



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

15. AARGANG NR. 3.

Redigeret af C. M. Christensen.

2. FEBRUAR 1915.

## E GODSTOGSLOKOMOTIV MED SCHMIDTS RØGRØRS- OVERHEDER

TIL PRINS HEINRICH BANEN I LUXEMBURG.  
 Fra Tysk af OTTO BENDIXEN.

I Slutningen af Juni 1912 overdrog Direktionen af Prins Heinrich Banen i Luxemburg Berliner Maschinenbau Actien Gesellschaft i Berlin at bygge 5 Stk. E Godstogslokomotiver til overhedet Damp og med 3-akslet Tender efter et af Fabriken givet Udkast. Afleveringen skulde finde Sted efter senest 7 Maaneders Forløb. Det lykkedes ogsaa at aflevere de 2 første Maskiner paa deres Bestemmelsessted i Begyndelsen af Januar 1913 og Resten i Slutningen af Maaneden.

Disse Lokomotiver er bestemt til at bestride de svære Erts- og Kokstransporter fra og til Bjærgværks- og Hyttedistrikterne ved den belgisk-fransk-tyske Grænse. Som det vil ses af Kortskitsen i Fig. 2 har Prins Heinrich Banen i dette Øjemed en Række vigtige Linier i Drift, der for stør-

ste Delen fører gennem Bjærgland, og derfor har talrige Kurver og Stigninger indtil 1 : 62,5. Det størst tilladte Akseltryk var 15 t. Den heraf følgende Adhæsionsvægt paa  $5 \times 15 = 75$  t skulde saavidt muligt fuldt udnyttes. Med en middel Adhæsions Koefficient af 1 : 5,5 *under Kørslen* kunde man herefter regne med en Trækraft paa ca. 13700 kg. Det største Krav maatte dog stilles til Igangsætningskraften.

De mellem store Stigninger liggende Stationer, og den stærke Rangertrafik foran de store Hytteværker, havde nemlig til Følge, at de svære Godstog ofte ved Stop-signal kom til at holde og atter skulde sætte i Gang i smaa Kurver, der laa paa Stigninger af 1 : 100, 1 : 71,4 og 1 : 62,5, og den tilladte Togvægt er udelukkende afhængig af Lokomotivets Trækraft og af Vejrforholdene. Cylinderdiametere blev derfor valgt saa stor, at den største Igangsætningskraft beløb sig til rundt 16500 kg, svarende til en Adhæsions Koefficient paa 1 : 4,5.



Lokomotivets og Tenderens Hovedmaal er følgende:

### Lokomotivet:

Sporvidde .....	1435 mm
Cylinder diameter .....	630 —
Stempelslag .....	650 —
Drivhjulsdiameter .....	1320 —
Fast Hjulstand .....	3000 —
Samlet — .....	6000 —
Antal Kedel- og Røgrør .....	215 og 24
Diam. af — — — .....	40/46 og 125/133 mm

Tilstand giver en Varmeværdi af 7390 Varmeenheder. Disse lette Kul taaler ikke stærk Træk og maa fugtes godt før Bru-gen. Ligeledes maa før Kørslen, Fyret have et godt Underlag af Stenkulsbriketter. Under disse Forhold maatte Ristefladen væl-ges saa stor som mulig, og Konstruktionen tillod en Flade paa 3,5 m<sup>2</sup>.

Ved Lokomotivernes Fabrikation var det afgjort, at der med Anvendelsen af alle de

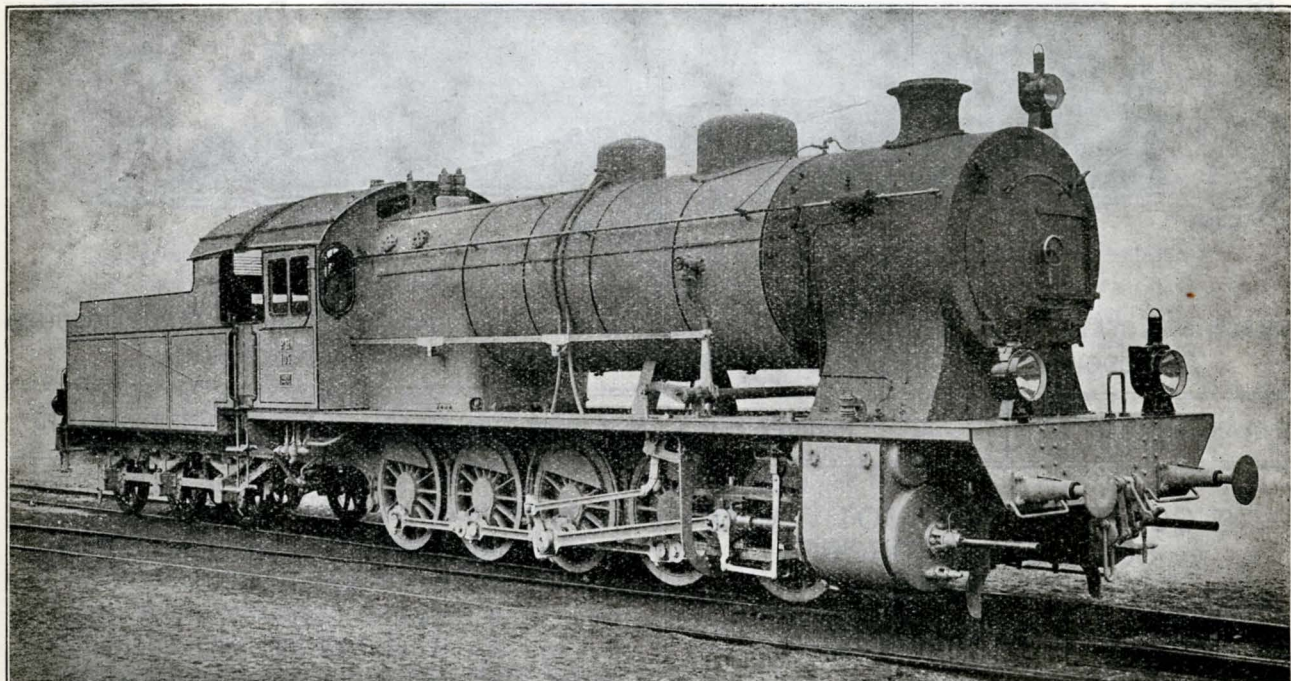


Fig. 1.

