



15. AARGANG NR. 23

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. DECEMBER 1915

S K F KUGLELEJER OG DERES ANVENDELSE I JERNBANENS TJENESTE.

Ved Otto Bendixen.

(Fortsat)

Kraftbesparelsen, som kan opnaas gennem Anvendelsen af Kuglelejer paa Jernbanevogne, vil under ellers samme Forhold være større paa horisontale Strækninger end paa Stigninger. Det samlede Kraftforbrug bliver nemlig forøget paa en Stigning derved, at Toget ikke blot trækkes, men ogsaa bliver hævet, og for sidstnævnte kan naturligvis Kuglelejerne ikke udøve den ringeste Indflydelse, hvorfor man da altid faar en relativ, d. v. s. procentuel mindre Fordel, selv om den absolute Kraftbesparelse paa en Stigning er den samme som paa en horisontal Bane.

Denne Kendsgerning fører mange Gange til den ensidige Opfattelse, at det vil være mindre fordelagtigt at anvende Kuglelejer paa Jernbaner med mange og svære Stigninger end paa en horisontal Banestrækning.

En Fordel ved S. K. F.-Kuglelejerne, der særlig er af Betydning for Forstadstog, som hyppigt holder, bestaar i den ringe Igangsætningsmodstand. Som bekendt er den saakaldte Friktion fra Stilstanden ved almindelige Lejer meget større end den derpaa indtrædende Bevægelsesfriktion. Med Kuglelejer forholder det sig derimod anderledes. Her er Friktionen ved Igangsætningen ikke større end senere under Gangen. Derved opnaas en stor Kraftbesparelse ved Igangsætningen af et Tog, som er forsynet med Kuglelejer. Denne store Kraftbesparelse ved Igangsætningen er ligeledes af

stor Betydning for Lande med koldt Klima. thi under streng Kulde forarsager de almindelige Lejer med Smørepuder hyppig store Vanskeligheder og Forsinkelser. Naar Vognen blot har staaet stille nogle Timer, kan nemlig Smørepud-

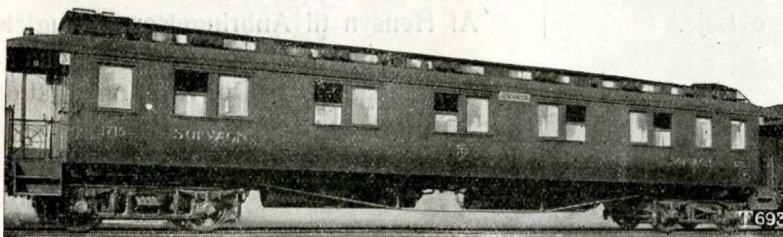


Fig. 23. De svenske Statsbaners Trucksovevogn.

Afstand mellem Truckens Drejetappe ..	15 m	Antal Pladser (I. Klasse) ..	11
Truckens Hjulstand	2.4 -	— — (II. —) ..	22
Samlet —	17.4 -	Tjinstvægt, tom	38.7 t.
Største Længde over Bufferne	21.0 -		

erne fryse fast og blive saa stive, at megen Tid og Kraft gaar til Spilde før at bringe Toget i Gang. Dette kan ikke forekomme ved S. K. F. Kuglelejer.

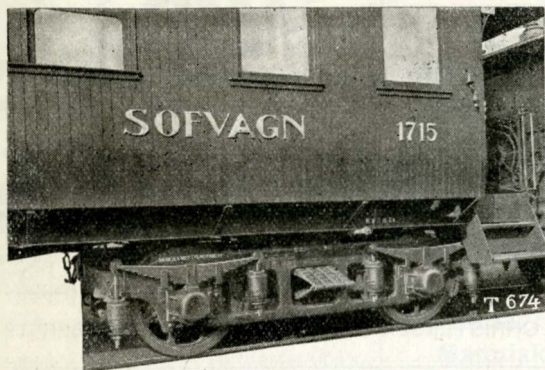


Fig. 24. Truck med Kuglelejer for de svenske Statsbaners Sovevogne.

Den Truckvogn ved Karlstad—Munkfors Jernbanen, der først blev forsynet med Kuglelejer, havde en samlet Vægt af 21,6 t eller 2,7 t pr. Akselleje.

I hver Akselkasse er yderst indbygget et større Leje Nr. 1415 og inderst et mindre Leje Nr. 1316 (se Fig. 16), og saaledes, at hvert Leje bærer det halve af den paa Akslen hvilende Vægt. Der hviler saaledes paa hvert Kugleleje 1,35 t. — Som det fremgaar af Fig. 16 er det ene Leje, nemlig det yderste, saaledes indpasset i Akselkassen, at det har en fast Støtte mod denne til begge Sider, hvorimod det indvendige Leje ikke ligger an mod Akselkassen paa Siderne. Paa denne Maade optager det førstnævnte Leje foruden sin Del af Lasten tillige alle Sidepaavirkningerne, hvorfor det ogsaa er kraftigere end det indvendige Leje.

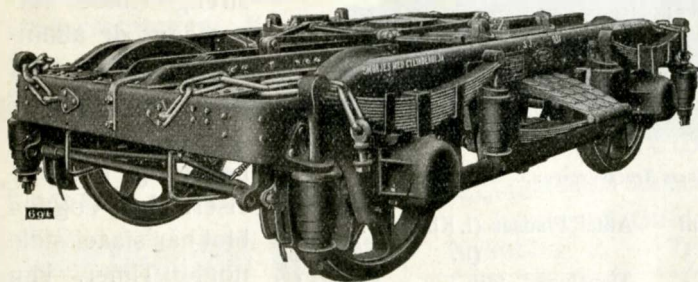


Fig. 25. Trucken.

Ved Indpasningen af Lejerne i Akselkassen og paa Akslerne maa der paases, at disse ikke klemmer fast i Akselkassen, men bliver let indpassede. Paa Akslerne derimod maa de sidde fast, hvilket sker dels ved en let Indpasning af Indringen, dels ogsaa ved Fastspænding fra Siden ved Hjælp af Møttrik og Stift, saaledes som det ses af Fig. 16.

