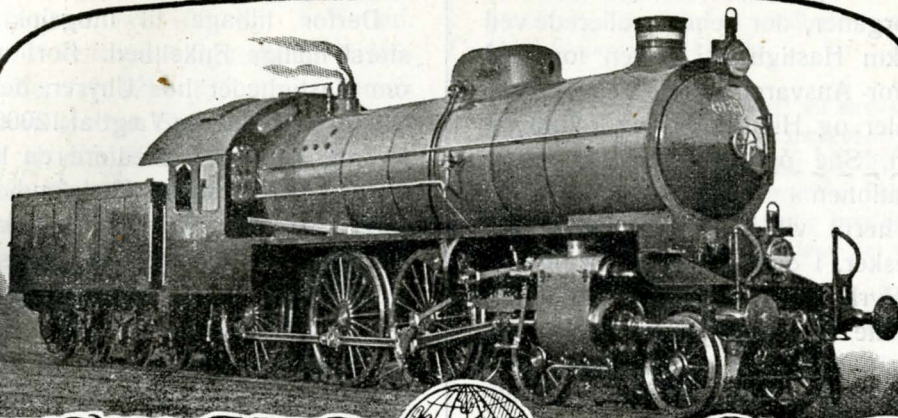


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

15. AARGANG NR. 2.

Redigeret af C. M. Christensen.

16. JANUAR 1915.

AMERIKANSKE OG EVROPÆISKE JERNBANETOGS HASTIGHED.

Fra Tysk af Otto Bendixen.

(Sluttet).

Som tidligere nævnt skal ikke betvivles, at det kunde være muligt med disse 2-C lltogslkomotiver i nogle Sekunder at opnaa en Maximal Hastighed af 150 km i Timen paa en lang, vandret, snorlige og fortræffelig bygget Strækning, med et Tog paa 3 á 4 Truckvogne og ca. 120—160 t Togvægt. Maaske kunde det endog lykkes særlig dristige og dygtige Førere paa et tilsvarende Fald at opretholde denne afsindige Hastighed af 150 km i Timen i nogle, lad os sige 3 Minutter, under den største Anstrængelse af Kedel og Maskine. Det saaledes fremskyndede Tog vilde da i disse 3 Minutter have gennemfløjet 7,5 km eller en dansk Mil, og en stærk Orkans Vindhastighed vilde hermed lykkeligt være naaet. Selvfølgelig maatte der paa saadanne Strækninger ikke findes Kurver, og der turde ej

heller forekomme den ringeste Hindring paa disse, thi ellers maatte Føreren i hvert Fald have Øjne som en Falk og besidde Staalnerver og overordentlig Aandsnærværelse for rettidigt at opdage Forhindringer, og under alle Omstændigheder bevare en fuldkommen Koldblodighed for nogenlunde at have Herredømmet over dette Tog, som med 150 km Hastighed først lader sig bringe til Standsning paa en Afstand af 2000 m. Overfør den i vide Kredse, tildels af en slet underrettet Presse, udbredte Hastighedsrus henstilles alvorligt, hvilken Fagmand vilde vove ikke blot paa en særlig udvalgt og indrettet Strækning ved højlys Dag og med vel forberedt Prøvekørsel at foretage saadanne Kunststykker, begrænset til Øjeblikkes højeste Anstrængelse; men ogsaa turde tillade Lokomotivpersonalet i den regelmæssige lltogstrafik, selv kun i kort Tid, at fremføre et med Rejsende besat Tog med en Hastighed af 150 km i Timen?

Den længes ikke efter større Maksimal-

hastigheder i den regelmæssige Togtjeneste, der nogensinde paa Lokomotivet har foretaget betydelige Hurtigkørsler, og som selv har erfaret, hvilken Anspændelse af alle Sindsorganer, der behøves allerede ved 120—130 km Hastighed i Timen for med Mulighed for Ansvar i godt Vejr at iagttage Signaler og Hindringer, og i Vind og Vejr, Regn, Sne og Støv forblive Hæder over Situationen. Den, der har nøje Kendskab hertil vil ikke letsindigt af sine Medmennesker, i dette Tilfælde Lokomotivfører og Fyrbøder forlange Præstationer, som, naar de bestandig skal udføres forsvarligt, maa overstige normal Menneskekraft. Og ringe er Antallet af de Fagfolk, som det var givet personligt at erfare ved saadanne Forsøg, hvor vanskeligt det endvidere er, yderligere at forøge Toghastigheden ud over 125 km i Timen, selv med fortrinlige Lokomotiver, hvis Drivhjul er fra 2100—2200 mm i Diam.

Saasnart Cylinderfyldningen naar et Maksimum i en vis hurtig Vekslen, stiger Vakuemet i Røgekammeret saaledes, at Fyret ikke mere kan holdes roligt. Modtrykket vokser stærkt og kun med ganske uforholdsmæssig forøgede Anstrængelser af Kedel og Maskine, lader Lokomotivet sig bringe op til langsomt stigende, højere og højere Hastigheder. En nogenlunde økonomisk Drift er hermed fuldstændig ophørt, og den yderlig opnaaede Maksimalhastighed bliver ikke alene dyrt købt, men paa Grund af det store Kulforbrug og de overmaade Krav til alle Gangdele, vil Lokomotivet i Løbet af kort Tid være udueligt til længere Kørsler. Men disse uholdbare Tilstande bedrer sig ikke i Forhold til en eventuel Forøgelse af Kedlens, Ristens eller Maskinens Størrelse; thi de gode Egenskaber, som det 2-koblede Iltogslokomotiv besidder i Iltogstjenesten, forringes meget betydeligt, naar man gaar bort fra denne 2-B Type ved at tilføje en 5 eller 6 Aksel. Egenmodstanden forøges betydeligt, Kurvebevægeligheden, Smidigheden og Sikkerheden i Kurver tager stærkt af, Lokomotivet bliver for svært, og er derved vanskeligt

at bringe op til store Hastigheder. Det er saaledes forbunden med store Tab, naar Farten skal mindskes ved Kurver og andre Hindringer paa Strækningen.

