



26. AARG. N^o 3.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Februar 1926.

RANGERMASKINERNES BETJENING

I Fortsættelse af, hvad vi i forrige Nummer meddelte om Forhandlingerne vedrørende Rangermaskinernes Betjening, optrykker vi nedenfor den over Forhandlingerne optagne og godkendte Protokol mellem Generaldirektoratet og Organisationen:

Onsdag den 16. December 1925 Kl. 2,30 Eftm. afholdtes i Statsbanernes Generaldirektorat Forhandling mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var for Generaldirektoratet: Generaldirektøren, Generalsekretæren, Trafikkontrolør E. Terkelsen og Assistent Larsen og for Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører R. Lillie, Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfyrbøder J. Boyesen og Lokomotivfyrbøder E. Kuhn, sidstnævnte førte Protokollen.

Forhandlingsemne: Rangerlokomotivernes Betjening.

Generaldirektøren bød de mødte Repræsentanter velkommen og meddelte, at Forhandlingen skulde føres om Formen for de eenmandsbetjente Rangerlokomotivers Betjening. Der har været fremsat Ønske om at lade disse Maskiner betjene af Lokomotivførere i Stedet for Lokomotivfyrbødere. I den Anledning har det været overvejet, om denne Sag kunde løses paa en saadan Maade, at den kom til at hvile i sig selv derved, at der paa visse Omraader gennemførtes Besparelser, der kunde udligne den Udgift, som vil opstaa ved en Forøgelse af Lokomotivførernes Antal. Administrationen har da fæstnet sig ved en Undersøgelse af den

tilstedeværende Tomandsbetjening af nogle Rangermaskiner for derigennem at udfinde, om der paa en Del Stationer var Muligheder for at reducere denne til Eenmandsbetjening. Generaldirektoratet har derfor anmodet en lille Kommission bestaaende af Lokomotivmandsforeningens Formand og Assistent L. Larsen i Samarbejde med Repræsentanter for Distrikterne om ved Selvsyn de forskellige Steder Landet over at undersøge dette Spørgsmaal.

Sagen drejer sig om 226 Lokomotivfyrbøderpladser paa eenmandsbetjente Rangerlokomotiver, heraf er dog de 32 besat af Lokomotivførere udenfor Normativet. Naar disse fradrages, bliver der en Rest paa 194 Lokomotivfyrbødere, som skal forfremmes til Lokomotivførere. Da Differencen mellem disse to Kategoriers Middellønninger + Emolumenter og Uniformer er 1149 Kr. (hvortil kommer, at det, dersom alle Rangerlokomotiver bliver betjent af Lokomotivførere, vil være nødvendigt at yde Forstandere af Rangerdepoterne et Honorar, hvortil er beregnet ca. 3000 Kr. aarlig) vil den samlede aarlige Udgift ved fuld Gennemførelse blive ca. 226 000 Kr. Hertil maa yderligere lægges et betydeligt Beløb til Dækning af Udgifter foranlediget ved Forflyttelser.

Efter de foretagne saglige Undersøgelser, hvis Enkeltheder jeg ikke skal komme ind paa, idet de udførligt er omtalt i Udvalgets Beretning, mener Administrationen, at man ved at ændre nogle Rangermaskinernes Betjening fra 2 Mands til 1 Mands kan inddrage 35 Lokomotivfyrbødere. Disse 35 Mand kan imidlertid ikke ækvalere Udgifterne til den nævnte Forfremmelse, idet Besparselsen kun bliver ca. 161 000 Kr. aarlig, og hertil kommer, at de 35 Mand straks reduceres til 30, idet den normale daglige sammenhængende Rangertid, ved at man gaar fra Tomandsbetjening til Eenmandsbetjening, gaar ned fra 8. Timer

til 7 Timer. Som Følge heraf er det opnaaede økonomiske Resultat langt fra tilstrækkeligt til at kunne dække den Udgift, hele Spørgsmaalets Løsen vil medføre. Man har derfor undersøgt Spørgsmaalet om den maksimale daglige sammenhængende Rangertjeneste, og Administrationen foreslaar, at denne paa alle eenmandsbetjente Ragermaskiner forhøjes fra 7 Timer til 8 Timer, dog med Bibeholdelse af det maanedlige maksimale Tjenestetimeantal af 195 Timer. Herved vil opnaas en yderligere Besparelse paa 12 Mand til et Beløb af ca. 40 000 Kr. aarlig, saa man i alt kan inddrage 47 Lokomotivfyrbøderpladser, hvilket skulde svare til en Besparelse af 209 000 Kr. aarlig. Der mangler altsaa endnu ca. 17 000 Kr., hvortil kommer et Beløb af 50—100 000 Kr. een Gang for alle til Dækning af Flytteudgifterne.

Selv om der saaledes ikke opnaas fuld Dækning for de Udgifter, som vil opstaa, vil Administrationen dog, under Forudsætning af, at Foreningen ikke møder paa ny med Kravet om Genindførelse af 2 Mandsbetjeningen, stille sig velvillig overfor en endelig Løsning af dette Spørgsmaal.

Lillie: Takkede, fordi Generaldirektoratet nu havde kaldt Organisationen til Forhandling i denne Sag, som har været rejst Aar efter Aar, og hvis Løsning i mange Aar havde været et brændende Spørgsmaal, og hvilken vi i Fjortroede at staa overfor. Foreningen forstaar, at Statsbanernes nye Styrelsesform lægger Generaldirektoratet visse Hindringer i Vejen med Hensyn til denne Sags Løsning og er derfor bestræbt sig for at finde Udveje, der gør det muligt, at Sagen saa nogenlunde kommer til at hvile i sig selv, uden dog at krænke det Princip, hvorefter visse Rangermaskiners 2-Mandsbetjening er opstaaet.

Organisationen er enig med Generaldirektoratet i, at den Ordning, som nu opnaas, skal være af blivende Karakter. Dog selvfølgelig med samme Ret som hidtil til at rejse Spørgsmaal for enkelte Maskiners Vedkommende, dersom lokale Forhold medfører en saadan Forandring i de bestaaende Forhold, at Tomandsbetjening saadanne enkelte Steder maa anses for paakrævet.

Med Hensyn til den af Generaldirektoratet foreslaaede Regulering af Rangermaskinernes Tomandsbetjening, kan Organisationen i Principet tiltræde denne. Undtagen fra denne Tiltræden er Randers og Esbjerg. Disse Steder er Rangerarbejdet forbundet med saadanne Vanskeligheder, at den tilstedeværende Tomandsbetjening bør bibeholdes. Forholdene i Randers er jo for ikke saa lang Tid siden diskuteret mellem Administrationen og Organi-

sationen. Forholdene i Esbjerg er saadanne, at for Fiskerihavnens Vedkommende kan det maaske siges, at Betingelserne for Tomandsbetjening ikke mere er til Stede, derimod er Forholdene i Forhavnen saa besværlige, at de absolut berettiger til 2-Mandsbetjening. Ved Undersøgelserne i Esbjerg var der da ogsaa ført en meget indgaaende Forhandling om Ranger- og Betjeningsforholdene.

Organisationen kunde derfor tiltræde det øvrige af Generaldirektoratet foreslaaede vedrørende Ændring af tomandsbetjente Rangermaskiner til eenmandsbetjente, men henstillede indtrængende, at de nævnte to Pladser bibeholdtes, idet dog paa given Anledning tilføjes, at man ikke fra Organisationens Side betragter denne Henstilling som nogen absolut Betingelse for Sagens Gennemførelse.

Hvad angaar Generaldirektoratets Forslag om en Forlængelse af Maksimum for den sammenhængende daglige Rangertid fra 7 til 8 Timer, da var dette Forslag af en saadan Karakter, at Organisationens nærede store Betænkeligheder ved at gaa med dertil. For dog at vise, at Organisationens er forstaaende overfor Administrationens Bestræbelser for at bringe denne Sag til en endelig Løsning, vil vi tiltræde, at den sammenhængende daglige Rangertid bliver 8 Timer for alle Lokomotivmænd. Dog vil Organisationens henstille, at de nævnte 8 Timer for Lokomotivførernes Vedkommende bliver Maksimum, hvad enten Tjenesten er samlet eller delt, og saaledes at det maksimale maanedlige Tjenestetimeantal for Personalet paa eenmandsbetjente Rangermaskiner vedblivende er 195.

Generaldirektøren: Ligesom Hr. Lillie betragter jeg det som en Forudsætning for Sagens Gennemførelse, at naar man nu gennem Undersøgelsen er naaet til en Ordning af Betjeningsspørgsmaalet, ligger den fast, og kun hvis Forholdene paa enkelte Pladser en Gang i Tiden ændres, og Organisationens fremkommer med saglige Grunde, kan Sagen drages frem igen.

