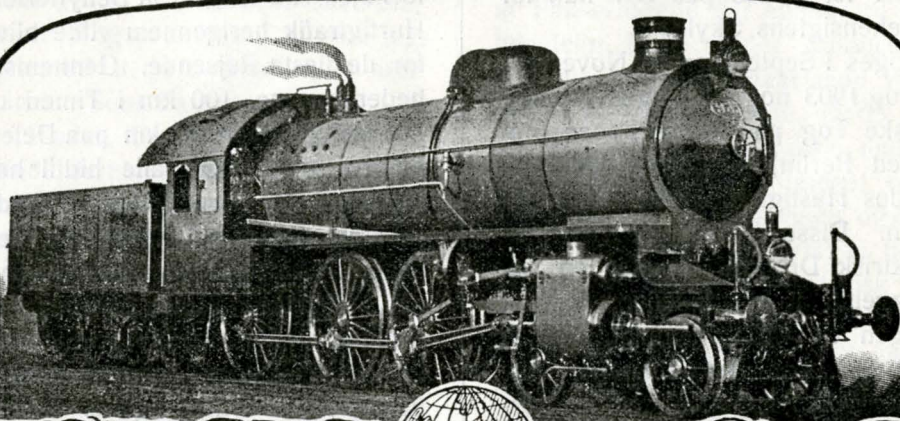


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

14. AARGANG. NR. 23

Redigeret af C. M. Christensen.

2. DECEMBER 1914

## AMERIKANSKE OG EVROPÆISKE JERNBANETOGS HASTIGHED.

Fra Tysk af Otto Bendixen.

Ved Bedømmelsen af de i Fagskrifter og Dagspressen jævnlig omtalte og lovpriste store Hastigheder hos enkelte amerikanske Iltog, maa der skelnes mellem den Hastighed, som undtagelsesvis er blevet opnaaet ved enkelte Forsøgs- og Reklamekørsler paa korte Strækninger og Fald, og den planmæssige Hastighed i den daglige Trafik. I sidstnævnte Retning overtræffer Amerikanerne sikkert ikke de Hastigheder, som i Frankrig, England og Tyskland er almindelig for Fjerntrafiken. Hvad derimod Beretningerne om enkelte amerikanske Togs Rekordkørsler angaar, og ved hvilke der skal være blevet opnaaet Hastigheder paa indtil 190 km i Timen, saa maa disse optages med alt Forbehold. En Hastighed paa 190 km i Timen er med de hidtil bekendte amerikanske Iltogslokomotiver overhovedet slet ikke til at opnaa i Virkelig-

heden. Men ogsaa Hastigheder paa *kun* 150 km er fuldstændig udelukket i Praksis. Med 2-B-1 4 Cylinder Lokomotiver kan det kun opnaas under Tilsidesættelsen af den nødvendigste Forsigtighed, og i heldigste Tilfælde kun faa Sekunder med en enkelt kørende Maskine ved fortrinlige Sporanlæg og ad stærke Fald. Vedkommende Lokomotiv maa i saa Fald arbejde saaledes, at det maa løbe varmt og tage Skade. Saadanne forkastelige Kunststykker er desværre alene af Efterlignelseslyst og-saa bleven forsøgt af tyske Fagfolk. Praktisk Værdi besidder de ikke, og de foretages sædvanligvis med de mest oprindelige Midler uden tilbørlig Prøvning af Hastigheden og andre Maalinger, kun for at opnaa en „Rekord“ og bekendtgøre den for Verden.

Hastighedsforsøg, som er anlagt paa videnskabeligt og praktisk Grundlag og bliver systematisk gennemført, er visselig meget ønskeligt og endog nødvendigt; men saadanne Forsøg er saavidt vides ikke blevet



foretaget i Amerika endnu. Unyttig og forkastelig synes de saakaldte „Rekordkørsler“ paa enkelte amerikanske Baner, der kun tager Sigte paa Reklame, og hvorved de Rejsendes Liv let sættes paa Spil kun for Konkurrencehensigtens Skyld.

Der foretoges i September og November 1901, 1902 og 1903 nogle Hastighedsforsøg med elektriske Tog paa Militærbanen Marienfelde (ved Berlin) — Zossen, hvorved der opnaaedes Hastigheder paa indtil 210 km i Timen. Disse Forsøg har vist, at navnlig elektrisk Drivkraft tillader en betydelig Forøgelse af Hastigheden, men at Overbygningen og de forhaandenværende Driftsindretninger paa Hovedbanerne ikke ere tilstrækkelige til endnu at tænke alvorligt paa Indførelsen af en blot tilnærmelsesvis saa stor Hastighed. Allerede ved 170 km Hastighed var, selv med 6 Atm. Bremsetryk, en Bremsafstand af 1300 m nødvendig for at bringe en enkelt elektrisk Forsøgsvogn til Standsning. Det er en Afstand paa hvilken Signalerne ikke mere kan iagttages med Sikkerhed. Foruden en ganske betydelig Forstærkning af Overbygningen, maatte der foretages omfangsrige og overordentlig kostbare Forbedringer ved Bremses og Signalindretninger, for at hidføre den nødvendige Driftssikkerhed for saadanne Hastigheder. — Men rent bortset fra de driftstekniske Vanskeligheder, er det frem for alt det økonomiske Spørgsmaal, der endnu for lange Tider vil holde Jernbanetogenes Hastigheder inden for langt mindre Grænser. Blot ved 90—100 km Hastighed maa ca. 40 % af et Iltogslokomotivs Kraftudvikling anvendes til Overvindelsen af sin egen og Luftens Modstand.