Derfor tilbage til Iltogslokomotivernes størst mulige Enkelthed. Bort med Tanken om Hastigheder hos Uhyrer, der ruller ad Skinnerne med en Vægt af 120000—150000 kg, og som skal medføre en ligesaa stor Togvægt med større Fart, end den bedste Fugl i fri Luft. Bort med saadanne Overdrivelser, thi de føre ikke til et sundt Fremskridt, men til Reaktion. Ligeledes bort fra den Modedaarskab, at offentliggøre Maksimalhastigheder, som er opnaaet ved Forsøgskørsler under de aller gunstigste Forhold og med ganske smaa Tog, der ingen Betydning har i det praktiske Liv, eller endog enkelte Køretøjer.

Forfatteren erindrer saaledes et Tilfælde, hvor det galdt om at slaa en bekendtgjort Maksimalhastighed paa 142 km i Timen der var opnaaet af et let Tog. Med et lignende Lokomotiv foretoges der med tom Maskine en Prøvetur, hvor det ned ad et Fald og drevet ud i den yderste Hastighed, lykkedes med Hastighedsmaaleren, i nogle Øjeblikke at konstatere en Hastighed af 143 km i Timen. Dette Lokomotiv kom da ogsaa til Maalet med smeltede Lagere; men det havde da opnaaet en Hastighed af 143 km og i vide Kredse, hvor de nærmere Omstændigheder ikke var bekendt, holdt man det som ganske naturligt, at vedkommende Lokomotivtype virkelig var i Stand til med Sikkerhed at befordre Iltog med 140 km Hastighed. Man vænner sig saaledes efterhaanden til at gøre sig fortrolig med saadanne høje — allerede alt for store Hastigheder, at der nu allerede ganske almindeligt tales om en Hastighed af 150 km i Timen, en Præstation der, som rent selvfølgelig, snart vil kunde naas i Hurtigtogstrafiken; endskøndt kun ganske faa kan gøre sig et Begreb om, hvad det vil sige, blot for en Tid at opnaa en Toghastighed af 120—130 km i Timen. I Virkeligheden skulde, for overskuelig Tid, under omhyggelig Paaagtning af det alle-

rede opnaaede i Lokomotivbygningen, Hovedmaalet være det, at stræbe hen til at bygge Hovedlinierne saaledes, at svære lltog sikkert kan befare dem med en Gennemsnitshastighed af 100 km i Timen. Allerede hertil behøves lejlighedsvisse Maximalhastigheder af 120—130 km i Timen paa overskuelig lige Strækning, og som jeg for en alsidig sikker Drift holder for, den yderste Grænse, der aldrig skulde overskrides af de hurtigste Tog af Hensyn til Driftssikkerheden og den menneskelige Ufuldkommenhed.

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

RIGSDAGEN.

Ny Person-Godsbanegaard i Aarhus.

I sidste Nr. gav vi Plads for en kort Oversigt over Udtalelser af Ordførerne for „Venstre“ og „Socialdemokratiet“. — Vi skal her fortsætte med nogle Uddrag af andre Indlæg i Debatten. — Efter at det radikale Partis Ordfører havde anbefalet Forslaget, dog tilraadet det en nøje Behandling i Udvalg, fik Højres Ordfører Hammerich Ordet, for i en saglig Tale at paavise forskellige Svagheder i det forelagde, særlig med Hensyn til Østbanens Stilling til den foreslaede Centralbanegaard sluttede han med følgende Udtalelser: —

Endelig kan jeg ikke lade være her at berøre, at det, man saa opnaar med disse mange Millioner, ikke er nogen rationel Løsning af dette Spørgsmaal. Der er ikke Tvivl om, at hvor den væsentligste Trafik i den Grad er knyttet til alle de gennemgaaende Hovedtog paa Østbanen, som her paa Aarhus, vilde en rationel Løsning forudsætte, at det ikke sker igennem en Rebroussement-Station, men en Gennemgangs-Station, og det er der jo ikke Tale om her. Jeg udkastede, den Gang Sagen sidst var til Behandling, en Tanke — andet var det ikke, for jeg havde ikke selv undersøgt den og har ikke haft hverken Tid eller Raad til senere at undersøge den —, at man skulde lade Trafikken paa Aarhus foregaa til den nuværende Hovedstation og der efter ad en Viadukt-

bane gaa langs med Havnen ned til Østbanegaarden, hvorfra den saa atter skulde føres ud til Hovedbanegaarden paa et Punkt Nord for Aarhus. Jeg ved at dette er blevet undersøgt af Statsbanerne, og jeg vil ønske, at vi faar Oplysning om, hvorledes det er blevet undersøgt. Det er imidlertid ogsaa noget der hører hjemme i et Udvalg.

— — — — —
Af det, jeg her har sagt, vil ærede Medlemmer forstaa, at jeg er paa det rene med, at her er et Spørgsmaal, som absolut paatrænger sig til Løsning, men ogsaa at det trænger til grundig Behandling i et Udvalg, og at det er fuldstændig berettiget, naar man ikke har villet nøjes med at løse det ved en Bevilling paa Finansloven.

Den næste Taler var den radikale Bygmester J. Andersen, der i en ret skarp Tone angreb saavel Forslaget som Ministerens Stilling dertil: —

Under Finanslovbehandlingen i Fjor gjorde jeg mig til Talsmand for, at Aarhus Banegaard fik en Udvidelse, som den i høj Grad trænger til, men jeg sagde tillige, at en saadan Udvidelse vilde gribe ind i saa mange Forhold derovre, at jeg fandt det rigtigt, at der blev nedsat en Kommission til at undersøge alle disse Forhold og klarlægge dem saaledes, at Rigsdagen havde fast Fod at staa paa, naar den skulde tage Standpunkt til Sagen. Jeg beklager, at den højtærede Minister ikke har taget denne Hensigt til Følge, for i saa Fald havde vi nu staaet betydelig bedre rustede til at tage Arbejdet op. Nu er jeg bange for, at den Kendsgerning, at vi ikke kan se, hvad det egentlig er vi har med at gøre, vil medføre, at vi maaske ikke en Gang faar Sagen ført til Ende i denne Samling. Jeg frygter det.