Foreningens Henstilling angaaende Maskinerne i Randers og Esbjerg er jeg ikke glad for, da en Imødekommen her vil gøre Balancen daarligere, men vi kan jo undersøge Sagen nærmere. Det vilde have gjort Sagen lettere, hvis De havde anvist Kompensation for denne Merudgift.

Spørgsmaalet angaaende de 8 Timers Rangertjeneste som Maksimum for Lokomotivførere, hvad enten Tjenesten er samlet eller delt er ganske nyt, og det kan jeg ikke tage Stilling til, forinden det bliver undersøgt. For saa vidt noget saadant ikke vil forrykke den økonomiske Beregning, er der vel ingen Grund

til at gaa mod Personalet, men jeg ønsker ikke mine Udtalelser forstaaet saaledes, at jeg allerede har lovet Dem noget.

Lillie: En daglig Arbejdsydelse af 8 Timer paa en Rangermaskine maa kunne tilfredsstille Administrationen. Det har jo ogsaa Værdi for Styrelsen, at denne Sag løses nu; der er efterhaanden kommet Forstaaelse af, at man har behandlet en Del Lokomotivfyrbødere uretfærdigt.

Generaldirektøren: Spørgsmaalet skal blive velvilligt overvejet.

Lillie: Hvorledes vil man gennemføre Sagen?

Generaldirektøren: Vi har tænkt os, at Forfremmelserne skulde søges fordelt paa 3 Aar. Der maa da paa første Normeringslov foreslaas en Anmærkning om, hvorledes Fordelingen skal ske paa disse 3 Aar.

Lillie: Gennemførelsen maa kunne ske paa 2 Aar. Den af Generaldirektoratet paaregnede Udgift opstaar jo ikke første Aar, men efterhaanden.

Den af Organisationen givne Tilslutning er i det hele under Forudsætning af, at Forslaget ophøjes til Lov, og at der ingen Afskedigelser finder Sted. Sker dette ikke, finder der ingen Forandring Sted, og Foreningen er frit stillet.

Generaldirektøren: Bekræftede, at Generaldirektoratet var enig med Organisationen i dens Forudsætning for Tilslutningen, ligesom Administrationens Forudsætning er, at vi ikke mere møder Forslag om almindelig Tomandsbetjening.

Soph. Jensen: En Gennemførelse paa 2 Aar vil betyde en Del for os, hvorfor Generaldirektoratet burde imødekomme denne Henstilling.

Lillie: Understregede paa ny, at Gennemførelsen bør foregaa paa højst 2 Aar og anmode Generaldirektøren om at konferere med Ministeren derom. For saa vidt den alligevel skal ske paa 3 Aar, henstilles det, at der det første Aar tages et forholdsvis større Antal, de to følgende Aar et forholdsvis mindre.

Generaldirektøren: Vilde tage dette under velvillig Overvejelse. Forespurgte, om Foreningen vilde stille sig forstaaende overfor de Forflyttelser, som bliver Følgen af Forfremmelserne, saaledes at Udgifterne hertil bliver begrænset mest muligt.

Lillie: Ja.

Henstillede, at Honoraret til Forstandere af Rangerdepoter gennemføres første Aar.

Generaldirektøren: Hvis Reformen som nævnt gennemføres stykkevis, vil der formentlig paa nogle Rangerdepoter i Overgangstiden blive saavel Lokomotivførere som Lokomotivfyrbødere og paa andre udelukkende Lokomotivførere. Betingelserne for Ydelse af Depotfor-

standerhonorar vil derfor maaske ikke straks være til Stede overalt, men vi skal velvilligt overveje, om denne Sag kan løses straks.

Lillie: Takkede paa Organisationens Vegne Generaldirektøren for hans Virksomhed med Hensyn til at opnaa en for saavel Statsbanerne som Organisationen acceptabel Ordning af Rangermaskinespørgsmaalet, og han udtalte Haabet om, at det maatte lykkes for Generaldirektøren at føre denne aargamle Sag igennem til et for alle Parter lykkeligt Resultat, som Organisationen var fuldt ud paa det rene med ikke var muligt at naa, uden ved Generaldirektørens Interesse og Forstaaelse.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Under Hensyn til Spørgsmaalets videre Behandling gennem Lønningsraadet og Rigsdagen kan vi meddele, at det af Ministeriet fremsatte Forslag har været Genstand for Drøftelse i Lønningsraadet, og efter hvad vi har ladet os forlyde med, har Lønningsraadet i Princippet godkendt den mellem Generaldirektoratet og Organisationen trufne Ordning.

Antagelig omkring Midten af indeværende Maaned vil Normeringsloven blive forelagt Rigsdagen, og vi vil da i dette Lovforslag se optaget Anmodning om Bevilling til Udnævnelse af det Antal Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere, som Spørgsmaalet omfatter.

DET NYE PRISTAL

Det nye Pristal imødeses med megen Spænding næsten overalt, blandt andet fordi der menes, at mange Virksomheder, der nu staar stille, vil komme i Gang, naar Pristallet kendes, og derfor bringe Arbejde til mange Arbejdsløse. Blandt Tjenestemændene imødeses Pristallet ogsaa med Spænding og ængstelig Bekymring for, at det skal gaa altfor hastigt ned.

Efter Forlydende fra kompetent Side menes det, at Pristallet vil gaa henimod en Snes Procent ned. Hvad dette vil betyde for Tjenestemændene, kan det være lidt vanskeligt at udtale sig om, men det er sandsynligt, at Tjenestemændene vil miste 3 Portioner à 54 Kr., maaske fire,

men indtil videre vil vi tro, at det førstnævnte kommer til at passe. Hertil kommer, at Konjunkturtillægget vil gaa ned med én Portion, idet Konjunkturtillægget gaar ned med én Portion, hver Gang Dyrtidstillægget falder to. Faldet paa Dyrtidstillægget og Konjunkturtillægget vil formentlig andrage ca. 2 à 300 Kr.

Hertil kommer, at Køre-, Nat- og Timepenge ogsaa falder, idet disse Ydelser er sat i Forbindelse med Dyrtidstillægget saaledes, at for hver Gang, Dyrtidstillægget afviger med 108 Kr. fra 1134 Kr., stiger eller falder disse Ydelser. Dag- og Timepenge falder med henholdsvis 40 Øre og 2 Øre for hver 108 Kr., og Døgn- og Kørepenge med henholdsvis ca. 30 Øre og 2 Øre. Natpengene vil antagelig falde med henholdsvis 3 og 2 Øre. Alt kun for saa vidt Dyrtidstillægget ikke gaar mere ned end foran nævnt.

Lokomotivpersonalet kan saaledes forvente, at den samlede Nedgang ialt bliver 3 à 400 Kr.

FRA SIGNALREGLEMENTET

Det hænder næsten hver Gang, der sker Forandringer ved Centralafslæningen paa en eller anden Station, at der opstaar Meningsforskel mellem Lokomotivpersonalet og Stationen om, hvorvidt Toget skal rangeres ud af Stationen eller have skriftlig Udkørselstilladelse, naar Udkørselssignalerne staar paa »Stop« og er forsynet med Ugyldighedskryds.

Paa nogle Stationer har man uden særligt Ønske fra Lokomotivpersonalet givet skriftlig Udkørselstilladelse, paa andre har man ligesaa kategorisk nægtet noget saadant, men Klarhed i Be-

Imidlertid skrev et Medlem til Foreningen angaaende dette Spørgsmaal, fordi der i Anledning af Arbejder paa Knabstrup Station atter var opstaaet Divergenser om Forstaaelse af Side 31's Bestemmelser.

Dette foranledigede Foreningen til at rette Henvendelse til Generaldirektoratet angaaende Sagen, og en saalydende Skrivelse afsendtes:

I Anledning af en herskende Usikkerhed i Opfattelsen af, hvorledes Signalreglementets Bestemmelser angaaende Mastesignaler Side 31 skal forstaaes, tillader Dansk Lokomotivmands Forening sig i Anledning af Ugyldiggørelse af Udkørselssignalerne paa Knabstrup Station at bemærke følgende:

Lokomotivpersonalet læser Forklaringen til Mastesignaler Side 31 saaledes, at i Henhold til Stk. 3, 4 og 5 skal der enten gives Lokomotivføreren skriftlig Udkørselstilladelse eller Toget skal rangeres ud, og læser Stk. 6 saaledes, at i det Tilfælde, hvor et Mastesignal i *længere Tid ikke har Gyldighed*, skal der desuden anbringes et hvidt Kryds paa vedkommende Arm, og at dette ikke ophæver Bestemmelsen om, at skriftlig Udkørselstilladelse skal gives eller Udrangering skal finde Sted.

I et af Maskintjenesten i 1. Distrikt udsendt Cirkulære, Nr. 2276, hedder det: »Da der paa Stationen ikke udgaar flere Banelinier i samme Retning, skal Togene hverken rangeres ud eller have skriftlig Udkørselstilladelse.«

Efter vor Formening findes der ingen Steder Hjemmel i Signalreglementet for en saadan Afgørelse. Saa vidt Foreningen kan se, er den Begrundelse, Distriktet anvender, endog i Strid med Reglementet.