Antal Overhederrør .....	96
Diam. af — .....	29/36 mm
Damptryk .....	12 kg/cm <sup>2</sup>
Risteflade .....	3,5 m <sup>2</sup>
Kedlens Hedeflade .....	182,8 m
Overheder — .....	50,0 m
Samlet — .....	232,8 m
Tom Vægt .....	65300 kg
Tjenst — .....	74600 kg
Adhæsions Vægt .....	74600 kg
Største Trækkraft .....	16500 kg

### Tenderen:

Vandindhold .....	14,7 m <sup>3</sup>
Kul — .....	6 t
Tom Vægt .....	15300 kg
Tjenst — .....	36000 kg

Til Fyring anvendes meget lette belgiske Smuld Kul, hvis Sammensætning i lufttør

ved tidligere Bygning af Overheder-Lokomotiver høstede Erfaringer skulde fremstilles en i alle Detailler enkelt, men dog yderst præstationsdygtig Maskine.

Lokomotivets almindelige Konstruktion ses paa Fig. 1. Langkedlen indeholder 215 Kedelrør og 24 Røgrør. Den frie Længde af disse er 4600 mm. Alle Kedelrørene er trukne af Flussjern uden Sammenføjning. Fyrkassen har rundt Loft, er forneden bred og ligger over Hjulene saaledes, at Risten kunde fremstilles med en Bredde af 1330 mm. Dens Længde er 2630 mm. Ristestængerne er af Støbejern og efter Prins Heinrich Banens særlige Model (se Fig. 3). Ristens bageste Del er fremstillet som Vip-perist. Askekassen er lagt højt op over



Akslen og falder stejlt baade fremefter og bagud. Herved er det muligt hurtigt at tømme Askekassen fra Førerpladsen, da man kun behøver at aabne Klapperne i begge Ender.

Røgrørsoverhederen er efter Model *Wilhelm Schmidt* og bestaar af  $4 \times 24 = 96$  trukne Jern Overhederrør med 29/36 mm Diam. Disse er som sædvanlig bagud forbundne ved Bøjninger af Staalgods, og foran med Flaner og Skruer befæstet til Dampsamlerkassen. Enderne af Overhederrørene er under Dampsamlerkassen lukket inde i en Pladekasse, hvis Forside bliver spærret med 2 Pladeklapper. Disse Klapper aabnes ved en Automat, naar der lukkes op for Regulatoren. En mulig for stærk Overhedervirkning formindskes ved hel eller delvis Lukning af Klapperne. Denne Regulering sker fra Førerhuset ved Hjælp af Haandhjul og Skrue. Overhederens Virkning kan som bekendt forud bestemmes. Kedlen er yderligere forsynet med følgende Dele: 2 Pop Sikkerhedsventiler med  $3\frac{1}{2}$ " Gennemgang. En Reflexions Sikkerheds Vandstand, Model *Kunger*. 3 Prøvehaner, en Dampfløjte og en Udblæsningsshane. 2 Restarter Injectorer, Model *Friedmann*. En Ventilregulator, Model *Schmidt & Wagner* (Lok. Tid. Nr. 19, S. 302, 1911).

Fyrdøren er fremstillet som 2-delt Skydedør, og i Fyrkassen er en Murbue af ildfaste Sten. Udgangsrørets Tværsnit er uforanderlig med en Diam. af 145 mm og en 13 mm bred Rippe. Mellem Udgangsrørets Munding og den nederste Del af Skorstenen er en stor kurvformet Gnistfanger af Traadvæv med 4 mm Maskevidde. Røgkammerbunden er beskyttet med en særlig Plade. Inde i Røgkammeret har Dampindstrømningsrøret paa den nederste Halvdel Isoleringshylster af Støbejern. I den forreste Del af Røgkammeret er et vidt med Skyder forsynet Udtømningsrør for Smuld.

Rammen bestaar af 2 Hovedplader af 30 mm Tykkelse, der er meget kraftig indbyrdes afstivede med Plade- og Vinkeljernsforbindelser. De to forreste og de 2 bageste Kugleakslers Bærefjedre ligger under-

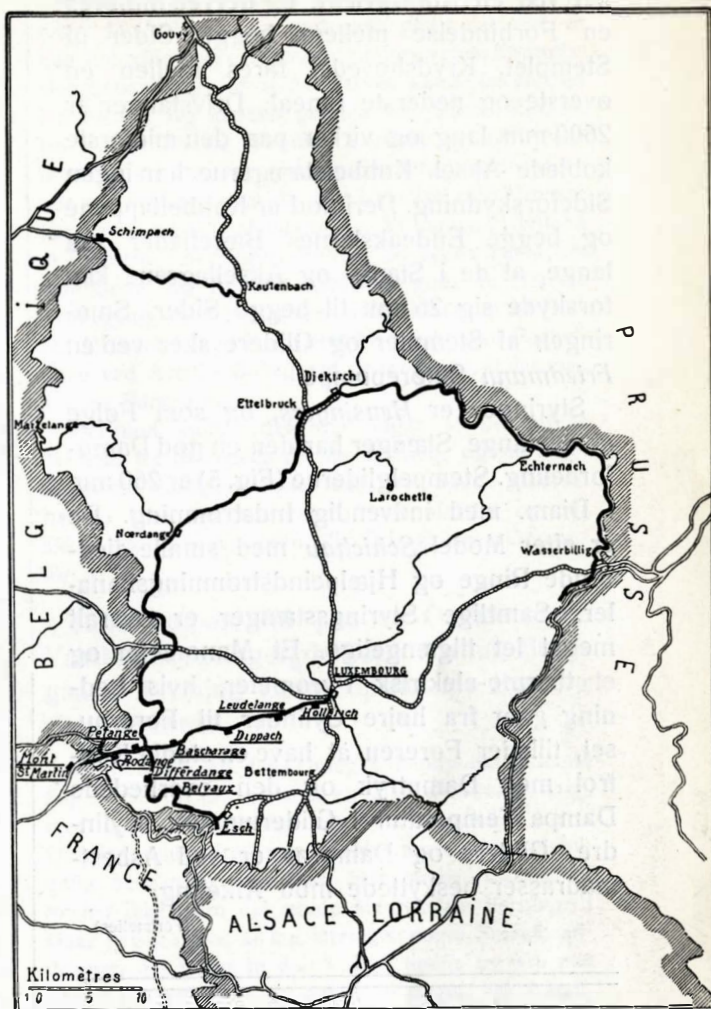


Fig. 2.

neden, og er forbundne med Balancer. Førerhuset er af enkelt Model og med Trætag. Den forreste og den bageste Aksel har 26 mm Sideforskydning, saa den mindst forekommende Kurve med 150 m Radius med Lethed kan befares af Lokomotivet.

