



23. AARG. N^o 17

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. SEPTEMBER 1923

FORSKELLIGT

Paa de nyere moderne Jernbanevogne af C. c., C. d. Typen findes under Taget paa Perronen en Lampe, hvis Bestemmelse det er at lyse op paa Perronen og Trapperne til denne, saaledes at det rejsende Publikum kan finde sig til Rette. Der er for saa vidt kun godt at sige om denne Foranstaltning, der tilsigter at forebygge, at Uheld sker ved Ind- eller Udstigning af Vognen.

Man er ved Statsbanerne efterhaanden kommen saa vidt, at man har hele Togstammer af den Slags Vogne, og Resultatet heraf er, at Lokomotivmændene ofte maa koble til saadanne Vogne, naar de gaa forrest i Toget. Tilsyneladende skulde der heller intet være i Vejen for at lade den Slags Vogne gaa foran i Stammen, men i Mørke viser dette sig uheldigt; thi den førnævnte Lampe paa Perronen forårsager den for Lokomotivpersonalet meget uheldige Omstændighed, at man uafbrudt ser Vognens Endeparti dansende foran sig gennem Genspejling i Vinduerne i Lokomotivets Førerhus, hvad der forårsager, at det Udkig, der skal holdes fremad, bliver meget mangelfuldt. — Ja uden Overdrivelse kan det siges, at omhandlede Lampe ved sin Tilstedeværelse medfører ligefrem Fare for Sikkerheden.

Af Lokomotivførerne er der flere Gan-

ge, for Aar siden gjort opmærksomt paa dette Forhold, men lige meget hjalp det, stadig køres der med disse Lamper tændte paa Perronen. Man griber sig somme Tider til Hovedet, naar man ser Resultatet af saadanne Indberetninger, og spørger hvad skal der ske, for at faa disse Lamper slukket paa den Ende af Vognen, som vender mod Maskinen. — Skal der ske noget, og er det ikke nok, at der gøres opmærksom paa dette Forhold, forinden der sker noget?

Man skulde tro det, og navnlig da den Foranstaltning, der kræves, kun er, at der sættes en Afbryder paa Ledningen, saa det er muligt at slukke Lampen, naar Vognen gaar op til Maskinen. Det er sikkert kun en Bagatel, det drejer sig om, hele den Forandring, der kan være Tale om, betyder intet i Penge, men hvorfor skal der da hengaa saa lang Tid, inden dette Forhold bringes i Orden?

For Lokomotivmændene er den Lampe en stor Gene, den maa væk, den maa slukkes, vi maa være fri for, naar vi i timevis ser ud i Mørket, da foran se Vognens Bagende genspejle sig i Vinduet, og det er ingen Overdrivelse at sige, at den tændte Lampe paa Perronen op til Lokomotivet medfører Fare for Sikkerheden. Altsaa maa Lampen væk. Hensynet til Lokomotivførernes Nerver maa ogsaa tages; thi det Spejlbillede, som Lampen fremkalder,

virker irriterende og vanskeliggør — for ikke at sige umuliggør — Udkigget.

— — —

Det gaar ikke saa sjældent paa, at Statsbaneadministrationen i Dagspressen faar Skyld for at være et Omsvøbsdepartement, og det er sikkert i Reglen med god Grund, naar det sker. At Omsvøbshistorierne gentager sig, ogsaa naar det gælder Lokomotivreparationerne, skulde man ikke tro, men det er ikke desto mindre sandt. Vor tidligere Maskindirektør, som skaffede os en Masse Maskiner, skaffede os ogsaa et Bremseindstillingssystem, der gjorde det meget vanskeligt at faa indstillet Bremsetøjet, naar det var ønskeligt, og en Følge af dette vidunderlige System var, at Maskinerne i mange Tilfælde kørte med Bremsetøj, som burde have været indstillet til bedre Bremsning, men fordi Klodserne ikke var slidte nok, endnu ikke kunde indstilles. Paa en hel Del Maskiner er dette Forhold ændret saaledes, at det er muligt paa en bekvem Maade at indstille Bremsetøjet, men andre kan gaa i Værkstedet til stor Reparation, og komme ud uden denne fordelagtige Forandring, alene fordi der mangler en Bevilling til den Type Maskiner. Vi kan naturligvis godt tænke os den Mulighed, at der skal særlig Bevilling til en saadan Forandring efter den hidtidige Praksis, men vi kan ikke forstaa, at man ikke skulde kunde skride til en fornuftig Foranstaltning og en besparende Foranstaltning, der i Udgifterne ved en stor Reparation kun spiller en mindre Rolle. —

Der mangler altsaa Bevilling til at foretage en saadan Forandring, og indtil denne Bevilling foreligger, lader man være at lave Bremsetøjet om. Man maa naturligvis forundres over dette Omsvøb og maatte da antage, at Værkstedsbestyrelsen eller i hvert Fald Maskindirektøren kunde beordre saadanne Smaating ændret, men det kan altsaa ikke lade sig gøre — hele Lovgivningsmaskineriet sættes i Bevægelse, fordi et Par Bremsestænger skal hugges over, og en anden Ende tilsvejses.

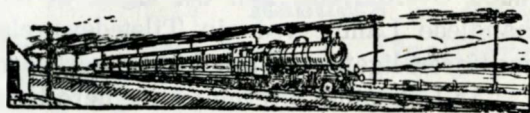
Ja, det er vidunderligt!

— — —

Vi kan nævne et andet Eksempel, f. Eks. Udgangspotternes indvendige Maal. — I aarevis har der været klaget over, at Udgangspotterne var for store, uden at det har hjulpet, og Personalet har maattet klare sig, som de bedst kunde. Der er blevet lavet Ringe eller sat Terst i, og dette kun fordi Maskinerne dampede for daarligt. Med visse Mellemrum beordredes alle den Slags Foranstaltninger fjernet, det skulde være efter Normalen, og Resultatet af saadanne Eksperimenter var ufravigelige det, at der blev Kludder i Toggangen, hvilket atter havde til Følge, at det igen blev tilladt at indsnævre Udgangspotterne. —

For endelig en Gang at faa Orden i dette Kaos, blev en Lokomotivfører i 1. Distrikt, for et Aarstid siden, beordret til at køre med de forskellige Lokomotiver, for ad praktisk Vej at konstatere, hvor store Udgangshullerne skulde være. Saa vidt det er os bekendt opnaaedes ogsaa et Resultat, idet det konstateredes, at Maalene paa flere af de forskellige Typer var for store, og at der maatte foretages en almindelig Indsnævring af Udgangspotterne. Nu skulde man naturligvis tro, at efter at al denne Prøvekørsel har fundet Sted, og efter at man var naaet til et Resultat, at man da i Værkstedet indsnævrede Udgangspotterne, men nej — det gaar paa den gamle Maner, og formodentlig sker der ingen Ændring i dette.

Men man spørger uvilkaarlig, hvad er Meningen? Skal hele det Postyr, der blev lavet sidste Aar, for at konstatere Udgangens Størrelse, være omsonst, og er man lige langt endnu? Og skal vi nu igen have Razziaer, for at efterse om der er Tertser i Udgangene.



2 MANDS BETJENTE RANGERMASKINER

PROTOKOL over

Forhandling ført den 21. Juli 1923 mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening angaaende Indførelse af 2 Mands-Betjening paa Skydelokomotivet paa København Gb., 1 Rangerlokomotiv paa Godspladsen paa Østerbro St., 1 Rangerlokomotiv i Esbjerg, der benyttes til Kørsel paa Havnen, 1 Rangerlokomotiv i Aarhus Havn, 1 Rangerlokomotiv i Randers Havn og 1 Rangerlokomotiv paa Aalborg Station.

Til Stede ved Forhandlingen var:

For Generaldirektoratet:

Generalsekretæren, Kontorchef Jacobi, Assistent Larsen.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfører Rich. Lillie, Lokomotivfører C. A. Lillelund, Lokomotivfyrbøder J. Boyesen og Lokomotivfører K. Johansen (sidstnævnte førte Protokollen).