Da Foreningen ønsker, at Signalreglementet bør være saa tydeligt og klart affattet, at Misforstaaelser udelukkes, skal man henstille, at der gives de heromhandlede Bestemmelser, der dækker over det omtalte Tilfælde i Knabstrup, en bedre Affattelse, saa den Usikkerhed i Forstaaelsen, der er til Stede, hæves.

Herpaa har man modtaget følgende Svar:

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 19. Oktober d. A. — J. Nr. 1371 — vedrørende Forstaaelse af Bestemmelserne i Signalreglementet, Side 31, om Udkørselssignalers Ugyldiggørelse skal man tillade sig at meddele, at man er enig med Foreningen i, at de paa-gældende Bestemmelser i Signalreglementet ikke er klart affattede, hvorfor Afsnittet ogsaa er ændret i det under Udarbejdelse værende ny Signalreglement. Man skal dog allerede nu bemærke, at Bestemmelserne i det nugældende Signalreglement vil være at forstaa saaledes, at Udrangering eller skriftlig Udkørselstilladelse

ikke er nødvendig for at tillade Kørsel forbi et Udkørselssignal, der for længere Tid ikke har Gyldighed, og hvis Ugyldighed er tilkendegivet ved et over Signalarmerne anbragt hvidt Kryds.

Der er i Svaret en Tilkendegivelse af, at Generaldirektoratet er enig med Foreningen i dens Opfattelse af de omhandlede Bestemmelser og endelig er der nu givet en Fortolkning af Spørgsmaalet, som Lokomotivmændene kan føle sig tilfreds med.

NORMALREOLER

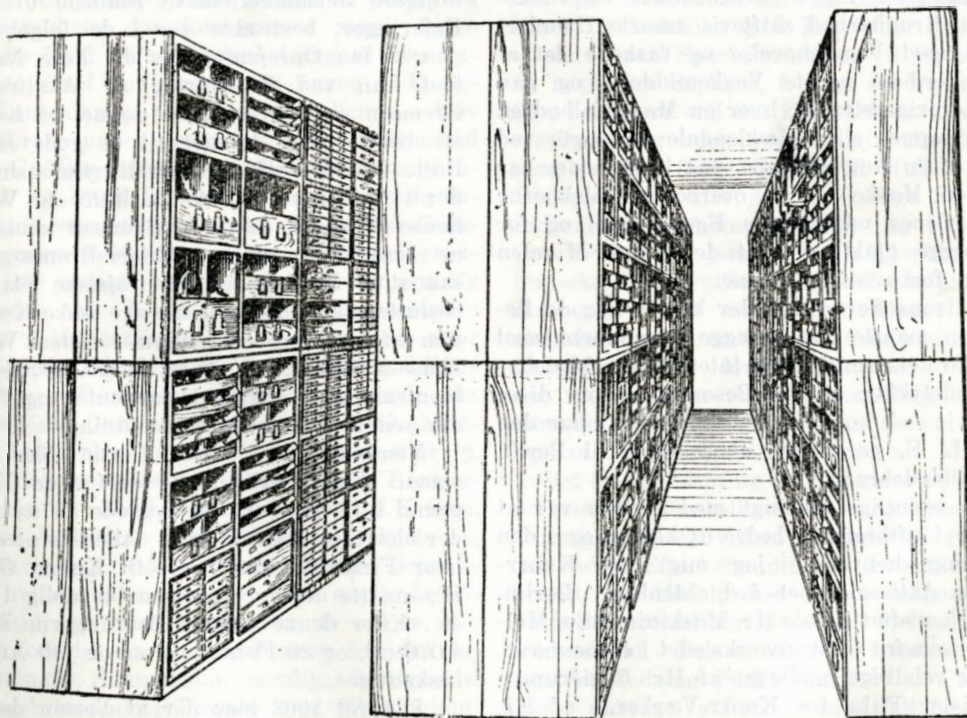
Ved E. Rosenorn.
(Sluttet.)

Det er formentlig nu indlysende, at Taylor-Barth's Reolsystem betyder: 1) Bedre Udnyttelse af Rummet. 2) At en eventuel Flytning af Lageret kan ske uden synderligt Besvær og med kort Varsel. 3) At den periodiske Opgørelse af Lageret foretages langt lettere (Vejning af hvert Indlæg). 4) At Arrangementet uden Vanskelighed kan forandres, naar som helst; en Gruppe eller Del deraf kan gøres større eller mindre eller flyttes hen til en an-

den Afdeling o. s. v. (Systemet er elastisk). 5) At Oversigten i Lageret bliver den bedst mulige, hvorved der kan spares Arbejdskraft. 6) At, medens det gamle Arrangement med faste Rum og Skuffer bevirkede en stadig tilbagevendende Udgift, er det nye et Aktiv, og det vil i Reglen vise sig, at Arbejdslønnen er langt større, end det der spares ved at anvende det gamle Materiale, ved Ombygninger og Udvidelser, saa det ofte vil kunne betale sig i Stedet at kaste det gamle bort og gaa over til Taylor-Barth Reolerne.

Da man ved Vogn Værkstedet i København for et Par Aar siden blev klar over dette Systems store Fordele, indrettede man Hjælpe-magasinet i selve Vogn-Reparationen derefter, hvorved man blev i Stand til at indskrænke Lagerpladsen til mindre end det halve samt at kunne indskrive for ca. 40 000 Kr. Lagergenstande paa Hovedmagasinet.

Hvis en lignende »Razzia« kunde foretages paa andre af Statsbanernes Hjælpe-magasiner, vilde det dog blive til Penge. Der bliver ikke siden til Brug i Københavns Værksteds Vogn-Afdeling bygget andre Reoler end efter dette System, og vi har nu faaet den første Bestilling paa saadanne til Distriktet. Men et mere udbredt Kendskab til dette udmærkede System vil muligvis bevirke, at ogsaa andre kunde have Lyst til at indføre det, og dermed vilde Formaalet med disse Linier være naaet.



EN REJSE I TYSKLAND

Med store Forventninger tiltraadte jeg den 16. August i Fjor en Tysklandsrejse med Berlin som foreløbigt Maal. Efter en behagelig Rejse til Gedser, fortsattes med den tyske Færge, og allerede der ombord er der paa Færgens Indretning og Stil god Lejlighed til at bemærke Forskellen paa dansk og tysk Smag, sammenlignet med det, vi er vant til, virker de mange Forsiringer og Stafferinger noget trykkende.

Efter Toldbehandling i Warnemünde fortsattes med Toget, og man undgaar ikke at lægge Mærke til de grimme Reklameskilte i Vognene, men man kan ogsaa se, at Materiellet er paa Vej til at naa op til den Stand, hvori det var før Krigen.

Man undres over, at det er tilladt med den megen Bagage, der ofte henstaar i Sidegangene; derimod er Tobaksrygning forbudt i Sidegangene, selv udenfor Rygekupéerne; det kostede mig paa en tidligere Rejse 20 Mark i Bøde; men det var heldigvis paa et Tidspunkt, hvor det ikke betød saa meget i danske Penge. I Berlin saa jeg straks, at Forholdene stadig bliver bedre efter den store Forandring, siden Krigens Udbrud, mange Steder blev Husfacaderne istandsat efter Krigs- og Inflations-tidens Forfald, og den interessante og livlige Gadehandel saas ogsaa; der var t. Eks. et Sted en Mand, der for at demonstrere et Vaskemiddels Brugbarhed skiftevis smurte Hænderne ind med Vognsmørelse og vaskede det af med »Verdens bedste Vaskemiddel«, og paa selve Leipzigerstrasse, hvor en Mand falbød en Slags Stoppe- eller Høklænaale og søgte ved Hjælp af en lang Strømpe, paa hvilken der var gaaet en Maske op, at overbevise Tilskuerne om Naalenes udmærkede Egenskaber, og for dem begge gjaldt det, at de brugte Munden med en forbavsende Rutine.

Af Byens Seværdigheder kender jeg de fleste, men maatte dog aflægge Jernbanemusæet med alle dets smukke og interessante Modeller og Brudstykker et nyt Besøg, men om disse vil der jo nok komme en Beskrivelse, naar den af D. L. F. paatænkte Fællesrejse til Berlin er vel tilendebragt.

Den egentlige Hensigt med Rejsen var at lære Trykluftbremsen bedre at kende, og i den Anledning henvendte jeg mig paa Knorr-Bremse Aktieselskabet i Lichtenberg, Berlin, og traf her efter Aftale Hr. Maskiningeniør Møller-Clausen fra Centralværkstedet i København. Vi blev velvilligt modtaget af Hr. Regierungsbaumeister Führ fra Knorr-Værkerne af Hr. Reichsbahnamtmann Monschau fra Eisenbahn-

Centralamt. Efter at Hr. Führ havde givet forskellige Oplysninger om Trykluftbremser, besaa vi under Hr. Ingeniør Kunzes og Hr. Monschaus Ledelse Knorr-Værkerne. Forinden jeg omtaler dette nærmere, vil jeg give en Fremstilling af Knorr-Værkernes Tilblivelse og Udvikling.