Efter Forsøg af „Selskabet for Studier af elektriske Hurtigbaner“ andrager Luftmodstanden paa den forreste lige Flade af Køretøjet tilnærmelsesvis

$$L_m = 0,0052 V^2 \text{ kg/l qm,}$$

naar  $V$  betegner Hastigheden i Antal km i Timen; den tiltager altsaa med Kvadratet af Hastigheden.

De overordentlige store Krav til Overbygningen og den ringe Nytteydelse, som

viste sig ved højere Hastigheder, noget over 120 km i Timen, foirdyrede Driften saa meget, at den ikke mere kunde kaldes økonomisk. Billetpriserne maatte derfor forhøjes saa meget, at Benyttelsen af denne Hurtigtrafik herigennem vilde blive umulig for de fleste Rejsende. Gennemsnitshastigheder paa ca. 100 km i Timen og Maksimalhastighed af 120 km paa Dele af Strækningen turde, efter alle hidtil høstede Erfaringer, for overskuelig Tid danne det praktisk opnaaelige Maal for Fjertrafikken saavel i Amerika som paa evropæiske Baner. Efter den gamle „Bygnings- og Driftsordning for Tysklands Hovedjernbaner“, var 90 km i Timen foreskrevet som Maksimalhastighed for Hurtigtogene. Denne Grænse blev i Aaret 1901 udvidet til 100 km, og efter den nye „Jernbane Bygnings- og Driftsordning for Tysklands Jernbaner“ for Aaret 1905 skal med de Tilsynshavendes Sanktion en yderligere Forøgelse af Hastigheden kunde tilstedes, hvor Overbygningen tillader det. Som Strækninger egnede herfor anses saadanne, der har Skinner paa mindst 41 kg pr. m Stigninger af 1: 333 og Kurver med 1300 m Radius som underste Grænse. Denne yderligere Forøgelse af Maksimalhastigheden skyldes for største Delen det gunstige Udfald af Hurtigkørselsforsøgene med Damplokomotiver, som fandt Sted i Foraaret 1904 paa Strækningen Marienfelde—Zossen, og ved hvilke der blev opnaaet en højeste Hastighed af 137 km i Timen.

Paa den kun 23 km lange Forsøgsstrækning kunde det mindre komme til at dreje sig om Præstationsforsøg end om Hastighedsprøve. Der skulde hovedsagelig fastslaas de enkelte Lokomotivtypers og Vognes — saavel som Overbygningens Forhold — ved disse høje Hastigheder. Som bemærkelsesværdige Enkeltheder ved de nævnte Forsøg skriver Geheime Bygningsraad, Dr. ing. *R. Garbe* i sit Værk „Die Dampflokotiven der Gegenwart“:

Fortsættes.



## JERNBANERNES STRATEGISKE BETYDNING I KRIGSTID.

[fortsat fra Nr. 18]

Alle Ledningerne var koblede saaledes, at de ved en Togsprængning udløste sig selv uden derved at gøre Skade eller selv lide en saadan. Som Panzer anvendtes 12 mm stærke Plader. Det forekom ogsaa at man benyttede Jernbaneskiner, der lagdes over hinanden og beklædtes med dobbelte Bølgeplader paa begge Sider. Det derved opstaaede Mellemrum udfyldtes med Slagger. Skydeskaar muliggjorde Skydning til alle Sider.

Kanonerne var ligesom Maskingevæerne anbragt paa Drejestel. Der anvendtes kun Hurtigskyts af indtil 254 mm Kaliber, dog mest mindre Kalibre i Afstande af indtil 7000 m.

Ogsaa Lokomotiverne var pansrede, ihvert Fald Førerhuset, Tenderen og Injektorrørene beskyttede; Kedlen behøvede ingen Panzer, da den var skudsikker. Bepansringen var en absolut Nødvendighed, fordi Boerne stedse under deres Angreb forsøgte at uskadeliggøre Lokomotivpersonalet og entre Lokomotivet for paa den Maade at bringe Toget i deres Magt. Ovenover Maskingeværet var Projektøren, der saa vidt muligt var beskyttet ved bevægelige Panzerplader, anbragt.

I en Fægtning arbejdede Pansertogene mest paa den Maade, at den foran Lokomotivet staaende Del anbragtes i ca. 1 km Afstand fra hinanden, medens den bag Lokomotivet staaende Del afpatruillerede Strækningen til det nærmeste tilbageliggende Punkt, som var besat med Militær, derved undgik man at blive afskaaret fra et Tilbagetog. Særlig Vægt maatte lægges paa det aabne Skydefeldt, i dybe Indskæringer er Pansertogene ikke alene værdiløse, men i sig selv farlige, hvorimod en høj Dæmning er fordelagtig. Fra Tid til anden maatte Pansertogene holde for at anbringe deres Telegrafapparat paa Strækningsledningen, saaledes at de blev i Stand til at afsende Meldinger til de tilbageliggende

Stationer og omvendt indhente Oplysninger og Befalinger derfra.