Generalsekretæren: Forhandlingen er foranlediget ved et af Foreningen indsendt Andragende om 2 Mandsbetjening af nogle Rangerlokomotiver; der findes i Andragendet en Motivering for de fremsatte Ønsker. Det er, omend man saa vidt muligt gerne vil stille sig imødekommande, et meget vanskeligt Punkt at røre ved, navnlig fordi det i sin Tid af Administrationen nedsatte Tjenestetidsudvalg vedrørende Maskintjenesten underhaanden har rettet Henstilling til Generaldirektoratet om Iværksættelse af en Revision af Spørgsmaalet om 2 Mandsbetjening paa Rangerlokomotiverne, saaledes at man saa vidt muligt gik tilbage til eenmandsbetjente Rangerlokomotiver. En saadan Undersøgelse burde efter Udvalgets Formening finde Sted ikke alene af økonomiske Grunde, men ogsaa fordi Gennemførelsen af 2 Mandsbetjeningen muligt havde fundet Sted i noget videre Omfang end oprindeligt paatænkt af Administrationen. Naar man ikke paa Grundlag af denne Henvendelse allerede har taget Sagen op til Revision, skyldes let, at Generaldirektøren har ønsket at se Tiden an; under disse Omstændigheder vil jeg henstille, om ikke Foreningen vilde finde det mest hensigtsmæssigt at lade denne Sag falde.

Rich. Lillie: De af Hr. Generalsekretæren fremsatte Bemærkninger havde vi ikke ventet at møde. Vi er ingenlunde uvidende om, at Tjenestetidsudvalget har beskæftiget sig med de 2 Mandsbetjente Rangerlokomotiver, men jeg tror, at Administrationen gør klogt i ikke paa alle Omraader at følge dette Udvalgs Bemærkninger, thi jeg har her i denne Sal før

draget Udvalgets Sagkundskab i Tvivl, og Personalet er stadig enig med mig i, at dette Udvalg for Maskintjenestens Vedkommende har manglet Personalerepræsentanter.

Naar vi fremkommer med Ønsker som de her fremsatte, er det af saglige Grunde, bl. a. af Hensyn til Sikkerheden. Man maa endvidere, selv om det maa indrømmes, at en saadan Foranstaltning koster Penge, ogsaa se paa Sagen som en Sag, der maaske kan komme til at koste flere Penge ved, at der ikke træffes en forsvarlig Ordning. Men iøvrigt er det jo saaledes, at Lokomotivfyrbøderne i flere Aar staar paa Rangerlokomotivet og udfører Lokomotivførergerningen for Lokomotivfyrbøderløn, og Statsbanerne har saaledes i mange Aar nydt økonomisk godt heraf, uden at jeg dog i Dag skal komme nærmere ind paa det uretfærdige heri.

Rich. Lillie mente iøvrigt, at Foreningen i sin Henvendelse havde vist god Selvkritik, ved at man kun havde fremsat Ønske om at faa 6 Maskiner bemanded med 2 Mand.

Vi har, forinden vi har fremsat dette Ønske, nøje undersøgt Forholdene, og vi har i Skrivelser søgt motiveret vort Andragende og paavist Aarsagen til dette.

Mente endvidere, at Administrationen maatte være tilfreds med den Tid, der var gaaet; han kunde ikke lade det foreliggende Andragende falde.

Generalsekretæren: Tjenestetidsudvalget har vel nok Ret i sine Betragtninger, naar det udtaler, at der er enkelte Steder, hvor man kunde lade 2 Mandsbetjeningen falde. Hvad angaar Hensynet til Sikkerheden, er det kun naturligt, om saadanne Hensyn tages, men Administrationen mener, at der er taget de Hensyn, som der bør tages.

Overenskomsten giver Statsbanerne Ret til at tage Spørgsmaalet under Overvejelse, idet der fra Administrationens Side udtrykkeligt er taget Forbehold i saa Henseende.

Lillie: Det er rigtigt, hvis Forholdene har forandret sig.

Generalsekretæren: Jeg kan ikke være sagkyndig paa dette Omraade, men maa støtte mig til vore Sagkyndige.

For saa vidt angaar Lokomotivet paa Godsbanegaarden, er Kravet herom tidligere behandlet, og Distriktet oplyser, at der medgives Lokomotivet en Stationsarbejder som anden Mand under Fremførelsen af Togene til Valby Gasværk.

Med Hensyn til Lokomotivet paa Østerbro er der intet nyt. Kravet drejede sig her tidligere om det persontogsførende Lokomotiv, nu om det godsførende. Efter Distriktets Mening var der ingen Forskel paa de to Lokomotiver.

Ogsaa Rangerførerne vurderede Tjenesterne paa de paagældende Lokomotiver lavere end enkelte andre Ture, hvilket fremgaar af Turenes Klassificering. Det er saavel af Distriktet som af Maskinafdelingen hævdet, at der intet foreligger, som støtter Kravene om 2 Mandstbetjeningen.

Rich. Lillie: Jeg er vedblivende ikke enig med Hr. Generalsekretæren i Spørgsmaalet om Tjenestetidsudvalget, men da dette Udvalg har beskæftiget sig med mange Ting, som at der skulde fyres i denne eller hin Kakkelovn, har det samme Udvalg maaske ogsaa i en underhaands Indstilling gjort Administrationen opmærksom paa det urigtige og uretfærdige i, at de 1 mandstbetjente Rangerlokomotiver i aarevis betjenes af en Lokomotivfyrbøder som Fører, men med Lokomotivfyrbøderløn. —

(Generalsekretæren: Det tror jeg ikke!)

Lillie henleder Opmærksomheden paa 1. Distrikts Udtalelse med Hensyn til Spørgsmaalet om Skydemaskinen paa Godsbanegaarden. Den havde ikke været helt saa nobel, som den kunde have været; naar det anføres, at Tjenesten paa denne Maskine var let, ud fra den Betragtning, at Personalet havde klassificeret Turen som en af de bedste, saa passer det aabenbart Distriktet i nærværende Sag at anføre dette, skønt Distriktet er vel vidende om, at Turenes Klassificering lige saa ofte sker efter de med Turenes Tjeneste forbundne Emolumenter.

Jeg mener derfor, at Hr. Generalsekretæren ikke bør lægge for meget i Distriktets Bemærkninger paa dette Punkt.

Med Hensyn til Maskinen paa Østerbro, da er Forholdene ikke ganske de samme som i 1920; men Forholdene er ikke siden blevet forbedrede. Tjenesten er her af en saadan Beskaffenhed, at det kun beror paa særlige heldige Omstændigheder, at der ikke oftere sker Uheld, end der gør.

Overfor Distriktets Erklæring om, at der ingen Anledning er til at imødekomme Ønsket om 2 Mandstbetjening her, sætter jeg min personlige Erfaring. Efter i mange Aar at have gjort Tjeneste paa denne Rangermaskine, mener jeg dog med nogen Saglighed paa dette Omraade at kunne udtale mig, thi Distriktet har dog kun sin Viden fra de tilsynsførende Embedsmænd, som ikke kan faa det Indtryk af alle de Forhold, der møder Førerne paa den Rangermaskine.

Mente iøvrigt, at man ved kun at fremsætte Ønske om 2 Mandstbetjening paa 6 Maskiner havde taget Hensyn til Statsbanernes økonomiske Basis.

Generalsekretæren: De for mig foreliggende Oplysninger gaar kun ud paa, at Personalet anser Arbejdet for lettere paa Skydemaskinen end

enkelte andre Ture, og Distriktet udtaler da ogsaa, at en Imødekommen rimeligvis vil medføre, at de Lokomotiver, der staar længere nede i Rækken, ogsaa vil blive fremdraget.

Med Hensyn til Østerbro-Lokomotivet henholder Distriktet sig til sine Udtalelser i 1920; den Gang var Forholdene de samme som nu, og der er derfor ingen Grund til at ændre Betjeningen nu.

Paa Foranledning af Lokomotivfører Lillie, udtalte

Kontorchef *Jacobi*, at der paa Grund af nogle, ved en Forhandling for nogen Tid siden om forskellige Rangture paa Østerbro faldne Udtalelser angaaende Rangerlokomotivet paa Østerbro, havde været foretaget en særlig Undersøgelse af dette Spørgsmaal, men Resultatet heraf var blevet, at Distriktet ikke havde ment, at der var Anledning til at imødekomme Ønsket om 2 Mandstbetjeningen.

Rich. Lillie fremhævede paany, at han efter 6 à 7 Aars Erfaring ved Tjeneste paa den Maskine havde Forudsætning for at kunne udtale sig om Maskinens Arbejde, fremhævede atter de mange Vanskeligheder og hævdede, at man var inde paa en for Personalet uretfærdig Bedømmelse af Forholdene; han vilde bede Hr. Generalsekretæren om paany at tage Spørgsmaalet under Overvejelse.