Den af Amerikanerne Carpenter opfundne Tokammer Trykluftbremse var den første tilforladelige (automatiske) gennemgaaende Bremse. Da denne Bremse er meget enkelt og overskuelig og besidder en stor Driftssikkerhed, besluttede de preussiske Statsbaner i Aaret 1883 at indføre den paa Hurtig- og Persontogene og sluttede en tiaarig Kontrakt med Carpenter. Fabrikationen af Bremsen blev af Carpenter overgivet forskellige Firmaer, men en Fordeling af Fremstillingen af de enkelte Dele viste sig i Længden at virke skadelig paa Bremsens Sikkerhed. Derfor besluttede han at samle Fabrikationen paa et Sted og associerede sig i 1890 med sin mangeaarige Medarbejder, Regierungsbaumeister Schulze, under Navnet Carpenter og Schulze.

Westinghouse-Bremsen (Eenkammerbremse) var imidlertid indført i Sydtykland, og paa Grund af den korte Bremsvej der opnaaedes med den, besluttede Prejsen i 1893 efter Udløbet af Kontrakten med Carpenter at gaa over til dette System. Derefter trak Carpenter sig tilbage, og Firmaet gik ved Køb over til dettes Overingeniør Georg Knorr. Denne, der fra sin tidligere Jernbanetjeneste raadede over store Erfaringer, bestrækte sig i de følgende Aar paa at faa Oprensning for det lidte Nederlag, idet han ved Forbedring af Westinghouse-Bremsen søgte at overgaa denne, og hans Bestræbelser førte tilsidst til et godt Resultat. Han konstruerede Knorr-Hurtigtogsbremsen, der i Princippet maatte tilslutte sig Westinghouse-Bremsen, da de to Bremsere skulde kunne benyttes sammen. Knorr-Bremsen besad saa store Fordele, at de preussiske Statsbaner besluttede at indføre denne nye tyske Konstruktion af Eenkammerbremsen foruden Westinghouse-Bremsen. I Aaret 1900 sluttedes en Kontrakt med Firmaet Carpenter og Schulze, der senere blev af stor Betydning.

Værkstederne i Britz, Berlin, blev nu for smaa. Knorr erhvervede derfor en Fabriksgrund i Lichtenberg og byggede en ny Fabrik, der blev taget i Brug 1904. Allerede næste Aar, hvor Firmaet forandredes til Knorr, G. m. b. H., maatte der foretages en betydelig Udvidelse. Efter denne strakte Bygningerne sig over 4 000 m², og 20 Funktionærer og 150 Arbejdere beskæftiges.

I Aaret 1903 blev der af Verein deutscher Eisenbahnverwaltung stillet en ny Opgave,

nemlig en for europæiske Forhold brugbar Godstogsbremse. De østrigske Statsbaner paa tog sig Udrustningen og Forsøgene med Knorr-Bremsen som Godstogsbremse. Men for at Knorr-Selskabet skulde kunne løse denne Op-gave indenfor et passende Tidsrum blev det nødvendigt at omlægge hele Virksomheden paa en bredere Basis, og man dannede derfor i 1911 »Knorr-Bremse Aktieselskabet«, hvori samtidig »Kontinentale Bremse Selskab« (Forenede, Christensen og Bøkerbremsen) optoges. Da dette Selskab havde udvidet Anvendelsen af Trykluftbremser til ogsaa at omfatte Sporvogne og paa dette Omraade indtog en førende Stilling baade i Ind- og Udland, omfattede det nye Aktieselskab alle Arter Trykluftbremser.

I den nye Form for Knorr-Selskabet og de dermed forbundne tekniske og praktiske Udvidelser — det bebyggede Areal var nu steget til 12000 m² — kom Fabrikkerne ind paa et betydeligt udvidet Virkefelt. Knorr-Godstogsbremsen var i 1911 saa vidt udviklet, at man kunde paaregne et godt Resultat, den blev nu prøvet paa Faldstrækninger i Thüringen og ved Wiesbaden. Ved en langsommere Løsen af Bremsen opnaaedes at stejle men forholdsvis korte Fald kunde befares med Sikkerhed, og Verein deutsche Eisenbahn Verwaltungen besluttede derfor at forevise Bremsen for det internationale Bremseudvalg af 1909.

Imidlertid var der opstaaet Tvivl om, at Bremsen kunde opfylde de Fordringer, der stilledes af Udlandet, i Særdeleshed af Østrig og Schweiz, hvor der forekommer meget lange og stejle Fald. Paa Foranledning af den daværende Chef for Bremseafdelingen i Eisenbahn-Centralamt, Geheimeraad Kunze, blev der allerede under de sidste Prøvekørsler med Knorr-Godstogsbremsen truffet Foranstaltninger til at bygge Kunze-Knorr-Godstogsbremsen, hvis væsentlige Forskel fra Knorr-Godstogsbremsen bestaar i, at den kan løses gradvis. Der maatte nu regnes med en snarlig Indførelse af Kunze-Knorr-Godstogsbremsen ved de tyske Statsbaner, og dette krævede atter en betydelig Udvidelse af Virksomheden. Efter at den nye Bremse var prøvet indgaaende paa de østrigske Statsbaner og anbefalet til almindelig Indførelse af det tyske Bremseudvalg, skulde den forevises den internationale Bremsekommission. Dette blev umuliggjort af Krigen, og man besluttede foreløbig at underkaste sig det østrig-ungarnske Bremseudvalgs Betænkning, hvilken man ansaa at være særlig betydningsfuld, da disse Lande var de eneste, der havde forevist en Godstogsbremse for den internationale Kommission nemlig: Østrig med Vakuumbremsen og Ungarn med Westinghouse-Bremsen med Hjelpeledning. De omtalte

Prøvekørsler i Prøjsen fandt Sted 1916—17, senere i Østrig paa Arlbergbanen og tilsidst i Ungarn paa Strækningen Galanta—Pressborg. For at faa en uafhængig Tilkendegivelse af Bremsens Duelighed blev hele Prøvetoget tilsidst overladt Ungarn, der gennem flere Maanedre anvendte det i almindelig Trafik; dette gav det Resultat, at Repræsentanter for begge Lande paa Baggrund af deres Erfaringer med de forskellige Godstogsbremsesystemer erklærede Kunze-Knorr-Bremsen som den bedst egnede Godstogsbremse.

I 1918 blev det bestemt at indføre Kunze-Knorr-Bremsen overalt i Tyskland. Den tyske Jernbaneadministration forlangte, at Indbygningen af Kunze-Knorr-Bremsen skulde være tilendebragt i Løbet af ni Aar, men da Fordelelene ved Godstogsbremsen efter de første Aar kom bedre frem, blev Fristen for dens Indførelse afkortet. Ved nye Udvidelser af Værkerne og en mere gennemført Anvendelse af Specialmaskiner bragtes Fabrikationen op paa 300 Bremseapparater om Dagen, og Følgen var, at allerede forrige Aar var 30 pCt. af Godsvognene forsynede med Bremseapparater og Resten med Bremseledning. Fabriksbygningerne dækker nu et Areal paa 131 700 m², og der beskæftiges 822 Funktionærer og 4 585 Arbejdere.

Det blev en meget interessant Tur gennem de mange mægtige Fabrikslokaler, hvor vi kunde følge de forskellige større og mindre Dele lige fra Smeltediglen til Forsendelsesafdelingen. Alt blev os forevist og var top moderne indrettet og indstillet paa Massefabrikation. Af et stort Antal Specialmaskiner vil jeg blot nævne nogle faa Stykker, f. Eks. en Boremaskine, der, hurtigere end det kan skrives, i en Bremsecylindrer og uden nogen som helst Opmærkning paa en Gang borede 26 Huller, nogle i Enderne, og andre paa forskellige Steder paa Siderne, en kombineret Dreje- og Fræsebænk, paa hvilken der paa en Slags Kloplan anbragtes seks Styreventiler, dog saaledes at den ene anbragtes først øverst paa Planet, derefter drejedes Planet en sjettedel Omdrejning, og en ny spændtes op. Medens Nummer to spændtes op, fik Nummer et en Behandling af Dreje- eller Fræsestaal, derefter spændtes en tredje op og saa fremdeles, saaledes at naar Planet var drejet en Omdrejning, var Nummer et behandlet paa fem forskellige Steder og Maader i een Opspænding, endvidere Maskiner der sleb Hænder uden Efterbehandling i Haanden. Hver enkelt Del blev prøvet meget indgaaende, af hver Styreventil blev der taget et Diagram i en Prøvestand. For at følge en Bremsning igenem et Godstog findes der i et af Prøverummene anbragt to Rækker med ialt 60 Bremsecylindre Side om Side, indbyrdes forbundne

med et Stykke Ledning saa lang som paa en Vogn.