Efter at have udtalt sig for en Kommissionsbehandling og næret Tvivl til Statsbanernes Ingeniørers Fuldkommenhed, beskæftigede Taleren sig med Forholdene paa Aarhus Banegaard og udtalte følgende: —

Der er, naar det Spørgsmaal rejses, hvorledes Aarhus Banegaard skal ordnes, forskellige Muligheder. Der er den Mulighed, at den nuværende Banegaard beholdes baade som Person- og som Godsbanegaard og udvides med de Anlæg, som der kan blive Plads til, ved at man tager det Stykke Jord, jeg allerede har nævnt, altsaa udvider „Flaskehalsen“, saaledes at Banelegemet faar en mere regulær Form, end det har i dette Øjeblik. Jeg ved nok, at man paastaar, at Godsforsendelsesforholdene er saa vanskelige derovre. Jeg indrømmer, at de er meget vanskelige, men jeg er tilbøjelig til tro, at ogsaa disse Forhold kunde forbedres betydeligt og for en langt ringere Udgift, end der her er Tale om, hvis man lagde et Spor til nede ved Havnen. Det, man

særlig har anket over, er, at Gods fra Havnen har maattet staa og vente i flere Dage, fordi man ikke kunde rangere forbi paa Grund af Pladsmangel paa Banegaarden, og det er rigtigt, saaledes er Forholdene. Men naar man fik den hertil fornødne Plads — og den kan faas — og lagde et Spor til nede ved Havnen, saaledes at man kunde have de Vogne kørt derved, som skal bruges, naar de, der er under Losning, er lossede, vilde der opnaas en ret betydelig Pladsbesparelse paa Hovedstationen. Man kunde da faa Plads til at rangere Vognene forbi hverandre, idet man ved den Udvidelse, jeg før nævnede, kunde faa et langt Omløbsspor paa Banegaarden. Det er noget, der gaar igen paa alle Stationer, at man søger at faa Stationerne saa lange som muligt, saaledes at man med et langt Tog kan rangere udenom et andet langt Tog. Dette kan ogsaa lade sig gøre her og bedre paa dette Sted end paa den nye Banegaard, thi ved den Ordning, jeg taler om, vil man faa en længere Banegaard end den nye, som skal ligge ude i Mølleengen. Jeg tror, at ved den af mig nævnte Maade vil Mangelen paa Plads til Gods-ekspedition betydeligt afhjælpes, men om i tilstrækkelig Grad tør jeg ikke i dette Øjeblik sige; i hvert Fald er det et af de Forhold, som jeg ønsker maa blive taget op til Undersøgelse.

Det er ogsaa blevet hævdet, og med Rette, at Forholdene paa Aarhus Banegaard medfører en hel Del Togforsinkelse gennem Jylland. Jeg ønsker her at sige, at jeg har gjort den Erfaring, at Aarhus Banegaard ledes ganske ypperligt. Det forekommer mig at det Arbejde, der præsteres derovre lige fra Toppen til den yngste af dem, der er med til at rangere, er al Ære værd, men til Trods herfor lader det sig ikke gøre at rangere Togene op til den Tid, de skal afgaa. Naar et Tog kommer for sent af Sted fra en Station, hænder det jo meget let, at der kommer Krydsningsvanskeligheder ude i Landet, hvoraf Resultatet bliver, at den oprindelige Forsinkelse forplanter sig til andre Tog. Baade ved Anlæg af en ny Banegaard og ved Udvidelse af den gamle vil man opnaa bedre at kunne rangere Togene op i rette Tid, men jeg vil advare mod den Tro, at vi derfor skulde blive fri for de store Forsinkelser, vi har i Jylland, Man kan bygge en Banegaard i Aarhus saa stor og dyr og dejlig man vil, det vil ikke kunne hindre Togforsinkelser, saalænge vi ikke faar et Dobbeltspor fra Fredericia til Randers — ja, til Randers er maaske formeget sagt, jeg kan godt stoppe ved Aarhus.

For endelig efter en Omtale af Grundværdierne i Aarhus at slutte med:

Jeg kan derfor ikke uden videre anbefale dette Lovforslags Gennemførelse; men jeg vil, ligesom mit Partis Ordfører, anbefale, at det bliver sendt i Udvalg, og at det der faar en saa velvillig Behandling som vel muligt; men saa vil jeg udtale det Ønske, at det Udvalg, som faar med Sagen at gøre,

vil rejse over og se paa Forholdene i Aarhus og ud fra en grundig Undersøgelse se at komme til Enighed om at skabe det, der er det bedste for Trafikforholdene, det bedste for Statskassen og det bedste for Aarhus By.

Derefter fik forh. Trafikminister Jensen-Sønderup Ordet, for i en lang og meget saglig Tale skarpt at kritisere det forelagte Forslag og Maaden for dets Fremkomst:

Det vil formentlig ikke forundre nogen, at jeg har Lyst til at gøre et Par Bemærkninger i Anledning af det Spørgsmaal.

Jeg fandt ikke under Finanslovsbehandlingen nogen Anledning til at tage Ordet, ellers vilde jeg ogsaa være kommet ind paa dette Spørgsmaal, thi jeg skal ikke nægte, at det i hvert Fald for mig kom som en meget stor Overraskelse, at Statsbanerne og den højtærede Minister overhovedet kunde byde Rigsdagen at fremføre Banegaardsordningen i Aarhus paa Finanslovsforslaget.