Generalsekretæren: Naar jeg henstillede til Hr. Lillie, at man af praktiske Grunde lod Sagen falde, var det ikke alene, fordi Administrationen havde en Pligt til at tage hele Spørgsmaalet op til Revision, men ogsaa fordi Forholdet er det, at der fra Distrikterne foreligger Indstilling om ikke at give noget. En Undtagelse udgør alene Randers, hvor det er udtalt, at Forholdene i nogen Grad kunde berettige til, at der tildeles det der arbejdende Rangerlokomotiv 2 Mandstbetjening, i hvert Fald visse Tider paa Dagen. Da Forholdet laa saa lidet opmuntrende, havde jeg ment, at Sagen burde falde.

Rich. Lillie omtalte Forholdene bl. a. i Esbjerg; den Maskine, der her ønskes bemanded med to Mand, besørger Persontrafiken til Emigrantbaadene og til Fanødamperne.

Var forbavset over Generalsekretærens Stilling; efter at Foreningen grundigt har sigtet Forholdene og kun fremsat Ønsker om 6 Maskiners Bemanning med 2 Mand, stilles det kun i Udsigt at tage Randers under Overvejelse.

Generalsekretæren: Vi vil nu spørge Distriktet om Omfanget af Tjenesten paa Havnelokomotivet i Randers. Det vil koste os 2 Lokomotivførere, hvis Lokomotivet i hele Tjenestetiden skal have 2 Mand, men det var jo — som sagt — muligt, at man kunde nøjes med at give det saadan Betjening nogle Timer af Dagen. Efter

de fremsatte Udtalelser angaaende Persontrafikken paa Eshjerg Havn, kan man evtl. undersøge dette Spørgsmaal. — For Aarhus' og Aalborgs Vedkommende kan der absolut ikke blive Tale om 2 Mandshetjening. — Jeg maa iøvrigt gentage Forbeholdet om Administrationens Ret til at optage Spørgsmaalet om 2 Mandshetjeningen til Revision.

Lillie. Lillie: At Administrationen kan tage dette Spørgsmaal op til Revision, er vi indforstaaet med, men jeg kender ingen Steder, hvor Forholdene har forandret sig, siden Administrationen under Hensyn til Sikkerhedstjenesten indførte de 2 mandshetjente Rangerlokomotiver, saa Grundlaget for en Revision vil maaske blive vanskelig. Forøvrigt er det et Spørgsmaal, som rækker ud over Etaten.

Lillie paaviste derefter det uheldige i en delvis 2 Mandshetjening og omtalte paany Eshjerg, Aarhus og Aalborg.

Generalsekretæren lovede at undersøge Spørgsmaalet i Randers og stillede i Udsigt hel eller delvis 2 Mandshetjening af dette Lokomotiv; vilde derhos paa Grund af Lillies mangeaarige Kendskab til Forholdene paa Østerbro og hans indtrængende Henstilling om 2 Mandshetjening her paany overveje Spørgsmaalet for dette Lokomotivs Vedkommende, og der skulde endvidere, paa Grund af de i Dag fremkomne Udtalelser, blive foretaget en Undersøgelse af Forholdene i Eshjerg, men Generalsekretæren vilde dog samtidig stille i Udsigt en Undersøgelsesøvelse af, hvor man evtl. kunde gaa bort fra 2 Mandshetjeningen.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Hoskier.

K. Johansen.

NORDISKE JERNBANEMÆNDS UNION

Den 24. og 25. August afholdt de nordiske Jernbanemænds Union sit 2det ordinære Repræsentantskabsmøde. Mødet afholdtes denne Gang i København; Repræsentantskabsmødet talte ca. 30 Delegerede, repræsenterende de 4 Forbund, hvoraf Unionen bestaar, nemlig: Svensk Jernbaneforbund, Norsk Jernbaneforbund, Nordisk Lokomotivmandsforbund og Dansk Jernbaneforbund.

Foruden Beretning og Regnskab forelaa flere ret vigtige Spørgsmaal til Behandling, af saadanne skal vi nævne:

Fra Nordisk Lokomotivmandsforbund var fremsat Forslag om en Ændring i Vedtægterne vedrørende Ydelse og Fordeling af Understøttelse i Tilfælde af Konflikter, i hvilke Medlem-

mer af Nordisk Lokomotivmandsforbund deltagere sammen med Medlemmer af den anden i samme Land værende Jernbaneorganisation, som er tilsluttet N. J. U. Repræsentantskabet besluttede at henvise hele Spørgsmaalet om Ændring i Vedtægternes Understøttelsesregler og Bidragsbestemmelser til Behandling i et Udvalg, som snarest mulig skal paabegynde sit Arbejde og afgive Betænkning til Sekretariatet.

Norsk Jernbaneforbund havde anmodet Unionen om en Udtalelse om, hvorvidt der vilde ske nogen Ændring i Forbundets Stilling til de øvrige Jernbaneorganisationer indenfor Unionen ved den af de norske Landsorganisationer vedtagne Omlægning af Organisationsformerne til Industriforbund, hvorved Norsk Jernbaneforbund maatte indtræde som en Afdeling af »Norsk Statsarbejderforbund«.

Repræsentantskabsmødet vedtog paa Foranledning heraf følgende Udtalelse:

»Vedrørende Norsk Jernbaneforbunds Skrivelse angaaende Norsk Jernbaneforbunds Stilling til Unionen, naar Organisationen paa Grund af Omlægning af Organisationsformerne i Norge indtræder i Industriforbund (Statsarbejderforbundet), skal Repræsentantskabet principielt udtale, at en saadan Forandring ikke vil ændre Norsk Jernbaneforbunds Stilling til De Nordiske Jernbanemænds Union, men at det definitive Svar maa gives af Sekretariatet, naar det nye Forbunds Vedtægter foreligger.«

I en Skrivelse til Unionen havde Norsk Jernbaneforbund ønsket Repræsentantskabsmødets Udtalelse om, hvorvidt der vilde være noget til Hinder for Norsk Jernbaneforbunds fortsatte Medlemsskab i Unionen, saafremt den norske Landsorganisation, som N. J. er tilsluttet, beslutter sig til gennem en Urafstemning at indmelde sig i 3. Internationale, den saakaldte »Røde faglige Internationale« i Moskva.

Efter at Repræsentantskabsmødet havde drøftet Spørgsmaalet meget indgaaende, vedtoges følgende Udtalelse:

»Repræsentantskabsmødet tager Norsk Jernbaneforbunds Skrivelse vedrørende evt. Tilslutning til den røde faglige Internationale til Efterretning og udtaler, at da de øvrige til Nordiske Jernbanemænds Union tilsluttede Organisationer gennem sine faglige Forbindelser indenfor de respektive Lande har Tilslutning til Arbejdernes Internationale i Amsterdam, maa en Indmeldelse af Norsk Jernbaneforbund, gennem den norske Landsorganisation, i Røde faglige Internationale medføre, at Spørgsmaalet om det nævnte Forbunds Stilling indenfor Unionen tages op til Afgørelse.«

Det fremgaar af denne Vedtagelse, at Unionens Repræsentantskab ikke ønskede, forinden de norske organiserede Arbejderes egen Afgø-

relse i det vigtige Spørgsmaal foreligger, at fremsætte en Udtalelse, der kunde opfattes som et Ultimatum. Repræsentantskabets Flertal saa saaledes paa Sagen, at det vil være tidsnok at tage Bestemmelse om Norsk Jernbaneforbunds Stilling indenfor Unionen, naar Spørgsmaalet til Røde faglige Internationale i Moskva er afgjort og Forholdet mellem de 2 Arbejder-Internationale paa det Tidspunkt er konstateret.

Disse her nævnte Spørgsmaal var de betydeligste, der forelaa paa Unionens Repræsentantskabsmøde. Sluttelig valgtes der Sekretariat (Forretningsudvalg) for den kommende 2-aarige Periode. Sekretariatet vil ligesom i den afgivte Periode faa sit Sæde i Stockholm.

JERNBANEULYKKEN VED KREIENSEN

Ved et Besøg, en kendt tysk Foreningsleder fornylig aflagde i København, fik man følgende interessante Redegørelse over den store Ulykke, der nylig passerede ved den tyske Station Kreiensen, der er beliggende ca. 50 Kilometer sydvest for Hannover.

Ulykken, som kostede 48 Menneskeliv og mange saarede, skete ved, at et Eksprestog med 70 km. Fart kørte op i et paa Stationen holdende Tog. Selve Togulykkens Rædsler er tilstrækkelige kendte gennem Dagspressen; derimod spørger mangen Jernbanemand — og særlig Lokomotivmændene — hvad der har været Aarsag til denne Rædselfuldhed, og herom kan da berettes følgende.

