

18. Aarg. Nr. 21.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. November 1918.

Skinnevandring.

Ved Otto Bendixen.

Med det ejendommelige Fænomen, Forskydningen af Overbygningen, som har vakt Interesse langt ud over tekniske Kredse, og som i Fagkredse betegnes med „Skinnevandring“, har Jernbaneteknikeren ofte beskæftiget sig i de sidste Aar. Som Grundlag for dette Spørgsmaals Drøftelse har bestandig den Beretning tjent, som Ingeniørerne Engerth og Spitz allerede før længere Tid siden har aflagt for de østlig-ungarske Statsbaner. Forskydningen af de paa Svellerne befæstigede Jernbaneskinner i Retning af Togets Kørselsretning, bevirkes ved Hjulenes Friktion. Dette Fænomen bliver begunstiget ved Hjulenes glidende Friktion under Bremsningen. Den ved Bremsningen fremkaldte Forskydning af Sporet er saa stærk, at den ikke bliver ophævet ved de Kræfter, der virker paa Periferien af Lokomotivets Drivhjul, og som søger at paavirke Skinnerne modsat Kørselsretningen. De Spor, som altid befares af Tog i samme Retning, viser særlig stærk Tilbøjelighed til Skinnevandring. Her begunstiger nemlig de Kræfter, som optræder ved Overvindingen af hvert Stød, stærkt Forskydningen af Sporet gennem Togets kraftige Bremsvirkning i Kørselsretningen. Ved „Stød“ forstaar Jernbaneteknikeren som bekendt Mellemrummet mellem to Skinner.

Hvis gennem disse teoretiske Betragtninger, og disses Rigtighed bekræftes gennem Erfaring

i Praksis, Fænomenet, Sporets Vandring, maa betragtes som opklaret, saa drejer det sig endnu kun derom, ogsaa at lære at forstaa den særlige Form for Skinnevandring. Den Kendsgerning maa nemlig tages i Betragtning, at begge Skinnestrængene ikke vandrer regelmæssigt, men den ene opviser større Forskydning end den anden. Her er igen værd at fremhæve den Iagttagelse, at denne uregelmæssige Vandring af et Spors to Skinnestrænge optræder stærkest i Kurver. Dette Fænomen maa føres tilbage til, at i Kurver indvirker Togets Sidetryk paa Skinnerne stærkere end paa de lige Strækninger. Sidetrykkene ytrer sig altsaa stærkere ved den ene Skinnestræng end ved den anden.

Desuden indvirker ogsaa den saakaldte „Hærdning“s Forhold til Togenes Kørehastighed paa den uregelmæssige Vandring af Sporets to Skinnestrænge. Som „Hærdning“ bliver den Form for Sporbygning betegnet, hvor i Kurver den ydre Skinne ligger højere end den indre. Derved stiller Toget sig ved Kørslen ad en Kurve noget skraat indefter. Man opnaar derigennem den Hensigt saavidt muligt at gøre Centrifugalkraften uskadelig. Som bekendt har ethvert Legeme, som bevæger sig i en Kreds, Tilbøjelighed til at fjerne sig ud efter. Man benævner da ogsaa Centrifugalkraften som den midtpunktflyende Kraft. Denne Centrifugalkraft optræder saa meget stærkere i Kurver jo større Togets Hastighed er og jo mindre Kurvens Radius. Som Følge heraf maa Hærdningen i skarpe

Kurver og for hurtige Tog være større end for langsomt kørende Person- og Godstog. Naturligvis tør den udvendige Skinnes højere Belliggenhed end den indvendige ikke overskride et bestemt Maal, saaledes at Kurverne ogsaa kan befares af langsommere kørende Tog. Dette belyser ogsaa den Kendsgerning, at Iltøgene hyppigt paa kurverige Strækninger ikke kan udnytte deres fulde Hastighed. Saasnart en Kurve nærmes, maa snarere Lokomotivføren begrænse Farten til en vis Middelhastighed.

(Fortsættes.)

Dissousgassen.

Efter „Teknisk Tidsskrift“ tillader vi os at gengive et Brudstykke af et Foredrag, Direktøren for Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator, Stockholm, Ingeniør, Dr. Gustav Dalén den 1. Oktober holdt paa Den polytekniske Læreanstalt.

Vi har flere Gange her i Bladet, sidst i Nr. 19 d. A., haft Artikler fremme om Anvendelsen af Dissousgassen, og vi finder derfor Anledning til at optrykke dette interessante Foredrag, som er udmærket egnet til at supplere de tidligere Artikler.

Maa jeg for et Øjeblik lægge Beslag paa Deres Opmærksomhed; jeg skal da forsøge at give en lille Oversigt over, hvad der forstaas ved Acetylène dissous, samt nogle Oplysninger om Dissousgassens Anvendelse.

Som bekendt udvindes Acetylgas af Calciumcarbid CaC_2 , og den første, der fandt en praktisk Maade at fremstille Calciumcarbid paa, var Canadieren Willson omkring 1890. Det skete ved en ren Tilfældighed, medens denne Forsker beskæftigede sig med Fremstillingen af Diamanter; han havde opdaget, at man i en elektrisk Lysbue kunde samsmelte Kul og Kalk, og haabede ved denne Fremgangsmaade at udkrystallisere Diamanter. Han fik imidlertid et, som han troede, fuldstændig værdiløst Stof og kastede det ud i Gaarden. Ved et Tilfælde kom denne Carbid i Berøring med Vand, og der udvikledes en let antændelig Luftart, Acetylen, C_2H_2 .