Begge de udvendig liggende Cylindre er efter Direktionens Ønske nøjagtig ens og konstrueret, saa de kan udveksles. Stempellerne med 3 Ringe og Stopløsningerne er efter *Wilhelm Schmidt's* Model. Paa Cylinderdækslerne er Sikkerhedsventiler, og paa hver af Gliderne en Luftsugeventil over Indstrømningskanalerne. Hver Cylinder er paa Indersiden forsynet med en Trykudligningsindretning. Ved Kørsel uden Damp bliver Hanetolden i denne Indretning aab-

net ved en Kontravægt, og derved hidføres en Forbindelse mellem begge Sider af Stemplet. Krydshovedet føres mellen en øverste og nederste Lineal. Drivstangen er 2600 mm lang og virker paa den midterste koblede Aksel. Kobbeltstængerne har ingen Sideforskydning. Derimod er Kobbeltappene og begge Endeakslernes Bæreflader saa lange, at de i Stang- og Aksellagrene kan forskyde sig 26 mm til begge Sider. Smøringen af Stempler og Glidere sker ved en *Friedmann* Smørepumpe.

Styringen er *Heusingers*, og som Følge af de lange Stænger har den en god Dampfordeling. Stempelgliderne (Fig. 5) er 260 mm i Diam. med indvendig Indstrømning. De er efter Model *Schichau* med smalle fjedrende Ringe og Hjælpeindstrømningskanaler. Samtlige Styringsstænger er overalt meget let tilgængelige. Et Manometer og et thermo-elektrisk Pyrometer, hvis Ledning gaar fra højre Cylinder til Førerhuset, tillader Føreren at have en stadig Kontrol med Damptryk og den overhede Damps Temperatur i Gliderummet. Cylinder, Glidere og Damprør er ved Asbestmadrasser beskyttede mod Afkøling.

(Fortsættes)

---

*Husk Indmeldelse i Hjælpefonden!*

---

## SITUATIONEN.

Den militære Sagkundskab og de finanskyndige har i deres Paastande fuldstændig fejlet. — Gang paa Gang har man læst, at skulde den Ulykke nogensinde ske, at der opstod en Krig imellem Stormagterne i Europa, vilde det, trods Rædslerne, være en Trøst, at ret lang Tid kunde den ikke vare, man fablede om højst 3 Maaneder; thi et Felttog med de moderne Vaaben vilde hurtigt bringe en Afgørelse, ligesom de finansielle Forhold vilde være af afgørende Betydning for en snarlig Afslutning.

Nu har Krigen raset et halvt Aar, og trods Rædslerne, Milliardernes Rullen, de moderne

Vaabens Frygtelighed, trods alle Paastande er Krigen nu i sin 7ende Maaned lige saa levedygtig som i sin 1ste Maaned. — Og Udsigterne til en Afslutning! — Nej, lad os ikke vente det foreløbig.

Se, hvorledes man fra de krigsførende Magters Side spekulerer i at faa flere med, snart er det Rumænien, snart Italien, saa Bulgarien, og desværre, Foraaret vil sikkert bringe flere ind i denne frygtelige Krig.

De skandinaviske Lande har, og lad os fremdeles haabe det, forstaaet at holde sig uden for; og med en Enighed, som maa glæde, har disse tre Lande arbejdet Haand i Haand i disse 6 Maaneder, og med Trekongermødet i frisk Erindring vil denne Enighed sikkert vedvare til bedste for Landene.

Den kolossale Handelsomsætning der fra og over de nordiske Lande siden Krigens Begyndelse har hersket, har for Danmarks Vedkommende tilført Landet mange Millioner; men trods den for vort Handelsliv saa lyse Tid, er Forholdene for de brede Lag af Befolkningen i høj Grad beklagelsesværdige. — En almindelig Prisstigning paa næsten alle Livsfornødenheder begyndte umiddelbart efter Krigens Udbrud; men at denne Prisstigning skulde foregaa med en saadan Hurtighed og Voldsomhed (skønt Landet ikke er i Krig), havde ingen tænkt sig Muligheden af.

Den Dyrtid, der nu hersker omkring os, føles i Særdeleshed haardt af os Tjenestemænd med de faste Lønninger.

Før Krigens Begyndelse ventede alle Lokomotivmænd, at Vinteren vilde bringe en Lønningslovsrevision. Lønningernes Værdi og Tjenestemændenes Købeevne er særlig det sidste Aar gaaet betydelig ned, henved 20 %. Saa kom Krigen. Lønningslovens Revision blev skubbet til Side, men Dyrtiden blev frygteligere, og nu er vi oppe paa ca. 30%. En Forringelse af Tjenestemændenes Lønninger, som nok skal skabe Uro og give Bekymringer for Fremtiden. —

Fremtiden!

Ja, vi er næppe naaet Dyrtidens Kulminationspunkt, og med spændt Forventning



venter enhver Lokomotivmand paa, om der ikke snart fra Hovedbestyrelsen vil fremkomme Nyt, der kan virke beroligende for Fremtiden.

Hovedbestyrelsen, der de første Dage i Maaneden træder sammen, vil sikkert med stor Alvor behandle dette Spørgsmaal, og at en Henvendelse til Rigsdag og Regering kan ventes af andre end Lokomotivmændene, ser man bedst af, at Centralorganisationen paany skal træde sammen for at foretage Skridt i nævnte Retning. Men Hovedbestyrelsen vil faa mere at bestille; den overordentlige Godstrafik, der de sidste fire Maaneder og fremdeles behersker Statsbanerne, giver en Masse Mertjeneste. — At Lokomotivpersonalet altid har vist god Lyst, altid været parat til ved Højtider eller andre Lejligheder, at tage deres Tørn, naar Driftsforholdene krævede Arbejde og lange Tjenestetider, og at Personalet ligesaa under den nuværende ekstraordinære Situation har vist at kunne tage deres Del af Arbejdet, vil vist ingen modsige; men at Personalet nu efter 4 Maaneders Forløb stadig ingen Lettelse sporer, gør — navnlig i Forbindelse med Dyrtiden — at det nu rejser Hovedet og kræver sin Ret.