Kreiensen, er som allerede anført, en lille By, beliggende ca. 50 km sydvest for Hannover; men da den er Knudestation for Hovedjernbanelinierne Hamborg—München, Berlin—Køln, Magdeburg—Cassel og Hamborg—Leipzig, er det jernbanemæssig set en vigtig Station. Den har 4 Perroner med 8 Togveje, og har en meget stor Stationsplads, hvilken, saavel som den frie Strækning paa begge Sider af Stationen, ligger i en stor Kurve.

Det forulykkede Eksprestog Hamborg—München var Ulykkesdagen dubleret, og Maskinen for dets I Afdeling havde under Kørslen faaet utætte Kedelrør. Lokomotivføreren besluttede sig da til at tage Hjælpemaskine fra Hannover, hvor en saadan forskriftsmæssig skal holde paa et lille Stikspor ved Stationsbygningen, for uden Forsinkelse at kunne koble til Tog, dersom dette gøres nødvendigt. Imidlertid saa han Muligheden af, at Hjælpemaskinen i Hannover allerede var taget i Brug, og med denne Mulighed for Øje afkastede han under Passagen af Stationen Ulzen (ca. 70 km nord for Hannover, altsaa ca.

120 km. fra Kreiensen) en Trætavle, med Forlangende om Hjælpemaskine i Kreiensen, der ganske vist ikke var Reservelokomotivstation, men hvor der dog var Lokomotivdepot. Skulde det da ved Ankomsten til Hannover vise sig, at Hjælpemaskinen der var disponibel, kunde han derfra telegrafisk afbestille Hjælpemaskinen i Kreiensen.

Ved Togets Ankomst til Hannover viste det sig, at den Hjælpemaskine, der skulde holde ved Banegaarden, allerede var benyttet, og ganske vist var en anden Maskine paa Vej fra Remisen, for at overtage Reservetjenesten; men da Eksprestoget, paa Grund af de utætte Kedelrør, allerede havde tabt nogen Tid under Kørslen, vilde Lokomotivføreren ikke afvente denne, idet han derved udsatte sig for yderligere Tidstab, samt for Muligheden af at skulle skrive Forsinkelsesmelding. Han fortsatte altsaa til Kreiensen, hvor han iøvrigt planmæssigt skulde køre igennem, for der at faa den forlangte Hjælp.

Eksprestogets II Afdeling havde til Lokomotivfører en 24aarig Ingeniørassistent. Det er i Tyskland saaledes, at de Teknikere, som, efter at have tilendebragt den teoretiske Uddannelse ved Lærestalter, gaar over til Banerne, for at opnaa Stillinger som Maskiningeniører, først maa udføre selvstændig Lokomotivfyrbødertjeneste i 3 Maaneder, de kører da en Tid — ca. 3—4 Md. — til Indøvelse som Lokomotivfører, for derefter at forrette selvstændig Lokomotivførertjeneste i 6 Maaneder. Den Ingeniørassistent, der var Fører for nævnte Eksprestogs II Afdeling, havde netop sin første selvstændige Tur som Lokomotivfører, og da I Afdeling, som nævnt, havde tabt nogen Tid, var Følgen, at II Afdeling efterhaanden rykkede ind paa I Afd., og fulgte denne i Stationsafstand. Da nu Togets I Afdeling standser i Kreiensen — sættes Indkørselssignalet atter paa Stop, hvorimod Udkørselssignalet bliver staaende paa »Kør«, dette Signal havde, paa Grund af Strækningens Beliggenhed en Kurve, et fremskudt Signal, hvilket staar ca. 30—50 Meter bag Indkørselssignalet, og da de fremskudte Signaler i Tyskland er lave Skivesignaler, der i Mørke viser 2 skraat for hinanden siddende Lys kan de ikke forveksles med Indkørselssignalerne. Imidlertid nærmer II Afdeling sig Kreiensen Station med en Hastighed af ca. 70 km i Timen, da Strækningen er kurvet faar Lokomotivføreren først sent Øje paa Indkørselssignalets »Stop«, og da han imidlertid derefter ser Udkørselssignalets fremskudte Signal vise »Kør«, sætter han dette i Forbindelse med »Gennemkørsel« og formener et Øjeblik, at Indkørselssignalet er i Uorden, da han faa Sekunder efter har passeret dette, og kun ser Udkørselssignalets grønne Lys, mener han at have været Genstand for et Øjen-

bedrag, og Ulykken sker, Eksprestogets II Afd. kører op i det paa Stationen holdende I Afd.

Spørger man nu, om Lokomotivføreren paa det kommende Tog, da ikke saa det holdende Togs Slutlygter, er Svaret jo; men paa Stationen holdt, foruden Eksprestogets I Afd., tillige et Persontog og et Godstog, der efter at være overhalede af Eksprestogene skulde ad samme Strækning som disse; begge disse Tog viste ogsaa tændte Slutlygter imod det kommende Eksprestog, og dettes Fører kunde paa den meget kurvede Stationsplads ikke afgøre om de røde Slutlygter var paa den Togvej, han skulde passere, eller paa de øvrige Togveje.

Sluttelig skal anføres den mærkelige Tilfældighed, at den omtalte Ingeniørassistents Fader, der er Lokomotivfører, holdt paa Kreiensen Station med et Tog mod Hamborg, og saaledes blev Vidne til Sønnens Uheld.

E. K.

50 SVÆRE 1 E 1 GODSTOGSLOKOMOTIVER TIL „SOUTHERN PACIFIC LINES“.

Ved Otto Bendixen.
(Sluttet.)

Det er ogsaa af Interesse at mindes, at de første Lokomotiver af 1 E 1 Typen bygget til Southern Pacific Banen blev konstrueret i 1917

Hovedtrækkene i Lighed med Litra F-3. Den vigtigste Forandring er Tilføjelsen af en Fødevandsforvarmer og en Booster.*) Alle Lokomotiverne er konstrueret til at bruge Olie som Brændsel og er forsynet med Overheder.

Kedlen, som benyttes til Litra F-4, er af den lige cylindriske Type med en Heldning ved Bunden af den midterste Ring eller Kedelbælte i den Hensigt at tilvejebringe et tilstrækkeligt dybt Vandrum under Forbrændingskammeret (Rummet som fremkommer ved, at Fyrkassen paa nogle amerikanske Lokomotiver er forlænget et Stykke ind i Rundkedlen, og saaledes forøger det Rum, hvor en væsentlig Del af Forbrændingen foregaar). Dette forøger Kedeldiameteren fra 90" (2 286 mm) ved den første Ring til 100" (2 540 mm) ved Indgangen til Forbrændingskammeret. Paa den anden Ring, som bærer Domen, er Længdesommen eller Samlingen anbragt øverst og svejset i hele sin Længde, og desuden er den forstærket ved et indvendigt og udvendigt Bælte. Det indvendige Bælte er bredt nok til at omslutte hele Arealet under Domens Grundflade. Hjælpedomen er anbragt paa den tredje Ring umiddelbart ovenover Forbrændingskammeret og over 15" Mandehul, saaledes at Kedlen er let tilgængelig for Undersøgelser og Reparationer.

Forbrændingskammeret er 64" (1 625 mm) langt og er vel forsynet med bevægelige Støttebolte ved Rørvæggen, medens fire Rækker af

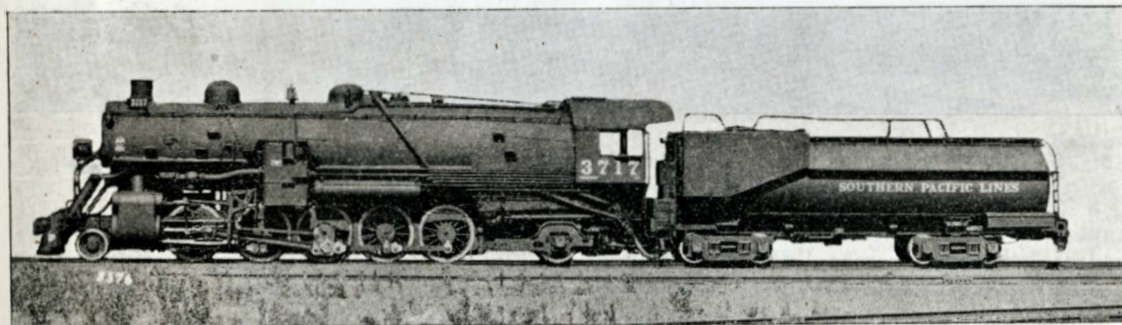


Fig. 2. Et 1 E 1 Godstogslokomotiv til „Southern Pacific“.

og betegnet som Litra F-1. Disse Lokomotiver vejede 348 000 pound (157 818 kg) og udviklede en Trækkraft paa 63 500 pound (28 797 kg). De er med heldigt Udfald anvendt ikke blot i svær Godstogstjeneste men ogsaa i Persontogstjeneste paa Stigninger af mere end 2 pCt. Disse Maskiner blev i 1921 fulgt af et Antal større Lokomotiver betegnet som Litra F-3 med en samlet Vægt af 385 900 pound (175 006 kg) og en Trækkraft paa 75 150 pound (34 081 kg). Det nye Lokomotiv, som her beskrives, og som ses i Fig. 2, er betegnet som Litra F-4, er i

saadanne Bolte afstiver den forreste Ende af Fyrkassens Topplade Overgangen mellem Fyrkasse og Forbrændingskammer er ligeledes afstivet ved bevægelige Støttebolte saavel som ved

*) Ved en »Booster« forstaas en Hjælpe-maskine, der er konstrueret som en selvstændig Dampmaskine og anbragt under Lokomotivets Førerhus gennem Tandhjul kan sættes i Forbindelse med Løbeakslen og saaledes forøge Lokomotivets Trækkraft ved Igangsætning og til Overvindelse af Stigninger.

