



26. AARG. N^o 5.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Marts 1926

BAGSEJLENE

Det har altid været et brændende Ønske hos Lokomotivpersonalet at faa Lokomotiverne paamonterede Bagsejl til Brug i ugunstige Vejrforhold, men lige saa ofte, der har været fremsat Ønske om denne gode Foranstaltnings Gennemførelse, lige saa ofte har man mødt Modstand fra Administrationens Side.

Da vi for flere Aar siden ved en Forhandling hos Maskindirektøren angaaende Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne, bl. a. vedrørende Værktøjsordningen, fremsatte Spørgsmaalet om Anbringelse af en fast Bagvæg i Lighed med hvad der findes paa en Mængde Lokomotiver i vore Nabolande, mødte vi en stærk Modstand fra Direktørens Side, der blandt andet anførte som Grund for en Nægtelse af Imødekommen af Ønsket, at Sikkerheden paa Linien vilde blive formindsket saaledes, at man alene af den Grund ikke kunde gaa med hertil. For Lokomotivpersonalet har det hele Tiden været en Gaade, at Anbringelse af Skærme af den ene Art eller den anden Art kunde forringe Sikkerheden, d. v. s., at Personalets Ansvarfølelse skulde blive formindsket, fordi de eventuelt blev beskyttet mod et barsk Vejrligs Indvirkninger, men ikke destomindre er Sikkerhedsmomentet hver

Gang blevet benyttet som Grundlag for Afvisning.

For ganske faa Aar siden tog vi Spørgsmaalet op til Behandling her i Bladet i et Par Artikler under Overskriften »Humanitet«, og Organisationen fik Sagen frem paany for Generaldirektoratet, og det lykkedes nu at faa en delvis Indrømmelse, idet Administrationen gik med til, at Lokomotiver, der i Henhold til Kørselsfordelingen enten ved Færgestationer var udsat for længere Ophold eller som eventuelt maatte køre baglæns paa Strækningen paa monterede Bagsejl. Paa denne første Imødekommen af Kravet om Anbringelse af Bagsejl paa Lokomotiverne har Organisationen søgt at lappe, efterhaanden som der fra Afdelingerne blev gjort Forestillinger derom. Men denne Maade at klare Spørgsmaalet paa indeholdt i sig en Urimelighed, thi selv om der ikke er anført baglæns Kørsel i en Tur, hændte det hyppigt, at Lokomotiverne maatte køre ret længe Strækningen baglæns, ligesom Maskiner, der ellers ikke plejede at køre i saadanne Ture pludselig i forekommende Tilfælde, blev sat ud hertil.

I Sneperioden i Vinter er det mange Gange passeret, at Lokomotiver, der ikke var forsynet med Bagsejl har maattet holde paa Stationer eller Strækninger i ti-mevis udsat for Snefog, Kulde m. m. uden

den fjerneste Dækning, hvilket selvfølgelig medførte, at Personalet paa Lokomotiverne gennemisnødes, og Spirer til Gigt-sygdomme o. lign. indpodedes.

Hos Lokomotivpersonalet blev Indignationen over dette urimelige Forhold mere og mere levende, og Spørgsmaalet blev paany gjort til Genstand for Omtale her i Bladet ved Nytaarstide og hen i Januar Maaned fremsendte Organisationen paany Andragende om Anbringelse af Bagsejl, men forinden havde Organisationens Formand i Generaldirektoratet forebragt Sagen.

Den 27. Februar modtog Foreningen følgende Svar fra Generaldirektoratet:

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 27. f. M. Nr. 1397 meddeles, at man er indet at imødekomme Foreningens Andragende om Bagsejl til samtlige Toglokomotiver derhen, at man vil anmode Centralværkstederne om at lade fremstille Bagsejl til nedennævnte Lokomotivtyper, nemlig Litra A, C, Cs, D, Fs, G, J, K og P. Lokomotiverne Litra H og R har allerede Bagskærne af Træ, som maa kunne erstatte Bagsejlene, og Lokomotiverne Litra B, E, Ds og Ks udrangeres i den nærmeste Tid efterhaanden af Driftsmateriellet, hvorfor man ogsaa under Hensyn til disse Typers ringe Anvendelse mener ikke at ville foretage videre overfor dem.

