols Nøjagtighed i Aftagelsen af Tiden og Stedet og de anvendte Apparaters Paalidelighed; thi selv om vi ingensinde vil stille Kontrollørernes personlige Hæderlighed i Tvivl, vil en Øjeblikfsforskydning, enten til den ene eller anden Side, forandre det udkomne Facit i betydelig Grad, enten til Fordel eller Ugunst for en af Parterne, — i dette Tilfælde Bane- og Lokomotivafdelingen. Da Lokomotivføreren, som bekendt, ikke er i Besiddelse af saa nøjagtige Kontrolmidler, som Baneafdelingen ifølge Maskinkredsens Skrivelse benytter, er det indlysende, at Udfaldet let kan blive til Ugunst for Lokomotivføreren.

Gennem disse Udtalelser føres vi over til Omtalen af Sagens andet Punkt, Hastighedsmaaleren.

Dette kontrollerende Instrument afgiver nemlig med Hensyn til Betydningen i nær-

værende Søg det mest fyldestgørende Bevis paa Upaalidelighed. Vi skal i denne Forbindelse henvise til tidligere Omtale i nærværende Blad om dette Emne, hvor vi tillod os at henlede Autoriteternes Opmærksomhed paa den forekommende Difference mellem Bandagernes Hjulafdrejning; en Forskel, der under de vanskelige Forhold, som dem, hvorunder Lokomotivførerne fremtidig syntes at skulle arbejde, faar en overordentlig personlig Betydning. Tages yderlig i Betragtning, at Hastighedsmaaleren for de Maskintypers Vedkommende, hvis Maksimalgrænse for Hastigheden udgør 90 km pr. Time, ikke er forsynede med en 45 km Skalaangivelse, maa selv Lægfolk kunne forstaa, at Lokomotivføreren paa dette Omraade er underkastet den mest uindskrænkede Vilkaarlighed, idet blot nogle faa Millimeters Forskel under eller over den rigtige Vandsøjlehøjde er nok til at give Toget en Fart, som ligger nogle Procent højere end de stipulerede 45 km pr. Time. Omstændighederne tvinger som Regel altid Lokomotivføreren til at holde sig paa den øverste Side af Hastighedsgrænsen.

Og her støder vi paa det vigtigste Moment til Spørgsmaalets rigtige Løsning; det Punkt som Maskinkredsen, førend den udsendte sine Skrivelser til Lokomotivførerne, burde have taget op til Undersøgelse; nemlig, hvorvidt Køretiderne med de nuværende stærkt belastede Tog tillader saa store Reduktioner i Hastigheden, som dem der efter Skrivelsernes Indhold forlanges overholdte. Efter de Oplysninger, som er indhentede fra Lokomotivførere, der i en længere Aarrække har kørt paa de betræffende Strækninger, da fastholder disse i hvert Fald med Bestemthed, at de nugældende Køretider ikke kan overholdes, saafremt Dampafspærringen skal foretages paa et saa tidligt Tidspunkt, og Farten allerede nedsættes førend Indkørselssignalerne er passerede.

Selv om Lokomotivførerne i al Almindelighed ikke tages med paa Raad, selv ikke i Jernbanesager, der direkte berører Lokomotivtjenesten, vægrer vi os desuagtet

ved at tro, at Teknikerne i det foreliggende Emne skulde komme til den Overbevisning, at være i Besiddelse af større praktisk Indsigt i Forholdene end den aldrende strækningskendte Lokomotivfører, hvis Kørselantal over Strækningen maaske løber op i Tusinder af Gange.

Som det tydelig nok fremgaar af Skrivelserne er Baneafdelingen den Faktor, som ved sin Indgriben har fremkaldt Strækningsspørgsmaalets Aktualitet. Efter de indvundne Resultater fra den stedfundne Kontrol, fristes man uvilkaarlig til at spørge, om Sidesporene paa de danske Statsbanestationer er af en saadan Beskaffenhed, at de ikke uden Fare taaler en Hastighedsforøgelse fra ca. 7 til 12 km pr. Time. Er dette nemlig Tilfældet, da vil uden al Tvivl enhver Lokomotivfører med Resignation bøje sig for Maskinkredsens udsendte Advarsel, og hellere reducere Hastigheden til under de 45 km pr. Time, for paa denne Maade at være paa den rigtige Side af Reglementet.

