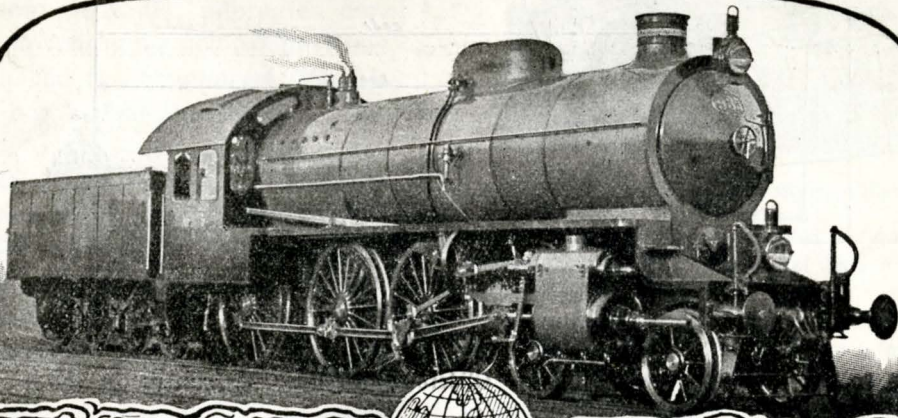


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE — DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING“.

15. AARGANG NR. 14.

Redigeret af C. M. Christensen.

16. JULI 1915.

DE SVENSKES STATS BANERS NYE 2 C 1 4 CYL. COMPOUND ILTOGSLOKOMOTIV, LITRA F.

Ved OTTO BENDIXEN.

(Sluttet)

Begge de samarbejdende Cylindres Krumtappe danne ikke en Vinkel af 180° mod hinanden, men de er noget forsæt saaledes, at naar Højtrykskrumtappen staar paa Centrum fremad, saa kommer Lavtrykskrumtappen $174^\circ 47' 22''$ bagefter. Med denne Krumtapanordning bliver, trods den fælles Glider, Fyldningerne i Lavtryks cylinderen ca. 4 % større end i Højtryks cylinderen. Da Dampen er overhedet, og følgelig har en stærkere faldende Ekspansionslinie end mættet Damp, kan dette Fyldningsforhold tillades uden at risikere, at Receivertrykket bliver for højt. Dette har ved Forsøg vist sig varierende mellem 3,0 og 4,5 kg. pr. cm^2 .

Lavtryks cylinderene ere forsynede med kombinerede Luftsuge- og Sikkerhedsventiler. Desuden er Lavtryks cylinderens Ildblæs-

ningsventiler kombinerede med mindre Sikkerhedsventiler. Paa Højtryks cylinderene og Receiverrøret er anbragt Sikkerhedsventiler, og sidstnævnte blæser af ved et Tryk af $7,5 \text{ kg./cm.}^2$. Paa Damp røret i Røgkammeret findes en Luftsugeventil og ved Højtryks cylinderenes Dampkanaler er anbragt Luftkanaler, der betjenes ved Haandkraft fra Førerpladsen for at fungere dels som Cirkulationsventiler under Kørsel uden Damp og dels som Igangsætningsventiler. Hvis nemlig disse Kanaler aabnes samtidig med Regulatoren, strømmer Dampen over fra den ene Side af Højtryks stemplet til den anden, og da Maksimaltrykket er 13 kg.; men Trykket i Receiveren begrænset til 7,5 kg., saa kommer følgelig Højtryks cylinderen, hvis Luftkanalerne lukkes, naar dette Tryk er naaet, som tilkendegives ved, at Sikkerhedsventilen blæser af, netop i Igangsætningsøjeblikket til at arbejde med et Tryk af $13 \div 7,5 \text{ kg.}$, og Lavtryks cylinderen med $7,5/\text{cm.}^2$. Ventilerne til Lavtryks cylinderens Luftkanal lukkes

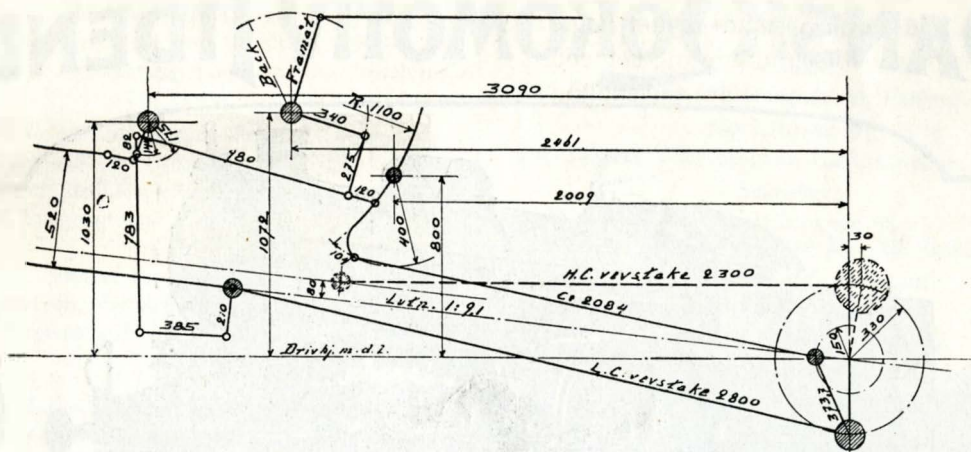


Fig. 6. Gliderbevægelsen.

samtidig med, at Regulatoren aabnes, grundet paa, at Højtryksdampen slippes ind foroven af et med Ventilen forbundet Stempel naar den i Fig. 5 viste Kanal indtager Stillingen A. Ved fra Førerpladsen at forandre Kanalen til Stilling B, sættes Rummet ovenfor Stemplet i Forbindelse med den frie Luft. Ventilerne holdes da aabne af den under Stemplet anbragte Fjeder. Begge Lavtrykscylyndrenes Dampkanaler sættes da i direkte Forbindelse med hverandre, hvoraf følger, at Lavtrykscylyndrenes Maskineri sættes ud af Virksomhed. Da Højtrykscylyndrenes Luftkanaler i dette Tilfælde skulde være lukkede, drives Lokomotivet saaledes alene ved disse. Denne Manøvre er hensigtsmæssig ved Kørsel med tom Maskine, f. Eks. naar der køres til Drejeskive eller Tog. (Ved vor Litra P. er Igangsætningsventilen saaledes indrettet, at naar der fra Førerpladsen drejes paa Igangsætningshanen, bliver en Rørledning, der ellers sætter Overfladen af et Stempel i Ventilen i Forbindelse med Keddeltrykket, nu sat i direkte Forbindelse med den frie Luft. Dette bevirker, at Stemplet løftes, og Dampen gennem 2 Kanaler faar Adgang til begge Sider af Højtryksstempellet, og herfra gennem Receiveren til Lavtrykscylyndren, der altsaa væsenligst besørger Igangsætningen. — (Maskinlæren II. Udg. S. 142).

Den udvendige (Lavtryks) Drivstang er 2800 mm. lang, og dens Krumtap 144 mm.

i Diam. og 136 mm. bred. Den indre (Højtryks) Drivstang er gjort 500 mm. kortere end den ydre, for ikke at komme i Berøring med Kobbelskjen. Baade Driv- og Kobbelskjen er fræsede i I Profil. Krydshovederne er støbte af middelhaard Martin og forsynede med 400 mm. lange let aftagelige Slæder af Martin og forede med 6 mm. tykke Slidesko af Hvidmetal, Linealerne er enkle, 110 mm. brede og 94 mm. tykke. Den udvendige Lineals Bagende bæres af en omkring den forreste Kobbelskjen anbragt Konsol af støbt Martin, der tillige har Lagere for Kvadrant og Omskiftningsaksel.

Højtryksstempelstængerne er 82 mm. i Diam. og Lavtryksstængerne 96 mm. De er cylindrisk indpressede i Stemplerne med et Tryk, som ikke maa være under det højst tilladte Tryk paa Stemplet. Paa Grund af Højtryksstempelstangens usædvanlige Længde er den forsynet med et ekstra Styr.