Ved en Betragtning som den foreliggende, der kun beskæftiger sig med Jernbanevirksomheden i Krigstilfælde kan det se ud til, at Pansertogene var egnede til at spille en betydelig Rolle under Kampen. Dette er dog næppe rigtigt, naar man vil bedømme dem i et samlet Billede. Deres Fortjeneste og Ydelse skal dog ikke undervurderes, men Virkekredsen er meget indskrænket. De er bunden til Skinnevejen, og Fjenden kan derfor let flygte sideværts; ej heller er det muligt at foretage en energisk Forfølgelse af Fjenden, hvor man ellers havde tilbageslaet denne, endskøndt det netop er det der bidrager til et Felttogs hurtigere Afslutning. Yderlig er de stærkt udsatte for det fjendtlige Artilleri; et Skud, der ødelægger et Hjul eller en Aksel, kan umuliggøre Tilbagetog. Derfor kan det aldrig blive Pansertogenes Opgave at føre en Angrebskrig, men maa være tilfredse med at føre Forsvaret paa Banelinien, og i Særdeleshed Beskyttelsen af de herpaa løbende Tog. Men da de skal beskytte Trafiken maa der tages vidstrakte Hensyn, for at de ikke skal fremkalde Forstyrrelser i den almindelige Trafik.

Paa Strækninger, som Fjenden gjorde usikker, kørte Pansertoget før det meste imellem de to Tog, det skulde forsvare. Set fra et driftsteknisk Standpunkt var dette ikke uden Fare, men der opnaaedes derved en tilstrækkelig Beskyttelse, og Boerne har ikke en eneste Gang formaaet at kapre et eneste saaledes beskyttet Tog.

Om Natten kørte Pansertogene hyppigt med blændede Lanterner, og naar desuden al unødigt Larm og Fløjten blev undgaaet, lykkedes det undertiden helt ubemærket at komme ind til Fjenden, medens han var i Begreb med at ødelægge Banelegemet. Arbejdede da Lyskasteren og Skytset samtidig blev Forvirringen stor og der opnaaedes „betydelige Resultater“.

Fortælltes.





## FRA RIGSDAGEN.

### Finanslovdebatten.

I „D. L. T.“ Nr. 21 optrykte vi efter Rigsdagstidende Taler af Folketingsmændene *K. M. Klausen*, *L. Rasmussen* og *Samuelson* om Forholdene for Lokomotivpersonalet. Vi skal nu her, ligeledes efter Rigsdagstidende gengive Ministerens Svar til de af disse Talere rettede Forespørgsler og Beklagelser.

Ministeren udtalte følgende:

De ærede Medlemmer for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen), Fredericia-Kredsen (L. Rasmussen) og Aarhus Amts 3die Valgkreds (Samuelson) har berørt Spørgsmaalet om Lokomotivpersonalets Forhold. Dette Spørgsmaal omfatter to hver for sig meget vigtige Spørgsmaal. Det ene angaar Lokomotivfyrbødernes Forfremmelse til Lokomotivførere, det andet Lokomotivpersonalets Arbejdstid. Det første Spørgsmaal har der været ført temmelig vidtløftige Forhandlinger om uden at det egentlig lykkedes at af opnaa nogen Enighed, nogen fuldstændig Enighed i hvert Fald, mellem Generaldirektionen og Personalet. Spørgsmaalet er derefter afgjort af Ministeriet saaledes, at man bevilger en Forfremmelse af Fyrbøderne i et saadant Antal, at Betjeningen paa Linierne i alt væsentligt kan udføres af Lokomotivførere alene. Jeg mener at have Grund til at tro, at Personalet har fundet denne Løsning af Spørgsmaalet rigtig og rimelig, og jeg haaber dermed, at denne Sag skulde være ude af Verden. Det andet Spørgsmaal drejer sig, som sagt, om Lokomotivpersonalets Arbejdstid, og jeg skal være fuldt villig til at indrømme, at det er meget magtpaaliggende, at Lokomotivpersonalets Arbejdstid er rimelig, saa at der ikke finder saadanne Overanstrengelser af Lokomotivpersonalet Sted, at der derigennem kunde foreligge en Undskyldning, hvis man nogen Sinde skulde opleve Pligtforsømmelse hos Lokomotivpersonalet. Imidlertid gør det ærede Medlem fra Fredericia (L. Rasmussen) sig skyldig i noget af et Misbrug af Tal, naar han fortæller, at man arbejder med en Køretid af op til 17<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Time. 17<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Time er Maksimum for Tjenestetiden, og det er selvfølgelig rent undtagelsesvis, ved en ganske enkelt Tur at man kommer saa højt op. Men ved Tjenestetid maa ikke forstaas det samme som Køretid; det maa være det ærede Medlem bekendt, at Tjenestetiden foruden Køretid blandt andet omfatter en ganske betydelig Hviletid, eller i alt Fald Frihed for Kørsel, og ingen Sinde har nogen staaet paa et dansk Lokomotiv 17<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Time i Træk, saaledes som man kunde fristes til at tro efter det ærede Medlems Udtalelser. Det vilde selvfølgelig være ganske uforvarsligt og meningsløst, men det finder altsaa heller ikke Sted. Spørgsmaalet er særdeles vanske-

ligt at komme fuldt til Bunds i, fordi det paa Grund af selve Togtjenestens Karakter ikke lader sig gøre at fastsætte bestemte Tider, i hvilke de enkelte maa arbejde, men man kan bestræbe sig for at lægge Turene saaledes til Rette, at man, saa vidt det overhovedet er muligt, undgaar Overanstrengelse. Der føres paa min Foranledning Detailforhandlinger herom mellem Generaldirektionen og Personalet, men jeg maa sige, at hidtil har disse Forhandlinger ikke haft noget gunstigt Forløb. Jeg vilde ønske, at de to Parter maatte forstaa hinanden, og jeg vil henstille, at man fra Funktionærernes Side bestræber sig for at forstaa, at Statsbanernes Tarv kræver Hensyn, som Tjenestemændene maa bøje sig for. Jeg vil, som sagt, haabe, at de fortsatte Forhandlinger fører til et Resultat, og kommer Sagen til sin Tid til min Afgørelse vil jeg føle mig forpligtet til at iagttage det Hensyn, som er nødvendigt, for at Personalet ikke skal føle sig overanstrengt.