Man opdagede hurtigt, at denne Gas indeholdt store Mængder Kulstof, og at den som

Følge deraf egnede sig fortræffeligt til Belysning. Der udvikledes ret hurtigt en Teknik paa Grundlag af denne Belysningskilde, idet man udvandt Gassen ved at bringe Carbid i Berøring med Vand. Efterhaanden kom ogsaa Kravet om at opmagasinere Gassen frem, saaledes at den kunde anvendes til Brug ved mobile Belysningsanlæg etc., og det laa da nær — paa samme Maade som ved andre Gasarter — at søge at komprimere den eller at overføre den i flydende Form. Acetylgas overgaar allerede ved Tryk af ca. 36 Atm. i flydende Form, og man troede i denne Vædske at have en ideel Belysningskilde, da man i et ringe Rumfang kunde magasinere betydelige Gasmængder. Det varede imidlertid ikke længe, før det viste sig, at saavel den komprimerede Gas som den flydende Acetylgas havde ret ubehagelige Egenskaber, idet den var overordentlig eksplosiv paa en i høj Grad uberegnelig Maade; Beholderne, hvori Gassen var opmagasineret, kunde taale en hvilken som helst Behandling, Slag, Stød etc. uden at bringes til Eksplosion for saa en skønne Dag uden paa viselig Aarsag at eksplodere med megen Voldsomhed. Ved alle disse Forsøg gik der ikke saa faa Menneskeliv tabt, og den flydende Acetylen blev da efterhaanden forbudt i de fleste Lande, og efterhaanden ogsaa den komprimerede Acetylen.

Navnlig den komprimerede Acetylen havde allerede vundet ret stor Udbredelse, i Særdelighed til Fyrbelysning, bl. a. i Canada, men efter nogle Aars Funktion, skete der en saa voldsom Eksplosion, og den komprimerede Gas ogsaa blev forbudt i dette Land. I Argentina havde det store tyske Firma Julius Pintsch indrettet store Anlæg for komprimeret Acetylen til Belysning af Fyr og Bøjer, og da vi i 1909 henvendte os til Myndighederne i Argentina og ud fra vore Erfaringer og Eksperimenter foreholdt dem Betænelighederne ved at fortsætte med komprimeret Acetylen, fik vi det Svar, at nu havde denne Gas været anvendt i saa mange Aar uden Uheld, at man ikke saa nogen Grund til at foretage en Forandring. Imidlertid sprang for nogle Aar siden en Fyldestation i Luften; Ødelæggelsen var overordentlig stor, idet ca. 20 Mennesker blev dræbt, og af Materiel ødelagdes der en Dampbaad og

en Del Bøjer, som var under Opladning. Efter denne Eksplosion gik ogsaa Myndighederne i Argentina bort fra den komprimerede Acetylen.

Ønsket om at anvende Acetylen i koncentreret Form var imidlertid stadig brændende, og man forsøgte at opmagasinere den paa forskellige Maader, saaledes at Eksplosionsfaren helt fjernedes.

Julius Pintsch, som har beskæftiget sig meget med dette Spørgsmaal, søgte at forædle Feltgas ved at iblande Acetylen. Det bedste Resultat naaede han ved at blande indtil 25 pCt. Acetylen i Feltgassen, og denne Blanding kunde han komprimere til ca. 10 Atm. uden Fare for Eksplosion. Blandingen benyttede Pintsch til Jernbanebelysning, og Lysstyrken forhøjedes ret betydeligt, naar Gassen brændte i aaben Flamme. Da man efterhaanden gik over til Glødnetsbelysning i Jernbanevogne, fik Tilsætningen af Acetylen mindre Betydning, og man har nu næsten kelt opgivet denne Fremgangsmaade.

To franske Kemikere, Claude og Hess, gik en anden Vej. De havde gjort den Opdagelse, at Acetylen let lod sig opløse i forskellige Vædsker, og ved Eksperimenter fandt de, at Acetone havde den Egenskab at kunne opløse meget store Mængder Acetylen, uden at Blandingen blev eksplosiv. Claude og Hess arbejdede videre og komprimerede denne Blanding i Staalbeholdere, men havde store Vanskeligheder, fordi Acetone undergaar ret store Volumenforandringer, naar den optager og afgiver Acetylen. Har man pumpet en Beholder fuld af Acetylen, opsuget i Acetone, op til et vist Tryk, og Beholderen ved dette Tryk er helt fyldt med Blandingen, opstaar der saasnart man udskiller Acetylen, et Rum i Beholderen, hvori der findes fri Acetylen, idet Acetonen trækker sig sammen; og denne Acetylen, som jo er komprimeret, er eksplosionsfarlig.

De to nævnte Kemikere havde derfor til at begynde med intet Udbytte af deres Opdagelse, men saa fandt de paa at eksperimentere med at udfylde Beholderens Volumen med en porøs Masse. Til en Begyndelse fyldte man Beholderen med porøse Briketter og lod disse opsuge Acetonen, hvorefter man indpumpede Acetylen, og Tanken var den at fordele Gassen

i smaa Gas-Volumina i den porøse Masse, saaledes, at Sønderdeling af et Gasmolekyle et Sted i Beholderen ikke vil forplante sig til Nabocellen. Det viste sig at være en meget lykkelig Løsning. Vi gjorde videre Forsøg i denne Retning og fandt en porøs Masse, hvis væsentligste Bestandele er Kiselgur, Asbest og Trækulsstykker. Denne Masse, som har en Porøsitet af ca. 85 pCt., fylder vi paa Beholderne i flydende Tilstand, hvorefter disse bliver anbragte paa et Rysteværk, for at Massen kan fordele sig over hele Beholderens Volumen; derefter opvarmes Beholderen langsomt og afkøles igen, for at alt Vand i Massen kan fordampe; denne Fordampningsproces tager 7—9 Uger, efter Beholderens Størrelse. Paa denne Maade er det lykkedes at opmagasinere store Mængder Acetylen eksplosionsfrit i opløst Form i Staalbeholdere (Gasakkumulatorer), og denne Gas kaldes Dissousgas (acétylène dissous).