Gliderbevægelsen ses i Fig. 6. Den er fælles for Høj- og Lavtrykscylyndrene og efter *Heusinger von Waldegg's* Model. Styrringen ligger udvendig, og Bevægelsen til den mellem Cylindrene liggende Glider sker ved en Vægtstangsarm. For at overvinde de store Glideres Modstand, er Stigningen paa Skifteskruen gjort mindre end sædvanlig. Til Smøring af Glidere og Cylindre findes 2 Smørepreser, Model *Dicker & Werne-*

burg, med 6 Rør. Disse Smøreapparater er anbragte paa en varm og velbeskyttet Plads umiddelbart bag ved Cylindrene og tæt ved Spilddamprøret, Pladsen i Førerhuset tillod ikke, at de som sædvanlig anbragtes der. Førerhuset er hovedsagelig den samme Konstruktion som ved B Lokomotivet (Fig. 1). Lokomotivet har 2 Hastighedsmaalere, System „Penta“.

Tenderen er af omtrent samme Konstruktion som Litra A, dog er Akslerne her forsynede med Kuglelejer af samme Model og Størrelse som Lokomotivets Boggie. Tenderen hviler paa 2 Trucker.

I Følge foretagne Forsøg med Lokomotiverne Litra A & B forbrugte disse ca. 276 kg. Vand pr. 1000 t./km. iberegnet Damp til Varmeledning. Gennem Compound Systemet antages Vandforbruget for F Lokomotivet at kunne formindskes med mindst 10%, altsaa til ca. 250 kg. pr. 1000 t./km. Med en Togvægt af c. 485 t. vil saaledest Vandforraadet kunne strække til en Vej-længde af ca. 182 km.

Det her beskrevne Lokomotiv er det største Iltogslokomotiv i Skandinavien og hører til de største i Evropa. Et Lokomotiv af denne Type var udstillet paa den baltiske Udstilling i Malmø 1914. --

Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet.

AUTOGEN SVEISNING OG SKÆRING.

Foredrag af Professor H. I. HANNOVER, Direktør for den polyt. Læreanstalt.

Fortsat

Det vil heraf ses, hvor vigtig den intimest mulige Blanding af Acetylen og Ilt er i de almindelige Svejsbrændere, og hvor vigtigt det altsaa er at have en rigtig konstrueret Brænder. En stor Mængde Haandværkere og Teknikere, der beskæftiger sig med autogen Svejsning, tror, at naar blot Flammens Kærne ser rigtig ud — hvorom straks nærmere — er alt godt, medens man derfor meget vel kan have at gøre med en Brænder, der lader Ilt eller Acentylenpartikler slippe ud uden at være blandede ordentlig, hvad der altid vil sætte Økonomien betydelig ned.

I Fig. 7 er der vist, at Slutningsprodukterne i Flammekappen bliver Kulsyre og Vand. I 1901 konstruerede *Fouché og Picard* de første Brændere for Acetylen-Ilt-Blæseflammer, og i 1903 begyndte In-



Fig. 7. Forklaring af Acetylen-Iltflammen.

dustrien at gøre Brug heraf. I 1905 gav *Fouché* Sammensmeltningen for Flammen af Jern Navn af autogen Svejsning.

Da den dannede Kulilte brænder i Flammens ydre Del, kan den ikke forgive Arbejderne. 1 m³ Acetylen giver ved Forbrændingen 14500 Calorier eller næsten 5 Gange saa mange som Brint. Af de 14500 bliver de 2400 fri ved Acetylenets Dissociation, hvorfor man straks ved Flammens Opstaaen faar en meget høj Temperatur, medens noget tilsvarende ikke er Tilfældet ved andre Gasarter, der kan anvendes til autogen Svejsning. I Spidsen af Blæseflammens indre Del har *Le Chatelier* anslaaet Temperaturen til 4000° C. I ethvert Fald kan man med Flammen smelte Kalk, hvortil kræves c. 3000° C., og som ellers kun kan smeltes i den elektriske Lysbue.

Ved Svejsning er det naturligvis meget heldigt, at Flammens inderste Del indeholder reducerende Luftarter, som ikke kan virke til Iltning af de Metaller, der skal svejdes, idet Godset holdes i Kærnens Spids eller kun lidt derfra. Der kan konstrueres Brændere for 50 á 4000 l Acetylen i Timen, altsaa til Svejsning af de tyndeste og meget tykke Metaller. Hvis Brænderen er rigtig konstrueret, bør der ingen Lugt fremkomme ved Brugen.

Ved den almindelige Acetylen-Iltbrænder, Fig. 8, kommer Iltten til Brænderen under langt højere Tryk end Acetylenet. Iltten tilføres f. Eks. med 1 á 1.5 Atm.'s Tryk og suger Acetylenet til sig der f. Eks. kommer med et Tryk af kun 12 cm Vandtryk fra et Acetylen-Gasværk. Slangen med Acetylen fæstet ved Tuden A, Iltslangen ved B ved Hjælp af en Forskruning for at undgaa en Forveksling af Slangerne. Ved at lukke Dobbeltthananen C, spærrer man for begge Luftarter, hvis man maa afbryde Svejsningen kort Tid og vil beholde de andre Indstillinger paa Tilledningen. Man sparer derved adskillig Tid og Gas. Iltten ledes ad et særligt Rør til Kanalen G, hvorfra den gaar gennem Smudssien K og det fine Hul J, hvorefter den ved en Injektørvirkning suger Acetylen med sig gennem Kanalen H og inderlig blandet dermed forlader Mundstykket L. Med Ventilen E kan man til enhver Tid nøje regulere Flammekeglen. Gasledningsrørene er indesluttede i Messingrørene F, hvorom der sidder et riflet Haandgreb D af isolerende Materiale. Denne

Brænder skal være saa udmærket konstrueret imod Tilbageslag, at den endog brænder videre, naar man som vist i Fig. 9, har haft den dyppet i smeltet Jern og efter længere Tid tager den ud igen.

Brændere leveres i forskellige Størrelser til forskellig Materialtykkelse og af forskellige Konstruktioner, saaledes foruden den viste udmærkede Brændere fra *Hager & Weidmann* i Berg-Gladbach, Fouché-Brændere f. Eks. fra *La Soudure autogène française*, Paris, o. s. v.

Hvis man bruger Acétyléne dissous kan man lade Ilt og Acetylen strømme til Brænderen med samme Tryk, nemlig 3 á 4 m Vandtryk, men maa da bruge en særlig Højtryksbrænder, som vist i Fig. 10, og behøver da ikke at anvende et større Volumen af Ilt end af Acetylen — jvnfr. foran. Acetylen og Ilt tilledes her til de viste Stutser, og Acetylenet passerer et Rum, der er fyldt med tæt sammenpressede Aluminiumspaaner, som skal hindre Flammen i at slaa igennem, hvis den skulde slaa tilbage, hvad der ikke kan gaa for sig, saalænge begge Gasarter tilføres under samme Tryk, men mulig kan ske til sidst, naar Acetylenet i Flasken er ved at slippe op. Ved denne Anordning kan man spare den Sikkerhedsvandlaas, der altid maa bruges imellem et Acetylen-Gasværk og Brænderen, og man sparer Ilt, ligesom man undgaar den ellers overskydende Iltens iltende Virkning paa Godset. Hertillands er Højtryksbrændere næppe i praktisk Brug, men de burde formentlig prøves af dem, der anvender Acétylénedissous.

Hvorledes Flammen ser ud, fremgaar af Fig. 11, der, foruden en i atmosfærisk Luft frit brændende Acetylenflamme, først viser en normal Acetylen-Iltflamme, dernæst en Flamme med Acetylen i Overskud, hvor Kærnen er delt i en indre, stærkt lysende Del, og en ydre, grønlig blaa, og endelig en Flamme med Ilt i Overskud. Noget andet er, hvorledes man giver Flammen det rette Udseende, men angaaende Regulering af Flammen og den øvrige Behandling af Brænder maa jeg henvise til Firmaernes Brugsanvisning. Deri gives alle Oplysninger, ogsaa om, hvad man skal gøre, naar høje Knald meddeler, at Flammen er slaaet tilbage, eller Piben meddeler, at Gassen vedbliver at brænde i Ledningen.

(fortsættes).

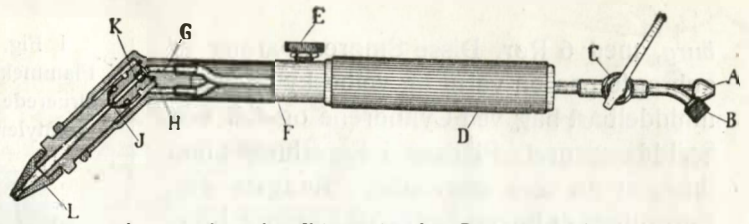


Fig. 8. Acetylen-Iltbrænder fra *Draegerwerk*.