Jeg vil i denne Forbindelse ogsaa gøre opmærksom paa — og jeg skal gerne tage min Part af Ansvar for den Tid, hvor jeg selv var Minister for offentlige Arbejder —, at der synes at have været og fremdeles at være en stærk Tendens, specielt indenfor Statsbaneadministrationen, til at ville have ordnet saa meget som muligt af den Slags Ting paa Finansloven i Stedet for ved særlige Love. Jeg nævner f. Eks., at det ikke kan nægtes, at vi er kommet et godt Stykke i Retning af at gennemføre et Dobbeltspor i Jylland helt nede fra Grænsen, i hvert Fald fra Lunderskov, til Aarhus eller Randers, eller hvor langt man nu vil have det, Stykke for Stykke og Stump for Stump ved Bevillinger paa Finansloven. Jeg er ikke helt sikker paa, at det er rigtigt, at man paa den Maade, jeg kan maaske sige, lister det ene Stykke Dobbeltspor igennem efter det andet, thi der kunde dog være Forhold, som Rigsdagen burde have Lejlighed til at overveje i Forbindelse med Spørgsmaalet om Gennemførelsen af dette Dobbeltspor, og hvis det er Mening, at vi skal have Dobbeltsporet helt op igennem Jylland, til Aarhus, Randers, Aalborg, eller hvor langt det nu skal være, saa vilde det i Virkeligheden, ogsaa set fra Statsbanernes Synspunkt, men i hvert Tilfælde set fra Lovgivningsmagtens Synspunkt, være langt at foretrække at faa slaaet fast, at man skal have Dobbeltsporet, og tage Bestemmelsen under eet fremfor at tage en lille Bid hist og saa en anden her. Men de samme Bemærkninger, den samme Kritik, kan jeg kalde det, thi jeg indrømmer, at det i Virkeligheden er en Kritik, kan ogsaa fremsættes overfor enkelte andre Forhold, som man søger at faa løst ved Bevillinger paa Finansloven i Stedet for ved særlig Lov.

Jeg har ikke kunnet tilbageholde disse noget kritiske Bemærkninger, fordi jeg synes, at ved at tage

Aarhus Banegaards Forhold op paa Finanslovsforslaget, saaledes som det var foreslaaet af den højtærede Minister, vilde man — maa jeg sige det saadan — have slaaget sin egen Rekord i Retning af at undlade at tage saadanne Sager paa særlig Lov, men søge at faa dem ordnet paa Finansloven.

Efter mange replicerende Bemærkninger til tidligere Talere, og efter indgaaende Omtale af det af ham i sin Tid forelagde Forslag slutter Taleren med:

Jeg har noget udførligt villet gøre opmærksom paa, at man sikkert tjener alle Parter, Rigsdagen indbefattet, bedst ved saa snart som muligt at komme til Klarhed og, hvis vi skal have Godsbanegaarden ude i Mølleengen, giver Ministeren den fornødne Hjemmel til at gaa i Gang med Bygningen af Godsbanegaarden; vi kan saa overveje, hvilken af de øvrige Løsninger der maa anses for mest paakrævet og, naar alle Forhold tages i Betragtning, mest forsvarlig. Om det vil lykkes i denne Rigsdagssamling at komme til Klarhed derover, tør jeg ikke udtale mig om, for mig drejer det sig især om, hvorvidt det er muligt at skaffe den fornødne Hjemmel for Ministeren til at paabegynde Bygningen af Godsbanegaarden. Selv om hele Lovforslaget bliver gennemført, vil der dog gaa adskillige Aar, hvor man i alt Fald for Persontrafikens Vedkommende vedblivende maa benytte den nuværende Banegaard; der sker derfor saa vist ingen Skade ved, om man ikke bliver færdig med hele Lovforslaget i denne Rigsdagssamling.

(Fortsættes)

Husk Indmeldelse i Hjælpefonden!

D. L. & L. F.

EN LILLE INTERESSANT SAG.

Under den i Sommeren 1914 afholdte Synsprøve viste det sig, at en i Korsør stationeret Aspirant C. Schlosser havde for svagt Syn paa v. Øje. Grunden til denne Svaghed skyldtes en Tilskadekomst. — Da det imidlertid blev betydet, at nævnte Aspirant ikke maatte anvendes til Lokomotivtjeneste, ligesom Schlosser gennem Lokomotivmesteren blev bekendt med, at hans Forbliven ved Statsbanerne kun var et Tids-

spørgsmaal, anmeldte og beviste Schlosser Rigtigheden af, at hans Synssvaghed var en Følge af en ham i September 1911 i Centralværkstederne i Kbh. overgaaet Skade, idet han under Udførelsen af sin Gerning var bleven ramt i v. Øje.

Den 9. Juli fik Schlosser sin Opsigelse i følgende Skrivelse:

Hr. Haandværker, Fyrbøderaspirant
Nr. 6231 M. C. Schlosser, Korsør.

Under Hensyn til at De maatte antages at være tilskadekommet med Deres venstre Øje i Statsbanernes Tjeneste, har Generaldirektionen indstillet til Ministeriet for offentlige Arbejder at der i den Anledning tilstaaes Dem en Erstatning een Gang for alle i Henhold til § 29 f i Statsbaneloven af 1903/1908.

Nærmere Underretning om Ministeriets Afgørelse vil følge.

Rambusch.

Med denne Skrivelse medfulgte en anden Skrivelse af følgende Indhold:

Hr. Haandværker, Fyrbøderaspirant
M. C. Schlosser, Korsør.

Efter Ordre fra Generaldirektionen skal man her ved opsigte Dem til Udtrædelse af Statsbanernes Tjeneste med Udgangen af Oktober Maaned d. A. grundet paa Deres mangelfulde Synsevne, hvorfor de er uegnet til Tjenesten.

Anerkendelse for rettidig modtaget Opsigelse bedes indsendt hertil inden den 20. ds.

Rambusch.