Som man af ovenstaaende ser, interesserer Ministeren sig i høj Grad for Spørgsmaalene, som han heller ikke undlader at understrege som vigtige. Hvad Tjenestetidsspørgsmaalet angaar, vil man særlig lægge Mærke til Ministerens Udtalelser overfor Forhandlingerne mellem Generaldirektionen og Personalet. Naar imidlertid Ministeren siger, at der har været ført Forhandlinger herom; men at disse hidtil er forbleven resultatløse, saa er det ikke helt rigtigt; thi udover de Drøftelser af det af Organisationen fremsatte Forslag, der skete d. 31. Juli i Aar, har der ikke været ført nogensomhelst Detailforhandlinger. — At Forslaget, som Organisationen fremsatte, af Administrationen maa overvejes og gennemgaaes er klart, og at dette kræver Tid er selvfølgelig; men da det nu er ca. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Maaned siden, at Administrationen blev bekendt med Forslaget, tør man derfor sikkert i nær Fremtid vente Detailforhandlingerne virkelig paabegyndt. Ministeren udtaler endvidere som sit Ønske, at Parterne maatte forstaa hinanden, at Funktionærerne vilde bestræbe sig for at forstaa, at Statsbanernes Tarv kræver Hensyn. Det er vor Overbevisning, at Ministerens Ønske fra Personalets Side ikke skal blive skuffet. Allerede under Mødet d. 31. Juli vistes stor Velvillie overfor Forhandlinger om Punkter i Forslaget, Administrationen nærrede Betænkeligheder ved, og Ministeren

skal sikkert, naar Detailforhandlingerne paabegyndes, faa at se, at Personalet fuldtud vil vide at kende de Hensyn, de som Tjenestemænd skylder Statsbanernes Tarv. Endelig vil vi gøre Ministerens Haab til vort Haab, at Forhandlingerne snart maa paabegyndes og føre til et Resultat, begge Parter vil være tilfreds med.

„Dick“.

---

*Har Du Raad til at undlade Indtrædelse  
i Hjælpefonden!*

---

## SITUATIONEN.

Ser man paa den almindelige Situation, som den har formet sig for de krigsførende Magter, forekommer det ikke, som de fire Maaneders frygtelige Begivenheder har klareret, endsige forbedret Tilstandene. Nej! Tværtimod, med Tyrkiets Deltagelse i Verdenskrigen ligger nu uanede Muligheder for, at flere europæiske Stater, før eller senere, vil blive draget med ind i Forviklingerne og intet tyder paa, at den for det civiliserede Samfund saa fornedrende Situation er sin Ende nær.

Ser man paa Forholdene herhjemme, synes det maaske nu, som om alle Ting gik sin rolige og uforstyrrede Gang, upaa- virket af Situationen.

Efter den megen Forskrækkelse, hvem husker ikke August og Kulgrossererne, — megen Forstyrrelse, særlig i vort Eksportliv og Uro for vort Brødkorn har November formet sig som en rolig Maaned.

Alt syntes herhjemme at være i Opgang, vort Forretnings- og Handelsliv er livligt, vor Handel med de krigsførende Magter fremdeles stor, og vor egen Smørekspport næsten upaa- virket af det skarpe Tilsyn, de krigsførende Lande fører overfor de neutrale Stater. — Men dog ligger Faren for vort Land fremdeles nær, og Krigen præger trods alt mangfoldige Ting.

Thi ser man paa, hvad Situationen har skabt for os Tjenestemænd er Tiderne sandelig ikke opbyggende. De mest nødvendige Livsfornødenheder er steget saa betydelig i Pris, at Vanskelighederne ved,

paa en anstændig Maade at slaa sig igennem, Dag for Dag bliver større og større. Dyrtiden\* var før 1. August af den Beskaffenhed, at Statens Tjenestemænd med Længsel imødesaa Rigsdagens Sammen- træden og dermed Lønningslovens Revision, men blev bittert skuffet. Den Beslutning Centralorganisationen tog, hvorved den, som Følge af Krigen og de Indtryk, August Maaned gav, frafaldt det hos alle Tjenestemænd længe nærde Ønske og Haab om Lønningslovsrevision, var patriotisk set smuk, men næppe klog. — Den Patriotisme, denne Beslutning gav Udslag for, blev — og bliver sandelig ikke, hverken paaskønnet eller delt af Mennesker i vort Samfund.