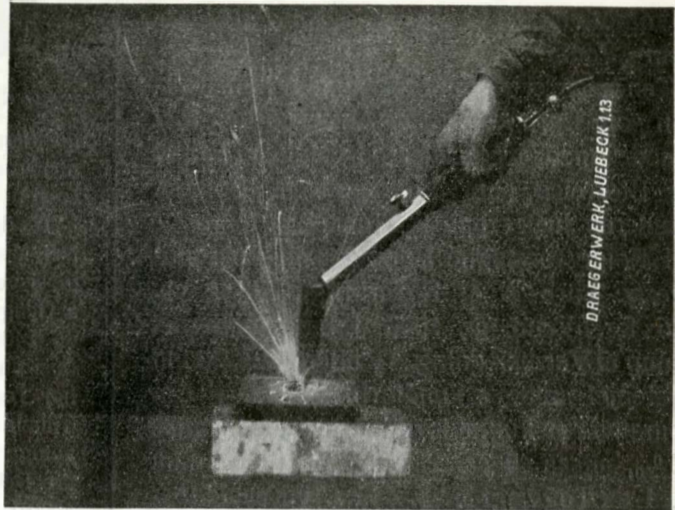


Fig. 9. Acetylen-Iltbrænder dyppet i smeltet Jern.

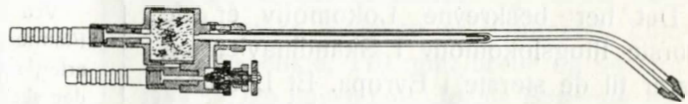


Fig. 10. Højtryksbrænder for en Acetylen-Iltflamme.

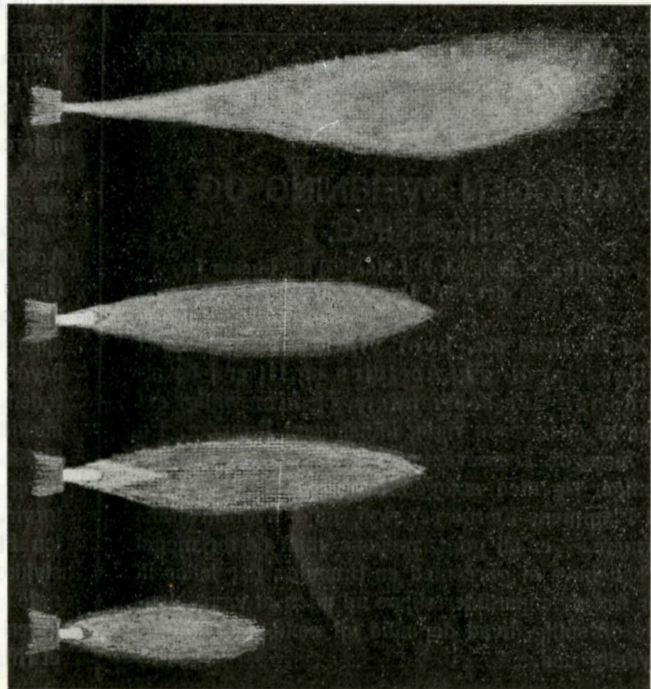


Fig. 11. Acetylen-Iltflammens Udseende.

SAMMENSLUTNINGEN.

Den 1. Juli 1915 blev en af de mest betydningsfulde Dage i vor Organisations Historie. Da samledes atter Lokomotivpersonalet i een Forening. — Den Dag indmeldtes der 140 Lokomotivførere, saaledes at vi nu atter staar som den Organisation indenfor Jernbaneetaten, der har det største Medlemstal i Forhold til Fagets Udøvere.

Med Stolthed skrev vi i 1900, at vor Organisation talte 97 % af det danske Lokomotivpersonale; efter 1. Juli kan vi notere et Resultat, som ikke er synderlig ringere, idet der nu er over 96 % af Lokomotivpersonalet indmeldt som Medlemmer af „Dansk Lokomotivmands Forening“.

Vi er altsaa nu naaet til det Resultat, der har været hele Personalets Ønske, at blive samlet i een Organisation, og at de tre Bogstaver: D. L. F., som oprindelig var Organisationens Mærke, atter er kommen til Ære og Værdighed.

Lokomotivpersonalets Organisation dannedes i 1897 under Navnet „Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening“. Foreningen omfattede alle Lokomotivmænd i Danmark baade ved Stats- og Privatbanerne og indmeldtes i „Nordisk Lokomotivmands Forbund“. Organisationsformen var oprindelig tillempet efter Statsbanernes Org., saaledes, at der var 2 Bestyrelsesmedlemmer for hver Sektion. Imidlertid viste det sig hurtigt, at der var Trang til en anden Form, hvorved Medlemmerne af Hovedbestyrelsen kom bedre i Samarbejde med hinanden, og der vedtoges derfor paa en ekstraordinær Generalforsamling i Decbr. 1901 en ny Organisationsform, hvorefter der oprettedes Afdelinger paa ethvert Depot med mindst 15 Medlemmer. Samtidig vedtoges det at give Foreningen Navnet: „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening“.

Der var nu tilvejebragt en Form, som bedre end den tidligere gjorde det muligt at faa alle Kræfter med i Arbejdet, og det sporedes ogsaa snart, navnlig i Foreningens indre Liv.

Paa Generalforsamlingen i Nyborg 1902 vedtoges at indgaa med Andragende om at faa Organisationen anerkendt som Forhandlingsfaktor mellem Administration og Personale. Dette Andragende blev tildels imødekommet ved Ordre 880 af 29. Juli 1903. (findes i Serie E, Side 88).

Ordren indeholdt imidlertid en Bestemmelse om, at der, saafremt man ønskede Organisationen anerkendt, kun maatte findes Ansatte ved Statsbanerne som Medlemmer. Dette medførte, at Privatbanernes Personale efter fælles Overenskomst udmeldte sig.

Paa Generalforsamlingen $14/8$ 1906 var der Forslag fremme om at adskille Foreningen i en Lokf. og Lokfb. Afdeling, men Forslaget forkastedes. Derefter dannedes „Foreningen for Statsbanernes Lokomotivførere“ og Splittelsen var begyndt, thi naturligvis bekæmpede de to Organisationer hinanden efter bedste Evne.

„Foreningen for Statsbanernes Lokomotivførere“ optoges senere i Jernbaneforeningen og dannede 9. Kreds.

Den 4. Maj 1910 sattes de nye Forhandlingsregler i Kraft, hvilket medførte endel Nervøsitet hos de Organisationsmedlemmer, som derved mente sig berøvet Retten til Forhandling med vore Foresatte. Nervøsiteten greb ogsaa en Del af vore Medlemmer, vi kan næsten sige heldigvis, og de udmeldte sig af Organisationen.

Nu indsaa Hovedbestyrelsen, at Tiden var moden til at slaa et Slag for at faa Samling paa Lokomotivførerne. H. B. stillede nu Forslag om at omdanne Organisationen saaledes, som det oprindelig var ønsket af de udtraadte Medlemmer. Forslaget vedtoges under Presset af Situationen med et meget stort Flertal paa en ekstraordinær Generalforsamling i Decbr. 1912. Den 20. Januar 1913 sendte vi den første Skrivelse til Formanden, Hr. Lillelund, med Opfordring til Samling. Siden den Tid er der arbejdet ihærdigt paa at hidføre et gunstigt Resultat.

Foruden dette Arbejde var der et andet ikke mindre vigtigt og heller ikke mindre

besværligt: nemlig at ændre Forholdet til de øvrige Organisationer, eller rettere sagt Forholdet mellem os og den Offentlighed, der specielt som Organisation vedkommer os.

Efter 4. Maj 1910 udvikledes efterhaanden den Opfattelse, at alle Organisationer der stod udenfor Etatsorganisationerne var separatistiske Organisationer som man egentlig ikke regnede med. Blandt disse indrangeredes D. L. & L. F. Det var klart, at ville vi fremdeles hævde vor Stilling som en faglig Organisation, der nød almindelig Agtelse, maatte der tages fat. Den Opfattelse, at vi var en separatistisk Organisation, maatte vi til Livs.