Ved Baneafdelingens Forlangende om Hastighedsnedsættelse fremstaar følgende Alternativer: Enten maa Køretiden forhøjes mellem Stationerne, eventuelt foretages en Indskrænkning af Vognantallet i Togene, eller Kurvernes Radius i Omløben og Sidespor gøres større, saaledes at selve Sporlegemet faar en slankere Form, analog med Gennemkørselssporene paa enkelte Stationer.

Som Forholdene er i Nutiden, hvor Kravene om en hurtig Befordring stadig er stigende, kan det ikke kaldes at være „med Tiden“, naar man gaar Kребsegang med Udviklingen, og i Særdeleshed ikke, naar der bevisligt findes de rette Veje og Midler til Afhjælpning af de tilstedeværende Mangler. Den anvendte Fremgangsmaade, at slaa ned paa Lokomotivafdelingens kørende Personale, faar nærmest Udseende af en Fallerklæring og stiller Baneafdelingen i en alt andet end flatterende Belysning; selv om Bestemmelsen har sit Udspring i Forsigtighed.

*



AFSLØRET MINDESTEN.

Fredagen d. 16. September Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Eftm., Aarsdagen for afdøde Lokomotivfyrbøder Lindhardtsens frygtelige Død, blev paa Nyborg Kirkegaard afsløret et af Kolleger rejst Monument.

Efter Afsyngelsen af en Salme, gav Formanden for Nyborg Afdl., Hr. L. Christensen i en Tale et Karakteristik af den afdøde, som Kollega, Kammerat og Familiefader. — Umiddelbart herpaa foretog Hovedafdelingsformanden, Hr. Lillie, Afsløringen efter en kort Omtale af, hvorledes Nyborg Afdl.s smukke Tanke havde funden Genklang ved alle Afdl. Landet over. — Efter at han paa Bidragydernes Vegne havde overgivet Stenen til Familien, blev der paany afsunget en Salme, hvorefter en Broder til den afdøde paa Familiens Vegne takkede, og bad de tilstedeværende, hvoriblandt mange Repræsentanter fra forskellige Afdl. saas, om at lade Takken gaa videre til alle, der havde været med til at sætte det smukke Minde.

Stenen, der er ca. 1 $\frac{1}{2}$ Meter høj, er udhugget i graat Granit og bærer en kort Indskrift om Afdøde.

HJERTELOG TAK.

Alle Bidragsyderne til den smukke Mindesten, som den 16de Oktober afsløredes paa vor kære Mand og Faders Grav, bedes herved modtage mine Børns, samt min hjerteligste og dybtfølte Tak.

Kristiane Lindhardtsen,
Nyborg.

Husk Indmeldelse i Hjælpefonden!

ET SKATTESPØRGSMÅL.

Ligningskommissionen i Ribe har i Aarevis været de eneste, der paalignede Skat af Togpersonalets Kørepenge, Dag-, Nat-

og Milepenge, medens den samtidig lod Stationspersonalets Diæter urørte.

Togpersonalet har hidtil forgæves protesteret — Ribe Skatteraad fandt ikke Anledning til at tage Hensyn til Protesten.

Imidlertid fandt man ogsaa i Vordingborg paa at paaligne Skat af de ovennævnte Beløb af det derværende Togpersonale, der imidlertid klagede til Landsoverskatteraadet, som saa den 23. Januar d. A. afsagde den Kendelse, at der er Skattefrihed for de Kørepenge, Dag-, Nat- og Milepenge, der tilkommer Statens Tjenestemænd.