Men ikke nok hermed, Situationen har for Statens Tjenestemænd endog givet vanskeligere Forhold at arbejde under. Hvad maa ikke Telegrafens Mænd bestille, hvilket Merarbejde har Postvæsenet ved de militære Indkaldelser ikke faaet, for ikke at tale om os Jernbanemænd. Den Godstrafik, der for Tiden belaster vore Linier er saa stor, at en tilsvarende saa stærkt trafikeret Periode ikke kan mindes, og Arbejdet og Besværet med at besørge alt dette staar ikke i et rimeligt Forhold til Personalets Antal, saa at Administrationen sikkert maa have urolige Timer. Og alt dette samtidig med, at disse Mennesker maa kæmpe med økonomiske Vanskeligheder.

Nej! Centralorganisationens Beslutning var næppe klog, — nu bliver det vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at rejse Krav, ikke en Gang for et Dyrtidstillæg. Samtidig hermed gaar Statsmaskineriet sin normale Gang, ganske uanfægtet af Situationen, thi alle ekstraordinære Udgifter afholdes ved Laan. Dog hvis Centralorganisationen er i Stand til at fremkalde den Paaskønnelse, Statens Tjenestemænd ved deres Stilling fortjener og denne Paaskønnelse vil præge kommende Lønningslove, saa vil vi alle med Taalmodighed bære Tidernes Savn og leve i Haabet.





# D. L. & L. F.

## JUBILÆUM.



W. BAILEY.

Den 23. November fejrede Lokf. W. Bailey, Aarhus H. sit 25-Aars Jubilæum.

Jubilaren, der har lært Maskinfaget paa Jernbaneværkstedet i Aarhus, blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Thisted. Som saa mange andre, havde den unge Bailey Udlængsler; sagde Farvel til Danmark og drog til Amerika, hvor han arbejdede nogle Aar, bl. a. paa den berømte Opfinder Edisons Fabriker. Efter Tilbagekomsten blev Jubilaren genansat, og har nu i mange Aar været bosiddende i Aarhus.

Jubilaren, hvis joviale Person er vel kendt, blev paa Jubilæumsdagen vist megen Opmærksomhed fra forskellige Sider. Ogsaa vi udtaler vor bedste Lykønskning, samt Haabet om en heldbringende Fremtid.



## REFERAT.

### Hovedbestyrelsesmødet

paa „Nyt Landmandshotel“ d. 18/11 14.

Alle var tilstede.

### DAGSORDEN:

Pkt. 1. Beretning om Forhandling angaaende ikke-

faguddannedes (Remisearbejdere) Anvendelse som Lokomotivfyrbødere.

- 2. Hovedkassereren afgiver en Oversigt over Udgifterne i det forudgaaende Kvartal.
- 3. Nedsættelse af et Udvalg til Forhandling med 9. Kreds.
- 4. Meddelelse fra de staaende Udvalg.
- 5. Eventuelt.

Punkt 1. *Formanden* aflagde Beretning om Forhandlingen hos Direktøren d. 29. Oktbr. 1914 og meddelte, at der paa Mødet var vedtaget Regler for Anvendelsen.

Til Hovedbestyrelsen var følgende Telegram indløbet:

Til Hovedbestyrelsen!

I Anledning af de store Forfremmelser følger vi Trang til at udtale vor Tak for det store Arbejde Hovedbestyrelsen har lagt i denne Sag.

Paa Aalborg Lokomotivfyrbøder Afd.s Vegne

*Røgild.*

Punkt 2. *Hovedkassereren* gennemgik Regnskabet, der i det forløbne Tidsrum havde vist sig at være normalt.

Punkt 3. Til Udvalget valgtes Lokomotivførerne M. Mortensen og H. Kann og Lokomotivfyrbødernes Rich. Lillie og A. Olsen.

Sekretæren tiltræder Udvalget.

Punkt 4. Udvalgenes Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 5 a. I Anledning af en modtagen Skrivelse fra et Medlem af Sikkerhedskommissionen vedtoges det at meddele de ønskede Oplysninger.

b. Til Behandling forelaa et Anciennitetsspørgsmaal fra Frederikshavn. — Hovedbestyrelsen meddeler de paagældende sin Beslutning.

c. Der forelaa en Skrivelse fra saavel Lokf. som Lokfb. i Brande angaaende Overgang fra Privatbaneforeningen til D. L. & L. F. Det vedtoges, at de overgaa indskudsfrit.

d. Det vedtoges, at Langaa og Brande fra 1. Jan. 1915 opretter selvstændige Afdelinger.

e. *Mortensen* forelagde en Sag fra Viborg om Beskatning af Emolumenterne. — Det vedtoges at Mortensen først undersøger denne Sag, hvorefter den eventuelt forsøges prøvet ved Domstolene.

C. M. C.

### Hovedafdelingsbestyrelsesmødet

for Lokomotivførere

paa „Nyt Landmandshotel“ d. 18/11 14.

Alle var tilstede.

#### DAGSORDEN:

- Pkt. 1. Meddelelse fra Formanden.  
 — 2. Beretning fra Kassereren.  
 — 3. Eventuelt.
- Punkt 1. *Formanden* afgav Beretning om den førte Forhandling hos Direktøren d. 29. Oktbr. 14.
- Punkt 2. *Kassereren* oplyste, at Regnskabet stillede sig meget gunstigt, idet at der i Henhold til Budgettet blev Overskud.
- Punkt 3 a. En Sag om to Lokomotivføreres Anciennitet. — H.-Afd. Bestyrelsens Beslutning meddeles Afd.-Formanden.
- b. Til Forhandlingsudvalg valgtes M. Mortensen og H. Kann.