Det indvendige Leje Nr. 1316 er beregnet for en reglementeret Belastning af 2,7 t med 300 Omdrejninger pr. Minut, og maa

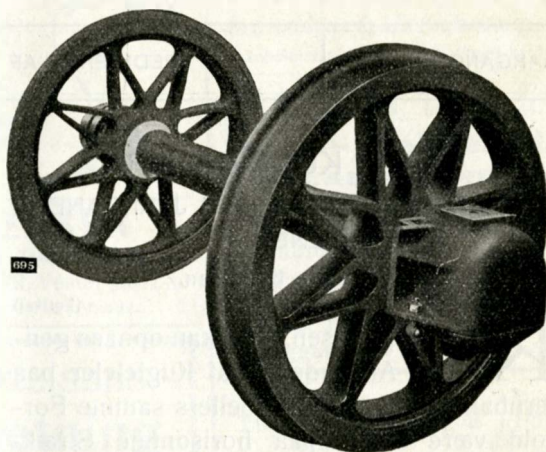


Fig. 26. De svenske Statsbaners Hjul sæt med indbygget Kugleleje.

i denne Vogn kun bære det halve af den angivne Normalbelastning, Det udvendige Leje Nr. 1415 er med 300 Omdrejninger pr. Minut beregnet til en Belastning af 4,2 t, og kun fordi at dette Leje ligeledes optager Sidestødene, maa der her anvendes større Forsigtighed. Kugleholderen er fremstillet af blødt Bessemerstaal.

Af Hensyn til Anbringelsen af Kuglelejer maa Akselhalsene formes paa særlig Maade. Dog er Konstruktionen udført saaledes, at Akselhalsene i Almindelighed gennem Afdrejning kan faa den ønskede Form. Akselkassen er udført i 2 Halvdele med et Dæksel, alt af Martin Staalstøbegods. Den øverste Halvdel, som er kraftigere fremstillet, overfører Vognens Belastning paa Kuglelejet og styres ved Hjælp af Akselbakker.

Den underste Del af Akselkassen tjener kun som Oliebeholder og Beskyttelse for Lejet. Ved Smøring behøver kun Dækslet at aftages, den gamle Olie bliver fjernet, og ny Smørelse bliver fyldt paa. Ved Rensning af Akselkassen maa ligeledes den underste Del fjernes.

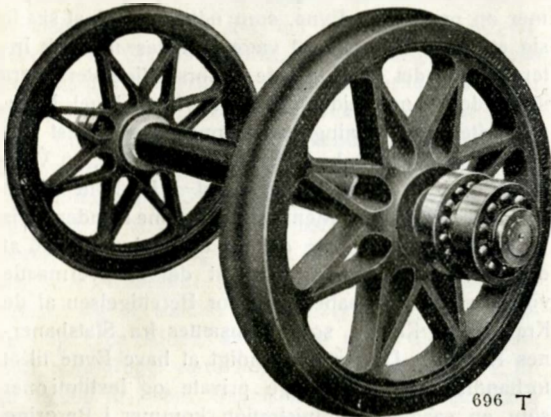


Fig. 27. De svenske Statsbaners Hjul sæt med aftaget Akselkasse.

Akselkassen maa være saa tæt som mulig for at forebygge Indtrængning af Sand og Støv. Det svage Punkt her er naturligvis den ved den indvendige Ende af Akselkassen anbragte Pakningsring. Denne maa ikke skæres op, men maa sættes hel paa, inden man anbringer Lejet paa Tappen. En god fast Filt-ring kan anvendes i aarevis og tillader den gentagne Aftagning og Paa-sætning af Akselkassen uden at slides.

Naar man sætter en ny Pakningsring paa, skal denne skæres skraa eller takformet af, saaledes at der ikke bliver noget frit Rum imellem den, selv om begge Halvdelene skilles noget fra hinanden. Erfaringen har vist, hvor vigtigt dette er at kunne holde Akselkasserne fuldkommen tætte. To Vogne havde været et Aar i Drift og havde i den Tid tilbagelagt omtrent den samme Strækning. Ved foretagne Undersøgelser viste det sig derefter, at paa den ene Vogn var Yderringen noget paa-virket, medens man paa den anden Vogn ikke kunne opdage Spor af, at den havde

været benyttet. Disse forskellige Resultater kan ikke tilskrives anden Aarsag, end at den ene Vogns Akselkasser har været tættere end den anden. I første Tilfælde har altsaa indtrængte Partikler bevirket det paa-viste ringe Slid. For det mest mulige at forhindre Støv og Sand at trænge ind i Kuglelejet, er det yderligere at anbefale Anvendelsen af et dertil egnet stivnende Smøremiddel, hvormed hele Akselkassen bliver fyldt. Dette turde maaske i Begyndelsen vise sig noget dyrere end Mineralolie, dog varer paa den anden Side et saadant Smøremiddel meget længere, og Pasningen af Smøring kan formindskes betydeligt.

Fig. 17—21 viser iøvrigt Kuglelejets Anvendelse paa denne Vogn.

Fig. 17 viser en Del af Vognen. Man ser Trucken med Akselkassernes Fordæksel aftaget, saa at Kuglelejet ligger frit.

Fig. 18 viser et Billede af Trucken i større Maalestok og Fig. 19 ligeledes, dog med aftagne Dæksler.

Fig. 20 viser Vognakslen med Hjul og

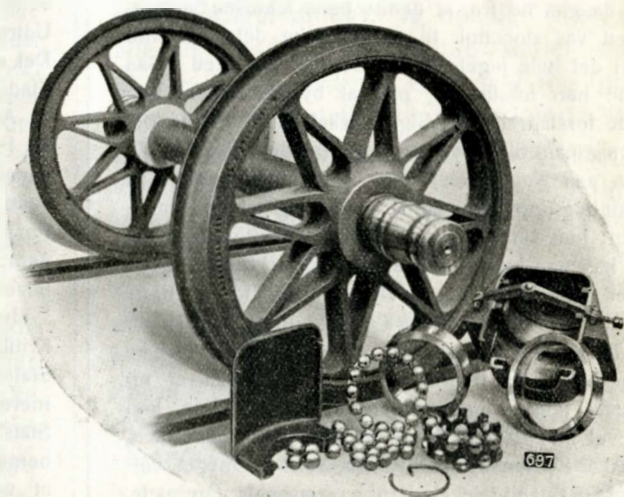


Fig. 28. De svenske Statsbaners Hjul sæt med adskilt Kugleleje.

indbygget Akselkasse. Paa Fig. 21 ses den samme Aksel, men med aftagen Akselkasse, saa man ser Kuglelejets Anbringelse paa Akselhalsen.

(Fortsættes)

FRA RIGSDAGEN.

Finanslovdebat.

Vi skal i dette Nummer afslutte Referatet af Finanslovdebatten, med de Udtalelser Ministeren (efter Folketingsmand Ellingers kritiske Bemærkninger om Udnævnelsen af den ny Generaldirektør) fandt Anledning til at fremsætte.