Som naturligt var, henvendte Schlosser sig straks til Hovedafdelingsformanden for Lokomotivfyrbøderne for at Foreningen kunde tage sig af hans Sag; idet han som fast Haandværker og opsagt af Statsbanernes Tjeneste paa ovenanførte Grundlag, mente sig berettiget til Pension, og ikke som i Skrivelsen antydet til en Erstatning een Gang for Alle. — Da Spørgsmaalet om Schlossers Berettigelse til Pension var klar nok, og da Sagen var henvist til Ministeriet, ansaa man det for rigtigst at afvente Ministeriets Afgørelse, før man foretog sig videre i Sagen. — Imidlertid blev der baade til Maskinbestyreren i 5te Kreds og til Maskindirektøren rettet Henvendelser om Muligheden af at genantage og beskæftige Schlosser, der sikkert med god Nytte kunde anvendes til Værkstedsarbejde. —

Men Henvendelserne var resultatløse. Afskedigelsen skulde opretholdes. —

Den 18. August faldt Ministeriets Afgørelse ved følgende Skrivelse.

Hr. Haandværker Nr. 6231 M. C. Schlosser,
Korsør.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 10 d. M. tilskrevet Generaldirektionen saaledes:

„I Anledning af Generaldirektionens Skrivelse af 4. f. M. (14250) angaaende Understøttelse til Fyrbøderaspirant, Haandværker Nr. 6231 M. C. Schlosser, Korsør, som i September Maaned 1911 er kommet til Skade under Udførelsen af sit Arbejde i Statsbanernes Tjeneste, skal man efter stedfunden Brevveksling med Arbejderforsikringsraadet til Efterretning og videre fornøden Foranstaltning tjenstlig meddele, at Ministeriet herved i Henhold til § 29 f i den under 27. Maj 1908 optrykte Lov om Statsbanernes Ordning af 15. Maj 1903 tilstaar den paagældende en Understøttelse af 960 Kr. een Gang for alle“.

Hvilket herved meddeles Dem til Efterretning. Beløbet vil snarest blive Dem udbetalt.

P. M. V.
Lørup.

Det var straks klart for H. B., at Ministeriets Afgørelse maatte være truffen paa manglende Kendskab til Omstændighederne ved Schlossers Afskedigelse, og efter at Schlosser ad tjenstlig Vej havde meddelt Generaldirektionen, at han ikke kunde føle sig tilfreds med den trufne Afgørelse henvendte H. B. Forretningsudvalg ved Hovedafdelingsformanden for Lokomotivfyrb. sig til Chefen for 1ste Ekspeditionskontor i Ministeriet f. off. Arbejder Hr. Kontorchef Fr. Petersen, og forelagde for ham hele Sagen, ligesom man ved Lægeattest belyste Schlossers Svaghed. — Med Imødekommenhed lovede Kontorchefen at Sagen skulde blive Genstand for fornyet Undersøgelser og Overvejelser. —

Den 31. Oktober blev Schlosser afskediget og November Maaned gik, uden at der fremkom noget nyt i Sagen. —

Den 15. December rettedes paany Henvendelse til Ministeriet, og fandt man tilige Anledning til, at henlede Opmærksomheden paa de for Schlosser uheldige økonomiske Forhold. —

Den 17. s. M. modtog Foreningen Meddelelse om, at Ministeriet havde besluttet at

pensionere Schlosser som Tilskadekommen i Tjenesten, samtidig meddeltes, at Generaldirektionen var blevet bemyndiget til, at udbetale ham et Beløb svarende til 2 Maaneders Pension.

Den 19. December fik Schlosser udbetalt 130 Kroner, hvilket svarede til et aarligt Pensionsbeløb af 780 Kr. —

Den 29. s. M. faldt Ministeriets anden Afgørelse, der unægtelig fik et for Schlosser glædeligt Udfald. —

Hr. forhenv. Haandværker Nr. 6231 M. C. Schlosser,
Korsør.

I Forbindelse med Skrivelse herfra af 21. d. M. J. Nr. 28178, meddeles, at Ministeriet for offentlige Arbejder under Hensyn til, at Deres Svagelighed maa anses for at være en Følge af en Dem i September Maaned 1911 under Udførelsen af Deres Tjeneste overgaaet Legemsbeskadigelse, i Henhold til § 29 f i Statsbaneloven af 1903/1908 har fastsat deres Pension til 800 Kr. aarlig fra Deres Afskedigelse med Udgangen af Oktober Maaned d. A. at regne.

Pensionen vil blive udbetalt Dem gennem Korsør Station i Løbet af nogle Dage med 2/12 for Maanederne November og December d. A., saaledes at der i Beløbet fradrages de 130 Kr., som den 19. d. M. udbetaltes Dem som Forskud paa Pensionen, og derefter med 1/12 maanedlig forud imod Fremlæggelse af Leveattest.

Helper.

fg.

Harhoff.

Vi skal ikke nærmere komme ind paa disse saa vidt forskellige Afgørelser; men føler Trang til forinden vi forlader denne Sag, at sige Hr. Kontorchef i Ministeriet Fr. Petersen Tak for den Velvillie og Interesse han viste Sagen og Foreningen.

Forretningsudvalget.

Støt Lokomotivpersonalets Hjælpefond!

SVAR PAA FREMSENDTE SKRIVELSER.

I Anledning af, at der den 1. December f. A. fra Frederikshavn og Aalborg fandt Tvangsforflytninger af Lokomotivfyrbødere Sted og da Omstændighederne ved disse Tvangsforflytninger var meget uheldige for

de paagældende, fremsendtes fra Hovedafdelingen for Lokomotivfyrbøderne Skrivelse herom til Hr. Maskindirektøren. —

Den 23. Decbr. indløb herpaa følgende Svar:

Til Dansk
Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening
Hr. Lokomotivfyrbøder R. Lillie,

I Anledning af Foreningens Skrivelse af 16. d. M. (J. Nr. 10) skal man bemærke, at man, saa snart Lejlighed dertil gives, meget gerne efterkommer Ønsker fra det af rent tjenstlige Grunde tvangsforflyttede Personale om Tilbageflytning, og hvad angaar de nævnte 3 Lokomotivfyrbødere, kan meddeles, at Lokomotivfyrbøder Laursen allerede er beordret forflyttet tilbage til Frederikshavn, og at Lokomotivfyrbøder Jørgensen i Henhold til den paagældendes i Sagen udtalte Ønske herfra er foreslaaet beordret forflyttet til Aarhus fra den 1. n. M., begge med Godtgørelse.