Lad os da haabe, at Generaldirektionen i Forbindelse med Regering og Rigsdag snart vilde finde Udvej til at bedre Livsvilkaarerne for Statsbanernes Tjenestemænd; thi Tiden kræver det i høj Grad.



## FRA RIGSDAGEN.

### Ny Person- og Godsbanegaard i Aarhus.

(stultes).

Efter at forh. Trafikminister Jensen-Sønderup havde sluttet sin lange Tale, fik den anden Aarhus-Repræsentant Lærer Stilling Ordet for i ret skarpe Vendinger at angribe de forskellige Talere, der nærede Betænkeligheder ved det fremsatte Forslag.

Hr. Stilling udtalte bl. a.:

Man har fremført alle mulige og, jeg havde nær sagt, alle umulige Argumenter imod det for at faa

det slaaet ihjel og det ærede Medlem fra Storehedinge (J. Andersen) er endogsaa gaaet saa vidt, at han har villet have Forslaget undergivet en Kommissionsbehandling, for at det derved kunde faa en Død i Skønhed. Jeg forstaar godt, at det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen) og det ærede Medlem fra Verninge (Jensen-Sønderup) synes bedre om det Forslag, som de selv i sin Tid som Ministre har været med til at udarbejde. Vi har ovre i Jylland et Ordsprog, der siger: Enhver So synes bedst om sine Grise. Jeg forstaar derfor saa godt de Herrers Tankegang, men jeg erfarer med Glæde, at de Herre Ministre længe har været klare over, at Forholdene ved Aarhus Banegaard er saadanne, at der maa ske en Forandring.

Derimod undrer det mig noget, at det ærede Medlem fra Storehedinge har bestræbt sig saa ivrigt for at faa Forslaget slaaet ned. Det ærede Medlem har jo ikke tidligere været Trafikminister og har altsaa ikke selv sin egen lille Gris at bære Omsorg for. —

Kom derpaa ind paa en Omtale af de Værdiforskydninger, der ved Aarhus Banegaards Flytning kunde opstaa for Byen og sluttede med:

Aarhus Bys og dens Omegns Standpunkt til denne Sag er det, at man ønsker en rationel Ordning. Dermed er i Virkeligheden alt sagt. Hvorledes denne Ordning skal være, maa Lovgivningsmagten selvfølgelig bestemme, naar den blot bliver rationel. Vi ønsker ikke, som det ærede Medlem fra Verninge i Gaar pegede paa, at faa foretaget nogle Smaaforandringer, det bliver jo dog kun at hælde ny Vin paa gamle Læderflasker, og det er jo noget, der fraraades meget stærkt. Vi ønsker en rationel Ordning, og det er alle klart, at som Forholdene er nu, kan de ikke blive ved at være, de kan kun betegnes som skandaløse og som en Skamplet paa vort Jernbanevæsen. De er til overordentlig stor Skade for Byens Handelsstand og Omegnens Landbrugere. Personalet som arbejder dér, staar i Fare for at miste Liv og Lemmer hver Time paa Dagen, og Publikum, som trænges sammen paa de to smaa Perroner eller det endnu smallere Trinbræt, og som skal springe frem og tilbage mellem de ankommende og afgaaende Tog kan heller ikke vide sig sikkert.

Det ærede Medlem fra Storehedinge (J. Andersen) ydede i Gaar Personalet paa Aarhus Banegaard sin Kompliment, og dertil kan jeg ganske slutte mig, fordi Personalet fortjener det. Der er paa Aarhus Hovedbanegaard et fortrinligt Personale, lutter udsøgte Folk, og det er ogsaa absolut nødvendigt, at der er det, hvis Ulykkestilfældenes Antal ikke skal blive alt for stort. Men desuagtet gaar der ikke en Dag, uden at Ulykkestilfælde afværges i yderste Øjeblik, og der er ikke ret lang Tid mellem de mere alvorlige Ulykkestilfælde, som sker derovre. Personalet er flinkt

og godt, men det arbejder under saa fortvivlede Forhold som tænkes kan. Gentofte-Ulykken og Bramminge-Ulykken har skræmmet Sindene op her hjemme i Danmark, men det synes alligevel, som om der skal mere til, og det skulde ikke undre mig, om det tredje Navn, der flettes i den sørgelige Krans, bliver Aarhus. Men skulde det ske — og derfor er der stor Sandsynlighed —, maa de Herrer, som nu i mange Aar har modsat sig en rationel Ordning af Aarhus Banegaardsforhold, bære Ansvar.

Derefter fik Ministeren f. off. Arbejder Ordet, med den for denne Minister snart velkendte Grundighed imødegik han særlig de af de tidligere Ministre fremsatte Paa-stande, og at han ikke var blid i sit Svar, vil nedenfor anførte vise:

De to ærede Medlemmer fra Frederikshavn (Thomas Larsen) og Verninge (Jensen-Sønderup), som tidligere har beskæftiget sig med denne Sag i Egenskab af Ministre, erkendte begge, at Banegaardsforholdene i Aarhus er saaledes, at der maa gøres noget alvorligt for at ordne dem i den nærmeste Fremtid. Jeg ønsker at understrege og fastholde denne Erkendelse af de to ærede Medlemmer. Jeg vil understrege den ved at sige, at det forekommer mig, at for den, der er Minister for offentlige Arbejder, og for enhver, der har været det, maa det være noget af en Samvittighedspligt at gennemføre en ny Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus. Derfor synes jeg at det for dem, der opfatter det som en saadan Pligt, gælder om at bidrage til at fjerne de Vanskeligheder, der kan være til Stede, og ikke op-taarne nye.