Til Trods for denne Landsoverskatteraadets Kendelse paalignede Ligningskommissionen ifl. „Ribe Stiftst.“ atter i Aar Togpersonalet Skat af de omtalte Beløb, og først efter at Skatteraadet gennem en mundtlig Forhandling med Landsoverskatteraadet forgæves havde søgt at bibeholde en særlig Ligning for Togpersonalet i Ribe, har det nu meddelt de paagældende, at i H. t. Landsoverskatteraadets ovennævnte Kendelse af 23. Jan. om Skattefrihed for Kørepenge m. m., nedsattes den ansatte Indkomst for Statsskat med de for meget beregnede Beløb.

Redaktionen henstiller til Medlemmerne at indberette til Hovedbestyrelsen om nogen Kommune endnu opkræver Skat af Emolumenterne.



KURANSTALTEN „KLOKKEN”

Kronprinsessegade 22. Denne Kuranstalt, der behandler Asthma, Bronchitis, Emfysem etc., havde den 1. September bestaaet i 50 Aar. Anstalten har i Aarens Løb været besøgt af en Mængde Patienter, der har fundet Helbred for deres Lidelser. Mange fremragende Læger har været knyttet til Anstalten, saaledes Professor Carl Lange, Dr. med. Lehmann, Dekanus i Sundhedskollegiet m. fl. Klokkes nuværende Læge er Stabslæge Arendrup.

I de senere Aar har man begyndt med Behandling med Ilt, som synes at have en betydelig oplivende Virkning paa Patienten. — Anstalten blev forrige Aar forsynet med en ny Klokke. Til ubemidlede Patienter yder Staten et aarligt Tilskud.



PERSONALIA.

1/11 14.

Efternævnte Lokomotivfyrbødere forfremmes til Lokomotivførere med Station som vedføjet:

S. M. F. E. A. Jensen, Kolding,	i Vamdrup
A. B. C. Larsen, Hillerød,	i Kbhvn. G. 1
H. H. K. Nielsen, Kbhvn. G. 1	i Kbhvn. G. 1
S. L. Karlsen, Aarhus H.,	i Struer
H. K. Hansen, Helsingør,	i Glyngøre
H. Staack, Langa, a,	i Brande
E. Flies, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
J. F. Schnack, Aalborg,	i Aalborg
J. A. Andersen, Aarhus H.,	i Struer
P. Petersen, Vamdrup,	i Esbjerg
F. K. Nielsen, Struer,	i Struer
F. C. Schiøtt, Kbhvn. G. 1,	i Gjedser
T. C. Jensen, Odense,	i Fredericia
C. T. Bjørnsten, Kbhvn. G. 1,	i Esbjerg
A. J. Drøjdal, Struer,	i Struer
J. J. Rasmussen, Kbhvn. G. 1,	i Struer
K. H. M. Helmer, Kbhvn. G. 1,	i Esbjerg
T. P. Graver, Viborg,	i Viborg
O. Ankerstjerne, Struer,	i Struer
H. V. Lorenzen, Struer,	i Struer
J. Hansen, Aarhus H.,	i Vamdrup
C. L. Christiansen, Nyborg,	i Fredericia
C. S. P. Nielsen, Esbjerg,	i Esbjerg
S. P. M. Kruse, Aarhus H.,	i Fredericia
V. C. Jensen, Hjørring,	i Gjedser
P. Rasmussen, Esbjerg,	i Esbjerg
A. F. Møller, Helsingør,	i Helsingør
H. H. Hansen, Holbæk,	i Kalundborg
S. A. Sørensen, Frederikshavn,	i Frederikshavn
C. F. Mouritzen, Frederikshavn,	i Frederikshavn
J. Hansen, Aarhus Ø.,	i Thisted
N. P. Carlsen, Nyborg,	i Kalundborg
O. P. T. C. Jessen, Korsør,	i Kalundborg
O. F. M. Larsen, Esbjerg,	i Esbjerg
P. C. Møller, Masnedsund,	i Masnedsund
J. P. T. Ruelykke, Østerbro,	i Østerbro
H. P. Rasmussen, Nyborg,	i Nyborg
A. P. Andersen, Aalborg,	i Aalborg
H. A. R. Folkenberg, Kbhvn. G. 1,	i Gjedser
L. J. Jagd, Aarhus H.,	i Kbhvn. G. 1
C. C. G. Frederiksen, Kbhvn. P. 1,	i Kbhvn. P. 1
E. H. J. Møller, Kbhvn. G. 1,	i Nyborg
A. M. Kongstad, Thisted,	i Thisted
K. F. Rosenvold, Skanderborg,	i Skanderborg
T. V. Hansen, Fredericia,	i Fredericia
R. A. Thygesen, Østerbro,	i Kbhvn. P. 1
A. A. N. Barnstein, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
H. C. Plambek, Næstved,	i Skjelskør
C. J. Kalsbøll, Aarhus H.,	i Kbhvn. G. 1
L. P. Larsen, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
J. F. Jensen, Korsør,	i Gjedser
K. O. Hansen, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
J. Haderslev, Skive,	i Aalestrup