For Funktionærer og Arbejdere findes udmærkede Spise- og Omklædningslokaler, og overalt er alle Nutidens Krav tilfredstillet paa mønsterværdig Maade. Hver Fabriksbygning har sit Køkken, fra hvilket der med Tilskud fra Firmaet serveres i forskellige Lokaler. Endvidere havde vi Lejlighed til at se den smukt udstyrede Restauration i Hovedbygningen og den derved beliggende imponerende Foredrags-sal. For Fabrikkens Lærlinge findes en Skole, hvor disse efter de mest moderne Principper undervises i de vigtigste Fag, Skolen er særlig anlagt paa at forene Theori og Praksis.

Senere besøgte vi Rigsbaneselskabets Hovedværksted i Revalerstrasse, hvor Indbygning og Revision af Kunze-Knorr-Bremser blev forevist og forklaret af Hr. Monschau og en Værkmester. Værkstedet kan paa en Vogn indbygge Kunze-Knorr-Bremser paa 67 Arbejdstimer.

I Niederschöneweide besaas det derværende Remiseanlæg, Hjelpeværksted og Bremsprøveanlæg paa Stationen. De tekniske Anlæg ledes af Hr. Maskinsinspektør Gou, der med megen Velvilje foreviste, hvad vi ønskede at se. Paa Stationen findes et elektrisk drevet Luftkompressoranlæg, hvorfra Tryklufften igennem Ledninger under Jorden ledes til Opstandere, der er anbragt mellem Sporene i en Afstand af ca. 10 Vognlængder og derfra igennem Slanges til Togene, der skal prøves. Togstammerne prøves først af Vognmesteren og dennes Hjælpere, og ved denne Prøve undersøges hver enkelt Vogn baade som løs og som bremsset. Tryklufften ledes ind ved Togets Forende, og Vognmesteren giver fra Toget Signaler til Fylden eller Bremser. Disse Signaler kan gives ved Haandsignaler, men paa Niederschöneweide Station anvendes elektriske Lyssignaler, hvormed Vognmesteren ved Togets Bagende og ved Tryklufftopstanderne kan give Signaler til, hvad der skal foretages ved Togets Forende. Lys-signalerne tændes paa en Tavle, anbragt paa en Mast, saa de kan ses i hele Togets Længde, og betyder »Fylde«, »Bremse« eller »Prøven færdig« alt efter Lampernes Antal og Placering. Naar Lokomotivet er koblet til Toget, og der ikke viser sig særlige Utætheder, foretages den saakaldte vereinfachte Prøve, der bestaar i, at der paa et givet Signal bremses paa Lokomotivet, derefter undersøges den bageste Bremsvogn, og naar denne virker, er Prøven færdig.

Derefter kørte vi med paa Lokomotivet for et Kunze-Knorrbremsset Godstog paa 118 Aksler fra Niederschöneweide til Grünau. For at demonstrere Kunze-Knorr-Bremser blev der

foretaget to Gradsbremsninger (Hastigheden blev formindsket til 20 km), hvorefter Bremsledningen blev fyldt op, og for at genoptage Farten, blev der lukket op for Regulatoren med en Dristighed, som jeg ikke havde tænkt mig mulig med et saa langt Godstog med gennemgaaende Bremse. Toget standsede i Grünau for at sætte os af, derfra kørte vi med paa Lokomotivet for et Forstadstog til Stralau—Rummelsburg.

I Grunewald blev der forevist os et luftbremset Godstog, der bestod af alle Arter Vogne: Hurtigtog-, Person- og Godsvogne, tomme og læssede, to og firakslede mellem hverandre, ialt 98 Aksler med 70,1 Vgl. Toget blev fremført af et Lokomotiv T. 14 og bremsset med 20 Bremsapparater (Bremscylindre), der bestod af Kunze-Knorr, Knorr og Westinghouse og bremsede ialt 46 Aksler. Vi kørte med paa Lokomotivet. I Halensee standsede Toget ved Hurtigbremsning, som kun maa foretages i Fare, men blev foretaget her for at demonstrere. Standsningen foregik glat uden Sammenløbning eller Ryk i Toget. Senere blev der under Kørslen foretaget nogle Reguleringsbremsninger, hvorved Hastigheden blev sat ned fra 40 km til 25 km, derefter blev der fra Hovedluftbeholderen indladet Trykluft i Ledningen for at løse Bremserne; i et nu viste Ledningsmanometret 5 Atm. og i samme Øjeblik blev der uden nogen Forsigtighed lukket op for Regulatoren for at sætte Hastigheden op. Jeg ventede efter denne Manøvre nogle kraftige Ryk i Toget, men der kom intet. Paa Stationerne Tempelhof og Trep-tow rangeredes for at optage og afsætte Vogne. Tryklufften forblev i Ledningen saavel paa de Vogne, der blev staaende, som paa de Vogne, hvormed der rangeredes. Under vort Paa-syn lod Hr. Monschau Portøren foretage en Frakobling af Vogne i et luftbremset Tog, og det blev os forklaret, at begge Haner, som paa det Sted, hvor Frakoblingen sker, er forbundne med Slanges, skal lukkes samtidig, hvorved kun den i Slangerne indespærrede Trykluft undviger igennem de dertil bestemte Udblæsningshuller i Hanerne. Naar den ene af Hanerne, f. Eks. den bageste paa de Vogne, som frakobles, lukkes først, undviger Ledningsluften helt eller delvis fra de Vogne, hvorfra der kobles, og omvendt. For at afsætte Vogne kørte Maskinen frem med Vognene med opladet Luftbremse som under Kørsel paa Strækningen. Vognene blev koblete fra Lokomotivet eller fra de Vogne, som skulde blive ved Lokomotivet og med Stød rangeret hen imod deres Plads og standsedes med Skruebremse. Det er forbudt at bremse Vogne uden Lokomotiv med Tryklufftbremser, formodentlig for ikke at standse Vogne i Utide, saa de hemmer Rangeringen. Vog-

nene, der optoges, blev paa Sidesporet tilkoblet Luftbremsen, og da Toget var samlet foretoges den vereinfachte Probe. Paa de optagne Vogne blev det samtidig undersøgt, om Bremscylindrene virkede. Under Rangeringen med Vogne benyttedes efter Behov den gennemgaaende Bremse eller Lokomotivets Supplementsbremse.

Paa Rigsbaneværkstedet i Grunewald blev vi velvilligt modtaget af Hr. Regierungsaurat Metzkow, der foreviste Bremsemaalevognen og forklarede dens Indretning og Brug. Det er en fireakslet Boggievogn med de fineste elektriske Maaleinstrumenter; Tiden kan tages paa en Tiendel Sekund. Endvidere foreviste og forklarede Hr. Metzkow det derværende kostbare Anlæg til at prøve og maale Bremsekraftens Virkning paa et roterende Hjulsæt.

Hr. Monschau foreviste og forklarede Skolevognen, en lang fireakslet Boggievogn, der er delt i fire Rum, hvoraf det ene er stort og benyttes til Skolerum, det næste er Opholds- og Soverum for Lærerne, derefter et Køkken med to Gasborde og Service til flere Personer, og endvidere et Værkstedssrum. I Skolerummet findes et Bremseapparat, d. v. s. Bremscylinder m. m., tilsvarende det, hvormed Vognen bremses (Kunze-Knorr) og en Førerbremsehane, Sandspredeapparat m. m. m. Hele Apparatet er sat i Forbindelse med Vognens Bremsledning og er saaledes anbragt, at man kan følge Bremsestemplernes Bevægelser. Naar Vognen er i Brug, skiftes Eleverne til at fremføre Toget; Eleverne, som er i Vognen, kan derfra se hvilke Fejl, der paa Lokomotivet begaaes ved Bremsningen.

Paa Eisenbahn Centralamt blev vi modtaget af Hr. Oberbaurat Achard, der velvilligt spurgte, om vi havde set, det vi ønskede at se og gav forskellige supplerende Oplysninger. Efter disse lærerige Dage tog jeg Afsked med Hr. Ingeniør Möller-Clausen for at fortsætte Rejsen sammen med min Hustru, der imidlertid var ankommen.

Fra Berlin gik Rejsen over Magdeburg—Halberstadt til Wernigerode i Harzen. Wernigerode er en gammel By, som er meget besøgt af Turister; den har mange gamle og interessante Bygninger, hvoraf Raadhuset er den smukkeste og er opført 1422. Ved Torvet ligger det tidligere Gæstgiveri »Goldene Forelle«, der bærer en Indskrift, der siger, at Goethe boede her paa sin Harzerrejse 1777. Vi boede privat i et komfortabelt Hjem og i meget smukke Omgivelser; udenfor vore Vinduer havde vi Slottet, der ligger 120 m over Byen.