Det ærede Medlem fra Frederikshavn tror, at det vilde være bedre end at vedtage det foreliggende Lovforslag at fastholde Ministeriets og Statsbanernes Standpunkt fra 1908—09. Jeg maa ogsaa her bede det ærede Medlem fra Frederikshavn skelne mellem Generaldirektionen og Ministeriet. Det Lovforslag, som forelaa her i 1908—09, var ikke Generaldirektionens, det var et Lovforslag, som var udarbejdet af Generaldirektionen efter Ordre af den daværende Minister. Jeg vil antage, at det ærede Medlem fra Verninge med noget blandede Følelser har siddet og hørt paa det lange Foredrag, som det ærede Medlem fra Give (N. C. Jensen) holdt om den Forskel, der var paa Generaldirektionens Opfattelse i 1908 og nu, hvorefter han vilde udlede, at naar Generaldirektionen den Gang havde den Opfattelse, at man meget godt kunde dele disse Anlæg i en Personbane-gaard paa den nuværende Plads og en Godsbane-gaard i Mølleengen, kan man slet ingen Tillid have til den, naar den nu foreslaar noget andet. Jeg gaar ud fra, at det ærede Medlem fra Give har opfattet Sagen saaledes, at det var Generaldirektionen, som den Gang foreslog en Deling, men det er altsaa ikke

Tilfældet. Det ærede Medlem fra Verninge (Jensen-Sønderup) ved, at Generaldirektionen paa det indstændigste fraraadede den Løsning af Spørgsmaalet, men det ærede Medlem fra Verninge gav den Gang i sin Egenskab af Minister Ordre til at udarbejde et andet Lovforslag, det, som her blev forelagt, og det var det ærede Medlem jo berettiget til. Men derved falder unægtelig hele Indholdet af den Tale, det ærede Medlem fra Give holdt, til Jorden.

Efter en kort Omtale af Værdiforskydninger m. m. kom Ministeren ind paa det mere Saglige:

Med den Udveksling af Vogne, der finder Sted paa en saa stor Station som Aarhus, bliver det selvfølgelig, efterhaanden som Trafikken tiltager, mere og mere nødvendigt at gøre Rangeringsforholdene saa rationelle som muligt. Det bliver nødvendigt at reservere særlige Sporstrækninger, hvorpaa de Vogne, som skal videre, kan skydes over, og hvorfra de igen kan ordnes ikke blot til de forskellige Strækninger, men ogsaa indenfor de forskellige Strækningsspor til de forskellige Stationer, for at de kan komme ind i den naturlige Rækkefølge for deres videre Rejse. Det har stor Betydning, at denne Rangering kan foregaa uden Anvendelse af alt for megen Tid og navnlig uden Anvendelse af alt for mange Rangerlokomotiver. Derfor indeholder det foreliggende Lovforslag om Udvidelse af Spornettet, hvorved man kan naa til en overordentlig nyttig Fordeling af Sporene, saa at Rangeringen af Godsvogne kan foregaa paa den bekvæmst mulige Maade.

I Slutningen af sin Tale kommer Ministeren igen tilbage til en overordentlig Skarphed imod forh. Minister Jensen-Sønderup:

Jeg kunde forstaa, hvis det ærede Medlem havde kritiseret mig i Anledning af den Maade, hvorpaa Lovforslaget fremtræder, men det gjorde det ærede Medlem ikke. Det er mærkeligt, saa nødvendigt det er at bede Kritikken vende sig den rette Vej, saa snart det drejer sig om Statsbaneforetagender. Dette Lovforslag er ikke udarbejdet af Generaldirektionen, men i Ministeriet og af Ministeriet paa Grundlag af de Oplysninger, Ministeriet har kunnet faa fra Generaldirektionen. Ministeriet er ansvarligt for den Form, hvori det fremtræder, ansvarligt for Rigtigheden af de Oplysninger, der fremsættes, og ansvarligt ogsaa for de Oplysninger, som ikke fremsættes, ansvarligt i det hele for den Tendens — hvis man kan sige, at der er en saadan —, som gaar igennem Bemærkningerne til Lovforslaget. Jeg kan ikke forstaa, at netop det ærede Medlem som forhenværende Minister har kunnet rette et saadant Angreb mod en overordnet Embedsmand, han har haft til sin Raadighed, da det ærede Medlem jo har fremsat sit Lovforslag for egen Regning, vel naturligvis med Bi-



stand fra Generaldirektionen — jeg gaar ud fra at det ærede Medlem den Gang har anset sig for ansvarlig for de Bemærkninger, som da ledsagede hans Lovforslag. Der var forskellige Ting, som det ærede Medlem mente sig berettiget til paa dette Grundlag at sige om og mod Generaldirektionen, bl. a. fremkom der en Ytring, som jeg undrede mig meget over. Det ærede Medlem oplyste, at Udvidelsen af Personbanegaarden i sin Tid var kalkuleret til 1,300,000 Kr., men han sagde temmelig utilsløret, at det Tal kunde man ikke stole paa, for Generaldirektionen havde det saadan, at naar der var en Foranstaltning, den ikke syntes om, blev Bekostningen dertil opgivet for højt, i hvert Fald gjorde det ærede Medlem sig til Talsmand for den Opfattelse, at den omtalte Udvidelse rimeligvis kunde gøres billigere end de 1,300,000 Kr. *Jeg maa sige, jeg er noget forundret over, at det ærede Medlem, da han formodentlig havde samme Opfattelse, den Gang Forslaget fremkom, efterlader denne Generaldirektør til sin Efterfølger, og at han ikke den Gang gjorde Forsøg paa at udregne, hvad Udvidelsen virkelig vilde koste, naar han mente, den ikke vilde koste 1,300,000 Kr.*

Efter disse kraftige Udfald havde naturligvis en Række Talere Ordet, men af disse finder vi kun Anledning til at citere, hvad N. Jensen (Give) udtalte:

Striden mellem den nuværende Trafikminister og den tidligere om, hvem der er størst, skal jeg ikke blande mig i. Men naar den højtærede Minister nu siger, at Generaldirektionen som saadan har ikke noget Ansvar overfor det Lovforslag, som Ministeren har fremsat, vil jeg sige, at det stiller sig dog noget anderledes for os Lægmænd, der i vor Naivitet læser de Bemærkninger, som ledsager Lovforslaget. Det interesserer mig ikke, om Ministeren mener, at han er overordentlig stor og kan skolemesterere Læggfolk i dette Ting, men det interesserer mig, at Ministeren ikke er i Stand til under noget som helst Ministervælde at afskære en Rigsdagsmand fra at sige: Maa vi bede om disse eller hine Oplysninger, for at vi kan være i Stand til at bedømme Sagen og danne os vor Mening om den. Det kan den højtærede Minister, hvor overlegent han end kan tage paa Sagen, ikke afskære en Rigsdagsmand fra. Jeg vil overfor den højtærede Minister sige, at han kan spare al Diskussion i Fremtiden, lige saa vel som jeg skal spare den overfor ham angaaende dette Spørgsmaal. Jeg agter ikke at lade mig kujonere. Jeg er ikke sat ind paa Rigsdagen for at lade mig kujonere af en Minister, selv om han optræder nok saa stor.