C. M. C.

### Hovedafdelingsbestyrelsesmødet

for Lokomotivfyrbødere

paa „Nyt Landmandshotel“ d. 18/11 14.

#### DAGSORDEN:

- Pkt. 1. Forhandlingsprotokollen.  
 — 2. Meddelelser fra Formanden.  
 — 3. Kassererens Beretning.  
 — 4. Eventuelt
- Punkt 1. *Sekretærerens* oplæste Forhandlingsprotokollen.
- Punkt 2. *Formanden* oplæste en Skrivelse fra „D. J. F.“
- Toges til Efterretning.**
- Refererede Mødet hos Direktøren d. 29. Oktbr. Endvidere meddelte Formanden om den paa sidste Møde omtalte Sag fra Aspirant Schlosser, som nu syntes at gaa i Orden paa tilfredsstillende Maade.
- Oplæste nogle Skrivelser fra Form. fra Struer Afd. angaaende den paa sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sag, hvilken Afd. ikke vilde bøje sig for.
- Det **vedtoges** at tilskrive Afdelingen paany.
- Det **vedtoges** at forelægge Direktøren de af Hovedafd. udarbejdede Anciennitetsregler.
- Fra Brande og Langaa forelaa Anmodning om at faa Afdeling oprettet og Blade tilsendt. Henvistes til Hovedbestyrelsesmødet.
- Et af Lokf. Herm. Ohlsen udarbejdet Materiale efter tyske Forhold til Brug ved Lønningslovens Revision henvistes til Lønningsudvalget.
- Det **vedtoges** at Lønningsudvalget supplerer sig med Lokfb. K. Johansen, Gb.

Punkt 3. *Kassereren* fremlagde Regnskabsoversigt pr. 1. November 1914.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. *Formanden* gav nogle Oplysninger om sit Besøg ved forskellige Afdelinger.

*Alfr. Olsen,*

---

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

---

### HOVEDBESTYRELSESMØDET.

Den 18. November holdt vor Hovedbestyrelse sit ordinære Kvartalsmøde. Mødet blev under sit Forløb, som naturlig var, særlig præget af den store Forfremmelse; men med ikke mindre Opmærksomhed blev Forhandlingerne hos Maskindirektøren d. 29. Oktober taget til Efterretning. Mødet aabnedes af Formanden, der i et kort Foredrag gav én Fremstilling af Forfremmelses-spørgsmaalets Forhistorie, Forhandlingerne saavel i Ministeriet som i Generaldirektion, for endelig at dvæle ved den Glæde, Forfremmelserne havde affødt blandt Lokomotivpersonalet. Flere Afdelinger havde fremsendt Hilsener i den Anledning. Gav derefter en udførlig Fremstilling af Forhandlingerne hos Maskindirektøren d. 29. Oktober og omtalte de bestemte Regler for den fremtidige Anvendelse af Depotarbejdere, som det efter flere Timers Forhandling med Direktionen lykkedes at opnaa Enighed om.

Efter at flere Hovedbestyrelsesmedlemmer havde udtalt sig om Forholdet for Depotarbejderne og udtalt Tilfredsheden med Forhandlingernes Resultat, naaede man frem til Nedsættelsen af et Udvalg til Forhandling med Lokførerne i „J. F.“ 9. Kreds. Saavel Lokførerne som Lokfyrb. i Hovedbestyrelsen udtalte med Kraft Ønskeligheden af en almindelig Samling af Lokomotivførerne, og trods den Afvisning „J. F.“s Delegeretmøde i Juni Maaned i Aar viste denne Tanke, besluttedes det at nedsætte et Udvalg til videre Forhandling med Lokførerne i 9. Kreds. Udvalget, der kom til



at bestaa af Lokf. Mortensen og Kann og Lokfyrb. Olsen og Lillie, er en Garanti for, at fra D. L. & L. F.s Side vil ærlig Vilje til Forhandling, for at opnaa Enighed, være til Stede. Vil det samme være Tilfældet fra Kredens Side, føler vi os overbeviste om, at Tidspunktet for en fuldstændig Samling af Statsbanernes Lokomotivførere nu er inde, selv om „D. L. & L. F.“ for at naa dette maa skride til Reorganisation endnu en Gang.

Af øvrige Sager, Hovedbestyrelsen beskæftigede sig med, skal vi kortelig fremhæve Oprettelsen af selvstændige Afdelinger i Langaa og Brande; vi anføre det som et glædelig Bevis for Organisationens Fremtrængen og Udvikling.



## FRA KRIGSSKUEPLADSEN.

### En heltemodig Lokomotivfører.

Ved et Overfald paa et tysk Provianttog paa Iwango-rod Banen (russisk Polen), der midlertidig er overgaaet i tysk Forvaltning, blev en Kaptajn skudt og Lokomotivføreren haardt saaret. — Lokomotivfører Beck fra Tarnowitz (Schlesien) havde faaet Ordre til at befordre Ammunitions- og Provianttog fra Kielze til Now-Rodolms til Forsyning af de derværende tyske Tropper. Den paa fjendtligt Omraade fuldstændig beliggende Strækning var i Følge „Zeitschrift für Lokomotivführer“ næsten helt tilbagelagt, da der pludselig paa et Højdedrag viste sig Kosakker, som aabnede en morderisk Ild paa Lokomotivet, for derved at hindre Togets Viderebefordring og saaledes umuliggøre Provianteringen af de fremskudte Tropper, og bemægtige sig den betydelige Ladning. Endskønt Lokomotivføreren straks satte Hastigheden op til det mest mulige, og lod Lokomotivet arbejde til det yderste, blev den Kaptajn, der kørte med paa Lokomotivet, skudt. Døden indtraadte efter faa Minutters Forløb. Kort efter blev ogsaa Lokomotivføreren truffet af flere Skud, af hvilke