Vi skal i en senere Artikel beskrive denne »Booster«.

de Dele af Fyrkassen i Siderne og bagud, som særlig udvider sig. To Smeltepropper er anbragt, en i den forreste Ende af Fyrkassens Dæk og den anden over Oliebrænderens Udløb. Udrustningen til Olieforbrændingen er anordnet i Overenstemmelse med Southern Pacific's Normaltype.

Kedlens Fødning foregaar ved en Nathan ikke-løftende Injektor anbragt paa den højre Side og en Worthington combineret Fødevandsforvarmer og Pumpe paa venstre Side. Denne har en Ydeevne af 7 200 gallons pr. Time (ca. 32 m³). Pumpen bevæges ved Damp gennem et Rør fra en Ventil paa Dampfordelingsstykket.

Da Fødevandsforvarmeren med Pumpen og en Luftbeholder er anbragt paa Maskinens venstre Side har det været nødvendigt at anbringe de to krydsforbundne Compound-Luftpumper*) paa den højre Side. Disse er an-

4 ° Udgangsrør fra »Boosteren« (Hjælpe-maskinen) uden for Rammerne, og det er derfor anbragt imellem disse. Dette Rør gaar ind i Røkkammeret og udmunder i en ringformet Aabning, som omgiver Udgangsrøret.

Cylindrene er forede med Støbejerns-Bøsninger og selve Stemplerne er af Støbestaal med Ringe af Støbejern. Stempelstængerne, Drivtappene og Hjulakslerne er sat varmt paa og boret hule. Flanger er anvendt paa alle Hjulbandagerne til Trods for, at Lokomotivet er konstrueret til at passere Kurver paa 20 °. Sidebevægeligheden mellem Skinne og Flange paa forreste Kobbelhjul, Drivhjul og bageste Kobbelhjul er $\frac{7}{8}$ " (22,2 mm) og paa de næstforreste og næstbageste Kobbelhjul samt Truckhjulene $\frac{5}{8}$ " (15,8 mm). Endvidere er der en Sidebevægelse mellem Hjulnav og Akselkassen (indbefattet Akselbakke- og Akselkilebevægelse).



Fig. 3. 20 1 E 1 Lokomotiver fra Baldwin's Lokomotivfabrik til „Southern Pacific“ klar til Afgang. Trucket af to 1 D 1 Lokomotiver fra Pennsylvania Jernbanen.

bragt lavt under Barrièrpladen, saa de ikke hindrer Lokomotivførerens Udkig fremefter.

Med den begrænsede disponible Plads maatte særlig Omhu anvendes paa Anbringelsen af Rørene med Hensyn til at gøre dem let tilgængelige og samtidig ikke overskride Profitets Grænse. Paa den venstre Side kræver Fødevandsforvarmeren et 4" Føderør, som er anbragt under Barrièrpladen og over en af Luftbeholderne. Denne er ophængt i Støbestaals-Bukke eller Støtter, som er specielt konstruerede til at give Plads for Føderøret. Paa højre Side er der ikke Plads til Anbringelsen af det

heden) paa $1\frac{3}{16}$ " (46 mm) ved de forreste Kobbelhjul og $\frac{5}{16}$ " (7,9 mm) ved de sidste. Der er anvendt brede Aksellagere. De maaler 13" × 22" (330,1 × 558,2 mm) paa Drivhjulene, medens de sidebevægelige Aksellagere paa den forreste Kobbelaaksel er 11" × 20" (279,3 × 507,9 mm).

Den bageste Truck er af Delta Typen og den er indstillelig med Drivhjulene og de to bageste Kobbelhjul. Til den Hensigt er den bageste Balance drejelig forbunden med Truckrammen. Hovedrammerne er støttet paa Truckcentret og ligeledes paa to Glidebærere anbragt for sig selv bag Truckhjulene. Vægten paa Truckcentret overføres ved en Tværdrager. »Boosteren« er anbragt paa den bageste Travers paa Truckrammen, som er sænket tilstrækkeligt til at skaffe den fornødne Plads.

Stempelgliderne er 15" (380,9 mm) i Dia-

*) Herved forstaas en Luftpumpe, hvor H. T. Dampcylindren er anbragt om L. T. Luftcylindren og L. T. Dampcylindren om H. T. Luftcylindren. Luften faar sin første Kompression i den store Luftcylinder for derpaa i den lille at komprimeres til Arbejdsstryk.

meter og beregnet til en Maksimalvandring paa 7" (177,8 mm) og et konstant Forspring paa $\frac{1}{4}$ " (6,3 mm). Styringen er af Walschaert's (Heusinger) Type og manøvreres ved en Raggonnet Kraft-Omstyringsmekanisme.

Hovedrammen er af massiv Konstruktion med ens Tykkelse paa 6" (152,4 mm) og en Maksimal Dybde af 14" (355,5 mm) under Cy-lindersadlen.

Førerhuset er forholdsvis kort, men det har store Vinduesaabninger i Siderne og særlig Opmærksomhed er anvendt ved Anordningen af Armaturen. Dampfordelingsstykket er anbragt uden for Førerhuset og de forskellige Ventiler har forlængede Haandtag, som er tydeligt mærkede. Lubrikatoren har 7 Smørerør indbefattet dem til Fødevandspumpen og »Booster« Maskinen. Førerhusets Bredde er 10"—10" (3301 mm) og Lokomotivets Højde 16"—4" (4977 mm).

Tenderen er bemærkelsesværdig baade paa Grund af sin Konstruktion og Rumindhold. Den er af Vanderbilt Typen og kan rumme 4 000 Gallons (18 174 Liter) Brændselolie og 12 000 Gallons (54 522 Liter = 54,5 m³) Vand. Vandtanken har en Diameter af ca. 8'—6" (2 580 mm) og en samlet Længde af 36'—7 $\frac{3}{4}$ " (11 168 mm). Den hviler paa en almindelig Støbestaalsramme lavet i et Stykke med Bufferne og Tverdragerne, der tjener som Støtte for Tanken. Tværafstanden om den udvendige Kant af de to Længderammer er 51" (1 395,4 mm) og Enderne af de forreste og bageste Buffer er afstivede ved diagonale Dragere. Trucken er af Standardtypen med Støbestaalsrammer og forsynet med baade Spiral- og tredobbelte almindelige Bladfjedre, Aksellagerne er 6 $\frac{1}{2}$ " × 12" (165,1 × 304,7 mm). Sideforbindelser er kun anvendt ved den bageste Truck. Vægten af Tenderen er i tjenstfærdig Stand ca. 223 000 pound.

I Fig. 3 ses de ovennævnte 20 1 E 1 Lokomotiver, Litra F-4 samlede i eet Tog og klar til Afgang. De er forspændt 2 Standard 1 D 1 Godstogslokomotiver (Mikado Typen), Litra I-1-S, tilhørende Pennsylvania Jernbanen over hvis Omraade den første Del af den lange Rejse gaar til Corsicana, Texas, hvor de 20 Lokomotiver skulde afleveres til »The Southern Pacific« Jernbanen. I »Railway and Locomotive Engineering« skrives, at dette »særlig bemærkelsesværdige Specialtog« overalt, hvor det kom frem, hilstes af mange tusinde Mennesker, idet man i dette saa et virkeligt Tegn paa bedre Forretningsvilkaar, et Varsel om bedre Tider.