Den Gang den nuværende Minister traadte til, lagde jeg vel Mærke til, at det fra visse Sider blev fremhævet, at her havde man endelig fundet en Mand, der nok skulde sætte Generaldirektionen Sto-

len for Døren. I de 20 Aar, jeg har været Rigsdagsmand, har jeg med Opmærksomhed fulgt de forskellige Trafikministres Stilling overfor Generaldirektionen, og jeg har ogsaa fra første Færd med Opmærksomhed fulgt den nuværende Trafikministers Stilling overfor Generaldirektionen og tænkt, at dersom det virkelig var en saadan Fremtoning, var han værd at lægge Mærke til. Men hvad jeg til Dato har set, har ikke virket overbevisende paa mig. Og naar nu den højtærede Minister kommer med et Lovforslag og siger: Dette er ikke Generaldirektionens, det er mit, og naar dette Lovforslag staar i en skærende Kontrast til det Lovforslag, som byggede paa det, man tidligere kaldte Sagkundskab, har jeg Grund til at bede om at faa lidt nærmere Besked. Den højtærede Minister kan tage overlegent paa denne Sag, det skal jeg ikke sige noget til, men jeg vil haabe, at dette høje Ting tager saa haandfast paa den, at det forlanger at faa at vide, om det er Sagkundskaben, der bygges paa, eller om den højtærede Minister staar hævet over Sagkundskaben, naar han nu kommer og siger til os: Det andet Lovforslag duede ikke, her har I noget, der duer. Som jeg sagde før, vilde det, dersom det Lovforslag, som den højtærede Minister nu fremsætter som sit, er rigtigt, have været galt, om vi havde vedtaget Lovforslaget af 1908—09, der hvilede paa et andet Grundlag, og saa maatte vi have gjort det om nu. Derfor henstiller jeg endnu en Gang til det eventuelle Udvalg, at vi ikke lader os forblinde af en Ministers Overlegenhed, men at vi undersøger Sagen nøje, ikke alene for Aarhus Bys og Landets Skyld og for det finansielle Spørgsmaals Skyld, men ogsaa for Rigsdagens Værdigheds Skyld. En Minister, som staar i Dag, kan i Morgen være faldet — det har man set før, det har jeg i hvert Fald lagt Mærke til —, og derfor skal man ikke absolut bygge paa en Minister, selv om han er saa overlegen, som den højtærede Minister er.

Hertil svarede Ministeren:

Jeg beder det ærede Medlem (N. C. Jensen) holde sig overbevist om, at er der nogen Skæbne, jeg til enhver Tid er rede til at se i Øjnene, er det den ikke at være Trafikminister længere.

Efter endnu nogle Bemærkninger af saavel Th. Larsen, Jensen-Sønderup, J. Andersen, Samuelsen, Stilling o. fl. gik Forslaget til anden Behandling og henvistes til et 15 Mand's Udvalg. „Dikk“.

---

*Begynd det nye Aar med at støtte din Stand ved Indmeldelse i Hjælpesonden!*

---

# D. L. & L. F.

## Til Afdelingerne!

Foranlediget ved flere derom rettede Forespørgsler skal meddeles, at efter forudgaaet Konference mellem D. S. & M. F. ved Hr. Kirketerp og Hovedafdelingsformanden for Lokomotivfyrb. har ovennævnte Organisation i November Maaned i Forbindelse med forskellige andre Lønkrav, rejst Krav om en Forhøjelse af Ugelønnen for Lokomotivfyrbøder-Aspiranter fra 24 Kr. til 27 Kr.

Da samme Forbund har begæret Forhandling med Generaldirektionen om de fremsatte Lønkrav, vil der, naar Forhandlingerne paabegyndes, blive givet en Repræsentant fra D. L. & L. F. Lejlighed til at deltage i Forhandlingerne vedrørende Lønkravet for Aspiranterne.

Forslag til Delegeretmøde og Generalforsamlingerne maa være indsendt til Hovedbestyrelsens eller Hovedafdelingernes Formænd *inden 1. Marts.*

*Forretningsudvalget.*

## Løn- og Emolumentudbetalingen paa Gb.

Hr. Redaktør!

Tak fordi De optog min lille Notits om Reservehold paa Gb., og Tak for Deres Svar.

Dette var i Øjeblikket meget paakrævet og gjorde ihvert Fald ogsaa noget af den tilsigtede Virkning ikke mindst paa Grund af Deres rigtige Bemærkning om Værdien af Henvendelser til Maskinbestyreren.

Jeg skal altsaa denne Gang lade den „vittige“ og „behagelige“ Depotforstander være i Fred, trods det at der saamænd er andet at fremdrage, men om dette en anden Gang, hvis De da vil give mig Plads.

Naar jeg denne Gang henvender mig med Anmodning om Husrum i vort ærede Blad, er det angaaende vor Udbetaling af Løn og Emolumenter, jeg vilde rette nogle Spørgsmaal til Dem, idet De jo i sin Tid paa Gb. Afdelings Vegne foretog nogle Henvendelser desangaaende.

1. Var De ikke i sin Tid oppe hos Regnskabsfører Møller for at faa Udbetalingstiden af Løn og Emolumenter lagt noget frem?

2. Viste Regnskabsføreren sig da uvillig til dette?

3. Henvendte De Dem da ikke hos Maskindirektøren om det og derved lykkedes det at faa Tiden frem til Kl. 11 Fm.

Vil De være saa god at svare herpaa, jeg skal sige Dem, jeg er bleven noget betænkelig, fordi da vi sidst — 18/1 — henvendte os for at faa udbetalt vore tilgodehavende Sportler for December Maaned i Fjor, saa en Plakat paa Døren, der sagde, at Ud-

betalingen først paabegyndtes 11<sup>40</sup> Fm., og at denne Tid *endda* overskredes med ca. 1/2 Time.

Er der nu nogen Mening i, at Kvinder og Børn som paa den Ansattes Vegne skal hente Penge, skal tvinges til at opholde sig en god Times Tid paa Gangen uden for Kontorerne eller paa Pladsen udenfor, fordi det muligvis ikke *behager* Regnskabsføreren at *overholde* den fastsatte Tid?