Derfra tog vi videre med Harztverbanen til Dreihannenhöhe for at fortsætte med Toget, som kører op ad Brocken; men Brockenturen

blev dog opgivet, da Vejret var uklart. Det var kedeligt. Aaret forud først i September var jeg deroppe, men det var et frygteligt Vejr med Taage, Storm og Hagl. I klart Vejr kan man fra Udsigtstaarnet deroppe se ca. 120 km i alle Retninger og omfattende 89 Byer og 668 Landsbyer. I Dreihannenhöhe kan man paa Beckers Hotel se Hovedet af det sidste vildt levende Vindsvin, det skal være nedlagt af Kejser Vilhelm I. Videre med Halberstadt-Blankenborghanens Tog mod Blankenburg; det var egentlig Hensigten at gøre Ophold enten i Rübeland eller i Blankenburg, men for at se hvorledes Livet leves i en »turistfri« Landsby, steg vi ud i Hüttenrode, en By paa 1400 Indbyggere, hvoraf en stor Del arbejder i et Bjergværk »Neuwerk«. Husene i Byen er bygget tæt op til hverandre, og alle Bygninger selv Lader og Stalde er i to Etager. Paa mange af Husene er der anbragt en cirkelformet Plade, hvidmalet med en sort Rand og en sort Plet i Midten og endvidere et Aarstal. Pladen betyder, at Ejeren af Huset var Skyttekonge det angivne Aar. Jordbrugen er ikke nær saa udviklet som hos os, og det er ejendommeligt med de lange og meget smalle Strimler Jord, man ser mange Steder i det sydlige Tyskland ved Siden af hverandre, dyrket med forskellige Sorter Korn og Rodfrugter, hvoraf man eudda kan se f. Eks. 3 Strimler med Hvede, og man forbavses over, at de enkelte Afgrøder ikke er samlet paa et Sted. Dette er fremkommet ved, at Jorden mange Steder, hvor Pengene har været smaa, ved Arv er delt til Børn og Svingerbørn, hvorved en Landmand undertiden har sin Jord mange Steder udenfor Byen. Det er forsøgt at ombytte Jorden for at faa mere Samling paa den Enkeltes, men det maatte opgives paa Grund af Jordens forskellige Bonitet. Vi havde Lejlighed til at se Byens Faarehyrde, der iført en Kappe med Sølvknapper, sølvknappede Skaftestøvler og med en stor Fjerbusk i Hatten kom gennem Byen med sin Hjord, der blev større og større, efterhaanden som Gaardenes Faar sluttet sig til for at komme paa Græs.

Vi boede paa en gammel Gæstgivergaard »Zur grünen Tanne«, et rigtig gammelt Traktørsted, hvor Værten som næsten alle Gæstgivere var Slagter og Jordbruger. Det var meget interessant at sidde i den gamle Skænkestue og læse Avisen, som holdtes der paa Egnen. Den udgaar, saavidt jeg husker, i Blankenburg og var paa fire Sider og knap en halv Gang større end en Lokomotivførerrapport. Der kom ikke mange Gæster, nu og da kunde man høre Dagens Spørgsmaal blive behandlet paa en Maade, der i Forbindelse med Omgivelserne ledte Tanken hen paa Holbergs »Den politiske

Kandestøber«. Foruden Skænkestuen og Spisestuen var der en Festsal, som netop var smykket til Fest; Væggene var prydet med Vaaben-skjolde og Flag og med Gran, der paa en Loftsbjælke var anbragt saaledes, at man læste »Fædrelandet over Partierne«. En Stænk af denne Idealisme kunde ogsaa finde god Anvendelse udenfor Tyskland. Vort Værelse var paa første Sal, der var kun det nødvendige Udstyr med udmærkede, moderne Senge, og alt var gnistrende probert og — billigt.

Da vi brød op derfra rejste min Hustru til Rübeland for at se de mange Naturskønheder og Drypstenshulen. Jeg rejste til Blankenborg for at bese Halberstadt—Blankenborgbanens Værksteder og Remiseanlæg.

Blankenborg er en smuk, noget aristokratisk

passende Antal af disse, derimod har Banen sine egne Personvogne, der endnu er forsynede med Vakuumbremsen, men da Kunze-Knorr-Bremserne nu bruges i alle Godstog, bliver Personvognene ogsaa forsynet med denne Bremse. For selv at være Herre over Rutebilstrafikken har man anskaffet 20 Automobiles, der besørger en stor Del af Rutebilstrafikken i Harzen. Bilerne betjenes af Automobilsmiede og reparerer i et særligt Værksted. Som tidligere nævnt i Dansk Lokomotiv Tidende er der paa Halberstadt—Blankenborgbanens Strækninger meget stærke Stigninger og Fald, og der er derfor tidligere benyttet Tandhjulslokomotiver med en særlig Hjælpe-maskine, beliggende mellem Hoveddragerne. Disse Maskiner besad imidlertid ikke

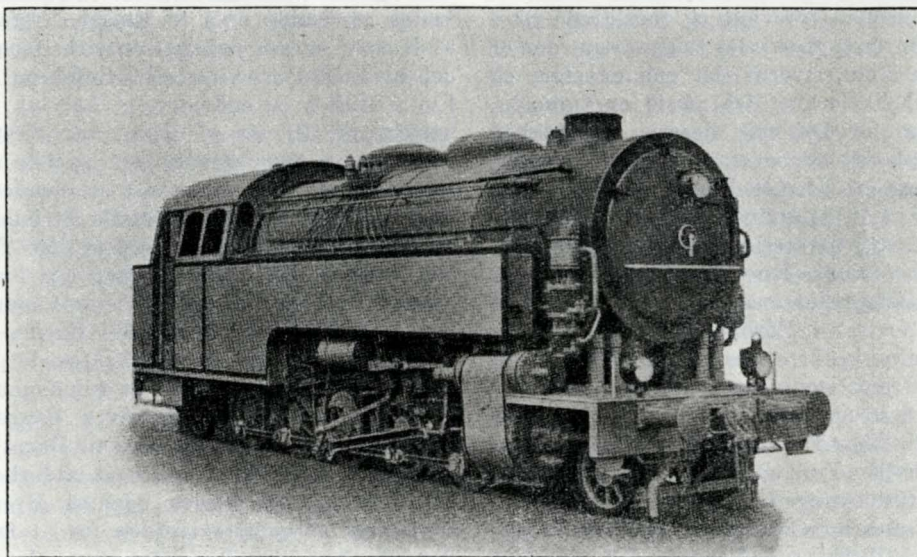


Fig. 1.

By og behos fortrinsvis af Pensionister og Rentier'er. Den ligger paa Harzens nordøstlige Skraaning og gør et meget tiltalende Indtryk. I Raadhuset, der er bygget 1233, er der indmuret Kanonkugler, der stammer fra Wallensteins Belejring af Byen i 30 Aarskrigen. Jeg henvendte mig med en af Generaldirektoratet udfærdiget Skrivelse til Halberstadt—Blankenborgbanens Direktion og blev velvilligt modtaget af Hr. Regierungsbaumeister Neumann og senere forestillet Hr. Generaldirektør Steinhoff. Hr. Neumann underholdt sig med mig i nogen Tid og foreviste derefter Værksteder og Remiser. Saavel Værksteder som Remiser var moderne og gjorde det bedste Indtryk. Halberstadt—Blankenborgbanen har ingen selvstændig Godsvognpark, men benytter Rigshaneselskabets Godsvogne og reparerer og reviderer et

den fornødne Trækkekraft og krævede store Reparationsudgifter. Dette var Anledningen til, at Halberstadt—Blankenborgbanen konstruerede et 1 E 1 Lokomotiv, der kan beføre en Kurve med 140 m Radius, og det tjener til denne Banes Ære, at disse Lokomotiver, efter hvad jeg fra andet Sted har erfaret, har været Forbillede for Rigshanes 1 E 1 Lokomotiver (T 20). Paa Fig. 1 ses Halberstadt—Blankenborgbanens 1 E 1 Lokomotiv, der med en Riste-flade paa 3,97 m², Cylinderdiameter 700 mm og 14 Atm. Kedeltryk kører op ad en Stigning 1 : 16 med indtil 300 t.