et gik ind i Ryggen og gennemborede Lungen. Bestyreren for Maskinkredsen i Czenstokowa, saavel som Lokomotivets Fyrbøder forblev usaaret. Trods det haarde Saar kørte Lokomotivføreren endnu 25 km for at bringe sit Tog ud af Fjendens faretruende Nærhed. Herefter stoppede han med Træpropper de Huller, der som et Sold var skudt i Tenderens Vandbeholder, for at ikke alt Fødevandet til Kedlen skulde løbe ud og derved forhindre den nødvendige Viderebefordring af Toget. Først da faldt Lokomotivføreren sammen, overvældet af Smerterne og tabte Bevistheden. Beck blev befordret til Elisabeth Sygehuset i Kattowitz (Schlesien), hvor han imødeser sin Helbredelse.

I det næste Nr. af ovennævnte Tidsskrift meddeles yderligere følgende om den her berettede Tildragelse. „Den øverste Hærlædelse meddeler: Ved en Rekognosceringskørsel paa et Lokomotiv ind i russisk Polen under hvilken Kaptajn Bader, der stod paa Lokomotivet, fandt Døden, har Lokomotivfører Beck fra Tarnowitz i særlig Grad udmærket sig. Foruden Saar fra Jernsplinter fik Beck, der stod ved Siden af Kaptajn Bader, et Skud gennem Lungen. Trods det svære Saar holdt Beck endnu ud i 4 Timer paa sin Post og førte Lokomotivet lykkelig til Afgangstationen, hvor han da faldt sammen. Forinden Tilbageturen havde han ogsaa maattet reparere og tætnede Lokomotivet, fordi det var blevet beskadiget af de fjendtlige Skud. Kejseren har belønnet hans Pligttroskab, Tapperhed og Selvbeherskelse med Jernkorset af anden Klasse.“

\* \* \*

### Den indvendige Indretning af de Jernbanevogne, som ere optagne i de tyske Baners Lazarettog.

Herom meddeles følgende i „Berliner Zeitung am Mittag“. De af et begrænset Antal Vogne sammensatte tyske Lazarettog, tillader gennemsnitlig Optagelsen af 300 Saarede. De danne et fuldstændig kørende Hospital, og gennem deres aldeles nye



Indretning, maa de betragtes som mønster-værdige. Vognene er for det meste saadanne, som benyttes til IV Klasse, og de ere delte i 2 overfor hinanden liggende Rum, i hvilke der er 2 Senge langs hver Side, saaledes at der ialt er 8 Liggepladser. Med stor Omhyggelighed er alt taget i Betragtning, som formaar at lindre den Saarede i hans Lidelser, og selve Sengene hvile paa en stærkt fjedrende Underdel. Ved hver Seng findes en lille cirkelrund, indstillelig Bordplade. Paa Væggen er i en Højde, saa den Saarede kan naa det, anbragt et lille Hængenet til forskellige Ting, som han har Brug for. I Toget er ligeledes en Forraadvogu, i hvilken Spise- og Drikkevarer findes. I en af Vognene er indrettet et Operationsværelse, der er fuldstændig udrustet som et Feltlazaret. For det Tilfælde, at det under Kørslen viser sig nødvendigt at foretage en øjeblikkelig Operation, kan der trækkes i Nødbremser, da det naturligvis ikke er muligt under Farten at foretage større chirurgiske Indgreb. Køkkenvognen har ligeledes en fuldstændig teknisk Udrustning. Store Dampkogeapparater staar rundt omkring ved Væggene, og det er næppe til at tro, hvad der gennem en hensigtsmæssig Udnyttelse af Pladsen kan anbringes i et forholdsvis begrænset Rum. Ved Køkkenindretningen mangler endog ikke et Isskab, der paa en formaalstjenlig Maade er anbragt paa Vognens Platform.

\* \* \*

### Bayerske Jernbanemænd paa Krigsskuepladsen.

I Følge „Zeitschrift für Lokomotivführer“ har den bayerske Statsbanedirektion stillet 10,000 Funktionærer og Arbejdere til Troppetjeneste saavel som til Feltjernbaneformation; men især til Dannelsen af Drifts- og Bygningskolonner. Efterhaanden som de tyske Tropper skrider frem i det fjendtlige Land, vil der blive afgivet yderligere Personale til Formation af Feltjernbaner. O. B.



## LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND.

Kassererens Adresse er fremtidig:

Lokomotivfører R. Hviid,  
Dusebergvej 13, Struer.



### MEDLEMSLISTEN.

*Indmeldt:*

**Kalundborg Lokfb. Afd.**

Maskinarbejder J. Petersen.

**Slagelse Lokfb. Afd.**

Aspirant Axel Andersen er fra 14. November 1914 overgaaet fra „D. S. & M. F.“ Slagelse Afd. til „D. L. & L. F.“ Slagelse Lokfb. Afd.



### PERSONALIA.

<sup>20</sup>/<sub>11</sub> 14.