Jeg vil ikke tale om de Ansatte, som i god Tro gaar derover til Tiden og som ogsaa maa vente, men værre er det for dem, som maa løbe den lange Vej *for*gæves, fordi de skal til Tjeneste om Eftermiddagen og som maa gaa med uforrettet Sag, uden at have faaet deres Penge.

Lad mig, med det samme jeg har fat i Pennen, udtale min Forundring over, at det endnu ikke *eneste Gang*, siden Pengeudbetalingen finder Sted fra Regnskabsføreren Kontor, *er lykkedes* ham at udbetale Penge om Lørdagen, naar den 17. falder paa Søndage, skøndt Personalet alle Steder omkring i Provinserne kan faa disse om Lørdagen.

Jeg har hørt mange udtale som deres Mening, at Regnskabsføreren ligefrem søger at være paa Tværs af Personalets Ønsker.

Til Slut en lille Bemærkning. Den 1. April falder i Aar paa Skærtorsdag, og som Følge heraf kan Lønudbetalingen tidligst finde Sted Lørdag d. 3. April, Hvis nu Kontorpersonalet skal have Paaskeferie, skal vi saa vente paa vore Penge til 3. Paaskedag, eller med andre Ord til 6. April?

Det er under de nuværende Dyrtider galt nok at skulle vente til den 3., men værre bliver det, hvis vi skal vente til den 6. —

*Caspar Røgbrænder.*

ad. 1. og 2. Ja.

ad. 3. Ja.

Hr. Caspar Røgbrænder er ganske godt underrettet, og vort Svar viser, at han har Ret.

Forsaavidt det anførte angaaende Lønudbetalingen 18/1 passer, mener vi, at det er en *Hensynsløshed* fra Regnskabsføreren Side, der bør paataales.

Hvad angaar Udbetaling om Lørdagen, naar den 1. falder paa en Søndag, mindes vi, den Tid da Regnskabsfører Larsen udbetalte Penge, at han i Reglen udbetalte Sportlerne om Lørdagen. — Vi er da af den Mening, at Regnskabsføreren *ikke anstrænger* sig for at forcere Udbetalingen, endskøndt han sikkert meget godt ved, at han derved glædede Personalet.

Vi har den Opfattelse, at den Imødekommenhed vi opnaaede ved Direktørens Mellekomst sikkert kunde være naaet uden denne — hvis Regnskabsføreren blot havde været i Besiddelse af nogen god Villie til at efterkomme vort beskedne Ønske. Men han havde altsaa ikke Lyst hertil, vilde blot den Gang vise sin *store Magt* til at nægte at fremme Personalets Ønsker. Det var formodentlig behageligere at faa *Ordre* fra Direktøren.



Med Hensyn til Lønudbetalingen til 1. April, tror vi ikke den kan udskydes længere end til den 3die — men vi vil intet forsværg — Regnskabsførerens gode Villie *in mente!* *Red.*

### Slagelse Lokomotivfører-Afdeling

afholdt sin ordinære Generalforsamling Onsdag den 20. Januar.

Til Bestyrelsen valgtes:

Lokomotivfører N. P. Petersen, Formand. (Genvalg)  
— J. P. Raabæk, Kasserer. (Genvalg)  
— H. V. Engelhardt, Repræsentant.

Til Revisorer valgtes:

Lokomotivførerne Engelhardt og Schmidt.

Til Delegeret N. P. Petersen.

Det vedtoges at Afdelingen giver et Bidrag til den lokale Børnebespisning her.

P. A. V.  
N. P. Petersen.

### Slagelse Lokomotivfyrbøder-Afdeling.

Den ordinære Generalforsamling afholdtes Lørdagen d. 18/1 1915 Kl. 7 Em.

Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning over Virksomheden mellem Afdelingen og Hovedbestyrelsen
- 2. Regnskabet
  - 3. Valg af Bestyrelse
  - 4. Valg af Revisorer
  - 5. Brug af Afdelingens Midler
  - 6. Forslag om at yde et Bidrag til en lokal Indsamling
  - 7. Eventuelt

- Ad Punkt 1. Beretningen forelagdes af Formanden
- — 2. Enstemmig godkendt
  - — 3. Til Formand genvalgtes P. A. Jensen, til Kasserer valgtes J. Pedersen og til Repræsentanter C. Sørensen og H. P. Rasmussen
  - — 4. Valgt blev A. Schrøder og Wedebye.
  - — 5. Det vedtoges at afholde en festlig Sammenkomst. Til at arrangere samme nedattes et Udvalg bestaaende af P. A. Jensen, A. Schrøder og G. Jakobsen.
  - — 6. Det vedtoges at yde et Bidrag af 1 Kr. pr. Medlem, som opkræves 1. Februar og som skal indbetales til „Skolebørnernes Bespisning i Slagelse“.
  - — 7. Diskussion om flere lokale Sager som toges til Efterretning.

P. A. V.  
P. A. Jensen.

### Struer Lokfører Afdeling.

Ved Generalforsamlingen i Lokomotivførerafdelingen af D. L. & L. F. i Struer den 22./1. 15 valgtes følgende Bestyrelse:

Formand: Lkf. M. Jensen (genvalgt)  
Kasserer: — C. Nielsen —  
Repræsentant: Lkf. Horn  
Revisorer: Lorentsen og Drøidal  
Sekretær: N. Lassen.

N. Lassen, Sekretær.

### Korsør Lokfyrb. Afdeling.

Mandag den 18. Januar 1915 afholdt Lokfyrb. Afdeling sin aarlige Generalforsamling.

Til Dirigent valgtes Lokfyrb. Wilh. Petersen.

Formanden, Lokfyrb. A. Møller bød Velkommen, hvorefter man gik over til det første Punkt paa Dagsordenen: Valg af ny Bestyrelse.

Til Formand	Lokfb. Wilh. Petersen
- Kasserer	— Volm. Hansen
- Repræsentant	— B. Larsen
- Sekretær	— V. Thomsen
- Suppleant	— H. Nielsen

Til Revisorer valgtes:

Lokfyrb. A. Gustafsen  
— C. Jørgensen.

Derefter oplæste Kassereren Regnskabet, som godkendtes, hvorefter man gik over til „Eventuelt“.