Det ærede Medlem fra Frederiksberg (Ellinger) udtalte sin Forbavselse over den Dristighed, som jeg havde udvist ved Udnævnelsen af den nye Generaldirektør for Statsbanerne, og mente, at dette maatte betegnes som Hasard. Jeg finder, det ærede Medlem burde vide, at jeg ikke spiller Hasard, og at en saadan Udnævnelse for mit Vedkommende maa være Udslag af en indgaaende og alvorlig Overvejelse af, hvilke Kvalifikationer jeg har anset det for nødvendigt at kræve af den Mand, der skulde bestride dette Embede. Det ærede Medlem har, som det ogsaa har været Tilfældet fra anden Side, fremhævet den nye Generaldirektørs formentlige Mangel paa Sagkundskab, og med Sagkundskab synes man kun at mene en bestemt Ting, nemlig teknisk Sagkyndighed. For saa vidt man nu skulde have en teknisk sagkyndig Mand til Leder af Statsbanerne og dette skulde være hans fornemste Egenskab, maatte man da gaa ud fra, at denne hans tekniske Sagkyndighed var stor nok til at beherske det Omraade han i det hele taget skal beskæftige sig med. Saa skulde han forstaa sig paa at bygge Baner; han skulde forstaa sig paa Signalvæsen; han skulde forstaa sig paa Skibsbygning og for den Sags Skyld ogsaa paa Navigation; han skulde forstaa sig paa Maskinbygning; han skulde forstaa sig paa Bygningsvæsen; han skulde forstaa sig paa Elektroteknik. Og naar han saa kunde alle disse Ting — i hvilke Egenskaber han endda maatte være Ekspert for at kunne tage det op med de mange selvstændige Specialister han har under sig —, saa vilde han alligevel ikke kunne drive en Jernbane; thi Jernbanedrift er nu alligevel ikke Ingeniørvidenskab. Saa vilde han alligevel mangle den fornødne Indsigt i Trafikvæsen, Regnskabsvæsen og Tarifvæsen, som er meget væsentlige Bestanddele af Jernbanevæsenets Omraade.

Jeg er gaaet ud fra, at en saadan sagkyndig, der der paa alle disse Omraader kunde være sine undergivne Specialister overlegen, findes overhovedet ikke. Jeg er gaaet ud fra, at den for Statsbanerne fornødne tekniske Sagkundskab og driftsmæssige Sagkundskab findes i rigt Maal ved Statsbanerne under den Form, som frembyder den største Betyggelse, idet den repræsenteres af Specialister paa alle Omraader, Specialister, der saa vidt mig bekendt hører til vort Lands allerdygtigste. Hvad det gælder om for den

ledende Mand ved Statsbanerne, er at have Evne til at skaffe sig et virkeligt Overblik, at have lige megen Lyst til og Interesse for at fremme de forskellige Afdelingers Virksomhed og at have Evne til at lede Samarbejdet mellem de Specialister, som staar til Raadighed. Det er den Fare, som efter min Mening en dygtig Specialist paa et teknisk Omraade er udsat for, at han fortrinsvis interesserer sig for sit Speciale og i Grunden mener, at det er det vigtigste af det hele, ja, at det egentlig er det, det alene kommer an paa. Den Evne, som udkræves til at skaffe sig et sundt Overblik, at være saaledes upartisk interesseret i det hele, at lede de forskellige Personers indbyrdes Samarbejde, det er en intellektuel Evne, som efter min Mening bedst opnaas og sikrest udvikles i en Virksomhed af ren praktisk Art, en Virksomhed, hvor man bliver stillet i Forhold til en Mængde forskellige Mennesker, til sine Kunder, hvis Velvillie man maa anse det for en Nødvendighed at erhverve. Jeg mener tillige, at det er overmaade vigtigt at have et aabent Øje for Berettigelsen af de Krav og de Klager, som fremsættes fra Statsbanernes Kunder. Det er nødvendigt at have Evne til at forhandle med de mange private og Institutioner som en saadan Administration kommer i Berøring med. Det er nødvendigt at have Evne til at se, naar man for hele Samfundets Skyld bør vise Imødekommen, og det er nødvendigt at have Evne til, naar en saadan Imødekommen, af en eller anden Grund ikke kan vises, at kunne give sit Afslag paa en saadan Maade, at dets Berettigelse forstaaes af vedkommende, at det forstaaes, at Afslaget ikke er Udtryk for daarlig Villie fra Administrationens Side. Det er nødvendigt, meget nødvendigt, og bliver til Stadighed mere nødvendigt, at den øverste Chef for en Administration som Statsbanerne har Sympati for og Forstaaelse af de Kaar, hvorunder det store Personale, som han er Chef for, arbejder; det er nødvendigt, at han har Evne til at stille sig i et saadant Forhold til dem, at han kan komme til Rette med dem, at han kan opnaa deres Hjælp i Stedet for at have dem imod sig som en stadig Kontrapart.

Hvad jeg her siger, skal ikke opfattes som en Kritik af den Ledelse, der tidligere har været for Statsbanerne. Jeg mener ikke, at det Spørgsmaal mere foreligger: at kritisere den tidligere Ledelse af Statsbanerne. Jeg vil kun for mit Vedkommende bemærke at det har været mig en Tilfredsstillelse at være i et efter min Mening godt Samarbejde med Statsbanernes Ledelse hidindtil. Jeg haaber, at det i endnu højere Grad skal blive Tilfældet under den nye Generaldirektør.

Men hvad man nu end kan sige om de Kvalifikationer, som udkræves til en saadan Post, saa mener jeg, at det er nødvendigt at slaa fast, at teknisk sagkyndige her i Landet ikke kan gøre Regning paa at være selvskrevne eller monopoliserede Indhavere af saadanne Stillinger, som det her drejer sig om. Der er saa meget mindre Grund til at til-