Efter given Tilladelse kørte jeg med et af disse Lokomotiver til Rübeland og blev imponeret af denne mægtige Maskine. I dette Blads Nr. 16, 1924 ses Førerhuset paa et T 20 Lokomotiv. Turen gik over en meget smuk

Strækning med de stærkeste Stigninger og Fald, for største Delen gennem Skove med en Vegetation omtrent som i vore Skove. Ned ad Faldene benyttedes den Riggerbakske Modtryksbremse (Lokt. Nr. 15, 1924) undertiden i Forbindelse med Kunze-Knorr-Bremsen, med den Riggerbakske Bremse kan Føreren paa et Fald 1 : 16 bremse Lokomotivet og 10 Vgl. Paa Hjemturen til Blankenborg optoges i Hüttenrode 10 Vogne; Kunze-Knorr-Bremsen blev paa Sidesporet samlet med Maskinen og paa Sidesporet samlet med Maskinen og paa et Øjeblik var Vognenes Bremsecylindre fyldt op. Efter at der var koblet til Toget foretoges den lille Prøve.

Senere kørte jeg med et 1 E 1 Lokomotiv, der var forspændt et Kunze-Knorr bremset Godstog fra Blankenborg til Halberstadt. Det bestod af 60 Specialvogne læssede med Kalksten og vejede 1773 t (177,3 Vgl.), 50 pCt. af Akslerne var bremsede. Ned ad et Fald 1 : 100 var Farten 48 km; da et fremskudt Signal viste Stop blev Trykket i Ledningen reduceret $1\frac{1}{4}$ Atm., hvorefter Toget standsede jævnt.

Forinden Afgang fra Blankenborg blev Togets ene Havldel optaget og tilkoblet Kunze-Knorr-Bremsen paa et Spor og den anden Halvdel paa et andet. Da Kunze-Knorr-Bremsen hurtig kan løses voldte det ingen Besværlighed at bruge den ved Rangering med et langt Træk Vogne. Lokomotivføreren fortalte, at det var sjældent, at der forekom nævneværdige Utætheder, og hvor de forekom, var de meget nemmere at finde end ved Vakuumbremsen; de havde tidligere brugt Vakuumbremsen til Godstogsbremse og brugte da undertiden med et noget mindre Lokomotiv et halvt Glas Vand til Vakuumpøven. — Vi mødte megen Venlighed af alle, vi kom i Berøring med ved Halberstadt —Blankenborghanen.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM

Lokomotivfører N. C. Johansen, Nyborg, fejrede sit 25 Aars Jubilæum den 1. Februar. Jubilæaren ansattes i Langa, kom derefter til Aarhus og senere til Nyborg, hvorfra han forfremmedes til Lokomotivfører den 1. August 1915 i Struer, hvorfra han atter vendte tilbage til Nyborg 1. Februar 1917.

Johansen er en meget paapasselig og pligt-opfyldende Lokomotivfører, stedse stærkt interesseret i Organisationens Arbejde, som Kamerat brav og trofast, et elskværdigt og bramfrit Menneske, som elsker og ønsker Fred og Fordragelighed, og som forstaar at undgå det modsatte.



N. C. Johansen.

Fynske Lokomotivmænd ønsker dig vor gode Ven hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen.

C. T.

Min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed, som blev vist mig i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum. Det blev en for mig uforglemmelig Dag.

N. C. Johansen,
Nyborg.

JULETRÆSFEST

Den selskabelige Forening af nordjyske Lokomotivmænd afholdt den 16. Januar sit aarlige Juletræ i Kompagnihusets store Sal. Kl. 6 samledes Deltagerne og Formanden bød alle Velkommen, nogle Julesalmer blev sunget, hvorved den rette Julestemning kom frem. I Salens ene Ende var fremtryllet en smukt udført Dekoration forestillende en Kæmpehøj med Stengrotte og en omkring værende Granplantage.

Børnene samledes foran Højen, hvor Formanden oplyste dem om, at i Højen boede en Nissefamilie, som kunde kaldes frem ved høje Raab. Alle Børnene raabte i Kor »Nisse«, men Raabet maatte dog gentages, før Nissefamilien kom frem. Nisserne morede Børnene en Tid, hvorefter de indbød alle at se deres Hjem i Højens Indre. Hvad man der saa er ubeskrivelig, der var fremtryllet et helt Æventyrland, under Loftet var der Guirlander paa Kryds og tværs, i hvis Felter mægtige Frugtklaser hang ned til Fryd for alles Øjne. Langs den ene Væg var der 2 mægtige Overflødighedshorn fyldt med Konfekt, Druer og Frugt, som Nisserne bad Damerne om at smage. Langs den modsatte Væg var Børnenes Gaver og Poser med Godterne smukt arrangeret. I den ene Ende havde Nissernes gamle Bedstefar sin Stue, og han var en meget gavmild Fyr overfor Herrerne, idet hver Herre fik en Øl efter Ønske, et Hverv, han udførte ganske glimrende, idet han, efter at Lukket var fjernet fra Flasken, markerede at tappe Øllet af en stor Øltønde, men hans Person bestod ogsaa af selve Hr. F. F. Jensen. Nissefar, Hr. Nygaard-Petersen, og Nissemo'r, Hr. V. Jørgensen, morede Børnene godt særlig ved de mange morsomme Paahit ved Sangen: »Jeg gik mig over Sø og Land«.

Børnene fik hver en Pose Godter samt en pæn Gave. Der var Bortlodning af 2 store Dukker samt 2 Kælke. Mange Voksne var helt rørt ved at se alt, hvad der var gjort for at glæde baade gamle og unge; alles Udtalelse ud paa, at det var det smukkeste, de havde set. Skaberen af dette Mesterværk Hr. Lokf. N. P. Christensen, som fik sig et velment Hurra. Men hans Hjælpere samt Bestyrelsen har gjort sig fortjent til vor bedste som vi giver dem ved at sige: »I er de Folk paa den rette Plads!« Lokomotivmes Rolder (Statsb.), Petersen (Privatb.), havde fordelt Tjenesten saaledes, at alle, som vilde havde fri. Frederikshavn og Randers Depoter sendte den nødvendige Afløsning. De Herre og Depoterne fortjener en Tak for den Velvillie. A.

NY PERSONALFORTEGNELSE

En haardt tiltrængt ny Personalfortegnelse udkommer omkring 1. Marts i Aar, saafremt et tilstrækkeligt Antal Bestillinger indgaar. Personalfortegnelsen, der som sædvanlig udgives af d'Hrr. Fuldmægtig Høgsgaard og Trafikkontrolør Henriksen, Personalfdelingen, vil denne Gang blive væsentlig udvidet, idet der i den nye Udgave vil blive optaget *hele Statsbanernes maanedslønnede Personale*. Personalfortegnelsen, der ved disse Tilføjelser vil blive ca. en Trediedel større end sidst, koster som forrige Gang 3 Kr. pr. Eksemplar.

Vi anbefaler paa det bedste vore Læsere at tegne sig for et Eksemplar af den nye Personalfortegnelse, der ikke vil kunne udkomme, hvis der ikke foreligger et saa stort Antal Bestillinger, at Udgifterne tilnærmelsesvis kan blive dækkede. Bestillinger paa Bogen kan indsendes til en af Udgiverne og maa være disse i Hænde senest den 9. Februar.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Spørgsmaal:

Efter at have læst Generaldirektoratets Meddelelse M. 204 og 229 i Forbindelse med »Almindelig Signalreglement« i Signal Nr. 8, sidste Stk., og Togreglementets § 13 c, ser jeg mig nødsaget til at henvende mig til vort Blad, for om De, Hr. Redaktør, kan forklare mig Meningen med Ordre M. 229. Skal jeg i Signal- og Togreglementet slette de to ovenanførte Stk., da jeg ikke kan finde dem forenelige med Ordre M. 229? Man kan jo ikke rette sig efter noget saa vidt forskelligt.

J.

Svar:

Vi har forelagt Spørgsmaalet for en Ekspert, der siger følgende:

Bortset fra, at der vistnok maa siges at være en lille Uoverensstemmelse imellem Signalreglementet og Togreglementet, idet Togreglementets § 13 c foreskriver, at Stationsbestyreren altid — medmindre Distriktschefen særligt har tilladt Afvigelse — skal være paa Perronen, og i Mørke vise hvidt Lys under det gennemkørende Togs Passage af Stationen, medens Signalreglementet tillader, at det hvide Lys fra Perronen bortfalder, naar Stationsbestyreren skal vise Haandsignal fra en Overkørsel eller et Sporskifte, forekommer det mig ikke, at de citerede Bestemmelser kan siges at være indbyrdes modstridende.

Det er ved Meddelelse 204 fastslaaet, at et manglende Signal eller et manglende Led i Signalgivning skal foranledige Lokomotivføreren til at standse, og der foreligger ikke nogen herimod stridende Bestemmelse i Meddelelse 229, der udtaler, at det hvide Lys paa Perronen *ikke* er noget egentlig Signal (og altsaa heller ikke noget Led i en Signalgivning), hvorfor Manglen deraf ikke har nogen Betydning for Togets Kørsel.

Fejlen er efter min Mening kun den, at Stationsbestyrerens hvide Lys fra Perronen overhovedet er optaget i Signalreglementet og dér kaldt et Signal. H.