Foruden forskellige Smaasager fremkom under dette Punkt et, i lang Tid ved Kø. Depot, brændende Spørgsmaal, nemlig Personalets Fordeling i II- og Persontogsturene. Efter nogen Debat vedtog Generalforsamlingen følgende: K. Maskine Turen besættes med det ældste Personale, P. Maskine Turen med det næstældste, og Godstogsturen med det yngste Personale; ligeledes vedtoges at den yngste Mand gik Reserve og den ældste Mand i K. Turen fik eventuelt Afløsning for Rangering. Endvidere vedtoges at rette en Henvendelse til Hovedbestyrelsen om Lettelse af Godstogsturen. Efter forskellige Smaasager, hvorunder fremkom Ønsket om højere Løn eller Dyrtdstillæg, sluttede Dirigenten Mødet Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aften. 21 Medlemmer var tilstede.

V. Thomsen,  
Sekretær.

### Viborg Lokof.-Afdeling

afholdt den 22./1. sin aarlige Generalforsamling i Arbejderforeningens Lokaler.

Til Dirigent valgtes P. Christiansen.

Forhandlingsprotokollen fra sidste Aar oplæstes og godkendtes.

Det reviderede Regnskab oplæstes og godkendtes.

Til Bestyrelse valgtes:

Formand: J. R. Larsen,  
Kasserer: P. M. Jørgensen,

Suppleant: P. V. Mortensen,  
 Revisor: Chr. Angkjær,  
 Revisor: M. Markussen,  
 Suppleant: P. Graver.

Til Delegerede valgtes:

K. Larsen,  
 P. M. Jørgensen.

Det vedtoges at søge Samarbejde med Lokomotivfyrbøderne om at afholde Generalforsamling paa samme Dag med en fælles selskabelig Sammenkomst.

Det vedtoges at rette en Henvendelse til Hb. og bede denne arbejde hen til, at alle Lokof. faar Frikort til Statsbanerne.

Det vedtoges paa Forslag af P. Christiansen og P. Graver, at Kassen paa Grund af den herskende Dyrtdid skal yde et Beløb af 40 Kr. til Afholdelse af en Fest med Damer efter endt Generalforsamling.

Efter Generalforsamlingen afholdtes et Festmaaltid sammen med Lokof. Hustruer og Døtre. Under Festmaaltidet blev der musiceret paa Klaveret af Lokof. Gravers Datter. Efter Festmaaltidet fik man sig en lille Svingom til Violinen og Klaverets Toner.

Som Æresgæster var indbudt pensioneret Lokomotivfører Hans Larsen og Hustru samt Lokomotivformand Nielsen og Hustru.

Lokomotivformanden havde med Maskinbestyrerens Tilladelse lagt Tjenesten saa godt til Rette, at alle som vilde med, kunne deltage. Dansen gik til at begynde med lidt treven, men efterhaanden som Benene, der jo i Aarenes Løb er bleven stive af Opholdet paa Maskinerne, fik noget af deres gamle Smidighed igen, blev Farten sat op; selv de ældste tilstedeværende Førere svang sig med Liv og Lystighed. Mange af Deltagerne har i deres Svendeaar været langt omkring, og mange gamle, smukke Danse baade fra Nær og Fjern blev derfor opfriskede, og da der tilsidst blev danset en original Tango-Stepp som Indbyggerne paa Sandwichsøerne danser den ved Solopgang, forinden de har nydt deres Riga Balsam, var der voldsom Jubel og da capo. Lokomotivfører P. Rasmussen var utrættelig som Arrangør af de smukke Danse. Man skiltes med Løfte om at mødes igen næste Aar, og at søge Samarbejde med Lokof. om en fælles Fest.

*J. R. Larsen,*

p. t. Formand, Viborg Afdeling.

### Nyborg Lokof. - Afdelings Juletræsfest.

Torsdag den 7. Januar d. A. afholdt Nyborg Lokof. - Afdeling sin aarlige Juletræsfest paa Turisthotellet. Lokf. - Afdelingen var indbudt, men der var kun faa af d'Hrr., der efterkom Indbydelsen. Kl. 7 1/2 Em. aabnedes Dørene til Salen for et smukt pyntet Juletræ til stor Overraskelse for Børnene. Kl. 9 foretoges Bortlodning af 5 smukke Genstande, hvoraf 2 vare fikse hjemmeforarbejdede Metalgenstande. Kl. 10 Uddeling af Godter og Legetøj til Børnene. Kl.

11 fælles Kaffeboard for samtlige Deltagere. Derefter Dans for de Voksne til Kl. 3 Fm. med efterfølgende Frokost, hvor saa godt som alle deltog. Festen var alt i alt godt arrangeret og godt besøgt, saa alle var enige om, at det var en af de bedste Juletræsfester, der har været afholdt indenfor Afdelingen. Vore forskellige Overordnede takkes herved for den Imødekommenhed, der udvistes med Tjenestefrihed for de forskellige Deltagere der ønskede at deltage, saa ingen af den Grund var forhindret.

*En Deltager.*

## FORSKELLIGT.



### Dødsfald.

Direktøren for Statsbanernes Regnskabsafdeling, C. O. Rimestad, er afgaaet ved Døden 29. Januar.

Direktør Rimestad, der var født 16. December 1848 var saavel i Anciennitet som Alder den ældste af Statsbanernes Direktører og havde været ansat siden 1./8. 1876. Den Afdøde, der var Stedfortræder for Generaldirektøren i dennes Forfald, var en fremragende Tariftekniker og har indlagt sig megen Fortjeneste for sit Arbejde paa dette Omraade. — Han var meget afholdt af alle han kom i Berøring med, paa Grund af sit humane og forstaaende Livsyn.

Direktør Rimestad var Søn af den bekendte nationalliberale Politiker C. V. Rimestad.

Det er en dygtig Embedsmand, Banerne har mistet ved Direktør Rimestads Død.

### Udnævnelse.

Fungerende Værkstedbestyrer, Maskiningeniør cand. polyt. R. P. Olsen er udnævnt til Bestyrer af Centralværkstederne i Kjøbenhavn.

### Bemærk.

Afdelingsbestyrelserne *maa erindre straks* efter Valg i Afdelingerne at sende Meddelelse til Sekretæren om de *Valgtes Navne og Adresse.*

### Bytning.

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

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