træde dette Synspunkt, som der virkelig ikke for mig har staaet nogen teknisk uddannet Person, som i mine Øjne frembød nogen som helst Garanti for at være i Stand til at overtage Ledelsen af denne Post. Jeg har ikke fra nogen Side hørt nævne den fremragende, enestaaende fremragende, Tekniker, som vilde være selvskreven til en saadan Post. Det har ogsaa fra min Side hele Tiden været en Forudsætning, at det rigtigste vilde være ikke at tage en Mand indenfor Statsbanernes nuværende øverste Ledelse, eftersom det dog her drejer sig om at gennemføre en Styrelses Form, der med megen Tendens gaar ud paa at ændre de hidtidige Forhold. Jeg har derfor hele Tiden haft Blikket vendt mod det praktiske Livs Mænd. Jeg vil erkende, at for saa vidt der havde været en over hele Landet kendt og anset administrativ Dygtighed, hvem jeg kunde have formaaet til at tage denne Post, vilde det vel have været en øjeblikkelig Fordel. Men en saadan Mand har ikke frembudt sig. En Mand, der har erhvervet sig en saadan Landsanseelse, og som befinder sig i en Alder, der kunde passe til Stillingen, vilde som Regel være lidt vanskelig at faa fat i, thi de 18,000 Kr., som Gagen nu er, er nu en Gang ikke en overvældende Fristelse for en Mand, der befinder sig vel i den Virksomhed, han leder, og naar den er tilfreds med ham. Og paa den anden Side: at tage en Mand, der en Gang har fuldendt et Livsværk, synes jeg var betænkeligt, thi det er dog ikke nogen Garanti for, at han er i Stand til at gøre et Livs Arbejde til. Hvad man nu end vil sige og mene om de Synspunkter, som gør sig gældende ved en saadan Lejlighed, er det ganske klart, at det er og bliver kun Ord, som 'ingen Betydning faar. Det, som faar Betydning er, at den Person, som er valgt, er den rette. Herom kan jeg kun udtale, at jeg har turdet vælge paa Grundlag af det indgaaende, personlige Kendskab, jeg har haft til denne Mands Kvalifikationer. Det er mit Haab og min sikre Tro, at han vil vise sig at være Stillingen voksen.

Endelig fortsatte Ministeren med nogle Bemærkninger til Folketingsmand Valdemar Olsen (Nyk. F.) i Anledning af et Ønske om Risikotillæg til Færgepersonalet ved Gedser - Warnemünde Overfarten og sluttede med en Udtalelse til Folketingsmanden fra Næstved:

„Det ærede Medlem fra Næstved (Andreasen) kritiserede, at Statsbanernes Hovedarkitekt, Professor Wenck, centraliserede Statsbanernes Bygningsvæsen, saaledes at han tvang ethvert Tilsyn ind under sig og sit Kontor, og det ærede Medlem henlede Opmærksomheden paa, at de bygningskyndige Overbænemestre ganske sikkert vilde kunne udøve dette Tilsyn med alle mindre Bygninger rundt om i Lan-

det lige saa tilfredsstillende. Jeg tror, at det ærede Medlem har Ret i denne Opfattelse, og jeg tror, at denne Opfattelse vil finde Udtryk ved Gennemførelsen af den nye Lov om Statsbanernes Styrelse.“

Dick.

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

MISBRUG AF DET RØDE LYS.

Hr. Redaktør!

I Anledning af det om sig gribende Misbrug af Lygter med *rødt* Glas (Stopsignaler), anmodes om Optagelse af nedenstaaende:

Stop- og *Fare*-Signaler, „rødt“ Lys, som man forhen yderst sjældent anvendte udover Stationernes Mastesignalers Normalstilling „Stop“ og aldrig misbrugte, vel nærmest af Hensyn til, naar det endelig blev nødvendigt at vise dette, da kunde Lokomotivføreren være sikker paa Nødvendigheden af at bringe sit Tog til Standsning hurtigst muligt, og det ved Hjælp af alle til Raadighed staaende Midler samt, at den som beordrede eller selv tog Initiativet til at Signalet blev afgivet kunde stole paa, straks naar han hørte Bremsesignalerne fra Maskinen, at der da blev gjort hvad gøres kunde for hurtig Standsning. Al Tvivl, om det i det hele taget var Meningen at Toget skulde bringes til fuldstændig Standsning eller ej, var udelukket, i Modsætning til Forholdene efter at Signalreglementet af 1903 er taget i Brug. *Stop-* og *Fare*-Signaler misbruges nu i en uhyggelig Grad. Hvad siger man om saa begrebsforvirrende Bestemmelser som Signalreglementet foreskriver for Afgivelse af Signalet „Langsom Kørsel“ paa „fri Bane“. Dette er et Misbrug, der kan faa de mest skæbnesvangre Følger, idet der, jo snart dagligt modtages saadanne Signaler, og Lokomotivføreren tvinges, rent ubevidst, til i det lange Løb, naar et rødt Lys vises paa „fri Bane“, at regne med, at det

skiftes til „Kør“ naar der gives Dampfløjtesignal „Giv Agt“ — eller at det er et Overkørselssignal paa et aabentstaaende Led.

Men hvis det ved given Lejlighed ikke skiftes til „Kør“, grundet paa at det for en Gangs Skyld er et virkeligt „Stop“, hvis Forbikørsel kan medføre et alvorligt Uheld, og da den Tid som kunde være anvendt til Togets Bremsning er gaaet tabt, medens „Kør“-Signalet er ventet, bliver en Forbikørsel i Almindelighed Resultatet. Jeg er i saa Tilfælde aldeles ikke i Tvivl om, at det *juridiske Ansvar* herfor selvfølgelig lægges paa Lokomotivføreren; men det *moraliske Ansvar hviler paa den Administration, der opretholder slige Signalforhold.*

Ligeledes maa der fra Lokomotivførernes Side protesteres mod det Misbrug af „røde Lygter“ paa Led og Bomme ved Overkørslerne, thi vi er jo nu gledet saa langt ud i dette, at det bliver en hel Vanesag *ikke* at regne med et „rødt Lys“ som Fare, naar det er i Nærheden af en Overkørsel.

Det synes mig en Urimelighed af Rang, at Statsbanerne opsætter saadanne Signallygter for at *advare* nogle enkelte kilometer-slugende Bilister, naar de samtidig er Banernes Faresignal.

Vil Banerne endelig være saa forekommende overfor d'Hrr. Bilisters, til Tider halsbrækkende Kørsel, saa tag Skridtet fuldt ud og opsæt en Lygte paa hver Side af Banen og blænd dem, saaledes at det er udelukket, at de kan ses eller mistydes fra Lokomotivet, hverken før eller under Passagen — eller anvend en anden Farve til Signallys for Overkørsler. I Sverrig anvendes som Forsøg ved en Overkørsel A. G. A. Blinklys.

Det forekommer mig, at være paa høje Tid der raabes et Varsko, naar vi nu er kommen saa vidt, at der *opstilles det ene Stopsignal efter det andet langs Banen uden at disse har Betydning (?) for Lokomotivføreren.*

Dette er Betragtninger i Almindelighed, men lad os se Sagen under Vinterforhold, hvor Sneen forhindrer Udkig gennem Ruden fremefter, man maa da nøjes med

at orientere sig ved Hjælp af Terrænet ved Siden, det er da med en vis Uhyggeførelse at Lokomotivføreren pludselig faar et rødt Lysblink i Forbifarten — *muligt* at man med Tiden *kan vænnes* til ikke at tage Hensyn til *røde Lys* under disse Forhold, men *forhaabentlig varer det længe.* Da det under Farten i de fleste Tilfælde er umuligt at se fremefter, har han kun Valget mellem øjeblikkelig at sagtne Farten, saa det bliver ham muligt at overse den foranliggende Strækning *eller* køre videre under den Forudsætning, at det kun var et Lyssignal fra Overkørslen og ham uvedkommende.