Forflyttet efter Ansøgning er Lokomotivfyrbøder:  
N. K. Andersen, Kbh. G.1 til Østerbro.

<sup>30</sup>/<sub>11</sub> 14.

Afskediget er:

Lokfb. (udenfor Nummer) O. Bille, Aarhus H. efter Ansøgning.

<sup>1</sup>/<sub>12</sub> 14.

Efternævnte Lokomotivfyrbødere forfremmes til

Lokomotivførere med Station som vedføjede:

O. A. Liljekrans, Kbh. G.1, i Glyngøre  
J. J. Nielsen, Kbh. G.1, i Kbh. G.1.

Efternævnte Haandværkere forfremmes til

Lokomotivfyrbødere med Station som vedføjede:

A. C. Jørgensen, 2. Kreds,	i Aalestrup
M. T. Appel, 2. —	i Struer
C. V. Jensen, 3. —	i —
K. M. Nielsen, 4. —	i —
C. C. Degn, 2. —	i —
K. J. F. Andersen, 2. —	i —
J. L. O. Kjempff, Vk. Ng.	i —
S. P. C. Molbeck-Petersen, 2. Kreds,	i —

Efternævnte forflyttes efter Ansøgning saaledes:

Lokomotivførerne:

N. C. C. Olsen. Glyngøre,	til Næstved
L. J. Jagd, Kbh. G.1,	- Struer
C. T. Bjørnsten, Esbjerg,	- Kbh. G.1
C. J. Kalsbøll, Kbh. G.1	- Esbjerg
K. H. M. Helmer, Esbjerg,	- Kbh. G.1

C. V. A. Rasmussen, Kbh. G.1 - Struer  
 J. J. Rasmussen, Struer, - Kbh. G.1  
 N. P. Nielsen, Struer, - Esbjerg

**Lokomotivfyrbøderne:**

C. P. Andersen, Kalundborg, - Næstved  
 J. Laugesen, Aalestrup, - Odense  
 C. M. Willadsen, Fredericia, - Hobro  
 K. A. Sandberg, Nykjøbing M., - Skive  
 J. C. A. Malling, Kbh. G.1 - Hjørring  
 H. J. C. Mouritzen, Skanderborg, - Horsens  
 O. H. Christensen, Langaa 3, - Aarhus H.  
 A. C. Pedersen, Struer, - —  
 C. Laursen, Kalundborg - Holbæk  
 O. T. F. Rasmussen, Struer, - Aarhus H.  
 C. A. thor Straten, Struer, - Randers  
 K. M. Sørensen, Kbh. G.1 - Kbh. G.5  
 A. C. V. Andersen, Esbjerg, - Randers  
 A. K. J. T. Johnsen, Holstebro, - Aarhus H.  
 L. J. Berg, Struer, - Fredericia  
 O. E. Zorn, — - Brande  
 H. M. Wollenberg, Struer, - Aarhus H.  
 J. K. Jensen, Viborg, - Vejle  
 T. M. Henningsen, Kbh. G.1 - Struer

**Beordret forflyttede er:****Lokomotivførere:**

S. Larsen, Herning, til Braude

**Lokomotivfyrbøderne:**

H. J. Jensen, Slagelse, - Korsør  
 H. V. Laursen, Frederikshavn, - Viborg  
 J. K. K. Nørgaard, Aalborg, - Esbjerg  
 E. N. C. Jørgensen, — - —  
 N. C. Jensen, Gjedser, - Kbh. G.1  
 H. A. Grejsen, — - —  
 A. H. Hermansen, Nyborg, - Esbjerg

28/2 15.

**Afskediget er:**

Lokomotivfører A. N. Holm, Struer, med Pension paa Grund af Svagelighed.



**Carlsberg Skattefri**  
 Lys og mørk. Sundeste Afholdsøl.

**OVE C. BJERREGAARD**  
 Tlf. 10127 **Reventlowsgade 14,** Tlf. 10127  
 v. Centralbanegaarden.  
 Spisestel — Kaffestel — Servantestel.  
 Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.  
 Fiske og billige Julegaver. — Statsbanernes Personale 10% Rabat.

**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

Kolonial-, Delikatess-, Material- & Vinhandel.  
 Willemoesgade 79. Holsteinsgade 6  
 1. Kl.s Varer. Varerne bringes overalt.  
**A/S V. O. HELANDER.**  
 Ærbødigst V. O. HELANDER,  
 adm Direktør

Støt de Averterende!  
**M. Brodthagen,**  
 Classensgade 27. — Telf. Øbro 121 x.  
 Specialforretning i Herre- og  
 - Dameunderbeklædning.  
 Ved Aflevering af denne Annonce gives 5 %

**L. P. Jørgensen**  
 Ølforretningen, Nansensgade 9.  
**Vin - Spirituosa - Øl.**

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

**O. GREGERSEN'S**  
**BLOMSTER**  
 FORRETNING.  
**BLAAGAARDSGADE 25.**  
 Telf. Nora 1979  
 Leverandør til Jernbanen i 25 Aar.

Arbejdernes Ligkistemagasiner  
**Saxogade 4. Blaagaardsgade 3.**  
 Begravelser besøges.

Telefon 9375.  Telefon 5708.

**Cafe YRSA** Ingerslevsgade 104 — Telefon Central 10,172  
 Middag. A la carte hele Dagen. Billige Friser. 1. Kl. Varer.  
 Specialitet: Bixemad. Musik hver Aften.

**Laurits Olsen**