DAMERNES INDSAMLING

BIDRAGSLISTE OVER INDSAMLINGEN TIL ET
FORENINGSBANNER

Skanderborg:

Lokomotivførerfruerne H. P. Prikke, Bane-gaardsvej 16, Kr. 3.00, N. C. Nielsen, Nørre-gade 40, St., Kr. 3.00, S. Hansen, Nørregade 40, 1. S., Kr. 3.00, C. F. Rosenvold, Sølystkvar-teret, Kr. 3.00, A. E. Jensen, Sølystkvarteret, Kr. 3.00, E. Andersen, Sølystkvarteret, Kr. 3.00, H. Pedersen, Sølystkvarteret, Kr. 3.00, P. Haug-sted, »Lien«, Egholmsvej, Kr. 3.00, Evald Niel-sen, »Karinsminde«, Kr. 3.00, P. A. Jensen, Egholmsvej, Kr. 3.00, A. P. Andersen, Mølle-vej, Kr. 3.00, H. Lind, »Bakkely«, Korsvej, Kr. 3.00, H. Emig, Villavej, Kr. 3.00, J. S. Christen-sen, Østergade 10, Kr. 3.00, O. H. Christensen, Østergade 26, Kr. 3.00, M. F. Hansen, Adel-gade 112, 2. S., Kr. 3.00, J. Chr. Nielsen, Adel-gade 127, 1. S., Kr. 3.00, A. Mortensen, Valde-marsgade, Kr. 3.00.

Lokomotivfyrbøderfruerne A. Hansen, Ba-negaardsvej, Kr. 2.00, V. Stephensen, Skande-rupgade, Kr. 3.00, E. H. Nielsen, Skanderup-gade, Kr. 2.00, A. Jacobsen, Nørregade, Kr. 2.00, L. Rasmussen, Kirkevej, Kr. 3.00, K. M. Hansen, Østergade 26, Kr. 3.00, E. M. J. Gra-vesen, Korsvej, Kr. 3.00, E. Jørgensen, Kors-vej, Kr. 2.00, E. Mikkelsen, Skanderupgade, Kr. 2.00, J. C. Nissen Kr. 2.00, C. V. Nielsen, Vestergade, Kr. 2.00, A. Larsen Kr. 3.00, S. Heldt Kr. 3.00, Gjødese Kr. 2.00, J. Jensen Kr. 2.00, C. F. Petersen, Lohmannsvej, Kr. 3.00.

Silkeborg:

Lokomotivførerfrue M. Heelund, Toldbod-gade 25, Kr. 3.00.

Frederikshavn:

Lokomotivførerfruerne C. E. Buch, Amalie-gade 1, Kr. 3.00, J. A. Bech, Jernbanegade 3, Kr. 3.00, S. A. Sørensen, Skansegade 20, Kr. 3.00, M. F. Mouritzen, Søndergade 45, Kr. 3.00, O. E. Larsen, Emilievej 30, Kr. 3.00, J. A. Niel-sen, Elmevej, Kr. 3.00, C. C. V. Mogensen, Høyersgade 26, Kr. 3.00, N. C. Nielsen, Høyers-gade, Kr. 3.00.

Lokomotivfyrbøderfruerne Th. Skeltved, Søn-dergade 58, Kr. 2.00, N. Møller-Jensen, Sønder-gade 102, 1. S., Kr. 2.00, H. Beng, Helenegade, Kr. 2.00, A. K. Jensen, Søndergade 101, Kr. 2.00, P. Iversen, Niels Mørksgade 5, Kr. 2.00, A. F. Conradsen, Søndergade 96, Kr. 2.00, V. Eriksen, Ørnevej, Kr. 2.00, N. Lindholm, Ba-rakken, Kr. 2.00, V. Nielsen, Solbakkevej, Kr. 2.00, H. Lytzen, Asylgade 3, Kr. 2.00.

Hjørring:

Lokomotivførerfrue G. O. L. Christensen, Tørholmsvej 2, Kr. 3.00.

Aalborg:

Lokomotivfyrbøderfruerne C. V. Rasmussen Kr. 2.00, Jul. Hansen Kr. 2.00, F. N. Hege-

lund Kr. 2.00, S. C. Andersen Kr. 2.00, E. Lennø Kr. 2.00, O. Jensen Kr. 3.00, M. Frederiksen Kr. 2.00, C. Ringsted Kr. 2.00, Chr. Nørgaard Kr. 2.00, S. E. Boye Kr. 3.00, A. A. Haarbo Kr. 2.00, Th. Nørgaard Kr. 2.00, V. N. Viibe Kr. 3.00, V. E. Johansen Kr. 2.00, C. V. Sørensen Kr. 2.00, V. P. Jensen Kr. 2.00, A. V. G. Jensen Kr. 2.00, Sv. Nielsen Kr. 2.00, C. A. Lauersen Kr. 3.00, C. Clemmensen Kr. 2.00, H. C. Mortensen Kr. 2.00, F. O. Ovesen Kr. 2.00, A. M. Tønning Kr. 2.00, Viggo Jørgensen Kr. 2.00, J. A. Jeppesen Kr. 2.00, M. Christensen Kr. 2.00, K. N. Krogbech Kr. 2.00, Fru Aspr. E. Knudsen Kr. 2.00, d'Hrr. Aspr. Fritz Hansen Kr. 3.00, Chr. Jensen Kr. 2.00, V. Nyg. Pedersen Kr. 2.00.

Ialt Kr. 210.00.



HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 20. og 21. AUGUST 1923

Alle var tilstede.

1. Hovedkassererens Kvartalsberetning.

Hovedkassereren afgav Beretning om Hovedkassens Status pr. 19. August 1923, efter nogle Bemærkninger af det kritiske Udvalg toges Beretningen til Efterretning.

2. Foreningens 25 Aars Jubilæum.

Formanden redegjorde for det i denne Anledning nedsatte Udvalgs Arbejde. Toges til Efterretning.

3. Behandling af de forskellige Udvalgs Indstillinger.

Formanden omtalte en Række Sager, der havde været behandlet i Forretnings-, Lønnings- og Tjenestetidsudvalget, herunder et Spørgsmaal angaaende Fridagsforholdene i Glyngøre, en Tjenestefordeling i Aalestrup o. fl., der vil blive rettet Henvendelse til Gdir.

Fra Rekreatiionsudvalget forelaa en Indstilling angaaende den fremtidige Regnskabsform.

Efter nogen Diskussion toges de foreliggende Sager til Efterretning.

4. Meddelelser fra Formanden.

Formanden meddelte, at der formentlig fra 1. Oktober d. A. kunde ventes en Forhøjelse af Kontingentet til Sygekassen, og at der i nær Fremtid kunde ventes en endelig Afgørelse af Tandlægespørgsmaalet.

Ændringer til Vedtægter for Nordisk Jernbanemands Union havde været behandlet i et Sekretariatmøde i N. L. F., og vil nu blive forelagt N. J. U.s Repræsentantsskabsmøde.

I Spørgsmaalet angaaende Varigheden af Lokomotivpersonalets Uniformseffekter har Ministeren truffet den Afgørelse, at for de Uniformseffekter, der var forfaldne i Foraaret 1923, gælder de før 1. Januar 1923 gældende Leveringsterminer.

Spørgsmaalet angaaende Opholdsbygningen i Strib maatte nu anses som værende i Orden, den endelige Ordning angaaende Bygningens Indretning vil blive truffen ved en Forhandling med 2. Distrikt.

Sagen angaaende nogle Ændringer i Anciennitetsreglerne for Lokomotivpersonalet var bragt i Orden.

I en Sag angaaende Overarbejdspenge til en Lokf. paa Gb. havde man fra Gdir. modtaget Afslag.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

5. Meddelelser fra Forretningsudvalget.

Formanden redegjorde for den første Forhandling angaaende 2 Mandsbetjening af visse Rangermaskiner, man kunde næppe forvente imødekommet andre end 1 Maskine i Randers, og Gdir. vilde tage under Overvejelse en Maskine paa Østerbro.

Selve Spørgsmaalet om »Førere paa Rangermaskinerne« kan ventes at komme til Forhandling i Slutningen af September Maaned. Toges til Efterretning.

6. Behandling af foreliggende Sager.

Et Spørgsmaal angaaende Anvendelse af Eftersyn 2 og 3 behandledes, det vedtoges at søge Forhandling med 2. Distrikt om Sagen.

Angaaende Forberedelses- og Afslutningstidene for de ny Loko. Litra H vedtoges det at tilskrive Gdir.

Fra Kreds 1 forelaa Ønske om paa ny at rejse Spørgsmaalet angaaende Lønanciennitet for de Lokf., der var sat tilbage ved Sønderjyllands Overgang til Danmark.

Henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag angaaende Anciennitet for Turbestættelse i Tønder henvistes til Formandens Behandling.