Saaftremt Lokomotivfyrbøder J. K. Nørgaard fremsætter Ønske om Tilbageflytning til Aalborg, vil der ogsaa blive taget Hensyn hertil, saasnart det lader sig gøre.

A. Floor.

Sæbye.

Endvidere:

I Anledning af en af Korsør og Slagelse Lokomotivfyrbøder Afd. for 3 Haandværkere rejst Anciennitetssag, fremsendte Hovedafdelingen for Lokomotivfyrbødere under 16. f. Maaned Skrivelse derom til Hr. Maskindirektøren. — I samme Skrivelse ansøgte man om Familiefriplas for de paagældende, idet Omstændighederne lod formode Muligheden for Opnaelse heraf. —

Den 2. Januar modtoges Svar herpaa:

Til Dansk
Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening
Hr. Lokomotivfyrbøder R. Lillie.

I Anledning af Deres Skrivelse af f. M. (J. Nr. 11) meddeles, at de af Dem omtalte Fyrbøder-Aspiranter, Haandværkerne Nr. 6232 C. V. E. Petersen, 6250 H. V. Nielsen, 6260 J. E. Frederiksen, herfra vil blive indstillet til Forfremmelse til Lokomotivfyrbødere efter deres oprindelige Antagelsesdato, saaledes at Afbrydelsen af Tjenesten ikke har sat dem tilbage i Anciennitet.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Ret til Familiebefordring for de paagældende Haandværkere meddeles, at der savnes Hjemmel til at bevilge det ansøgte.

A. Floor.

Sæbye.



RESERVEHOLD PAA GB.

Hr. Redaktør!

Tillad en Reservefører at henvende sig til Dem med nogle Spørgsmaal:

1. Da De for et Par Aar siden var Afdelingsformand paa Gb., enedes Reserveførerne da ikke om, at henvende sig til Maskinbestyreren for 1ste Kreds for at faa Tjenesten ordnet saaledes, at alle Reserverne var i *én Tur*?

2. Fik De da ikke som Svar paa denne Henvendelse, at den Ordning der var truffen — at dele Reserverne i 2 *Dele*, hvoraf den *yngste* Halvdel i 7de Tur og den *ældste* Halvdel i Afløsningsturen — var den bedste og at det var gennemført paa denne Maade, fordi det vilde volde Depotet store Vanskeligheder at disponere over Personalet, hvis det var samlet i *én Tur*?

3. Blev det da bestemt, at Gruskørslen skulde tilfalde 7de Tur?

4. Skulde Afløsning i de faste Ture, herunder Udstationering, ikke udføres af de ældre Reserver? De Førere, som ikke hører til 7de Tur?

Jeg tillader mig at ulejlige Dem med disse Spørgsmaal, for at faa konstateret, om ikke Ordningen var saaledes som ovenfor nævnt, og fordi Fordelingen nu er saadan og har været det længe, at hverken den *yngste* eller *ældste* Halvdel ved om de hører til 7de Tur eller er udenfor denne. — Der er en Ting sikkert for de *ældste* af Førerne og det er, at de ikke komme til at køre Grus, medens de *yngste* har denne Fordel plus det, at de ogsaa tager deres væsentlige Del af det som tilkommer de *ældste* .

Et Ord om Afløsningen i de faste Ture. Forholdet er nu dette, at Afløsning er af ubegrænset Varighed, nogle kører kortere Tid, andre længere Tid, 3, 4, 5 Maaneder, medens det var rimeligt, at der skiftedes til Eks. hver Maaned.

Vi er altsaa helt uden nogen Ordning og alt gaar paa bedste Beskub under Ledelse af en „ *behagelig* “ og „ *vittig* “ Depotforstander.

Caspar Røgbrænder.

ad. 1 og 2.

Der skete en saadan Henvendelse, og Svaret gik ud paa det som Hr. Røgbrænder mener. — Har man nu slaaet alle Reserveførerne sammen i en Tur, er det Stik imod den af Maskinbestyreren i 1ste Kreds den Gang trufne Ordning.

ad. 3.

Det var sikkert ved samme Lejlighed at det blev fastslaaet, at Personalet i 7de Tur skulde have Gruskørslen.

ad. 4.

Ja.

Den ærede Indsender har altsaa Ret i sit Syn paa de Ting, der skete dengang.

For saa vidt Forholdene har ændret sig derhen, at Reserveførerne skiftevis hører til 7de Tur og i Af-løsningsturen og uden at den ældste Halvdel har Adgang til Gruskørslen, begaas der jo en Uretfærdighed mod denne Del af Personalet.

Det naturligste var, at enten holdt man sig til den af Maskinbestyreren truffene Bestemmelse, eller at man slog det hele sammen og lod alle Reserveførerne deles om den Kørsel der er. —

Der er formentlig af Maskinbestyreren i 1ste Kreds givet Depotet anden Ordre, vi kan ikke tænke os at Depotet kan have nogen Interesse i at gaa mod Kredsens Bestemmelser.

I modsat Fald er Henvendelser til Maskinbestyreren uden Betydning, naar Depotet kan disponere efter Forgodbefindende uden at respektere Kredsens Ordre.

Den ærede Indsenders Mening om Af-løsningen i de faste Ture, kan vi fuldstændig slutte os til, ligesom en bestemt Ordning af Kørslen *maa* være af Betydning for alle i Reserveturene.

Red.

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

FRA DAGSPRESSEN.

Uro om Tjenestetiden.

I „Ekstrabladet“ for 12 ds. finder vi en Omtale af en stærk Uro, der gør sig gældende indenfor Statbanetjenestemændenes Rækker, i Anledning af de Forlangender, der paa Grund af den voldsomme Trafik — navnlig Godstrafik — stilles til Personalet.