Men forudsæt nu det var Ledvogteren det røde Lysblink stammede fra, hvem tør da forudsige Følgerne, kun en Følge er sikker, nemlig den, at Lokomotivføreren har det *juridiske Ansvar* og maa tage Følgerne.

Hvorledes man end ser paa Sagen faar man næppe bedre Resultat end:

- 1) Usikkerhed for Togenes Fremførelse, som naturlig Følge af Usikkerhed for Lokomotivføreren.
- 2) Uheld opstaaede som Følge af dette Misbrug af Signaler: Paatale overfor Lokomotivføreren.
- 3) Forholdet vil medføre at denne gentagende daglige Nerveanspændelse svækker Lokomotivpersonalet og paafører det ganske unødvendige fysiske Lidelser.

Man maa ufravigeligt stille det Forlangende til Administrationen, at den har sin Opmærksomhed henvendt paa, at de for en betryggende Toggang nødvendige Signaler er til Stede og de er saa gode som muligt, men samtidig *forhindre* at saadanne Misbrug som her nævnt opstaar, thi en reel og korrekt Signalgivning med gode Signaler, er en Hovedhjørnesten for Driftssikkerhed i første Række og for god Toggang i anden.

Zero.

Den ærede Indsenders Betragtninger over dette Spørgsmaal er i høj Grad paakrævede og i alle Henseender rigtige. Stats-

baneledelsen er nemlig, gennem de Foranstaltninger „Zero“ omtaler, inde paa en Vej, der virker demoraliserende paa Lokomotivførerne. Vi skal ikke nu komme ind paa mulige Misbrug af de i Ordre K. 524 og 544 omtalte trekantede Hastighedstavler og deraf følgende Anvendelse af røde Flag henholdsvis røde Lys. Det synes nemlig som man saasnart Lejlighed dertil gives stiller saadanne op, selv om det maaske lejlighedsvis kunne undgaas. De bør kun anvendes som *Undtagelsen* og ikke som *Reglen*. Derimod vil vi, i Samklang med ovenstaaende, paapege, at sidste Stykke i Ordre K. 475 af 12. Marts 1914 ikke overholdes. I dette staar der: „Der maa dog i alle Tilfælde træffes saadanne Foranstaltninger, at det røde Lys i Lygterne, naar Bommene eller Ledene er lukkede, ikke kan ses af kommende Tog.“ De røde Lys paa Bomme og Led titter frem, snart det ene snart det andet Sted, og Faren ligger jo i at man véd, at *det* røde Lys gælder ikke, det er fra en Bom, det kører man forbi. Hovedreglen bør være den, et hvilket som helst rødt Lys paa Banen skal respekteres af Lokomotivføreren. Følgenheraf maa blive, at *rødt* Lys *kun* anvendes naar et Tog skal *stoppes*. De røde Lys bør derfor atter fjernes fra Led og Bomme og andre Steder hvor Hensigten ikke er at stoppe Toget.

Red.

Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet

SJÆLLAND-FALSTERSKE SYGEKASSE.

Valg af Repræsentantskab.

Stem paa —

I disse Dage foregaar Valget af Repræsentanter til den sjælland-falsterske Sygekasse.

Det kan betragtes som afgjort, at den

fremtidige Sygekasseordning vil blive bestemt i det kommende Aar, det er derfor af megen Betydning hvilke Mænd, der sættes ind i Repræsentantskabet.

I Erkendelse heraf har Hovedbestyrelsen besluttet at opstille

Hr. Lokomotivfører A. CARSTENSEN,
Kjøbenhavn, og
Hr. Lokomotivfyrbøder ALF. OLSEN,
Helsingør,

som vi paa det bedste kan anbefale alle at afgive deres Stemme paa.

Ved sidste Valg blev Hr. A. Carstensen valgt ind i Repræsentantskabet og har i den forløbne Periode arbejdet for en sund og fornuftig Ordning af Sygekassespørgsmaalet.

Ligeledes lykkedes det at opnaa, at Hr. Alf. Olsen blev valgt til 1. Suppleant.

Alle Lokomotivførere! Stem paa

Hr. Lokf. **A. Carstensen,** Tj. Nr. 310.

Alle Lokomotivfyrbødere! Stem paa

Hr. Lokfb. **Alf. Olsen,** Tj. Nr. 81.

Udfyld Stemmesedlen rigtig og indsend den snarest mulig.

Hovedbestyrelsen.



40 AARS JUBILÆUM.

Lokomotivfører L. Holst Jørgensen.

Lokomotivfører L. Holst Jørgensen, Frederikshavn, fejrede den 1. Decbr. sit 40-aars Jubilæum som Lokomotivmand ved Statsbanerne. Jørgensen er født 17. December 1852, og blev antaget i Aarhus Værksted den 1. November 1875. Allerede 1. December s. A. blev Jubilaren ansat som Lokfyrb. i Langaa og forblev der indtil 1. Juni 1886, fra hvilken Dag Jørgensen forfremmedes til Lokomotivfører og forflyttedes til Frederikshavn, hvor han siden har

gjort Tjeneste. Jørgensen var ved Stiftelsen af Lokomotivmændenes Organisation et ivrigt og senere et velkendt Medlem fra de aarlige Generalforsamlinger, hvor han altid viste Lokomotivmændenes Kaar megen Interesse.



L. HOLST JØRGENSEN.

Paa Ansættelsesdagen den 1. Novbr. var Jørgensen beordret til at være tjenestefri, fordi Maskinbestyrer Duseberg var kommen til Frederikshavn og overbragte Jubilaren sin hjerteligste Lykønskning samt en anerkendende Skrivelse fra Generaldirektøren for lang og god Tjeneste.

Personalet ved Frederikshavns Depot bragte Jubilaren deres hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen.



Lokf. C. W. Theis, Aarhus,

er efter Ansøgning afskediget paa Grund af Alder med Udgangen af Oktober d. A.

Ved Theis' Afgang fra Statsbanerne mister disse en pligtro, dygtig Lokomotivfører, der har forrettet Tjeneste i næsten 42 Aar, idet han blev ansat den 13. Januar 1874.