Vi er enige med den ærede Ekspert i Besvarelsen, men det havde dog været ulige bedre, om man havde taget det fornuftige Skridt og slettet det omhandlede Signal baade i Tog- og Signalreglementet, saa havde Stillingen været klar. Det havde været bedre, om Meddelelse 229 havde indeholdt Meddelelse herom, end at fortælle os, at for Signal Nr. 8 (det hvide Lys fra Perronen) gælder Signalreglementets Forskrift under Punkt c i de almindelige Bestemmelser ikke.

Man skal ikke gøre det sværere end nødvendigt at forstå de elementære Bestemmelser.

Red.

NOTITSER

Rettelse.

I Artiklen »Togopvarmningen m. m.« i forrige Nummer af »Lokomotiv Tidende« er der i Slutningen af Artiklen indløbet en beklagelig Trykfejl. Der skulde have staaet: »og Stifterne sættes i fra oven af, eventuelt laves de (Stifterne) lidt længere, saa vil Sejlene sidde fast og ingen vil have Grund til Klage«.

Lommebogen.

Der er i Lokomotivmændenes Lommebog indløbet en Fejl, som vi hender Opmærksomheden paa. Side 92 staar: at en Rangerfører maa rekvirere 1 Æske Tændstikker hver 14. Dag. — Det er ikke rigtigt: Rangerføreren maa rekvirere 2 Æsker.

Skruebrækkeren.

Skruebrækkeren Gottlieb Betterman var Firmaet Taps & Co.s Glæde og Stolthed. Under et Utal af Strejker havde han svigtet sine Kammerater og fortsat Arbejdet paa Fabrikken. Kaldte nogen ham Skruebrækker, anlagde Firmaet øjeblikkelig Sag mod Vedkommende, thi enhver, som fornærmede Gottlieb, fornærmede ogsaa Taps & Co.

Saa skete det, at Firmaets Chef en skønne Dag kom til at foræde sig og afgik ved Døden. Da hans Testamente blev aabnet, viste det sig, at der var tre, der skulde arve ham, en Brodersøn i Amerika, den dodes sorte Puddelhund og Gottlieb Betterman.

Brodersønnen fik Formuen og Fabrikken, Puddelen en livsvarig Pension paa et Hundes asyl, og Betterman fik en Bid Jord til at dyrke Kartofler paa i sin Fritid.

Han fik imidlertid ikke megen Fornøjelse deraf, thi 4 Uger efter udbrod en ny Strejke paa Fabrikken, og da han paatog sig Arbejde, han ikke kendte til, faldt han i en Ballie, der indeholdt giftige Farvestoffer og døde.

Da Betterman kom til Helvede, var der just udbrudt Strejke. Porten stod aaben, han gik igennem, traadte frem for Satan selv, der stod raadvild og rev sig mellem Hornene. Betterman løftede høfligt paa Kasketten og sagde: »Guds Fred i Stuen.« »Tak«, sagde Fanden irriteret, »maa vi være fri for Vorherre her.«

Saa strøg han sig om Hageskægget, saa paa Betterman og sagde: »Ja, her er Strejke. De Bæster har sammensvoret sig og vil ikke arbejde efter den gamle Prisliste. Kan du fyre under Kedlen?«

»Jeg kan alt,« sagde Betterman.

Satan nikkede og sagde: »Godt, du kan begynde straks. Her er Arbejde, der haster. Sendingen, der kom deroppefra i forrige Uge, er endnu ikke ekspederet.«

Han gik derefter bort med Betterman til en stor Kedel og sagde: »Se her, nu skal du sørge for, at Fedtet bliver grundigt kogt af denne Samling tykke Herrer.« — Betterman svarede blot: »Det skal jeg.«

Lystigt fløjtende begyndte han at kaste Kul paa Fyret, for han var meget interesseret i at vinde sin ny Arbejdsgivers Bevaagenhed.

Allerhødest som han fyrede hørte han fra Fyret en velbekendt Stemme sige: »Din fordomte, nederdrægtige Skruebrækker, dit utaknemlige Afskum. — Dette er altsaa Takken for, at man har testamenteret dig en Kartoffelhøve, — at du nu koger én til Bouillon.«

Betterman studsede, men blot et Øjeblik, saa svarede han: »Det gør mig meget ondt, Hr. Taps, men jeg har kun at varetage min nuværende Arbejdsgivers Interesser, og vil forøvrigt gøre Dem opmærksom paa, at det i de her gældende Ordensregler udtrykkeligt er forbudt Personalet at tale med Gæsterne,« og derpaa kastede han, stadig fløjtende, endnu 3 overfyldte Skovle Kul ind i Ilden, som brændte nok saa lystigt.

HJERTELIG TAK

Alle, som i disse tunge Dage har vist os deres Sorg og kærlige Deltagelse, bringer vi vor inderligste Tak.

Fru Jernbanelæge
Thorvald Jensen og Søn.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.

1. Januar 1926. Lokfb. K. H. Wulff, Korsør.

1. Februar 1926. Lokfb. G. Hartmann Sørensen, Gedser.

Genoptaget.

1. Januar 1926. Lokfb. V. A. Hansen, Kolding.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen.

Langaa: Kassererens Navn rettes til: Joh. Hansen.

Repræsentantens Navn rettes til: Ch. Lys-holm.

Persönalia

Udnævnelse fra 1.—2.—26:

Lokomotivfyrbøder P. H. N. Pedersen, København's Godsbanegaard, til Lokomotivfører i Lunderskov (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1.—2.—26:

Lokomotivfører F. K. D. Gregersen, Lunderskov, efter Ansøgning til Kbhvns Godsbg.

Lokomotivfører J. M. Nissen, Aarhus H., efter Ansøgning til Nykøbing M.

Lokomotivfyrbøder S. Jessen, Aarhus H., efter Ansøgning til Aarhus Ø.

Lokomotivfyrbøder A. C. Mortensen, Aarhus Ø., til Aarhus H.

Tilladelse til at træde uden for Nummer:

Lokomotivfyrbøder C. C. Jensen, Frederikshavn, 1. Marts 1926—28. Februar 1927.

Afsked:

Lokomotivfører J. L. Christensen, Slagelse, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—26 (min. Afsked).

„Roberts“ Herre-Magasin — Istedgade 140.

Alt i Herre- og Drengetøj. Lingeri, Hattø og Arbejdstøj. — Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

1/8 Det Danske Mælkekompagni. København.

Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditions-kontor:

Vesterbrogade Nr. 26.

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 10,000 Medlemmer, ejer ca. 62,700 Kr. og har i Understøttelse uddelt ca. 100,000 Kr.

Lav Præmie.

Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for Aarhus er:

Hr. Togfører L. P. Hansen, Hr. Maskinarbejder N. M. Nielsen, Hr. Magasinformand M. Nielsen, Hr. Lokomotivfører J. J. Nissen, Hr. Assistent Thiede, Hr. Overbanemester Sølling. Hr. Kontrolør Bottelet i Regnskabskontrollen giver Oplysning om alle Foreningen vedrørende Forhold.

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telefon 4015.

Telefon 4015

STØT VORE ANNONCØRER



Amk. Gummivare
Industri **Vestergade 3** Kbh. N.
Vedersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
Ill. Prislister mod 30 Åre i Primær.
DISKRET EKSPEDITION ♦ Telf. Åren 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

RENSECREMEN TIKLO

er ganske vidunderlig til at fjerne Olie, Felt, Sod, Smørelse, Snavs, Tjære o. lign. fra Hænder og Arbejdstøj.

Forlang „Tiklo“ hos Deres Købmand eller skriv til

Worning & Petersen, Vejle.

Vesterbros Vinimport Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

Guldsmedeforretningen

Sdr. Boulevard 71.

Anbefaler sig med
Brude- og Festgaver.

Tlf. Vester 1644 x.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.
Trikotage- og Garnforretning.
Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverander til Forbrugsforeningen.

Drenge- og Pige-konfektion.

Eget Fabrikat. Altid billigst.
10 pCt. til Funktionærer.

Istedgade 84.

Glentehøjs Eftf.

Drik Albani Øl.

Forlang

„Slotsbryggeriet“s Husholdningsøl & Skibsol

Original pasteuriseret Aftapning
Faas paa Hel- og Halv-Flasker

Messingstang 195 m. Silkeflag

42 cm. høj.

Større Stænger m. Flag
4.00, 5.50, 6.50, 12.00.
Løse Silkeflag, alle Na-
tioner, fra 0.50.

Flag og Vimpler
i alle Størrelser.

Flagfabrikken

Gl. Torv 24,

København B. C. 3234.

Foreningsfaner og Bannere
i fineste Udførelse.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. Februar.

Vesterbros Frugtlager

Enghave Plads II

Istedgade 52

Frugt og Grøntsager. · Tørrede Frugter samt Conserve. · Billige Priser.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a 2, København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition

Ny Vestergade 7^a, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.