Det første Skridt vi foretog os i den Retning var Overenskomsten med „Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund“. Det næste Skridt var Forhandlingerne med J. F. Det vil her føre for vidt at omtale disse Forhandlinger og alle vore Medlemmer vil desuden erindre, at de Forslag, der er stillede som Grundlag for en Forstaaelse mellem denne Org. og os, er tiltraadt af alle Vedkommende, men blev forkastet — egentlig ikke af Jernbaneforeningen, men af denne Forenings 4. Kreds, Assistenterne.

I Anledning af disse Forhandlinger, dels med Smedeforbundet, dels med J. F. er vi kommen i Forbindelse med, som før sagt, den Offentlighed, der interesserer sig for Tjenestemændenes Organisation, og det er nu gaaet op for dem, at D. L. og L. F. ikke er en Organisation, der tilsigter Splittelse; men derimod en faglig Organisation med fuld Eksistensberettigelse, og vi føle os overbeviste om, at der nu ikke findes en eneste uden for J. F., der vover at kalde os Separatister. Vi har altsaa foreløbig naaet det Resultat, der maatte naas, nemlig at der vises almindelig Agtelse for Organisationen. Foruden denne var alt Arbejde for Standens Interesser haabløst. Men vi har naaet en Ting til, vi har naaet at skabe Enighed blandt Lokomotivpersonalet. Efterhaanden som Forhandlingerne skred frem, viste det sig, at Lokomotivførerne fra de to Lejre udmærket godt kunne komme overens, og vi takker alle de af 9. Kreds

Medlemmer, som har medvirket til dette Resultat.

Nu er vi da ved det foreløbige Maal, Samling af Lokomotivpersonalet. Vi har nu vor Organisationsform i Orden, vi har mødt hinanden ikke hverken ved det ene eller andet Yderpunkt, men i god Forstaaelse paa Punkter som ligger midt imellem, og vi maa nu tage fat paa Organisationens egentlige Opgaver efterhaanden som de melder sig, og vi haaber, at det skal lykkes at præstere et saadant Arbejde, at alle Lokomotivmænd skal føle sig hjemme i Organisationen.

Vi byder da alle de nye Medlemmer i Org. velkommen til Arbejdet for vore fælles Interesser og haaber herefter paa et ubrødeligt Sammenhold. Det er klart, at der ogsaa i Fremtiden vil komme Uoverensstemmelser; men vi føler os overbeviste om, at den Fordragelighedens Aand, der har gjort sig gældende hos Medlemmerne fra begge Lejre, ogsaa i Fremtiden vil være til Stede i saa rigt Maal som nødvendig for et ideelt Organisationsarbejde.



D. L. F.

EN OVERSIGT.

Fra forskellige Afdl. blev der i Marts Maaned rettet Henstillinger til Hovedafdelingen (Kredsbestyrelsen) om at foretage en Undersøgelse af, hvormange nægtede Permissionsdage Aaret 1. April 1914 til 31. Marts 1915 kunde opvise for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende.

Saaledes foranlediget udsendtes til samtlige Afdl. under 3. April d. A. et Cirkulære gaaende ud paa at faa oplyst, hvormange Permissionsdage, der ved de enkelte Depoter, var nægtet Lokomotivfyrbøderne, og hvormange Dage af de 14 Permissionsdage der kan tilstaaes dette Personale endnu var

tilgode ved Finansaarets (Permissionsaarets) Slutning.

Det skal straks anføres, at Afdl. i deres Besvarelser af Cirkulæret ikke alle havde været lige tydelige, og gennem det fremsendte Materiale kunde man ved Gennemlæsningen se, at det rette Spejlbillede af de eksisterende Forhold ikke fuldtud var gengivet.

Imidlertid henviste Kredsbestyrelsen det indsendte Materiale til videre Undersøgelse og Behandling af Lokfb. Alf. Olsen, Hg., der nu efter forudg. Korrespondance med Afd. har udarbejdet en Oversigt over de i Cirkulæret ønskede Oplysninger. Hr. Olsen har til sin Oversigt tilføjet, at de anførte Tal sikkert er langt lavere end de faktiske Forhold, og synes denne Opfattelse at være rigtig, idet Afd. som Aalborg, Aarhus, Randers m. fl. i deres Besvarelse tilkendegav, at Lkfrb. var vidende om, at Permission under de for Lokomotivpersonalet saa fortvivlede tjenstlige Forhold ikke vilde kunde erholdes, hvorfor mange ikke havde fremsendt Permissionsandragende.

Oversigt over nægtede Permissioner for Lokomotivfyrbødere i Tiden fra $\frac{1}{4}$ 14— $\frac{2}{3}$ 15.

Afdeling	Permissioner		Anmærkning
	nægtet	tilgode	
Kjøbenhavn Gb...	136	270	Mangelfuld Oplysn.
— Ki....	83	126	
— Kk....	19	121	
Helsingør	11	63	
Roskilde	67	141	
Falster	23	54	
Kallundborg	13	51	
Slagelse	56	106	
Korsør	7	50	
Nyborg	45	203	
Fredericia	69	141	
Esbjerg	36	135	
Thisted	—	—	
Struer	40	26	
Viborg	27	71	
Frederikshavn ...	21	30	
Aalborg	7	34	
Randers	28	104	
Aarhus	18	104	
Skanderborg	13	43	
Vamdrup	23	23	
Brande	—	10	
Langaa	5	9	
Ialt...	747	1915	

Alfr. Olsen.

Som man af de anførte Tal vil kunne se, understreger disse tydelig denne hos Personalet herskende Opfattelse, en Opfattelse der, hvor rigtig den saa end er, ikke bør stille sig hindrende i Vejen for Personalets Ønsker om Permission.

Enhver Lokomotivmand bør naar han har Brug for Permission, og uden at lade sig paavirke af lokale Forhold, ansøge sin Kredscheff om den ønskede Frihed; thi kun gennem denne Foresat erholder man den rette Forstaaelse af, hvilke Grunde der er Aarsagen til Nægtelsen.

Da Afd. ved Henstillingerne har vist deres Interesse for Spørgsmaalet og da Forholdet i al Almindelighed har stor Interesse for saavel Kreds- som Hovedbestyrelsen skal man indtrængende anmode Medlemmerne og i Særdeleshed Afdelingsbestyrelserne nøje at føre Kontrol med nægtede Permissioner, saaledes at Forretningsudvalget ved de komne Forhandlinger med den nye Generaldirektør om Tjenestetidsspørgsmaalet vil kunne være udrustet med fuldt korrekte Oplysninger om Permissionsforholdene for Lokomotivpersonalet, saa at denne Mand derved kan faa en klar Forstaaelse af Forholdene ude i de komne Distrikter.

Kbhvn. i Juli.

Rich. Lillie.

DYRTIDSTILLÆGET.

Da der mellem Medlemmerne for Tiden hersker forskellige Anskuelser og Gisninger vedrørende Dyrtidstillæget, og dette Spørgsmaal allerede har sat mange Rygter i Omløb, skal i den Anledning til Berigtigelse og Beroligelse for Medlemmerne meddeles, at der endnu ikke fra Regeringens Side er fremsat Forslag til Lov om Dyrtidstillæg for Statens Tjenestemænd, ligesom der ikke heller siden Slutningen af Marts af Regeringen har været ført nogen Konference med Finansudvalget om dette Spørgsmaal, og er man paa Rigsdagen saaledes ret ukendt med, hvorledes dette Dyrtidstillæg vil forme sig, og hvor stor dets Rækkevidde vil blive.

Det eneste, der fra Regeringens Side er fremkommen i den Retning er, at Finansministeren i sin store Tale i Folketinget om Optagelse af Statslaanet berørte, at man ogsaa maatte være forberedt paa Dyr-tidstillæg til Statens Tjenestemænd.

Da imidlertid Ministeren f. off. Arbejder for Tiden er bortrejst, kan der næppe ventes fremsat Forslag i indeværende Maaned, dog skal tilføjes, at de Ministerier, der berøres af dette Spørgsmaal, for Øjeblikket er stærkt optaget af Forarbejder og Undersøgelser til et saadant Forslag.

Medlemmerne skal og kan derfor ikke vente noget endeligt afgørende i dette Spørgsmaal før tidligst i sidste Halvdel af August Maaned.

Kjbhvn., d. 17. Juli.

Rich. Lillie.

MEDDELELSE FRA FORRETNINGSUDVALGET.