Vi siger ham Tak for de mange Aar, han har haft Plads i vore Rækker, samt Tak for det gode Eksempel paa Pligttroskab og Intelligens han baade som Lokomotivfører og Privatmand altid har udvist. Da Theis vedblivende er Medlem af „D. L. F.“ tør vi formode, at han endnu i mange Aar vil give Møde, naar Organisationen kalder, hvad enten det er til Alvor eller Skæmt.



REFERAT af Hovedbestyrelsesmødet 18. November 1915.

Samtlige Hovedbestyrelsesmedlemmer var tilstede.

DAGSORDEN:

- Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.
- 2. Meddelelser fra Kassereren (Kvartalsberetning).
 - 3. En Tjenestesag fra Lokfrb. Endersen. Ge.
 - 4. Tjenestetidsspørgsmaalet.
 - 5. En Henstilling fra en Jernbanelæge.
 - 6. Udarbejdelse af Skemaer til Brug ved Optagelse af Aspiranter.
 - 7. Optagelse af Æresmedlemmer.
 - 8. Sager afgaaende Lønningsbestemmelser.
 - 9. Anciennitetsregler.

- Punkt 1. Formanden indledede Mødet og oplæste følgende fra Dansk Jernbaneforbund modtagne Skrivelse:

Fra vor Banepersonales Afdeling i 1ste og 5te Kreds har vi modtaget Anmodning om at henstille til den ærede Forening saa vidt muligt at søge udvirket, at Lokomotivpersonalet i saa vidt Udstrækning som det lader sig gøre giver Signalet „Giv Agt“ med Dampføjten i usigtbart Vejr, idet der gøres gældende, at Lokomotivpersonalet ofte er sparsom med Benyttelsen af omhandlede Signal. Der gøres gældende, at Bevogningspersonalet og Kolonnernes Arbejdere i usigtbart Vejr udsættes for Fare, naar de ikke averteres om et sig nærmende Tog; og det paagældende Personale vil derfor

være Lokomotivpersonalet taknemlig, om det nævnte Signal benyttes mest mulig.

Hvilket man herved tillader sig at meddele den ærede Forening.

Ærbødigst

P. H. V.

Ch. Petersen.

Efter at forskellige Medlemmer havde haft Ordet vedtog Hovedbestyrelsen, ved nærværende, at henvise Lokomotivpersonalets Opmærksomhed paa det omhandlede Forhold og iagttagelse at følge den fremsatte Henstilling, da en Undladelse heraf kan medføre Fare for Tab af Menneskeliv.

Formanden forelagde derefter en Sag fra Lokfrb. Lind Fa. Denne henvistes til Forretningsudvalget. Kom derefter ind paa en Skrivelse fra Korsør Afdelinger angaaende Tur 111.

Sagen henvistes til Forretningsudvalget til Behandling hos Direktøren.

Formanden for Bladudvalget forelagde en Skrivelse fra Bogtrykkeren angaaende et Ønske om højere Betaling for enkelte Ting.

Paa Form. Henstilling vedtoges det at nægte dette.

Punkt 2. Kassereren gennemgik Regnskabet og opholdt sig ved enkelte store Poster.

Soph. Jensen (Medl. af kritisk Udv.) fandt herunder Anledning til at paatale en forsent fremsendt Regning fra Lokf. Mortensen.

Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 3. Lillie gennemgik denne Sag.

Det vedtoges at forelægge Sagen for Generaldirektionen, fordi Dommen var afsagt alene paa Grundlag af den ene Parts Indberetning. Lokomotivpersonalets Hjælpfond har straks efter en grundig Undersøgelse vedtaget at erstatte Lokfyrb. Endersen den ham idømte Bøde.

Punkt 4. Forhandlingsprotokollen fra Mødet 16. Oktober behandlede og toges til Efterretning.

Som Organisationens Repræsentanter i det bebudede Udvalg valgtes begge Kredsformændene.

Punkt 5. Lillie refererede denne Sag og det vedtoges at henvise den til Forretningsudvalget.

Punkt 6. Skemaer til Brug ved Optagelse af Aspiranter og vedr. Medlemsforandringer vedtoges.

Punkt 7. Hovedbestyrelsen vedtog efter nogen Diskussion:

„At Udnævnelsen af Æresmedlemmer kun kan ske efter Vedtagelse paa et Delegeretmøde.“

Cirkulære vedrørende dette og tilsluttende Spørgsmaal vil blive tilstillet Afdelingerne.

Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 8. Lokf. Lillelund refererede paa Lønningssudvalgets Vegne en Sag fra Lokf. Max og

en do. fra Lokf. Florentz, hvoraf ingen kunde fremmes. 2 Sager fra Skanderborg kunde derimod anbefales til Fremme.

Lokfrb. Johansen forelagde 2 Sager fra Gb. som Udvalget ligeledes kunde anbefale til Fremme.

Udvalget Indstilling tiltraadtes.

Punkt 9. Mortensen gennemgik de i sin Tid forelagde Regler og et af ham udarbejdet Forslag.

Det vedtoges at henvise Forslaget til Forretningsudvalget til nærmere Udarbejdelse, hvorefter Forslaget behandles paa næste Hovedbestyrelsesmøde.

REFERAT

af

Lokomotivførererkredsens Bestyrelsesmøde 18. November 1915.

Samtlige Bestyrelsesmedlemmer var mødt.

DAGSORDEN:

Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.

— 2. — - Kassereren (Kvartalsopgørelse).

— 3. Forslag om at bevilge et Beløb til Udsmykning af vore Værelser.

— 4. Skema til Indførelse af Medlemsforandringer.

— 5. Skrivelse fra Lokf. Olsen, Glyngøre.

— 6. — - Roskilde Lokf. Afd. ang. Turbesættelse.

7. Anciennitetssag fra Aalborg.

Punkt 1. Formanden omtalte de Forhandlinger der var førte med Administrationen angaaende Tjenestetiden.

Der diskuteredes om disse Forhandlinger der derefter toges til Efterretning.

Til at repræsentere Kredsen i det Udvalg der sammen med Repræsentanter for Administrationen skal behandle Tjenestetidsspørgsmaalet valgtes Kredsformanden.

Punkt 2. Kassereren redegjorde for Kredsen Regnskab i de forløbne 3/4 Aar, der udviste et Overskud af ca. 90 Kr. Medlemsantallet er nu 554.

Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 3. Formanden anbefalede at bevilge et Beløb til Udsmykning af Værelserne.

Efter kort Diskussion forkastedes Forslaget.

Punkt 4. Det vedtoges at anvende saadanne Skemaer.

Punkt 5. Det vedtoges at Kredsen ikke kunde fremme den omhandlede Sag.

Punkt 6. Formanden omtalte en Sag fra Ros-

kilde, der har været til Behandling paa sidste Kredsmøde, men som Afdelingen ikke kan faa gennemført.