Vi har gjort indgaaende Forsøg paa at undersøge den porøse Masses Driftssikkerhed og har blandt andet indpumpet luftblandet Acetylen i en Beholder, kun udfyldt med den porøse Masse (altsaa uden Acetone) og komprimeret denne Blanding. Derefter forsøgte vi ved elektriske Gnister at fremkalde Eksplosioner flere Steder i Beholderen, og det viste sig, at Eksplosionerne ikke forplantede sig videre i Massen.

For at vedligeholde en saadan Gasakkumulators Kapacitet, maa man sørge for, at den Acetylen, der indpumpes, er fuldstændig fri for Urenheder, saavel mekaniske som kemiske, og endvidere ganske tør, idet Vand under ingen Omstændigheder maa indpumpes i Akkumulatoren. Den porøse Masse maa endvidere ganske udfylde Staalbeholderen og ikke kunne lade sig ryste sammen, saaledes at der opstaar tomme Rum.

Acetylen, opbevaret paa denne Maade, er den Lyskilde, som vi har anvendt til de forskellige Øjemed indenfor Belysningens og den autogene Metalarbejdnings Omraade, og som vi har baseret vor Fabrikation paa, siden vort Firma grundlagdes i 1904. Paa dette Tidspunkt beskæftigede Fabrikken en Bogholder, en Værkfører og 10 Mand.

Jernbaneulykken ved Getå.

Efter vort svenske Broderorgan bringer vi følgende nærmere Redegørelse om Ulykken:

Toget fremførtes af et af Sverrigs Jernbaners 4-cylindrede Iltogslokomotiver Litra F. (forøvrigt var dette Lokomotiv udstillet paa Baltiske Udstilling i Malmø 1914), og bestod af en Post- og Rejsegodsboggievogn, en 2-akslet Rejsegodsvogn, en 2-akslet 3. Kl.s Personvogn, 3 3. Kl.s Boggievogne, en Restaurationsvogn, 1 2. Kl.s Boggievogn, 1 kombineret 2. og 3. Kl.s Vogn samt en ekstra Godsvogn, ialt 34 Aksler.

Fra Norrköping skulde Toget efter Køreplanen afgaa Kl. 6,34, men afgik noget forsinket. Toget, som kørtes af Lokomotivfører Wahlström fra Mjölby, havde en Hastighed af 70 à 80 km., da det nærmede sig Ulykkesstedet, hvor Banen løber paa en høj Dæmning med en høj Bjergskæring paa venstre Side og paa højre Side den paa en særlig Dæmning ud mod Bråvikens Strand anlagte Landevej.

Omtrent en Time før havde et langt Godstog forspændt to Lokomotiver passeret Stedet for sydgaende og krydsede Ulykkestøget i Norrköping. Personalet paa dette Tog havde intel usædvanligt bemærket og Banebevogtningen havde ikke heller bemærket nogen Fejl, endskønt man paa Grund af den sidste Tids stærke Nedbør havde været særlig opmærksom, fordi man nærede Frygt for at Vandet skulde virke ødelæggende et Sted i Nærheden. Man troede derfor til en Begyndelse, at Dæmningen først havde givet efter i det Øjeblik det tunge Lokomotiv løb ud paa denne. Herom har Lokomotivføreren ikke kunnet give nogen Oplysning, da det paa Grund af Mørket og den daarlige Belysning fra Lokomotivet var umuligt for ham at se dette. Men efter hvad man senere har kunnet konstatere er Dæmningen skredet 7 à 8 Min. forinden Togets Ankomst, idet de langs med Banen løbende Telegraf- og Telefonledninger blev afbrudt lidt før Kl. 7.

Toget kom saaledes med uformindsket Hastighed og Lokomotivet rutsede ned fra den høje Dæmning og tørnede mod Landevejsdæmningen, dragende de efterfølgende Vogne med sig i Faldet indtil Restaurationsvognen, som blev staaende paa Enden, hvad Billedet viser. Ved det umaadelige Stød forskød Lan-

devejen sig 7 à 8 Meter ud i Søen, hvor en høj Lerbanke skød op af Vandet.

Fra de nedstyrtede Vogne, som optaarnede sig i en Bunke af Stumper, hørtes umiddelbart efter hjerteskræende Nødraab fra dem, som ikke med det samme blev dræbte eller bevidstløse.

For at gøre Ulykken endnu værre udbrød der kort efter Ild i de knuste Vogne, og trods det, at der fandtes Vand lige ved, havde man ingen Redskaber, hvormed de Overlevende kunde bringe Hjælp til de Ulykkelige, der mere eller mindre lemlæstede var fastklemte eller paa anden Maade indespærrede blandt Ruinerne. Trods de mest opofrende og heltemodige Anstrængelser, som de overlevende og ikke-tilskadekomne Passagerer og Togpersonalet gjorde for at bringe Hjælp, blev dog mange, som ellers med Sikkerhed kunne været reddet, Offer for Ilden, der bredte sig med stor Hastighed og snart omfattede alt i et flammende Baal. — Af Øjenvidner berettes om rædselsfulde Detailler, om hvorledes Mennesker, som ikke kunde tages løs, forgæves bad dem om at hugge eller skære deres fastklemte Lemmer af. Der fandtes nemlig, som forud nævnt, ingen Værktøj i Toget. Og da Ulykken inden Ilden allerede var naaet frem og havde udslukt alt Liv, som endnu fandtes i de knuste Vogne.

Paa Grund af at Ilden fortærede alt brændbart har det endnu ikke med Vished kunnet konstateres, hvor mange Mennesker der dræbtes ved Ulykken, men hidtil har man opgjort deres Tal til 38 à 40, af hvilke dog ca. 20 har kunnet identificeres.