Torsdagen den $\frac{1}{7}$ forelagde Forretningsudvalget følgende Sager for Maskindirektøren:

1. Svar paa en Skrivelse om en Anciennitetssag i Frederikshavn.
2. Anbringelse af Sprøjteslanger paa Maskinerne.
3. Pudsning og Eftersyn af de Maskiner, der køres af forskelligt Personale.
4. Lokfb. der forfremmes og forflyttes f. Eks. fra København til Provinsen ønskes forfremmede i Kbhvn. og først derefter eventuelt forflyttes.
5. Svar til Personalet, der har været udstationeret til Vejle og Varde i Anledning af Militærtogene.
6. Klager over forskellige Ture i Aarhus, Aalborg og Falster.
7. Andragende om Udlevering af Koks til Personalet til Statsbanernes Indkøbspris.
8. Forholdene for Brændslets Udlevering til Lokomotiverne.
9. Klage over Opholdsværelserne i Masnedsund, i Særdeleshed over de af Lokfyrb. benyttede.

10. Forespørgsel om forskellige tidligere forelagte Sager.

11. Forskellige personelle Sager.

ad 1. Da Sagen angik to tvangsforflyttede, mente Udvalget, at Svaret ikke var i Overensstemmelse med det af Maskindirektøren givne Løfte. Dir. var ikke enig med Forretningsudvalget heri, og kunde ikke under de foreliggende Omstændigheder ændre den tagne Beslutning.

ad 2. Udvalget udtalte herunder Personalets Tak for Direktørens imødekommende Svar paa Foreningens Henvendelse om denne Sag; men maatte paa den anden Side beklage, at de Maskiner, der var kommen ud fra Værkstederne siden sidste Efteraar, ikke var forsynede med de omtalte Sprøjteslanger.

Direktøren lovede, at Ordrene til Værkstederne om Anbringelse af Slanger skulde blive gentaget.

ad 3. Udvalget udviklede, hvorledes Forholdene med Maskinbenyttelsen for Personalet blev mere og mere vanskelig, navnlig var dette Tilfældet i II Maskinkreds, her var det saaledes, at Personalet ogsaa i flere af de faste Ture ikke havde faste Maskiner, men kørte snart med en, snart med en anden, saa at det i Øjeblikket var umuligt for Personalet at paatage sig Ansvaret for Maskinen, og at det navnlig er ugørligt at faa Maskinerne tilbørligt rengjorte. Naar Forholdet nu tillige er det, at Depoterne heller ikke foretager sig noget, bliver Resultatet det, at Maskinerne efterhaanden kommer i en saadan Tilstand, at Førerne ikke, forinden Turen paabegyndes, kan vide om Maskinen er i Orden, og desuden bliver den saa snavset baade udvendig og i Førerhuset, at de mere ligner Entreprenørmaskiner end Lokomotiver ved Statsbanerne.

Udvalget maatte derfor anmode Dir. om at fritage Personalet ved saadanne Maskindepoter for Ansvaret med Eftersyn og for Arbejdet med Rengøring af Førerhusene.

Udvalget udtalte endvidere, at Personalet helst vilde beholde den oprindelige Ord-

ning; men som Forholdene nu udvikler sig, ansaa man en Ændring for yderst nødvendig.

Direktøren lovede at undersøge Forholdene.

ad 4. Direktøren lovede at vilde støtte et Andragende om denne Sag.

ad 5. Sagen havde verseret mellem Generaldirektøren, Ministeriet f. off. Klager og Finansministeriet, men var nu sin Afgørelse nær.

ad 6. Direktøren lovede at undersøge Sagen og stillede sig iøvrigt velvillig for Behandlingen af disse paaklagede Ture.

ad 7. Direktøren henstillede, at vi omgaaende indsender Andragende. Dette er senere sket.

ad 8. Direktøren gav en Fremstilling af den Ordre, Kredsen havde faaet for Udlevering af Koks og Briketter i Forhold til hinanden og maatte overfor Forretningsudvalgets Beklagelse henvise til Kredsbestyrerne, der i dette Forhold havde været i høj Grad uensartede.

ad 9. Maskindirektøren lovede personlig at ville undersøge Forholdene.

ad 10. Forretningsudvalget forespurgte om Direktørens Stilling til Ansættelsen af de Aspiranter, Sikringstjenesten havde revet ud af deres Uddannelsesaar. — Generaldirektionen havde hertil ikke taget endelig Stilling og maatte i den nærmeste Fremtid paany forhandle med Krigsmagten om senere Indkaldelser.

Om Rekvisitkasser til Rangerførerne var Andragendet bevilget, Værkstedet havde erholdt Ordre desangaaende, men Svar paa Andragendet skulde følge.

Til forskellige andre mindre Sager stillede Direktøren sig velvillig.

ad 11. Direktøren omtalte den Forretningsgang, Generaldirektionen fulgte overfor saadanne personelle Sager. Forretningsudvalget indskrænkede sig da til at bede om Direktørens Interesse for de paagældende.

SVAR PAA ANDRAGENDE.

DE DANSKE STATS BANER
DIREKTØREN FOR MASKINAFDELINGEN
Kjøbenhavn, B., den 1. Juli 1915.

Journ. Nr. M. 5288.

Til

Formanden for
Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening
Herr Lokomotivfører *Chr. Christensen*,
Esbjerg.

I Anledning af Foreningens Skrivelse af 5. f. M. angaaende Oplysninger om ansøgte Permissioner, meddeles, at man har anmodet Maskinbestyrerne om at drage Omsorg for, at Permissionsandragender, der er indgivne 6 Dage (ekskl. Søn og Helligdage), forinden Permissionen ønskes tiltraadt, saavidt muligt besvares senest 48 Timer før Tjenestefriheden indtræder.

Man skal dog ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa, at Grunden til, at Svaret paa Permissionsandragender lejlighedsvis er kommet Personalet forholdsvis sent i Hænde, i de fleste Tilfælde er den, at Maskinbestyrerne meget nødig nægter en ansat Tjenestefrihed, naar saadan paa nogen Maade kan gives, men det er navnlig under de nuværende Forhold ofte ganske umuligt, førend i sidste Øjeblik, at bedømme, om Sygdomsforfald eller Tjenestens Tarv lægger Hindringer i Vejen for Tilstaaelsen af Permissioner.

A. Floor.

Sæbye.

BETRAGTNINGER.

Endelig opnaaede vi et Resultat af de mange Aars Arbejde for Sammenslutning af Lokomotivførerne ved Statsbanerne i en Forening; dermed er nu hele Lokomotivpersonalet i en Organisation.

Jeg er sikker paa, at Resultatet er blevet modtaget med Glæde af alle alvorligt tænkende Lokomotivmænd, idet disse nu med Fortrøstning kan se ind i en Fremtid, i hvilken Organisationsarbejdet indadtil forhaabentlig vil blive præget af fordrageligt Samarbejde, ligesom vi forventer, at de mange rent personlige Særinteresser vil forsvinde og give Plads for et ærligt Arbejde for Lokomotivpersonalets mange Fællesinteresser.

Vi glemmer det ubehagelige og skadelige Skel, der har været mellem Lokomotivførerne, og som til Tider ikke alene forhindrede gavnligt Samarbejde for det Heles Vel, men undertiden ogsaa gav sig Udslag i kedelige, ret skarpe Diskussioner, der kun avlede Bitterhed og mindre godt Forhold blandt Lokomotivførerne indbyrdes. Hvor ofte har der ikke været ret stærke Gnidninger under Udarbejdelsen af eller

Tiltrædelse af Kørselsfordelinger og Forelæggelse af disse for vore Foresatte; det gik her, som desværre saa ofte i det politiske Lovgivningsarbejde, hvor man ofte lader Realiteterne vige til Side for Partiinteresser. Ja saaledes formede vort Samarbejde sig undertiden gennem de mange Aar, der er gaaet siden 1906.

Det kan synes underligt, at jeg her fremdrager disse lidet opbyggelige Forhold samtidig med, at jeg skriver om at glemme dem; men netop nu anser jeg det for gavnligt for os alle, at drage den uheldige Periode frem og saa — vel at mærke — drage Lære deraf samtidig med, at vi begynder paa et nyt og forhaabentlig bedre Afsnit af Lokomotivførernes Organisationsliv. — Ser man nu hen til det andet Samlingsarbejde, og skal man dømme efter det, der er skrevet og talt om under Forhandlingerne om Lokomotivpersonalets Organisations Tilknytning til Etatsorganisationerne, har vi med Glæde set, at saavel Dansk Jernbane-Forbund som Værkstedsarbejderne med uegennyttig Forstaaelse har mødt den Samfølelse blandt Lokomotivpersonalet, der affødte, at vi blev samlede igen. Fremtiden vil forhaabentlig give os Lejlighed til i Gerning at vise disse Organisationer vor Taknemlighed.