Vi citerer:

Siden Krigens Udbrud har man i en hidtil ukendt Grad paalagt Personalet Ekstratjeneste og inddraget dets Fridage. At Fridagene bliver inddraget, er ikke noget helt nyt Fænomen; men det er dog aldrig sket i samme Omfang som nu. Ja, end ikke *Sommerferien* er for manges Vedkommende bevilget. Og vi er i Januar! *Vintermaaned.*

Hvad er Grunden til denne fuldstændige Desavouering af alle tidligere Traditioner, Ordre og Bestemmelser.

For at søge dette Spørgsmaal oplyst har vi i Dag søgt en Samtale med Forretningsføreren for Dansk Jernbaneforbund, Portør Charles Petersen, og vi har spurgt ham:

— Hvad er Aarsagen til Statsbanepersonalets Util-

fredshed? Er det den overhaandtagende Ekstratjeneste?

Dertil har Forretningsfører Charles Petersen svaret:

— Ja, det er det, forsaavidt som man aldrig tidligere har kendt Ekstratjeneste i samme Maalestok som nu. Der findes ikke ét, men mange Eksempler paa, at Personalet beordres til Tjeneste i 14 à 15 Timer i Døgnet — særlig Togpersonalet — men ogsaa Stationspersonalet har i udstrakt Grad faaet de meget vanskelige Forhold at føle.

Man har fra de sidste Dage Eksempler paa, at en Tjenestemand ved D. S. B. har forrettet Tjeneste i 28 Timer „i Døgnet“ — indenfor hvilken Tjenestetid kun var tilmaalt tre Timers Hviletid.

I Aftenudgaven, af samme Blad, finder vi en yderligere Omtale af dette vigtige Spørgsmaal, og man beundrer den Aabenhed hvormed Forretningsføreren har udtalt sig om Sagen.

Man siger et Sted i denne Udgave af Bladet at:

„Det har længe været en offentlig Hemmelighed, at de store Stationer er kørt fast!“
„Togene forsinkes i en selv for vore Statsbaner hidtil ganske uhørt stor Udstrækning“

Vi har i „Dansk Lokomotiv Tidende“ for 1. November 1914 omtalt det samme Forhold, thi gælder dette for Stations- og Togpersonale, gælder det sandelig ikke mindre for Lokomotivpersonalet, der ogsaa udnyttes langt mere end forsvarligt. Alene det, at Togene forsinkes, giver en uvelkommen Forøgelse til den daglige Tjenestetid.

Vi antager derfor, at Hovedbestyrelsen i en nær Fremtid vil rette Henvendelse til Trafikministeren for at faa den bebudede Forhandling i Gang om Tjenestetiden, den er meget paakrævet nu, for selv om Direktøren for Maskinafdelingen er forstaaende overfor dette Spørgsmaal, synes det som om man i Kredse — ikke mindst i 1ste Maskinkreds — mangler Forstaaelse af hvad man kan forlange af Personalet —.

I Fyns Socialdemokrat finder vi følgende:

Pæn Nytaarsgave.

En halv Maanedes Løn extra.

Nordfynske Jernbaneselskab har i Aar i Anledning af den herskende Dyrtd betænkt samtlige Funktionærer og Arbejdere ved Jernbanen med en smuk

Nytaarsgave, bestaaende i en halv Maanedes Gage extra, dog mindst 50 Kr., til hver. Beløbet udbetaltes Torsdag Eftermiddag.

Naar kommer Turen til Statsbanernes Personale.

*Ingen udenfor Lokomotivpersonalets
Hjælpefond!*

LOKOMOTIVPERSONALETS PRIVATE ENKEUNDERSTØTTELSESKASSE

Undertegnede stemmer imod Hr. A. Niensens Andragende, paa Grund af at jeg formener, at Vejen maa gaa gennem en Lovændring. —

Jeg ser godt, at Hr. Nielsen lider en vis Uret ved § 11, og af den Grund vil jeg hienstille til den ærede Bestyrelse, at prøve endnu en Gang at faa denne ændret saaledes, at Medlemmer der er ligesaadan stillet som Hr. Nielsen kan opnaa Goder gennem Enkekassen.

Jeg vil foreslaa, at bemeldte § kom til at lyde saaledes med en Tilføjelse omtrent: „Medlemmer hvis Hustruer er over 20 Aar yngre end Manden og ikke har været gift mindst 5 Aar forinden Mandens Død opnaa ingen Understøttelse“. Med en saadan Ordlyd mener jeg, at man kunde komme eventuelle Spekulationer tillivs.

Jeg vil derfor bede Medlemmerne om, at se lidt paa § 11, lad os faa denne forandret paa en Maade, saa at Hr. Niensens Andragende med det samme bliver bevilget.

Kjøge, i Decbr.

Andreasen.

Vi har som den ærede Indsender ogsaa stemt imod, udfra den Forudsætning at Lovene maa gælde for alle.

Den Afstemning, der nu er iværksat, betyder i Virkeligheden at man kort og godt siger, at Lovene ikke gælder for Andrageren, forsaavidt det vedtages.

Vi gad vide om man tror noget saadant kan lade sig gøre, og om det er retsgyldigt?

Har man spurgt Forsikringsraadet? — Det er jo en Udvidelse af Kassens Ydelser der er tale om. Kan Kontingentet bære dette?

Den eneste farbare Vej, hvis man vil imødekomme Andrageren, er, som Indsenderen bemærker, gennem en Ændring af Lovene. —

Samme Ydelse, samme Nydelse. Lad os faa Forslag til Ændring af Lovene i den omtalte Retning ledsaget af Forsikringsraadets Udtalelse.

Red.

Hjertelig Tak.

Til Medlemmerne af „*De sjæll. Statsb. Lokomotiv. private Enkeunderstøttelseskasse*“.

Hjertelig Tak for den mig udviste Opmærksomhed.
C. Roosen.

NYT FRA ALLE LANDE.

Jordens Kulforraad.