De tilskadekomnes Antal opgøres til 71, hvoraf mange haardt, med knuste Lemmer, Brud eller Brandsaar. De blev saa hurtig det kunde ladesiggøre transporterede til Norrköping. Et Par af disse er afgaaet ved Døden af Kvæstelserne og er medregnede i det øpgivne Antal Døde. Af de øvrige er nogle allerede udskrevne fra Sygehuset og de øvrige er i god Bedring.

Af det tjenstgørende Personale dræbtes Lokomotivfyrb. Karl Erik Karlson fra Mjölby, Konduktør Carl Joh. Ström fra Stockholm samt Rengøringskonen Fru Frida Björling fra Nyköping. Endvidere dræbtes to af Restau-

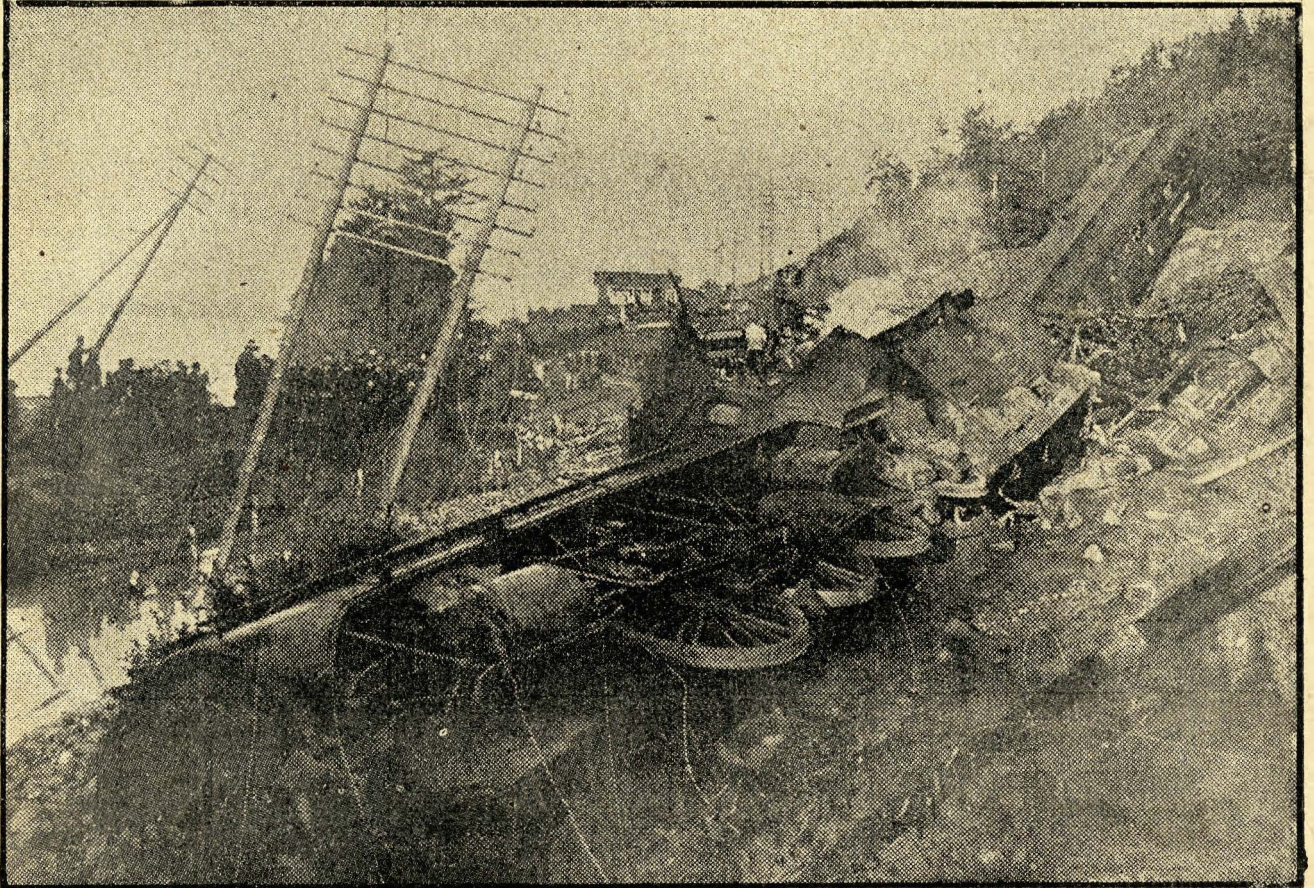
rationsvognens Personale samt den Toget medfølgende Piccolo.

Efter den reddede Togmesters (A. Nordqvist) Opgørelse var Antallet af Rejsende ca. 300 og i de nedstyrtede og knuste Vogne ca. 125 à 150, hvilken Opgørelse paa det nærmeste viser sig at være rigtig.

Den ny Ulykke er den største i sit Omfang i Norden. Med Hensyn til Tab af Menneskeliv

Som forud nævnt blev Lokomotivfyrbøderen dræbt, men Lokomotivføreren slap mærkværdig nok uden sværere Kvæstelser.

Ved selve Ulykkestilfældet fik han af det knuste Tag paa Førerhuset et Saar paa Issen samt kom til Skade med det ene Ben, der dog ikke brækkede. Men derefter fik han Brandsaar paa Hænderne ved Forsøg paa at redde Lokomotivfyrbøderen, der sad fastklemt med



Jernbaneulykken ved Getå den 1. Oktober 1918.

er den omtrent af samme Omfang som Gjen- tofteulykken i 1897, som kostede 39 Mennesker Livet. Men med Hensyn til tilskadekomne og ødelagt Materiel overtræffer denne Ulykke alle foregaaende, idet den materielle Skade med Sikkerhed overstiger 300,000 Kr. Til dette kommer den store Post som brændte, hvilken indeholdt Værdiforsendelser til meget store Beløb, samt Rejseffekter, der i flere Tilfælde indeholdt betydelige Værdier. Saaledes mistede en Ingeniør fra Stockholm Værdipapirer for ca. 90,000 Kr.