Helt anderledes har som bekendt Jernbaneforeningen eller rettere dennes 4. Kreds stillet sig baade i Fjor og i Aar. Det vil vise sig i Fremtiden, om det er klogt og rigtigt, at den, som en faglig Forening, der repræsenterer mange forskellige Kategorier, vedblivende opretholder 4. Kreds som en absolut dominerende Faktor i dens indre Foreningsliv. I hvert Fald er Lokomotivfolkene klare over, at det er denne Kreds, der var den væsentlige Aarsag til, at Forslaget om D. L. & L. F.s Indmeldelse i Jbf. blev forkastet, ligesom det antagelig var den, der ikke kunde tænke sig D. L. & L. F. sidestillet i Rettigheder med de øvrige Organisationer i Fællesudvalget.

Lad os være glade for at have bedre Forstaaelse af, hvad Sammenslutning er og betyder, og saa forøvrigt forbavse os over, at en Forening har Raad til at undvære ca. 1300 Medlemmer. — Spekulerer man over, hvad Grunden dertil kan være, saa maa man gaa ud fra, at enten er det honnet Ambition, eller ogsaa er det Frygt for, at 4. Kreds skal faa sin Indflydelse svækket. Det første Alternativ vægrer man sig ved at tro paa, Tiden er sandelig til alt andet end til at føle sig bedre end andre Medansatte, selv om disse under deres Arbejde ikke altid er saa gentlemen like, som f. Eks. en Kontormand kan være. Det andet kan der — talmæssig set — være Grund til at tro paa, men ogsaa kun — som før nævnt — talmæssig set; thi som bekendt er Størsteparten af Lokomotivmændene fra deres 19. eller 20. Aar opdraget i et Organisationsliv, i hvilket man belæres om at behandle en eventuel Sag for Sagens Skyld og ikke for den Persons Skyld, der forelægger den; man lærer at sætte Sagen over Personen, enten denne er f. Eks. forhenværende Smede- el. Maskinlærling med 5aarig Værkstedsud-

dannelse med tilhørende 5aarig Aftenkursus paa teknisk Skole, event. Maskinisteksamen, eller denne er flhv. Trafikelev med Præliminæreksamen samt Assistenteksamen; jeg antager derfor, at de fleste Lokomotivmænd staar noget uforstaaende overfor en formentlig Frygt hos 4. Kreds, for at udføre et Organisationsarbejde sammen med Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne eller i Forholdet til Fællesudvalget at give disse samme Rettigheder som de øvrige Kategorier. Der synes at herske nogen Uro blandt de af Jbf.s Medlemmer, der tilhører de tekniske Afdelinger, hvilket er beklageligt; thi Tiden er ikke til at splitte, men at samle saa meget som muligt, bortset fra hvad og hvem man er; thi som vore svenske Kammeraters smukke Motto siger:

Förenade vi stå, söndrade vi falla!

Mich. Sørensen.

STATSBANETJENESTE- MÆNDENES KAAR.

Under denne Overskrift kunde jeg have Lyst til at skrive et Par Linier. I Betragtning af de ekstraordinære Forhold der nu har hersket i 11 Maaneder og sat de forskellige Tjenestemænd i den Situation, at de enten maa nøjes med at faa Mad hveranden Dag eller sætte sig i en Gæld, som det er vanskelig for ikke at sige umuligt at komme ud af igen. Vi er jo ikke forvente, har aldrig været det, men har tværtimod altid maattet hutle os igennem Tilværelsen med Sparsommelighed og Laan. — Især Familieforsørgere. — Jeg behøver jo ikke at remse alle Priserne paa Livsfornödenheder op, da enhver, der vil vide det, ogsaa ved at alt er steget med fra 20 til 100 % og derover.

Hvis Forbruget af Kul og Olie til Maskinerne blev nedsat til det halve, — saaledes som for vort Vedkommende — tror Administrationen saa at man alligevel kørte lige godt? Mon ikke Slidtagen blev større og Farten mindre.

Selv om Grænsen for Menneskets Ydeevne — især i Forbindelse med den gode Vilje, der altid har kendetegnet Jernbanefunktionærerne — er forholdsvis større end Maskinens, saa naas den dog før eller senere, eftersom Kraften er opbrugt. — Og en Jernbanefunktionær er nu en Gang ikke som et Stykke Radium.

Vi har saa ofte hørt udtalt, at vi kunne sagtens klare os, da vi havde fast Arbejde hele Aaret rundt, men det er jo nu en Gang ikke Arbejdet, man lever af, men derimod Lønnen, og naar Lønnen er saa ringe, at man ikke kan købe ordentlig og tilstrækkelig Føde til sig selv og Familie, men stadig er plaget af Næringssorger, saa maa der gøres noget for at man kan leve paa en nogenlunde ordentlig Maade.

Hertil kommer, at saa godt som alle saavel private som offentlige Institutioner og Virksomheder har ydet deres Arbejdere Dyrtidstillæg eller Gratiale, og Staten har selv erkendt, at vi trænger til det; det gamle Ord, at

Hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp
er et sandt Ord, vor Regering og Rigsdag bør erindre.
C. A.

LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

optager som Medlemmer Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, der er Medlem af „Dansk Lokomotivmands Forening“.

Alle som optages inden Udgangen af indværende Aar, betale, i Henhold til Generalforsamlings Beslutning af 24/4 1915, Kontigent for 1914 og 1915 2 Kr. (det aarlige Kontigent er 1 Kr.).

Efter 1. Januar 1916, betales 2 Kr. i Indskud foruden Kontigentet.

For een Krone aarlig sikrer man sig og sin Familie, mod Følgerne af evt. Uheld. Alle Oplysninger angaaende Fondet faas hos Repræsentantskabets Medlemmer.

Lokf. R. *Hviid*.
Struer. Fondens Kasserer.

Lokf. L. *Christiansen*.
Fredericia

Lokf. *Kann*.
Kbhvn. Gb.

Lkfrb. *Rich. Lillie*.
Kbhvn. Ø.

Lokfrb. K. *Johansen*,
Kbhvn. Gb. Rep.s Formand.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

FORSKELLIGT.

JERNBANERAADET.

I det af Rigsdagen vedtagede Lovforslag om Statsbanernes Styrelse findes en Bestemmelse om Oprettelse af et Jernbaneraad paa 17 Medlemmer, hvoraf Ministeriet f. off. Arbejder vælger 3, Rigsdagen 14, (Folketinget 7, Landstinget 7). Dette Jernbaneraad skal særlig behandle principielle for Statsbanerne berørende Forhold, og hvor Rigsdagens Bevillingsmyndighed kræves, det vil dermed baade aflaste og noget beklippe det Arbejde og den Indflydelse, Finansudvalget hidtil har haft paa Trafikministeriets Budget.

Saavel Folketing som Landsting har foretaget Valg af Medlemmer til dette Raad, og Valget, der foregik forholdstalsmæssig, fik følgende Udfald:

Thomas Larsen, Jensen Sønderup, Jensen Flø, Chr. Rasmussen (Helsingør), H. P. Hansen (Slagelse), Jens

Andersen og Mosgaard Kjeldsen (valgt af Folketinget). A. L. Andersen, Jørgen Berthelsen, Døcker, Eising, Frandsen, Tvede, Hammerich (valgt af Landstinget). Det er med stor Glæde og Tilfredshed, at vi i dette Raad møder Mænd som Jensen Sønderup, Chr. Rasmussen, Jens Andersen og H. P. Hansen, der alle ved forskellige Lejligheder har vist stor Indsigt i Forhold, Lokomotivpersonalet særlig har været berørt af.

Ministeriet f. off. Arbejder har endnu ikke udpeget de 3 Medlemmer af Raadet.

Dick.