Man har angaaende Jordens Kulbeholdning i de senere Aar i alle Verdens Lande, foretaget Beregninger efter nye systematiske Studier. Efter det heraf udkomne Resultat skal der tilsammen være 7339 Milliarder Tons, som fordeles saaledes paa de enkelte Stater: Australien 170 Milliarder t, Asien 1280 Milliarder t, Amerika 5105 Milliarder t, Europa 784 Milliarder t. For Europas Vedkommende kommer Tyskland i første Række, idet der paa Kontinentets vigtigste Lande findes følgende Kulmængder: Tyskland 423 Milliarder t, England 189 Milliarder t, Rusland 64 Milliarder t, Østrig-Ungarn 54 Milliarder t, Frankrig 18 Milliarder t, Belgien 11 Milliarder t. Tyskland vil, med sine Forraad kunne levere Kul i over 1000 Aar endnu, saafremt de nuværende Fordringer ikke yderlig stiger.

Da Verdens samlede Kulforbrug for Tiden udgør noget over 125 Milliarder t pr. Aar, saa kan man med det samlede Kulforraad endnu være leveringsdygtig i ca. 7000 Aar. Tager Forbruget til i samme Omfang, som Tilfældet har været i de sidste Aar, saa vil de Øjeblikket tilstedeværende Kullagre allerede være opbrugte om ca. 600 Aar; men en saa kæmpemæssig Videreudvikling indenfor den kulforbrugende Industri, vil vist næppe finde Sted i Fremtiden.

Hertil kommer at der Tid efter anden fremkommer flere og flere Opfindelser, der alle søger at fuldkommeliggøre saavel Fyrets Forbrænding i Kedlerne som Maskinanlæggenes Dampforbrug. Paa dette Omraade har som bekendt Tekniken bragt det ret vidt, idet Nutidens Maskiner mod Datidens, kun forbruger en Brøkdelen af de tidligere Kulmængder, for at levere den samme Energi. Selv om disse Forbedringer tilsyneladende er betydningsløse, vil desuagtet de enkelte sammensporede Kulmængder i Tidens Løb faa en stor Indflydelse, idet disse i alle Tilfælde vil danne en Modvægt til Forbrugets Stigning. i

Faren ved Trykluft.

Allerede ved Elbtunnelens Bygning iagttoges flere Tilfælde af Sygdom foraarsaget ved Ophold i Trykluft; der nævnes endda op til 800 Tilfælde med heftige Hoved-, og Øresmerter saa Arbejdet maatte for-

lades. Sygdommen, der i Reglen optræder ved Slutningen af Opholdet i den fortættede Luft, eller naar Rummet forlades, forklares derhen, at den fortættede Luft i Legemet frigøres i Blæreform, naar normale Trykforhold indtræde —, og at disse Blærer tilstopper flere eller færre vigtige Organer i Legemet. De lette Symptomer er Smerter i Lemmerne, Svimmelhed, Hovedpine og Ugidelighed, de værre Hjærte- og Lungeslag. Arbejderne, der skal anvendes, maa derfor være udsøgte Folk; svære Folk, nervøse og stærkt spiritusnydende Arbejdere kan ikke anvendes. I de forskellige Landes Lovgivninger findes en Trykluftparagraf, hvorved Behandlingen af Sygdommen nøje beskrives, ligesom der gives nøjagtig Anvisning paa, hvorledes Trykket skal aflastes, naar Trykluffrummet gradvis forlades. —



Bemærk.

Afdelingsbestyrelserne bedes erindre „Udskrift af Kassebøgerne“, og at indsende disse pr. omg. til Sekretæren eller Hovedkassereren.

Lokomotivformand.

Ved Nordjyllands forenede Privatbaner er en Plads som Lokomotivformand ledig. Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Driftsbestyreren i Aalborg.

Bytning.

En Lokomotivfører ønsker at bytte Opholdssted med en Kollega paa et sjællandsk Depot — dog ikke Kjøbenhavn. —

E. Nielsen,
Istedgade 25, St.,
Aalborg.

MEDLEMSLISTEN.

Lokf. P. Jensen, Gødser, slettet for Restance.

PERSONALIA.

Forfremmede er:

$\frac{1}{1}$ 15.

Lokomotivfører F. M. Søby, Aarhus H. til Lokomotivformand.

Efternævnte Lokomotivfyrbødere til

Lokomotivførere:

T. Hansen, Kbh. G. 1, i Kbh. G. 1.

R. C. Bendixen, Kbh. G. 1, i Østerbro.

N. P. Nielsen, Fredericia, i Kbh. G. 1.

$\frac{1}{2}$ 15.

Efternævnte Haandværkere forfremmes til

Lokomotivfyrbødere:

P. K. Larsen, Vk. Ng. i Viborg

J. T. Olsen, Kbh. G. 1, i Gjedser

P. Møhler, Gjedser, i Holstebro

J. E. Pedersen, Kalundborg, i Fredericia

J. Melchior, Kbh. G. 1, i Esbjerg

Efternævnte forflyttes efter Ansøgning saaledes:

Lokomotivførerne:

N. P. C. P. Jørgensen, Kbh. G. 1 til Kbh. G. 5

K. A. Hansen, Østerbro, - Esbjerg

C. N. J. Thomsen, Struer, - Kbh. G. 1

Efternævnte beordres forflyttede saaledes:

Lokomotivfører N. C. Mogensen, Holstebro, til Struer

Lokomotivfyrbøder E. N. C. Jørgensen, Esbjerg, til Aarhus H.

$\frac{3}{3}$ 15.

Afskediget er:

Lokomotivfyrbøder J. G. V. D. Rasmussen, Aalborg, efter Ansøgning.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt!

Fedevarer & Fjerkræ, Paalæg

Ost og røgede Varer

bedst og billigst

Godthaabsvej II A.

J. KLINDT. Tlf. Gdth. 522 x.

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

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

Announce-Ekspeditioner: { For København: C. Hansen, Hartmannsgade 22 2, Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.