C. H. Hansen, Odense,	i Fredericia
N. L. Jensen, Aarhus H.,	i Fredericia
S. A. T. Petersen, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
H. P. Christiansen, Hobro,	i Viborg
V. F. K. E. Falck, Roskilde,	i Kbhvn. G. 1
J. T. Carlqvist, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
N. P. Nielsen, Esbjerg,	i Esbjerg
H. V. Jacobsen, Slagelse,	i Slagelse
R. R. Hviid, Esbjerg,	i Struer
J. A. N. Nepper, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
P. J. Andersen, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
K. E. Nielsen, Aarhus H.,	i Aalborg
A. C. Christensen, Østerbro,	i Østerbro
S. Larsen, Horsens,	i Herning
J. H. Jensen, Fredericia,	i Fredericia
L. O. C. Rasmussen, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
A. C. V. M. Steffensen, Randers,	i Randers
A. Steffensen, Randers,	i Aalborg
V. Honoré, Frederica,	i Fredericia
N. P. Nielsen, Esbjerg,	i Struer
N. C. Mogensen, Randers,	i Holstebro
H. K. Gjelbo, Aarhus H.,	i Struer
F. C. Olsen, Kbhvn. G. 1,	i Kbhvn. G. 1
H. C. Gleeurup, Aarhus H.,	i Gjedser

Efternævnte Haandværkere forfremmes til Lokomotivfyrbødere med Station som vedføjet:

A. H. Hermansen, Vk. Kh.,	i Nyborg
C. F. Andersen, 3. Kreds,	i Struer
G. Laursen, 3. —	i Brande
T. Kristensen, Vk. Kh.,	i Kbhvn. G. 1
H. C. Ries, 2. Kreds,	i Struer
V. Bötttern, 2. —	i Struer
V. M. Klejs, 1. —	i Kbhvn. G. 1
N. C. Nielsen, 3. —	i Kbhvn. G. 1
N. Jensen, 3. —	i Kbhvn. G. 1
A. T. Andersen, 3. —	i Struer
S. L. H. Jacobsen, Vk. Kh.	i Kbhvn. G. 1
N. I. Nielsen, Vk. Ng.	i Kbhvn. G. 1
T. M. Henningsen, Vk. Kh.	i Struer
H. A. Hansen, 2. Kreds,	i Struer
K. A. Kristensen, 5. —	i Struer
L. P. Larsen, Vk. Ng.,	i Viborg
K. M. Petersen, Vk. Ng.,	i Esbjerg

Efternævnte forflyttes efter Ansøgning saaledes:

Lokomotivførerne:

F. E. G. Birnbaum, Gjedser,	til Kbhvn. G. 1
E. N. V. Rundstrøm, Esbjerg,	- Hillerød
K. C. Bendixen, Esbjerg,	- Helsingør
C. E. Andersen, Vamdrup,	- Aarhus H.
L. P. Pedersen, Kbhvn. G. 1	- Kbhvn. P. 1
V. L. J. Thomsen, Glyngøre	- Nyborg
T. M. Schmidt, Struer,	- Slagelse
L. Andersen, Struer,	- Roskilde
V. C. Vidstrup, Struer,	- Kbhvn. G. 1
A. N. P. Carlsen, Thisted	- Aarhus H.