Underkroppen og strakte Armene op efter Hjælp. Den udstømmende Damp, som antagelig kom fra den itubrudte Injector paa Lokomotivfyrbøderens Side, gjorde dog Redningen umulig. Sandsynligvis blev han straks saa stærkt klemt, at han ikke var ved fuld Bevidsthed, thi det fortælles, at han ikke gav en Lyd fra sig. I hvert Fald har hans Døds- kamp i den hede Damp ikke kunnet vare ret længe.

Naar man ser Billedet af Ødelæggelsen, det væltede Lokomotiv og det knuste Førerhus,

saa forekommer det underligt, at Føreren er sluppet fra det med Livet, særlig da Ulykken kom aldeles pludselig og i dybt Mørke. Men endskønt han ikke kom mere tilskade, end at han kunde være nærværende ved sin Lokomotivfyrbøders Begravelse d. 9. ds.; saa gør det store Nerveschok, han fik, ham sikkert uskikket til Tjeneste i længere Tid.

Allerede fra Begyndelsen var det temmelig klart, at ingen af Personalet var Skyld i Ulykken. Banevogteren havde et Par Timer før Ulykken passeret Strækningen og intet bemærket, som kunde give Anledning til Frygt. Et tungt Godstog med to tunge Lokomotiver og et let Persontog fra Norrköping til Krokkek havde umiddelbart forinden passeret Steedet.

Man var derfor til en Begyndelse tilbøjelig til at benægte den Forklaring, at en Naturkatastrofe var Aarsagen til Ulykken, forårsaget af den stærke Regn, som ingen kunde forudse.

Den seneste Tids stærke Nedbør menes nu at have gennemblødt og undermineret Dæmningen, endskønt Rørledninger og Afløb var fuldstændig i Orden. — Imidlertid synes det mærkeligt, at vore moderne fagtekniske Videnskabsmænd og Jernbanebyggere ikke skulde kunne bygge en Bane, der kan taale Regn om end aldrig saa meget.

Pressen har nu fremsat Krav om at faa undersøgt Anlægget af en særlig upartisk Kommission af Sagkyndige.

Lokomotivføreren var i Forhør den 10. Oktober, men kunde paa Grund af Mørket ved Ulykkestilfældet ikke forklare, hvor han havde mærket det første Stød. Han havde ikke kunnet observere Banelegemets Tilstand. Katastrofen var sket i et Øjeblik. Han havde hørt et Brag og mærkede at Lokomotivet sank nedad. Derefter mindedes han intet, førend han var kommen fri af Lokomotivet og saa Toget ligge ved Siden af Skredet. — Han havde set Flammer slaa frem i Vognene bag ved Postvognen. Derefter havde han gjort Forsøg paa at redde Lokomotivfyrbøderen. — Forhørslederen meddelte, at en Løjtnant Hamberg, som havde været med Toget

forklarede, at Lokomotivføreren ved dette Tilfælde havde vist meget Mod og Raadsnarhed, ligesom ogsaa ved det senere Redningsarbejde i Vognene, hvorom Lokomotivføreren dog intet erindrede. Han kunde heller ikke huske, at Togmesteren havde søgt at hjælpe ham med at faa Lokomotivfyrbøderen frem. Han havde ca. 40 Min. efter Ulykken hørt en Eksplosion. Lokomotivføreren havde svært ved at tro, at Ilden skulde være opstaaet fra Fyret i Lokomotivet, og mente, at hvis dette var faldet ud, at det da var slukket af det udstrømmende Vand fra Tenderen eller i de Vandpytter, der var under Lokomotivets Fyrkasse.

Forhøret var dermed afsluttet.



25 Aars Jubilæum.



A. S. K. Petersen.

Den 1. November fejrede Lokomotivfører Alfred Petersen, Roskilde, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, idet han 1. November blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Masnedsund, blev senere forflyttet til København, til Masnedsund kom Jubilaren igen ved sin Forfremmelse til 1. Klasses Lokomotivfyrbøder og blev endelig ved sin Forfremmelse til Lo-

komotivfører 1. Maj 1900 forflyttet til Roskilde, hvor han siden har været.

Jubilaren har altid været en god og støt Kollega, der ved sin bramfrie Optræden har erhvervet sine Medansattes Agtelse og Tillid. Jubilaren har saaledes i flere Aar været Afdelingsformand i Roskilde og stadig været Organisationens en god lokal Kraft, og vi vil haabe, at han Resten af sin Tid med usvækket Interesse vil værne om Organisationens.

Jubilaren blev paa Mindedagen hædret saavel af Afdelingen som af mange Medansatte.

Vi bringer ham vor Lykønskning og ønsker ham alt godt for den kommende Tid.

Hovedbestyrelsesmødet

Lørdag den 26. Oktober 1918.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden meddelte forskellige Svar, der var modtaget fra Generaldirektoratet paa indsendte Skrivelser og redegjorde for forskellige Sagers Behandling og refererede Forløbet af Forhandlingen med Generaldirektoratet om Rangermaskinernes Betjening og Bemanding, der sluttede med, at Forhandlingerne fortsattes i den nærmeste Fremtid.

C. A. Lillelund gjorde paa Lønudvalgets Vegne Rede for de Sager, der var behandlet der, hvilket toges til Efterretning.

C. A. Vording forelagde Bladudvalgets Arbejde i den forløbne Tid og oplyste, at Papirpriserne og Trykarbejdet i Forbindelse med en ringere Indtægt af Annoncerne i Aar vilde medføre, at Foreningen maatte yde „Dansk Lokomotiv Tidende“ et større Tilskud end budgetteret.