3 KOMMISSIONER.

Hovedstadens Udvikling i Forbindelse med Ordningen af de københavnske Banegaardsforhold har medført, at Spørgsmaalet om en forbedret og hurtigere Samfærdsel mellem Kbhvn., Frederiksberg og Gentofte, er blevet mere og mere paatrængende. — I den Anledning har, for at faa dette Spørgsmaal klart belyst og grundigt behandlet, Trafikministeriet under 12. Juli nedsat et Udvalg, bestaaende af Departementschef Nordlien (som Formand), Borgmester Jensen, Borgmester Marstrand, Raadmand G. Phillipsen (Kbhvns. Kommune), Trafikassistent Friis Skotte, Ingeniør Kock og Læge Nandrup (Frederiksberg Kommune), Tømrermester Grumstrup, Tømrer Christensen og Ingeniør Westergaard (Gentofte Kommune), endvidere Folketingsmand Hammerich, Direktør Johansen, Statsbanedirektørerne Helper og Raben. Kommissionens Arbejde drejer sig om Spørgsmaalet Oprettelse af en Personjernbaneforbindelse mellem ovennævnte Kommuner, eventuelt med økonomisk Støtte fra Statens Side. —

Trafikministeriet har endvidere nedsat en anden Kommission bestaaende af 3 Medlemmer ogsaa med Departementschef Nordlien som Formand samt Raadmand Phillipsen og Kommissarius Lerche, der skal forberede Revisionen af Loven af 26. Maris 1898 om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift. —

Endelig har Generaldirektionen nedsat en Kommission bestaaende af Trafikinspektør C. Jensen (Aarhus) Ingeniørassistent J. Sørensen (Fredericia) og Ingeniørassistent Engqvist, Kbhvn. der i Anledning af den stigende Trafik og den dermed stærkt forøgede Rangering skal overveje Muligheden af en Lettelse i Rangerarbejdet uden Forøgelse af Rangermaskinernes Antal.

Vi skal ved en senere Lejlighed komme tilbage til ovennævnte Kommissions Arbejdsvilkaar. —

Dick.

NYT FRA ALLE LANDE.

Et Iltogs Afsporing.

En saadan Jernbaneulykke indtraf nylig i Preussen. Den minder en Del om Brammingeulykken, forsaavidt som Afsporingen fandt Sted paa den fri Bane hvor Toget væltede om paa Siden, og den materielle Skade var stor; dog dræbtes ingen Mennesker, og Aarsagen til Ulykken ligger klart for Dagen. — Den officielle Beretning om Ulykken lyder som følger: Paa Strækningen Breslau — Liegnitz afsprede mellem Stationerne Maltzsch og Spittelndorf Iltog D 110 Breslau — Dresden med Togmaskine og 4 Vogne. Af Rejsende og Togpersonale er ingen forulykket, medens Lokomotivfører og Fyrbøder, begge stationerede i Liegnitz, er let saarede. Materialskadene er betydelig, da Lokomotiv og Vogne blev stærkt beskadigede. Aarsagen til Ulykken maa søges deri, at under Udbedringsarbejde ved Sporet, var dette imod Forskriften ikke afspærret, d. v. s. dækket af Signaler. — Da Sporet i Retningen Breslau—Liegnitz var spærret mellem ovennævnte Stationer, maatte Trafikken i begge Retninger i flere Timer foregaa paa enkelt Spor. —

Angaaende denne Ulykke skrives endvidere følgende i „Deutsche Eisenb. Zeit.“ fra 16. Maj. Iltog D 110, der løber fra Breslau Hovedbanegaard til Dresden, og som foruden Togmaskinen (et S 10', se Lok. Tid. Nr. 7 & 8, 1915) bestod af 6 Vogne iberegnet Pakvogn, afsprede den 8. Maj tidligt 2 km. fra Stationen Spittelndorf. Da Iltoget befandt sig i fuld Fart, sprang Lokomotivet pludselig af Skinnerne, hvorved Pakvognen og de følgende 3 Vogne revs med af Sporet. Lokomotivet og de svære Vogne løb endnu en kort Strækning ved Siden af Skinnerne, hvorefter de i Følge deres Vægt standsede og lagde sig paa Siden. Lokomotivfører og Fyrbøder fik svære og smertefulde men ikke dødelige Kvæstelser af de nedstyrtende Kulmasser. De Rejsende og Togpersonalet slap heldigvis derfra med Skrækken. Lokomotivføreren blev ført til Sygehuset i Breslau, medens Fyrbøderen blev taget under Lægebehandling i Liegnitz. Medens Mandskabet fra Hjælpetogene fra Breslau og Liegnitz straks begyndte med Oprømningsarbejdet og paa at faa Materiellet paa Spor igen, trak man de Vogne, der endnu var paa Sporet til den bagved liggende Station Maltzsch, for i den uskadte Del af Toget at befordre de Rejsende ad det venstre Spor til Liegnitz, og derfra videre til Berlin og Dresden. —

Efter den officielle Beretning er den beklagelige Ulykke sket derved, at vedkommende Banestrækning var under Reparation, idet Stenballasten blev fornyet, og denne Strækning var ikke dækket af Signaler. — Men ihvert Fald maa et Signal for Langsomkørsel have været anbragt, og Lokomotivføreren maa pligtskyldig have bragt Togets Hastighed betydelig ned,

thi ellers vilde Følgerne af Ulykken utvivlsomt have været betydelig større. Men bortset fra Driftforstyrrelsen og den store Materielskade skete intet udover, at Lokomotivpersonalet blev saaret. Efter en anden Meddelelse skulde der ikke være sat Signal for Langsomkørsel ud, hvilket dog er meget usandsynligt. Undersøgelserne burde dog bringe den virkelige Aarsag for Dagen. —

Med Henblik paa det her anførte, er den endelige Forklaring af Ulykken efter de senere opklarede faktiske Forhold ganske interessant, fordi den viser, at der, som andre Steder, er den officielle Beretning og derigennem Pressens Meddelelser i Reglen ret uoverensstemmende med de virkelige Forhold. Disse viser sig i Følge „Deutsche Eisenb. Zeit.“ fra 23.—5. at være følgende:

Før det forulykkede Tog bliver der daglig fra Breslau Hovedbanegaard afsendt Iltog D 6 Oderberg—Breslau—Berlin. (I Følge Køreplanen 1912 med Afg. 6,06 og 6,11 Fm.) Tog 110 følger det i Blokafstand, — Uden at den Kolonnefører vidste af det, som ledede Reparationsarbejdet, Udvekslingen af en Skinne, paa Strækningen mellem Maltzsch og Spittelndorf, løb paa Ulykkesmorgenen det førnævnte D-Tog 6 delt i 2 Afdelinger, og netop saaledes at 1. Del løb i Tog 6's Plan og 2. Del i Iltoget 110's. Derved forment Kolonneføreren, at begge de sædvanlig indtræffende Iltog nu var passerede, og begyndte med sine Folk at udveksle Skinnen. Bedst som man var midt i Arbejdet, den gamle Skinne var taget ud og man var i Begreb med at anbringe den nye, da kom til Kolonneføreren Skræk Iltog 110 til Syn og bruste mod det ufarbare skinneløse Sted, som man havde forsømt at dække ved Knaldsignaler eller Stoppsignal. — Næsten alle Arbejderne løb mod det kommende Tog for gennem Vinken at give Stoppsignal. Lokomotivfører B. fra Liegnitz saa straks dette, og saasart den fri Bane tillod ham at se de mange Mennesker samlede paa et Sted, havde han lukket Regulatoren, fordi dette faldt ham mistænkeligt. Da han derefter saa de givne Stoppsignaler fra Folkene, hurtigbremsede han og strøede Sand, men trods dette lykkedes det ikke, paa Grund af den korte Afstand, at bringe Toget til Standsning før det ufarbare Sted. Det kørte ind i det oprevne Spor og afsprede; men til Held for Passagererne løb Toget kun endnu ca. 10 m. ved Siden af Skinnerne. Lokomotivet 1106, Litra S 10' borede sig derved ind i den langs Banelegemet liggende Skraaning, hvorpaa den afsprede Del af Toget blev siddende i den bløde Ballast og lagde sig om paa Siden i en Vinkel af 45°. De afsprede Vogne havde løsrevet sig fra den øvrige Del af Toget, og da Endedørene ikke var til at aabne, maatte de ængstelige Rejsende ved Hjælp af Stiger forlade Vognene gennem Vinduerne, hvorpaa de med Persontog 222, der kørte paa venstre Spor, befordredes til Liegnitz og derfra videre med Særtog.