H. W. Engelhardt, Viborg, til Slagelse
 J. A. Bech, Fredericia, - Frederikshavn
 A. P. M. Schmidt, Kbhvn. G. 1, - Roskilde
 P. M. Rasmussen, Fredericia, - Langaa 3
 C. V. A. Rasmussen, Struer, - Kbhvn. G. 1
 V. M. Mortensen, Struer, - Aarhus H.
 A. P. D. Rasmussen, Aalestrup, - Viborg
 H. P. Nielsen, Struer, - Korsør
 N. Nielsen, Fredericia, - Nyborg
 C. F. Gummer, Viborg, - Assens
 A. J. Hansen, Gjedser, - Helsingør

Lokomotivfyrbøderne:

K. C. Frederiksen, Kbhvn. G. 1, til Odense
 P. H. Kohl, Skjern, - Kolding
 N. C. P. Stubdrub, Struer, - Aarhus H.
 L. P. Conradsen, Struer, - Langaa 3
 J. H. C. Jensen, Aalborg, - Aarhus H.
 O. Jensen, Roskilde, - Aalborg

J. K. K. Nørgaard, Struer, til Aalborg
 H. O. C. Kornerup, Kbhvn. G. 1, - Roskilde
 L. P. C. Gellert, Viborg, - Skjern

Efternævnte beordres forflyttet saaledes:
 Lokomotivfører A. C. Dich, Assens, til Skanderborg.



RETTELSER.

I Blad Nr. 20, Side 366, 15 Linier f. o. staar: At Landets Forsvarsminister. — Skal staa „Finansminister“.

Side 329 staar under „Medlemslisten“: Udmeldte skal være „Indmeldte“.

Cigarforretningen
42, Dannebrogsgade 42
 anbefaler alle kendte Mærker i
 Cigarer & Tobakker — Piber
 Lædervarer.
 Vine og div. Ølsorter
H. Jacobsen. Telef Vester 4248

CARL OLSEN
 SKRÆDER-ETABLISSEMENT
 ENGHAVEPLADS 8
 TELEFON: VESTER 1081 u
 An beåler sig til d'Hr. Lokomotivmænd

AALBORG og A. BRØNDUM & SØNS
 AKVAVITTER

Cafe YRSA

Ingerslevsgade 104 — Telefon Central 10,172
 Middag. A la carte hele Dagen. Billige Priser. 1. Kl. Varer.
 Specialitet: Biremad. Musik hver Aften.

Laurits Olsen

J. Chr. Christensen, 1. Kl.s Herreskræderi,
 Telf. Vester 2837x **Vesterbros Torv 55,** Mezz. Telf. Vester 2837x
 Største Lager af danske, engelske og skotske Stoffer.
 Flot Snit og god Pasning garanteres. 20 Aars Praksis som Tilskærer. m



PRØV
 Zephyr-
 Gummi-
 Kravetøj!
 Praktisk og
 billigt!

Ingen Vaskeregning mere, kan afvaskes af enhver

koldt Vand. Føres i alle Façons og flere Farver.
 Sendes overalt pr. Postopkrævning.

K. Hintz, „Flippen“.
 Istedgade 128. Kbhvn. B.

Brødr. Christiansen
 Istedgade 55
 Telefon 2516
 Trikotage- & Manufakturforretning.
Maskinstrikkeri
 og elektr. Systue
 Strømper forfædtes i Løbet af
 2 Dage.
 Jernbanemænd 5 Procent Rabat.

HANS JØRGENSENS
 MODERNE HERRESKRÆDERI
 UNIFORMER & LIBERIER
HELGOLANDSGADE 13, 1.
 Hj. af Istedgade m Telf. Vester 3522

Trikotage-Forretningen
 „EKSTRA“ Istedgade 40

Alt i
Underbeklædning.