Det vedtoges at fremme Sagen hurtig.

Punkt 7. Den samme Sag har været fremme paa sidste Møde og det vedtoges at tilskrive Afdelingen desang.

C.

REFERAT

af

Lokomotivfyrbøderkredsens Bestyrelsesmøde

d. 18. Novbr. 1915

Samtlige Kredsbestyrelsesmedlemmer var mødt

DAGSORDEN:

- Punkt 1.** Meddelelse fra Formanden.
— 2. - Kassereren.
— 3. Forskellige fra Afdelingerne tilsendte Sager og Forespørgsler.
— 4. Sygekassevalget paa Sjælland-Falster.
— 5. Ny Beregning af Tillægsbilletter.
— 6. Meddelelse fra Lønningsudvalget.
— 7. Eventuelt.

Punkt 1. Formanden aabnede Mødet og gav en Oversigt og Forklaring over Forhandlingerne om Tjenestetidsforslaget, og oplæste herefter Forhandlingsprotokollen.

Protokollen blev diskuteret Punkt for Punkt Forhandlingen som ikke havde givet noget endeligt Resultat, resulterede i, at et Udvalg skulde nedsættes til nærmere Undersøgelse og Udarbejdelse af Regler for Tjenestetiden, hvilket blev tiltraadt af Kredsbestyrelsens Repræsentanter.

Til at tiltræde dette Udvalg blev fra Lokomotivfyrbøderkredsens Side Hr. Lillie enstemmigt valgt.

Punkt 2. Kassereren, Alf. Olsen fremlagde Kvar-
talsregnskabet, som godkendtes.

Punkt 3. Formanden gav Oplysninger om Ud-
sendelsen af forsk. Blanketter.

1. Til Udfyldelse af Aspiranter for Optagelse i D. L. F.
2. Bekendtgørelse om Afdelingsmøder.
3. Til Udfyldelse af Afdelingskassereren om Medlemsforandringer.

S. Jensen ønskede at „møde“ paa Skemaerne om Afdelingsmøde udgaar, saaledes, at Afdelingen selv kunde tilføje enten Generalforsamling eller Møde. — Vedtoges.

Fra „D. S. & M. F.“ forelaa Meddelelse, at Aspiranter der har haft fast Ansættelse ved Statsbanerne fra 1. August 1914 til 31. Juli 1915 vilde faa Del i Dyrtidshjælpen.

Fra Roskilde var sket Henvendelse om Let-

telse i Gods- og Persontogsturen. Ved Henvendelse til Direktøren var Turene bleven lettede.

Formanden aflagde Beretning om Forløbet af Sager fra Ge. Ng. Fa., Esbjerg, Struer, Aalborg, Thisted og Aarhus.

Fra Aalborg, Aarhus, Vejle og Horsens forelaa Sager som toges til Efterretning. Oplyste endvidere hvor mange Lokomotivfyrbødere der, efter Afdelingernes tilsendte Meddelelser, ikke vare Medlemmer af D. L. F. og gav til Slut Oplysninger om et af „Jernbaneforeningen“ og „Dansk Jernbaneforbund“ udarbejdet Forslag til Dannelse af et Forbund med „D. L. F.“

Punkt 4. Efter nogen Diskussion vedtoges det at rette Forespørgsel til „Dansk Jernbaneforbund“ og iøvrigt at iagttage samme Fremgangsmaade som ved sidste Sygekassevalg.

Punkt 5. Alf. Olsen foreslog, at Afdelingerne procentvis af Medlemsantallet skulde betale Tillægsbilletterne, det vilde, naar Generalforsamlingen afholdes i Aarhus og København, henholdsvis blive 18,6 Øre og 21,3 Øre pr. Medlem.

Soph. Jensen foreslog Tillægsbilletterne strøgne og Diæterne forhøjede fra 6 til 8 Kr. pr. Døgn og motiverede nærmere sit Forslag.

Punkt 6. K. Johansen gav forsk. Meddelelser om Udvalgets Behandling af henviste Lønnings-sager.

Punkt 7. Soph. Jensen udbad sig Oplysning om Hovedkassen skulde betale hele Hovedbestyrelsens Diæter fra sidste Generalforsamling.

Det vedtoges, at Kredskasserne betaler hver sit Beløb.

Sekretæren.



LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSEN

Til Underretning for Afd., i Anledning af de mange Forespørgsler om naar Udlevering af Uniformsgenstande tør ventes, meddeles, at Forretningsudvalget under sit Besøg hos Direktøren d. 19. November har rettet Henvendelse derom. Direktøren lovede at undersøge Forholdet og meddele Foreningen naar Uniformsgenstandene for indeværende Aar kunne forventes udleveret.

Man haaber til Udsendelse af næste Nummer af „Lokomotivtidende“ at have modtaget Direktørens bebudede Svar til Underretning for alle Paagældende.

P. F. V.

Rich. Lillie.

TJENESTETIDSUDVALGET.

DE DANSKE STATS BANER
GENERALDIREKTØREN.

Kjøb. B., d. 19. Novbr. 1915.

Man skal herved anmode Foreningen om at udpege en Lokomotivfører og en Lokomotivfyrbøder til at indtræde i et Udvalg, man agter at nedsætte til Behandling af Spørgsmaalet angaaende Lokomotivpersonalets Tjenestetid.

Udvalgets Forhandlinger vil blive ledede af Maskinbestyrer Schmidt, 1. Maskinkreds, som Formand, hvorhos Ingeniørassistent Sørensen, 2. Maskinkreds, Fredericia, tillige vil deltage i Forhandlingerne som Medlem.

Fra Maskinbestyrer Schmidt vil Foreningen erholde nærmere Meddelelse om Tid og Sted for Forhandlingernes Afholdelse.

Helper.

fg.

J. Harhoff.

Til Dansk Lokomotivmands Forening.

Organisationen har udpeget:

Hr. Lokomotivfører *M. Mortensen* og
Hr. Lokomotivfyrb. *Rich. Lillie* til at tiltræde Udvalget.



FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Tillad mig Plads for følgende:

I Dansk Lokomotiv Tidende for 16. November 1915, Nr. 22, ser man, i en Artikel af Hr. Røgbrænder, en Bemærkning om en konstitueret Maskinbestyrers Indførelse af Disciplin. Disse Forsøg er vist allerede mærket flere Steder foruden i Kjøbenhavn, men jeg har den Tanke, at skal der indføres en bedre Disciplin, da var det vist det bedste og heldigste, om Tonen, der anslaaes fra oven, blev noget bedre, da dette ubetinget vilde føre til, at Tonen for det første, mellem os Underordnede blev forbedret ved det gode Exempel og dernæst, at Agtelsen for vore Foresatte vilde stige, hvad den unægtelig trænger til. Hvad mener man om et Exempel, jeg kan fremdrage, paa en utiltalende Tone, en Overordnet anslaar:

En Rangerfører henvendte sig for nogen Tid siden til en Ingeniørassistent for at konferere om Rangerturen ved det Depot den paagældende var ansat, og fik som Svar herpaa af Ingeniørassistenten: „Min personlige Mening om Rangerførerne i — er, at disse ikke gider bestille noget, de skulde hellere have en Chaiselongue at ligge paa.“

Nu var den Henvendelse der skete yderst berettiget, og som en Følge heraf kunde man vente et høfligt Svar, men er det Mening, at den Tone for Fremtiden skal anslaaes af vore Foresatte, maa Personalet absolut holde sig til „Som man raaber i Skoven faar man Svar“.

Med Tak for Optagelsen.

Ærbødigst
lagttager.



LOKF. N. A. NIELSEN.

Mandag den 1. Novbr. afgik Lokf. N. A. Nielsen, Aarhus H. pludselig ved Døden.

Afdøde blev i daglig Tale kaldt „den stille Nielsen“; for hans Vedkommende et Hædersnavn, idet han altid havde en stille, bramfri Opræden, der dog ikke skjulte, at der var en helstøbt Personlighed bagved, hvad saavel hans Tjeneste som Privatliv tilfulde udviste.

Nielsen, der blev 58 Aar, havde tjent Statsbanerne i ca. 36 Aar.

Begravelsen fandt Sted i Aarhus under stor Deltagelse af Lokomotivmænd fra Nær og Fjern.

Tak.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører N. A. Niensens Død og Begravelse.

Aarhus, den 25. Novbr. 1915.

Marie Nielsen.

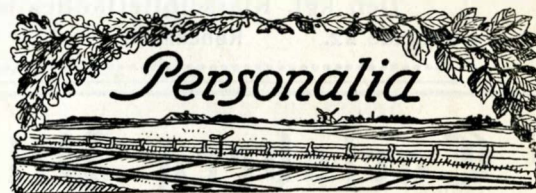


TIL MEDLEMSLISTEN.

Overgaaet fra D. L. og M. F, 1/11 15.
N. V. P. Nielsen, C. P. Christensen, F. A. Jønsson, Gb.

Slettet for Restance:

Lokomotivfyrb. F. J. N. Jørgensen 1/12 15, Gb.



Forfremmede til Lokomotivførere er
Lokomotivfyrbøderne:

R. I. I. Rasmussen, Nyborg,	i Vamdrup.
M. Hansen, Odense,	i Fredericia.
E. E. Andersen, Slagelse,	i Glyngøre.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er
Haandværkerne:

E. C. Christensen, Vk. Kh.	i	Kbhvn. G. 1.
A. Andersen, Helsingør,	i	Roskilde.
A. L. Wedeby, Thisted	i	Thisted.
K. K. A. Nielsen, Vk. Ng.,	i	Brande.
H. Beng, Aarhus H.,	i	Aalestrup.
H. L. Petersen, Vk. Ng.,	i	Struer.
R. H. A. H. Larsen, Vk. Kh.,	i	Slagelse.
N. E. Richter, Vk. Kh.,	i	Kalundborg.
R. P. F. Olsen, Vk. Ng.,	i	Thisted.
A. Larsen, Vk. Kh.,	i	Viborg.
J. A. Kjeldsen, Vk. Ar.,	i	Struer.
M. J. Hansen, Vk. Ng.,	i	Glyngøre.
C. H. Andersen, Vk. Ng.,	i	Struer,
samt endvidere Ekstraandværker		
O. G. D. Larsen, Vk. Ng.,	i	Struer.

Efternævnte forflyttes efter Ansøgning
saaledes:

Lokomotivførerne:

J. Hansen, Vamdrup,	til	Aarhus H.
S. P. M. Kruse, Fredericia	-	Aarhus H.
O. A. Liljekrans, Glyngøre,	-	Kbhv. G. 1.

Lokomotivfyrbødere:

J. J. Nielsen, Kalundborg	til	Odense.
N. S. Christensen, Esbjerg,	-	Aarhus H.

J. E. Larsen, Langaa 3,	til	Aarhus H.
C. M. Larsen, Aalestrup,	-	Langaa 3.
L. T. Lund, Struer,	-	Aarhus H.
G. J. N. Bisgaard, Thisted,	-	Aarhus H.
G. Løfgreen, Glyngøre,	-	Aarhus H.
P. V. Jarnholt, Brande,	-	Kbhv. G. 1.
H. A. Kristensen, Struer,	-	Slagelse.
H. M. Petersen, Esbjerg,	-	Nyborg.
C. C. Degn, Struer,	-	Esbjerg,
samt endvidere		
J. E. Enevoldsen, Viborg,	-	Esbjerg.

Afskediget er:

²⁰/₁₁ 15

Lokfyrb. C. Jensen, Kbhv. H. 1.

³¹/₁ 16

Lokfører R. A. Amelung, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed.

²⁹/₂ 16

Lokf. H. M. Rasmussen, Kbhv. G. 1, p. G. af Svageligh.
Lokfyrb. P. J. V. M. Blohm, Fredericia, do. do.
do. H. Sejersen, p. t. Ar. Vk., do. do.

Navneforandring.

Lokfører V. Hansen, Nyborg, hedder fremtidig
V. Harmon.

::: NY SERIE :::

Dansk Kolonial-Lotteri.

Mange skal vinde en Formue.

I 5 Maaneder udtrækkes der **5,175,000 Frcs.**

50,000 Numre og **21,550** Gevinster + **8** Præmier.

I 5 Trækninger Gevinster for 3,965,000 Frcs.

" 5 " 8 Præmier " 1,210,000 "

Eventuelt fordeles 3 af Præmierne $\left. \begin{array}{l} 450,000 \\ 250,000 \\ 150,000 \end{array} \right\}$ Frcs. paa

34 Præmier à **25,000** Frcs. (jfr. Planens § 9).

Benyt Lejligheden!

Køb snarest!

$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$
Kr. 2,75	5,50	11,00

Den kgl. Klasselotterikollektion,
Østergade 22. København K. Telf. 1612.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

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

Telf. 1899.



Telf. 1899.

Haslund & Larsen. Vinhandlere
Nørrevoldgade 92. Arbejderforeningen.
Prima vellagr. Vine og Spirituosa.

Carlsberg Pilsner

Verdens fineste!

Støt de
Averterende!

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 2288.