Med Hensyn til Anvendelsen af Bagsejlene gælder, at det tillades, at de ovennævnte Maskintyper i Tidsrummet fra den 1. Oktober til den 30. April kører med Bagsejlene fast anbragte, saaledes at det paagældende Lokomotivpersonale kan beskytte sig under lange Ophold paa Stationerne under slette Vejrforhold og under Baglænskørsel. I den øvrige Tid af Aaret maa Bagsejlene ikke være fast anbragte paa Lokomotiverne, men de skal opbevares ved de respektive Maskindepoter, og de maa kun udleveres til Anbringelse paa de Lokomotiver, der anvendes til fast Baglænskørsel.

Der er Anledning til at sige Tak til Generaldirektoratet for denne sidste Imødekommen, der faktisk i det store og hele dækker Foreningens Ønske. Vi kan imidlertid ikke undlade at knytte nogle Bemærkninger til Bestemmelsen om, at Bagsejlene fra 1. Maj til 30. September skal være fjernet fra Lokomotiverne, som ikke

anvendes til Baglænskørsel. For det første koster det Arbejde at tage Bagsejlene af og atter paasætte dem, hvilket simpelt hen koster Penge i begge Tilfælde, og dernæst er der ingen som helst Grund her til, fordi Bagsejlene nok skal faa Lov at sidde paa deres Plads Sommerdage, og skulde der endelig kunne være Tale om Brug af dem i den Periode, vil det formentlig kun være i stærkt Regnvejr e. lign., der fører ind i Huset.

Denne Bestemmelse er overflødig og kostbar, og er vel kun at forstaa som den sidste lille Modstand mod Reformen.

EN EKSPERT

I en af Generaldirektoratet sidste Efteraar udsendt Meddelelse underrettedes Personalet om, at Lokomotivfører C. F. S. Petersen, København, var udset til at være tilsynsførende med Varmeapparaterne paa Vognene.

Lokomotivføreren begyndte sin Virksomhed straks efter og arbejdede meget energisk, saa energisk, at det hørtes viden om, specielt for at faa indført det af ham konstruerede Vandudladningsapparat, ligesom han ogsaa var meget omsorgsfuld for, at Varmeapparaterne og de dertil knyttede Indretninger var i forskriftsmæssig Orden, uden at der dog kan mærkes nogen Forbedring af Forholdene, naar undtages, at man nu ikke kan se en Haand for sig igennem Boulevardtunnelen paa Grund af udstømmende Damp fra Varmeledningen.

Lokomotivføreren mente det rigtig i sin nye Stilling at optræde i Pels og Skindhue og søgte ved sin imponerende Optræden overfor alle Kedelpassere og andre, som har med Varmeapparaterne at gøre, at faa dem til at lystre ethvert af hans Vink.

Det varede imidlertid ikke ret længe, inden det faldt adskillige Tjenestemænd for Brystet, hvilket fremgaar af forskellige Notitser bl. a. i »Jernbanetidende« og

»Jyllandsposten«, i hvilke hans Optræden stærkt kritiseres. I Stedet for at præsentere sig paa den eneste naturlige Maade i hans Egenskab af »Ekspert« paa det Omraade, rejser han rundt og præsenterer sig som »Petersen fra København«, han nævner ikke *Lokomotivfører* Petersen, hvilket formentlig, efter hans egen Indbildning maa anses for at være en altfor lav Titel for en saa betydelig Person, som han nu er naaet at blive. — »Varmingeniør« er det mindste, han bør kaldes efter hans eget Skøn.

Vi skal her i Korthed citere Dele af de paagældende Notitser i de anførte Blade:

PEDERSEN FRA KØBENHAVN.