Hadde Lokomotivfører B. ikke handlet saa hurtigt

og bragt Togets Hastighed, der paa dette Sted trods den lille Stigning, i Almindelighed er 80—90 km. betydeligt ned, eller hvis Toget havde passeret Ulykkesstedet i fuld Fart, saaledes som det meddeltes i Dagpressen, da vilde det svære Lokomotiv og Gennemgangsvognene paa Grund af deres Inerti have løbet et Stykke endnu og være knust mod en Bro-pille, hvorved utvivlsomt en Katastrofe var sket, og mange Mennesker sikkert havde fundet Døden. Jernbanekatastrofernes Annaler vilde atter have faaet en Forøgelse.

Af ovenstaaende viser det sig, at Etableringen af Tog 6 i 2 Afdelinger paa Ulykkesdagen ikke som foreskrevet er bleven telefonisk meddelt, og en Signalisering ved Hjælp af Slutsignaler paa Togene er falden bort, fordi samtlige Vogterhuse er bleven forsynede med Telefoner. — Vilde det ikke lønne sig at bibeholde Signaliseringen af Ekstratog ved Hjælp af den hvide Skive paa Bagenden af Toget, trods det at man ved Hjælp af Telefonen er i Forbindelse med det Personale, der er beskæftiget paa Strækningen?

O. B.

En tysk Maskinmesters Interesse

for det Maskineri, som var betroet ham. Pall Mall Gazette har offentliggjort en Artikel under Navnet, „Ober-Ingenieur Mc Andrews“, hvori fortælles om Erobringen af den tyske Damper Kronprinzessin Cecilie. Mc. Andrews er som bekendt Navnet paa den Kiplingske Chief engineer, som den store engelske Digter har gjort berømt over hele Verden i Digtet om Skibsmaskineri — under Navnet Mc. Andrews Hymne.

Den engelske Chief-engineer gjorde efter Skibets Erobring en Ronde, og fandt da paa Skriveunderlaget en Hilsen til sig. Det var ikke Haansord mod Overvinderen, det var kun en Bøu paa gebrokkent Engelsk om at tørre Maskinerne af to Gange om Ugen, at smøre Stempelstængerne regelmæssigt, da disse var pakket med Støbejern, og derfor ellers vilde ruste.

Efter al Rimelighed har Ober-Ingenieuren tilset Skibets Bygning paa Stettiner Værftet, og følt det som en personlig Sorg at skulle forlade de Maskiner, hvis Egenskaber og Mangler han havde lært at kende og paa at faa Eftermanden til at give dem en god Behandling. Bladet tilføjer, at dette Skriveunderlag nu sidder i en engelsk Officers Album, som Bevis paa, at en virkelig „Mc Andrews“ meget godt kan bære et tysk Navn.

Det var tidligere Skik og Brug,

skriver The Engineer, at tilskrive alle Fejl ved Rørene i Vandrørskedler, daarligt Arbejde ved disses Svejsning. Siden Indførelsen af samlingsfri Rør er denne Undskyldning ikke længere til Stede, og man har maattet søge, og har fundet andre Aarsager. En Undersøgelse af et meget stort statistisk Materiale over Rørbrud, har da vist, at den sande Grund i Reglen maa søges i urent Fødevand, enten alene eller i Forbindelse med ufuldkommen Forbrænding forårsaget ved daarligt konstruerede Rister og Forbrændingsrum. Meget ofte forårsager Røggassens fejle Passage en for tidlig Afslutning af Forbrændingsprocessen med en stærk Temperaturstigning, efter at Røggassen har naaet Rørene, og heraf opstaar Overhedning, særlig i Forbindelse med urent Fødevand, og naar Rørene indeholde Aflejring af Skal. Det sikreste Middel herimod er rent oliefrigt Fødevand fra Kondensatoren, i Forbindelse med almindeligt Spædevand, der er behandlet med Kemikalier og saaledes befriet for skaldannende Salte.



PERSONALIA

1/7 15

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

O. C. Olsen, Helsingør,	i	Kbhvn. G. 1.
R. C. V. Stærregaard, Orehoved.	i	Orehoved.
N. Andersen, Viborg,	i	Kbhvn. G. 1.
H. Johansen, Nyborg	i	Glyngøre

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

C. C. F. M. Frederiksen, 3 Kreds, Ar.	i	Kbhvn. G. 1
A. Helt,	3 —	- i Gjedser
P. K. Christensen,	4 —	Str. i Viborg
P. A. Rasmussen, Nyborg Vk,		i Nyborg

Efternævnte forflyttes efter Ansøgning saaledes:

Lokf. A. F. C. Marx, Glyngøre	til	Aarhus H.
— A. C. Schulz, Kbhvn. G. 1.	-	Kbhvn. G. 5.
— C. B. Kasinger	- - -	- - -
— F. C. Schiøtt, Gjedser	-	- - 1.
Lokfrb. N. C. Jensen, Kbhvn. G. 1.	-	Helsingør
— S. Petersen, Østerbro	-	Nyborg
— P. C. Jensen, Nyborg	-	Østerbro

31/10 15

Afskediget er:

Lokfrb. H. Müller, Aarhus H. paa Grund af Svage-
lighed.

Maskinbestyrer H. F. G. Waagensen er efter Ansøg-
ning afskediget med Udgangen af August
Maaned 1915.

Den i Bladets Nr. 10 af 16. Maj d. Aar meddelte
Afskedigelse af Lokfrb. S. H. C. Steensted
er tilbagekaldt, og den paagældende stati-
oneret som Lokomotivfyrbøder i Nyborg
Værksted.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Den i „D. L. T.“ Nr. 13 optagne Meddelelse om
at Lokfrb. O. Jørgensen, Masned Sund, er slettet for
Restance, annulleres, idet den paagældende har ord-
net sit Forhold til „D. L. F.“ —



Til gensidig Fordel og Støtte anbefales d'Herrer
Medlemmer udelukkende at anvende
D. D. P. A.'s PETROLEUM
der ubestridt er den bedste der findes.

OVE C. BJERREGAARD

Tlf. 10127 **Reventlowsgade 14,** Tlf. 10127
v. Centralbanegaarden.

Spisestel — Kaffestel — Servantestel.

Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.

— Statsbanernes Personale 10% Rabat. —

Hvorfor kan De købe billigst hos mig?
Fordi jeg fremstiller en stor Del af mine Varer selv!
Forlovelsesringe, 14 Karat (585) fra 6-10 Kr. Funktionærer Rabat.
Guldsmed **Frode Micheelsen, Sdr. Boulevard 34.**

Tandlæge Frk. Sørensen,

69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10—7. Tlf. Vester 905 x,

Hele Tandsæt fra 20 Kr.

Ældre Tænder omsættes billigt. Plom-
bering og Tandudtrækning. Moderate

Priser. Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparationer udføres paa faa Timer

Jernbanefunktionærer indrømmes 5%
Rabat.

Man bør
lade sig livsforsikre i

„Danmark“

Vin- og Cigarforretningen

Dannebrogsgade 42, Tlf. Vester 4248

anbefales d'Hrr. Medlemmer.

Ærb. **CHR. SØRENSEN.**

Dragør ved D. S. B.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og let-
teste Maade at bruge Hushold-
ningssæbe paa. **Faas overalt!**

Støt de Averterende

N. Hansen, Slagelsegade 16.

Spec.: Afskaarne Blomster.

Stort Udvalg i Potteplanter og Kranse.

Leverandør til Østerbros Kassekasse.

Telefon 3181.

JOHS. JENSEN

Tapetserer og Dekorator.

Dybbølsgade 32. Tlf. Vester 2312 x.

Udfører alt til Faget henhørende.

En gratis Kop Kaffe

kan alle lave sig — for dobbelt Vægt
faar Enhver, som køber i

Kaffeforretningen „Kronen“

saaledes at ved Køb af 1/8 kg faar De
1/4 kg (lig 1/2 Pd.) af vore fine Kvali-
teter, som sælges til almindelig Bu-
tikspris à 37 og 40 Øre pr. 1/8 kg, og
saaledes dobbelt Kvantum til hver Vægt
som købes.

Husk!

Husk!

Kaffeforretningen „Kronen“

50, Oehlenschlägersgade 50,

Hj. af Istedgade.

J. C. Andreasen & Søn's Skræderforretning, Frederikshøjsgade 29².
Regnfrakker for Damer og Herrer. Telf. Byen 5010 y.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a². Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2238.