Angaaende en forbedret Tjenesteanciennitet for en Rangerfører i Næ. var der rettet en Henvendelse til Gdir.

Fra Gb. var rettet Henvendelse angaaende 2 Mandsbetjening af Vanløsemaskinen.

Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag fra Kb. angaaende kombineret Ranger- og Reservetjeneste henvistes til Tjenestetidsudvalget.

Fra Sg. forelaa en Beklagelse angaaende Udstedelse af Fripas.

Henvistes til Forretningsudvalget.

I Anledning af en Henvendelse fra Ms. Lokf. angaaende Besættelse af Pladserne paa nyoprettede Depoter paa den sjæll. Midtbane, vedtoges det at svare Afdelingen, at de paagældende Anciennitetsregler maatte overholdes.

Fra International Transportarbejder For-

bund var modtaget Anmodning om en Række Oplysninger om Løn- og Tjenesteforhold m. m. for det danske Lokomotivpersonale, Oplysningerne var udarbejdede og tilstillede Forbundet.

Samtidig havde Forbundet fremsendt Opfordring til Indmeldelse i I. F. F., det vedtoges ikke at indmelde sig.

K. J.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE DEN 20. AUGUST 1923

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden meddelte, at man havde haft en Forespørgsel til Behandling angaaende Standsning foran Stopsignal. — Omtalte en Sag angaaende Godtgørelse for Deltagelse i Signalkommissionsmøder, og redegjorde for en Forespørgsel i et Anciennitetsanliggende. Kom derefter ind paa en Sag angaaende et pensioneret Medlem.

Efter en kortvarig Diskussion om forskellige Sager gik man over til

Punkt 2. Behandling af foreliggende Sager.

Kredsformanden omtalte en Sag angaaende Lønningsanciennitet for en Del Lokomotivførere. Oplæste i den Anledning en Skrivelse fra Generalsekretariatet. Sagen skulde dermed være sluttet.

Forskellige Kredsbestyrelsesmedlemmer udtalte sig derefter til Sagen, og man enedes om at henstille, at Sagen genoptoges.

Man diskuterede derefter Spørgsmaalet angaaende dobbelt Husførelse, som det vedtoges nærmere at undersøge.

Kredsformanden omtalte forskellige Tjenestetidssager, som efter en Diskussion henvistes til H. B. videre Behandling.

Punkt 3. Kredskassererens Oversigt over Regnskabet.

Kredskassereren gennemgik Regnskabet for første Halvdel af Aaret 1293, der viste ganske normale Indtægter og Udgifter.

Regnskabet toges derefter til Efterretning.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE DEN 20. AUGUST 1923

Alle var tilstede.

Kredsformanden forelagde forskellige Sager som behandledes, bl. a. en Sag fra Thisted angaaende Turbesættelse, der afgjordes derhen, at de ældste skulde forrette Afløsningstjeneste.

Nissen Hansen. Skjelde, som havde fremskaffet sine originale Papirer fra Tyskland,

meddeltes Tjenesteanciennitet som Lokfb fra 16. Januar 1909.

En Anciennitetssag fra Es. kunde af forskellige Grunde ikke fremmes. En Forespørgsel angaaende Bytning fra Vamdrup til Assens besvaredes imødekomende. En Forespørgsel fra Langaa angaaende Aspiranternes Adgang til at køre i Tur besvaredes derhen, at Tjenesten maatte deles mellem samtlige Aspiranter.

Kredskassereren fremlagde Regnskabsoversigt pr. 16. August 1923, der udviste en Balance stor Kr. 27 961 toges til Efterretning.

Formanden meddelte, der havde været Forhandling angaaende 2 Mands Rangermaskiner, en ny Forhandling angaaende 1 Mandsbetjening vilde finde Sted i September Maaned.

Carl Petersen omtalte Anciennitetssagen, de for Tiden vanskelige Permissionsforhold ved flere Depoter i Jylland samt oplyste, at Forberedelsestiden til de nye H Maskiner var aldeles utilstrækkelig førstnævnte Spørgsmaal skulde til Forhandling med Administrationen sidstnævnte 2 Spørgsmaal henvistes til H. B. Mødet.

Chr. Nørgaard.

25 AARS JUBILÆUM

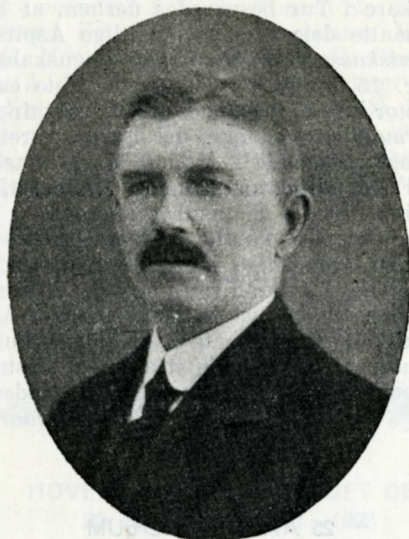


H. F. C. Conradsen.

Den 1. Sept. fejrede Lokomotivfører H. F. C. Conradsen, Gb., sit 25-aarige Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren, der ved sin Ansættelse kom til Ar., kom herfra til Kh. i Maj 1901. Ved Forfremmelse til Lokf. i 1910 kom C. til Struer og atter tilbage til Kh. i 1913. Jubilaren er saaledes særdeles godt kendt ogsaa i Jylland, er inderst inde af en godhjertet og brav Natur, har en vis livlig Maade at fortælle sine Historier paa, der henleder Opmærksomheden paa ham. — Kollegerne paa Gb.,

hvis Sympati og Agtelse Jubilaren gennem de mange Aar har vundet, sender herigennem sin bedste Hilsen paa Højtidsdagen.

L. M. Schmidt,
Fmd. Afd. 1. Gb.



Peter Haugsted.

Peter Haugsted blev ansat 1. September 1898 i Ar., var senere Rangerfører i Randers, blev forfremmet til Lokomotivfører i Struer den 1. Maj 1910, forflyttedes senere til Aarhus, og var blandt de Lokomotivførere, som tvangsforflyttedes i 1912. Jubilaren har senere været i Skanderborg og ønsker nu at blive der. Jubilaren er en støt og besindig Mand, der kan glæde sig ved et godt Hølbred og sine Kollegers Agtelse. Afdelingerne i Skanderborg bringer ham sine bedste Lykønskninger paa Jubilæumsdagen med Haab om, at vi i mange Aar maa beholde ham i vor Midte, som et godt Eksempel for nye tiltrædende Kolleger blandt Lokomotivmændene.

O. H. Christensen.



PLASTISK TRÆ

bestaar af Kollodium og ganske fint Træmel; det fremstilles fabriksmæssig af et engelsk Firma, og skal egne sig ganske udmærket til Modelfabrikation, Modellering og som Fyldmasse. Det kan fastgøres paa Træ og glattes ud saa det dækker en større Flade, er vandtæt, og lader sig bearbejde ganske som Træ. Det kan drejes, høvles, behandles og poleres med Sandpapir, ligesom man ogsaa kan drive Søm i det.

Ved Hjælp af et Opøsningsmiddel lader det sig atter blødgøre.

T. f. M.

TRANSPORT AF GLØDENDE NAGLER

sker paa flere Værfter ved Hjælp af Rørlødnin-
ger. Penflex Naglebøssen anvendes saaledes af N. Y. Skibsbyggeri og omfatter en Esse og et Skydeapparat i Forbindelse med en bøjelig Lødnings. Er Naglen glødende, anbringes den paa en Ventil i Skyderens Hoved, Naglens Vægt aabner Ventilen, og den falder ned i Maskinen, hvorefter Ventilen atter lukkes automatisk og den glødende Nagle sendes afsted ved at trykke paa en Fodbremse, som sætter Skyderen i Forbindelse med Trykluftbeholderen. Afstanden fra Arbejdssted til Esse kan være ca. 40 m, eller mere, Hastigheden 16 m — op eller ned hver tredje Sekund. Apparatet har saaledes afsejlet Nagler over en Distance paa 50 m paa lidt over 9 Sek. uden noget Fald i Temperaturen.

T. f. M.



HAR DET VÆRET VERDENS STØRSTE TOGULYKKE?