Toges til Efterretning.

K. Johansen omtalte Velfærdsudvalgets Arbejde og hvilke Foranstaltninger, der paatænkes, hvilket Hovedbestyrelsen gav sin Tilslutning.

C. A. Lillelund oplyste om indkomne Laanbegæringer og udtalte Haabet om, at Ønsket om Laan efter 1. November maatte blive ringere end hidtil.

L. Rasmussen gav Meddelelse om Forhandlingerne paa de stedfundne Bestyrelsesmøder i Fællesrepræsentationen og udbad sig Bemyndigelse til, at Bestyrelsesmedlemmerne deltog i et Møde, der tænkes afholdt i December.

Denne Bemyndigelse blev givet.

Formanden gav derefter Meddelelse om Jernbaneorganisationernes Fællesudvalgs Arbejde og oplyste, at Fællesudvalget havde fremsendt Andragende om en Forhøjelse af Diæterne, Kørepenge og Natpenge, om Tjenestenumrene for en Række Tjenestekategorier, om Gratiale ved Jubilæum saavel 25 Aars som 40 Aars, om Boligspørgsmaalet i Brande samt Forhøjelse af Godtgørelse for dobbelt Husførelse.

Punkt 2. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren gav en Oversigt over Foreningens Udgifter siden Regnskabsaarets Begyndelse. Udgifterne er steget betydelig, navnlig som Følge af Lønningsarbejdet og gør det budgetterede Tilskud fra Kredskasserne til Hovedkassen for lille.

Der førtes derefter en Diskussion om Regnskabsformen for Kampfonden. Henvistes til Behandling paa et senere Møde.

Punkt 3. Et af Hovedbestyrelsen nedsat Udvalg forelagde derefter et Forslag til at centralisere Foretninggangen vedr. Behandlingen af Foreningens Sager. Forslaget vedtoges.

Efter Forhandling med Redaktøren vedtoges, at Formanden og Redaktøren danner et Redaktionsudvalg.

Det vedtoges endvidere, at Arbejdet vedr. Velfærdsforanstaltninger henlagdes under Formanden.

Det vedtoges, at Kredsformændene danner Bladudvalget.

Punkt 4. Den „glidende Skala“.

Foreningens Repræsentanter i Fællesrepræsentationen for offentlig ansatte Tjenestemænd forelagde Meddelelse om, at nævnte Sammenslutning ønskede Organisationens Stilling til en ny Lønningslov med paa hæftet „glidende Skala“. Lokf. Chr. Christensen, der er Foreningens Repræsentant i Fællesorganisationen, deltog i den Anledning i Hovedbestyrelsesmødet.

Spørgsmaalet gav Anledning til en omfattende Diskussion.

Hovedbestyrelsen vedtog enstemmig at meddele Fællesrepræsentationen, at en Lønningslov vedhæftet „glidende Skala“ var Organisationens Modstander af.

Punkt 5. Flere Forhold vedr. „Dansk Lokomotiv Tidende“ gav Anledning til Diskussion og det vedtoges at søge gennemført forskellige Forbedringer.

C. M. C.

Lokomotivførererkredsens Møde

Lørdag den 26. Oktober 1918.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden omtalte, at man i C. O. havde behandlet Spørgsmaalet „den glidende Skala“, men vilde vente med nærmere Redegørelse herfor til H. B. M. Redegjorde derefter for en Sag, han havde modtaget fra en Lokomotivfører i Fredericia, der havde modtaget en Misbilligelse for udvist Uagtsomhed. Efter at de nærmere Omstændigheder var debatteret, vedtoges det at henvise Sagen til Formanden.

Formanden redegjorde derefter for det videre Forløb af en Sag mellem to Lokomotivførere i Vm. Den vedtagne Beslutning vil nu blive bragt til de paa gældendes Kundskab.

En af en Lokomotivfører i Randers fremsendt Sag behandlede derefter indgaende, og det besluttes, at Hviid nærmere undersøgte de stedlige Forhold.

Punkt 2. Regnskabsoversigt.

Kassereren gennemgik Regnskabet for den forløbne Tid af Aaret, der udviste et i Forhold til Budgettet gunstigt Resultat.

Punkt 3. Eventuelt.

C. A. Lillelund omfalte Sagen ang. vacuum-bremsede Togs Standsning paa farlige Stationer.

Det vedtoges at rejse Sagen paany.

C. M. C.

Lokomotivfyrbøderkredsens Møde

Lørdag den 26. Oktober 1918.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden meddelte Svaret paa Skrivelsen ang. den fulde Stillingsbetegnelse for Lokomotivfyrbøderne.

Aspirantsagen fra Randers ang. 4 Øres Mertimebetaling ved Udvaskning er afsluttet med det Resultat, at der ikke kan ydes Merbetaling for dette Arbejde.

Der har været ført Forhandling om Rangertjenesten i II Distrikt, noget endeligt Resultat foreligger ikke, da Distriktschefen først vilde forespørge Generaldirektoratet, hvorledes dette stiller sig overfor Spørgsmaalet: Undtagelsesvis delt Tjeneste.

Fra Viborg indløber der stadig Forespørgsler af lokal Natur ang. Turbesættelser og tjenstlige Forhold. Formanden mente, at den bedste Maade at faa denne Sag ordnet paa, vilde være at tage til et Afdelingsmøde i Viborg og der faa en Afgørelse paa Sagen.

Punkt 2. Regnskabsoversigt.

Denne blev fremlagt af Kredskassereren. Den var ført pr. 25.—10. og toges til Efterretning.

Kredskassereren oplyste endvidere, at der var udarbejdet nye Medlemslister til Brug for Afdelingskassererne.