Dame-Linned, Herre-Skjorter,
 Strømper og Sokker, Børnetøj,
 stort Udvalg! Kadet-Dragt 2,60.
 prima Stof, eget Fabrikat,
 Kjoler og Overtøj til Børn.
 1/10 Rabat til Jernbanemændene.
 Kun 5 Minutter fra Banegaarden.

Man bør
 lade sig livsforsikre i
„Danmark“

J. V. JENSEN
 1. Kl Herre- & Dameskræderi
 Gl. Kongevej 131 Tlf. Vester 900y
 Leverandør til Embæds-
 og Bestillingsmænd

A. BRAAMS'
 Skotejfsforretning. — Ny Carlsbergvej 11.
 Lager af Fabriksfodtøj. Bestilling efter
 Maal med Garanti for god Pasning.
 — Specialist i vanskelige Fødder. —
 Stort Reparationsværksted. Tlf. Vester 692 x.

Herm. N. Petersen & Søn

Pianoer fra 750 Kr. — Flygler fra 1300 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 500 Kr.

Kgl. Hof Pianofabrik
Lev. til det spanske Hof

kontant Salg og billigste Afbetaling

Bredgade 23 • København

Filialer i alle større
:: Provinsbyer ::

„PAKHUSET“

Sct. Pederstræde 26 anbefaler sit Detail-
udsalg af Kaffe,
Sukker samt alle Kolonialvarer og Konserver
til billigste Dagspriser.

Prisliste sendes paa Forlangende. Ingen Filialer.

Telefon Central 9064.

■ ■ ■ Varene leveres franko. ■ ■ ■

Telefon Central 1110.

Wilson's GUMMIVARELAGER
Gothersgade 12.
Alle SYGEPLEJE-Artikler sendes
mod Efterkrav. — III. Katalog.



Laurits Jensen, Falconerallé 36.

1ste Kl.s Skræderforretning,

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd. m

Grundlagt 1887.

Telf. Nora 1298 x.

Marketenderiet paa Godsbanegaarden anbefales For-
eningens Medlemmer. De kooperative Virksomheder
»Stjernen« og Enighedens Produkter føres.

Erbødigst
N. P. CHRISTOFFERSEN.

Marketenderiet,
NB. Cigarer og Tobakker i gode Kvaliteter føres til billige Priser.

STØT de Handlende, der averterer i Bladet.

LEVERANDØRER TIL STATS BANERNE

^A/_S FRICHS Lokomotivfabrik, Aarhus.

Sporskifte, Signalapparater, og alle andre Arbejder for Banerne. m

^A/_S DE FORENEDE JERNSTØBERIER

LEVERANDØR TIL
MASKINAFDELINGEN

AARHUS

SPORSKIFTER — KRANER
SIGNALMATERIEL m

CARL NORSTRAND, KJØBENHAVN.

WESTFALSK LOKOMOTIV STENKULSBRIKETTER.

Aarhus.

J. W. Sieck, R

Meilgade 78 — Telefon 2127.

AARHUS.

Sønderjydsk Bageri & Conditori
Brødet bringes og forsendes overalt.

H. M. HANSEN,

Chr. Jensens Eftf.

Mejlgade 89.

Kolonial og Delikatesser. R

Læge INGVAR KJÆRTINGE

TANDKLINIK

Østergade 37 (10-4) — Aarhus.

☒ Sygekassens Tandlæge i 25 Aar. ☒

Bagermester N. J. Johansen

Annægaard, Ingerslevplads 2.

Morgenbrød bringes overalt. R

Telf. 3494. AARHUS. Telf. 3494.

Aage Hass' Boghandel

Bruunsgade 33. Aarhus.

Specialitet: Skolebøger & Skolemateriel.

Telefon 1400,

Telefon 1400.

Aarhus Hovedbanegaards
RESTAURATION

anbefals

N. LAURSEN.

Drik

Ceres

ØL