I den lille franske By Saint Jean de Mau-
riennes i Savoyen afslørede den franske Krigs-
minister Maginat for en Tid siden et Mindes-
mærke over de Omkomne ved en Jernbaneulyk-
ke, som siges at have været den største i Ver-
den, hvad Tabet af Menneskeliv m. m. angaar.
Sagen har hidtil været holdt hemmelig af de franske Myndigheder. Det var Natten mellem den 11. og 12. November 1917, at Ulykken skete. Et tungt lastet Tog med permitterede franske Soldater fra Piave førtes over Mont Cevisinlinien, og Lokomotivføreren mærkede allerede i Mont Cevis-Tunnelen, at Bremsen svigtede. Banen drives ved Elektricitet. Da han kom ind paa den franske Grænsestation Madone, nægtede han at føre Toget videre, da han skønnede, at Toget var for tungt til, at Bremsen kunde virke nedad det sidste Stykke til den franske Slette. Han havde kørt paa Strækningen i 18 Aar.

Militærkommissæren kommanderede imid-
lertid Afgang, og Lokomotivføreren lystrede. Bremsen svigtede saa godt som straks, og en rasende Fart begyndte langs med en Bjerg-
flod. Nede i Dalen gik Jernvejen paa en Bro over Floden, og her styrtede hele Toget i Afgrunden. Der gik straks Hld i Toget, og Vog-
nene gik op i Luer.

Frem af Ruinerne drog man 150 forbrændte og lemlæstede Soldater, medens 437 havde fundet Døden straks. Blandt de reddede var Lokomotivføreren, og han blev senere stillet for en Krigsret, men frikendtes. Militærkommissæren, hvis uforstandige Befaling havde fremkaldt hele Ulykken, gik fri.

(Signalen.)

SYGEKASSEN

Jernbanelæge A. G. Lauritzen, Vesterbrogade Nr. 82, er bortrejst fra 31. August i ca. 6—7 Uger.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Osier, Vesterbrogade Nr. 19, Telf. Vester 3386.

Konsultationstid: Kl. 1—2.

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak til Fredericia og Vejle Afdeling for udvist Deltagelse ved mine 2 Sønners Begravelse.

Lokomotivfører S. Bang og Hustru, Fredericia (p. t. Vejle).

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum.

Alex. Pelch, Gb.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER.

NYE BØGER

Sj.- Faltst.	Jyl. Fyn	
12071ab		Dewar. Sir Douglas Haigs Command.
12065ab		Asquith, Margot. The Autobiography.
12072		Churchill. The world crisis.
12073		Kirkeby, Anker. Evige Tanker.
12075	10630	Oppenheim. Hævnen.
12079	10639	Carpenter. Naar Kærligheden modnes.
12083		Schnitzler. Reigen.
11690b	10244b	Leopold, Svend. Ludvig Holberg II Roman.
9774bc	10620	Gorki, Marius. Mit Liv II III Mellem Fremmede. Læreaar.
12100		Weis. Kærløge.
12102	7472	Egeberg, Edv. Af et Ungdomsliv.
12104	10612	Brehm. Menneskeabterne.
12107	10665	Vollquartz. Det gamle Chatol.
12108	10624	Krane. Mitras-Skibet.
12109	10637	Bokkenheiser. Klubliv.
12110	6429	Duncker. Ludvig d. 14. Elskerinde
12114ae		Jenssen Tusch & Lindbæk. Verdenskrigen.
12147	10631	Rørdam, Vald. Sangen om Danmark
12156	10642	Erichsen. Erich. Fest og andre Fortællinger.
12160	10635	Anker, Jens. De tavse Søer.
12161	10658	Soya. Kvinderne i Persien.
12162	10660	Stockholm. Vejledning i Fotografi.
12164		Færdelsbogen.
11854b	10649	Lejrsport for Drengene II
12171	10643	Fabricius. Regensen gennem 100 Aar.
12172	10668	Reick, B. Hun og han og de andre.
12175		Koebner. Frisind og een Kvinde.
12176	10667	Bennett. Kærlighedens Labyrint.
12177	10645	Gravlund. Skelstene.
12178		Hard. En falden Kvindes Skriftemaal.
12183	10669	Christophersen, Marie. Fra Hedeboegnen.
12076		Meyn. Stakkels lille Eva.
6495rv		Fliegende Blätter 1918-22
12084	10611	Aakjær, J. Po fir gloevend Pæl.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F. 1—7—23 Lokfb.-Aspr. Axel Hansen, Esbjerg.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerafdelingen:

Tønder: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. P. Kristiansen, Jernbanegade 1, 1.

Lokomotivfyrbøderafdelingen:

Aarhus: Formandens Navn og Adresse rettes til: Carl Petersen, Lundbyesgade 12, 4.

— Kassererens Navn og Adresse rettes til: O. H. Ottzen, Frederiksalé 149, 2.

Skanderborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: L. Rasmussen, Banegaardsvej 31.

Skelde (Underafdeling): Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: M. Carstensen, Skelde.



Udmærkelse.

Lokomotivfører S. Andersen, Skanderborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Struer fra 1—9—23 (min. Udn.).

Lokomotivfører Niels P. Nielsen, Esbjerg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Esbjerg fra 1—9—23 (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. A. J. H. Jakobsen, Slagelse, til Lokomotivfører i Løgumkloster fra 1—8—23 (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. E. Larsen, Odense (Rangerfører) til Lokomotivfører i Vamdrup fra 1—8—23 (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. Hansen, Randers, til Lokomotivfører i Tinglev fra 1—8—23 (min. Udn.).

Haandværker P. A. M. Jacobsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Brande fra 1—8—23.

Haandværker H. E. C. Olsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Brande fra 1—8—23.

Haandværker P. J. Olsen, Gjedser, til Lokomotivfyrbøder i Gjedser, fra 1—8—23.

Haandværker N. C. Poulsen, Aalborg, til Lokomotivfyrbøder i Brande fra 1—8—23.

Haandværker O. F. E. C. Koldt, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Brande fra 1—8—23.

Haandværker K. R. Hansen, Gjedser,, til Lokomotivfyrbøder i Herning fra 1—8—23.

Haandværker L. P. T. Bendixen, Esbjerg, til Lokomotivfyrbøder i Fredericia fra 1—8—23.

Haandværker A. Thorsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Tønder fra 1—8—23.

Forflyttelse.

Lokomotivfører H. V. K. Agenholt, Vamdrup, efter Ansøgning til Kbhavns Godsbgd. fra 1—8—23.

Lokomotivfører J. Olsen, Tinglev, efter Ansøgning til Aarhus H. fra 1—8—23.

Lokomotivfører J. P. E. Larsen, Brande, efter Ansøgning til Randers fra 1—8—23.

Lokomotivfyrbøder R. Christoffersen, Brande, efter Ansøgning til Slagelse fra 1—8—23.

Lokomotivfyrbøder H. F. B. Lundby, Brande, efter Ansøgning til Esbjerg fra 1—8—23.

Afsked.

Lokomotivfyrbøder H. C. Linkhusen, Kbhavns Godsbgd., under 23—8—23.



Bemærk Kiærs Klæder

HABIT
35 KR.

20 Skindergade 20

HABIT
35 KR.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 5. Septbr.

C. B. Møller & Co.s BØRS CIGAR

der faas over hele Landet, er
fabrikeret af de fineste Tobakker

Det er den bedste 15 Øres Cigar

L. P. Aistrup leve-

rer Søgræsmøbl., Divaner, Tæpper,
Spisest., Sovevær., Børne-,
Ungpige- og Bondemøbler

Ratebetaling

TORVEGADEN 20
Sporvognsline: 2—9—19

STOP!! i Frederiksborggade 12^{1/2}

Konfektions- og Pelsvarelagere
(ved Nørreport)

PAA RATEBETALING

leveres alt

Damekonfektion, Pelsvarer & Kjoler
Lille Udbetaling — Rentefrit

URMAGEREN

VICTORIAGADE 1

giver Jernbanemænd 5% Rabat

Godt og nøjagtigt Arbejde.



Amk. Gummiware

Industri Vestergade 3 Kbhvn. B.
Modersprojet, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prislister mod 30 Øre i Primk.
DISKRET EKSPEDITION ♦ Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

STØT VORE ANNONCØRER



Restaurationen paa
Næstved Banegaard

bringes i velvillig Erindring.

Ærb. Chr. Jensen.

Bryggeriet „Føniks“
Næstved

Lager, Pilsner Øl

anbefales

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

SENKING

GASAPPARATER

med ny
patenteret
Luftblandings
Regulator



GASOVNE

(Hvid Porcelæsemaille)
med Cirkulations-Varmekanaler.

Mindste Gasforbrug

Regelmæssig Varmefordeling —

Stegning paa Rist

Oven, hvori alting lykkes

**Skandinavien's største Special-
udstilling.**

Vestergade 2 ligefor
Tlf. 14312 Gl. Torv

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.

Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl. 10—4.