Punkt 3. En Emolumentsag fra Vm. henvistes til Lønudvalget.

Punkt 4. Opholdsværelserne.

Ved en Skrivelse fra Masnedsund Afdeling fremgik det, at der endnu intet var foretaget med Hensyn til Forbedring af Opholdsværelserne ved Depotet. Det overlodes til Formanden at sætte sig i Forbindelse med Masnedsund Afdeling og kræve Spørgsmaalet løst snarest.

Punkt 5. Rangermaskinernes Betjening.

Formanden aflagde Beretning om Forhandlingens Forløb. Forhandlingen vil blive fortsat i et senere Møde.

Punkt 6. Eventuelt. Intet.

P. A. J.



E. H. Petersen.

Tirsdag d. 22. Oktober jordedes paa Helsingør Kirkegaard Lokomotivfyrbøder Hjalmar Petersen, Gb. Kapellet var fyldt til Trængsel og et Væld af Efteraarets skønneste Blomster dækkede Baaren. Saa godt som alle Lokomotivfyrbøder-Afdelinger havde sendt signerede Kranse, saavel fra de sjællandske, fynske og jydsk Lokomotivførere som Lokomotivfyrbøder-Afdelinger.

Efter Salmen „Lyksalig, lyksalig“ talte Præsten i jævne, gripende Ord og duede stærlig ved, at det var den syge, gamle Moders eneste Barn og Støtte, der saa brat var revet bort, og ved, at hun for Aar tilbage var ramt af den store Sorg, at hendes Mand ved et Ulykkestilfælde var omkommen paa Helsingør Skibsværft.

Ved Baaren paraderede saavel de københavnske Afdelingers som Hornbækbanens Funktionærers smukke Faner og en stedlig Sangforening, hvoraf Petersen var Medlem, sang et stemningsfuldt Farvel.

Petersen døde som bekendt af den spanske Syge og maatte efter sin sidste Tur paa Jernbanen melde sig **syg** i Helsingør, paa hvis Hospital han døde efter faa Dages Sygeleje.

Den store Deltagelse især af yngre Lokomotivfyrbødere fra Gb. vidnede om, at Petersen, der var en god, kærlig Søn, ogsaa var en brav og retskaffen Kammerat.

Petersen skulde i en nær Fremtid have været gift og agtede at søge Station i Helsingør, for bedre at kunne yde sin svagelige Moder Støtte.

F.

Fra det daglige Liv.

Hr. Kedaktør!

Tillad mig at rette en Forespørgsel ang. Uniformshuerne. Hvornaar faar vi de haardt tiltrængte Huer?

Jeg mener, os Lokomotivmænd, for saa vidt mig bekendt har baade Trafik- og Banetjenesten forlængst modtaget deres. Nu da Vinteren stunder til og man skal have Vintertøjet frem, gælder det jo saavel Uniformstøjet som det civile Tøj. For os ved Maskintjenesten kommer vi jo nemt over det hvad Uniformen angaar, den er jo ikke saa omfattende, det er jo kun at tage Kappen frem, saa er hele Vintermunderingen i Orden, og saa er vi jo godt beskyttet mod Regn, Storm og Slud paa vor lune Plads paa Lokomotivet. Men nu er der adskillige, som har været saa kortsynede ved sidste Udlevering af Uniformshuer — jeg tror nok i 1916 —, at bestille Sommerhuer. Sommerhuerne er nu forlængst bleven grønne som Bøgen i Maj; men hvad skal disse uheldige Mennesker nu gøre, for Vinterkappe og Sommerhue passer nu engang ikke sammen. Andre er lige saa uheldigt stillede med Klædeshuerne, som de nu har brugt i 2 Aar, og en Hue kan jo ikke vare evig, husk paa de bruger den hver Dag, naar Pligten kalder. Og det er jo absolut ikke helt rent Arbejde de anvendes ved, de skal f. Eks. med ned under Maskinen, naar der smøres og efterses, og hvorledes tror De, Hr. Redaktør, der ser ud saadanne Steder. — Mildest talt skrækkeligt! Renholdelse af Maskinen paa disse Steder er yderst sparsom, saa De kan nok tænke Dem, naar man skal derned for at udføre sit Arbejde, kan man ikke undgaa at blive tilsmudset. ●g det gaar ikke mindst ud over Huen. For gaa barhovedet ned under en Maskine, tror jeg næppe, der er nogen, der inlader sig paa. Saa jeg tror, naar man har brugt en Hue i 2 Aar og jævnlig kommer paa omtalte Steder, kommer den ogsaa til at se forfærdelig ud, ja, man væmmes ligefrem ved at have den paa Hovedet. Hvad skal saa de Mennesker gøre, for bruge deres civile Hovedbeklædning og Uniformskappe passer jo nu engang heller ikke sammen, og købe en hos Bundtmageren eller Marskandiseren, som enkelte har gjort, har de fleste ikke Raad til. Vi har faaet Cirkulære om at vise den yderste Sparsommelighed med Uniformen, som jeg ogsaa tror de fleste har vist, men det falder mig for Brystet, at de paa nogle Depoter har faaet Huer udleveret i Aar. Hvorfor har vi saa ikke faaet paa alle Depoter? Der var maaske kun et begrænset Antal? Men saa undrer det mig, at Depotarbejderne i hvert Tilfælde for Fredericias Vedkommende, har modtaget deres Huer; men det er maaske ogsaa mere nødvendig, at de er uniformeret, naar de sidder paa Pudserskamlen, end os, der har vor Plads paa Lokomotivet, og som dog til Tider i Tjenestetiden kommer lidt nærmere Publikum.

Med Tak for Optagelsen.

— B —

Lokomotivførerkitterne.

Tillad mig, Hr. Redaktør, gennem vort Blad at efterlyse de manglende Kitter. Vi er mange Lokomotivførere, som endnu ikke har faaet disse leverede, og vi kan ikke begribe, at der skal gaa Maaned efter Maaned forinden Udleveringen kan blive tilendebragt.

Vi er af den Opfattelse, at hele Uniformsleveringen efterhaanden er kommen ind i en Slendrian, som Statsbanerne ikke kan være bekendt, og vi har den Mening, at Administrationen viser en i høj Grad manglende Interesse for at levere Personalet det Tøj, de har retmæssig Krav paa. — Vi forstaaer meget godt, at der kan være Vanskeligheder for Tiden med Leveringen, men vi kan ikke forstaa, naar Udleveringen er begyndt, at man da ikke sørger for at blive færdig hermed hurtigst.

Vi vil imidlertid haabe, at vi faar Kitterne forinden vi skal have den næste — til April 1919.

Flere Lokomotivførere!

— — —

Vi er enige med de ærede Indsendere i det beklagelige i den mangelfulde Præcision i Leveringen af Uniformsgenstande, som navnlig nu under de for Tiden herskende vanskelige Forhold har været fremtrædende, Personalet er og har egentlig aldrig været forvænt med at Tidsfristerne blev overholdt; men vi kan ikke være enig med „B“ i at Lokomotivmændene først og fremmest skal have deres Huer og andre Medansatte vente hermed, de har lige saa stor Krav paa det de skal have, som Lokomotivmanden, imidlertid vil vi haabe, at den her fremsatte Kritik af Forholdene vil kunne bevirke, at der kommer nogen Fart i Sagen, saa de Lokomotivmænd, der endnu ingen Huer og Kitter har faaet, snarest faar disse.

Red.

Kransene.

Den meget smukke Skik, man efterhaanden har gennemført i snart sagt alle Afdelinger, at sende Kranse til afdøde Lokomotivmænds Baarer, lider til Tider ved det uheldige Forhold, at Kransene ikke kommer tidnok tilstede, ligesom deres Udseende i mange Tilfælde er undergaaet en kedelig Forandring.

Vi er anmodet om at slaa til Lyd for at man søgte at gennemføre en Ordning, saaledes at den stedlige Afdeling efter Ordre bestilte Kransene. Man vilde der ved hindre de ovenomtalte uheldige Forhold, ligesom det vilde blive friskere og derfor kønnere Kranse, der henlagdes paa Baaren.

Hjertelig Tak

Vor hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Hjalmar's Død og Begravelse.

Anna Petersen.

Karen Rasmussen.

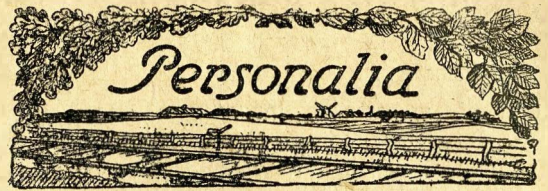
Vor inderligske Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivformand Enghaves Begravelse.

Marie Enghave og Børn.

Vi Undertegnede bringer alle dem, der glædede os paa vor Jubilæumsdag, vor hjerteligste Tak.

I. P. Busch.

I. E. Hare:



Forflyttede efter Ansøgning:

Lokfører N. C. P. Stubdrub, Kbhvns. Godsbg.—Struer, under 14.—10.—18.

Lokfyrb. E. R. Nielsen, Nyborg—Vejle H., som Rangerfører fra 1.—11.—18; J. M. Petersen, Vamdrup—Kolding, som Rangerfører fra 1.—11.—18; K. M. Sørensen, Kbhvns. Godsbg.—Kolding, som Rangerfører fra 1.—11.—18 og K. P. Petersen, Viborg—Skive, som Depotforstander fra 1.—11.—18.

Døde.

Lokformand K. J. Enghave, Slagelse, d. 13.—10.—18, Lokfyrb. E. H. Petersen, Kbhvns. Godsbg., d. 15.—10.—18 og Lokfører S. Christensen, Struer, d. 18.—10.—18.

Jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Ekstraordinær Generalforsamling afholdes Tirsdag d. 12. November 1918 Kr. 5¹/₄ Em. i Bibliotekets Lokale me Dagsorden:

Forhøjelse af Kontingentet med 10 Øre pr. Medlem pr. Maaned i Anledning af Bogprisernes Forhøjelse og Trykning af nyt Katalog.

Forslaget er fremsat af Bestyrelsen.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Kredsformanden for Lokomotivfyrbøderne, L. Rasmussens Adresse er nu Kirkevej, Skanderborg.

Slagelse Lokomotivfører Afdelings Formands Adresse er nu Skolegade 11¹.


Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F.:

Lokomotivfyrbøderaspirant K. Højborg-Gjortsvang Gb.

Betal dit Kontingent punktlig.
Restance gavner ingen





Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918
ca. 85 Millioner Kroner.
Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918
ca. 300 Millioner Kroner.

Nørrebro's Vinimport Nørrebrogade 178.
ROBERT BERTHELSEN Tlf. Taa 1800
Stort Lager af 1ste Klasses Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,
St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold). Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.
Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette atanføres, vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning

Vesterbro's Skotøjshus
15, Absalonsgade 15,
bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i
Forretningen grundlagt 1879.

D
A
DAMER
E
R

Lad Deres gamle
Vinterhat ompresse, den bliver som ny.
Nye Velour-, Filt- og Flejeshatte til Fabrikpris.
NØRREBROG. 169

English House
NØRREPORT



En Klædning fremstillet af dansk Buckskin i moderne Enradet facon.
Tillægget er det bedste der kan fremskaffes i Øjeblikket og forarbejdningen vor sædvanlige durable.

The Cecil
Kr. 9800

Annønce-Ekspeditioner:

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22¹,
Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a¹, Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig.
Tages ogsaa alle Bestillinger i Skandinavien