Da undertegnede passede Kedlen i Tog 1106 Stamme i Odde Sund Syd den 6. Jan. d. A., kom en Herre, iklædt Pelshue og Pelsfrakke, hen til Kedelvognens Dør og præsenterede sig som »Pedersen fra København«; han spurgte, om han maatte se indenfor, hvilket jeg gav Tilladelse til. Da Hr. P. var kommen op i Kedelrummet, gentog han Præsentationen som ovenfor nævnt og stillede nogle Spørgsmaal, som jeg besvarede saa udtømmende, som den almindelig Høflighed kræver. Hr. P. lod til at være tilfreds med de Oplysninger, jeg gav ham, og forlod Vognen med en Bemærkning om, at jeg skulde tage og knibe lidt paa Sluthanerne. Lidt efter kom Hr. P. tilbage og sagde, at der var for lidt Vand i Kedlen og for lidt Spænding paa Ledningen.

Rent bortset fra, at jeg ikke var Kedelpasser paa dette Tidspunkt, da min Efterfølger var kommen med Færgen og havde afløst mig, blev jeg kaldt til Afhøring den 6. Jan., og Ktl. sagde, at det drejede sig om, at jeg skulde have svaret Hr. P. paa de af ham fremsatte Besværinger, at jeg havde andet at gøre. Jeg vil her gøre opmærksom paa, at det er en meget letsindig Maade at omgaas Sandheden paa, da jeg absolut ikke har udtalt noget saadant.

Jeg vil endvidere anbefale Hr. Pedersen fra København at præsentere sig som Lokomotivfører og gøre opmærksom paa, at han er udsendt af Generaldirektoratet som Tilsynsførende med Togenes Opvarmning, thi det kunde godt tænkes, at der var andre, der ligesom jeg ikke vidste, hvem »Hr. Pedersen fra København« er.

... Det er saaledes en kendt Sag blandt Kedelpasserne, at en Lokomotivfører Petersen, der har faaet afsat nogle af ham opfundne Vandudladere til Statsbanerne, skal være særlig flittig til at opnotere og rapportere alt løst og fast om formentlige Mangler ved Opvarmningen. Hvorvidt han hermed mener bedre at kunne faa indført sit Patent, og man virkelig blindt tager denne Lokomotivførers Klager til Efterretning og omsætter dem i Ordre og Instrukser, skal vi lade være usagt, men et er sikkert, at der gennem den Række af Skrivelser, der daglig strømmer ind, er skabt en Uro og en Harmes blandt Kedelpasserne, som ikke tjener Banernes Interesser.

Vil Administrationen ikke indse det kloge i at forhandle med vor Varmemester og Formand, der sidder inde med den virkelige Kendskab til alle Aarsager ved Mangler og Fejl for Opvarmningen af Togene, maa vi paakræve os Organisationens Bistand for at skaffe os den Ro paa Arbejdspladsen, som enhver Ansæt, der gør sin Pligt, har Krav paa.

Flere Kedelpassere.

Af Notitserne vil man se, at han ingenlunde har forstaaet at skabe Respekt eller Agtelse om sig, tvertimod, og hvorledes dette kunde være anderledes.

Vi omtalte denne »Eksperter« Udnævnelse i »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 2, og bemærkede, at vi vilde komme tilbage til det senere, hvorfor vi nu efter det passerende finder Anledning til at omtale Beskikkelsen af »Petersen fra København«.

Det vakte Opmærksomhed, at Petersen blev udset til den paagældende Stilling, og vi kan forsikre for, at der er ikke en eneste Lokomotivmand, som kunde anse det for at være rimeligt eller paa nogen Maade berettiget at udpege ham til en saadan Post, og det var da ogsaa Maskindirektør Floor (Maskinbestyreren i 1. Distrikt har intet haft med den Sag at gøre), som havde fundet sig foranlediget hertil, formentlig grundet paa ivrige Henvendelser fra den paagældende. Det vilde dog have været rimeligt ved en saadan Udtagelse at foretage en Undersøgelse af den paagældendes moralske Habitus, som er alle bekendt, maaske med Undtagelse af Maskindirektøren og enkelte andre Embedsmænd, som værende af en Standard, at det

ikke kan forlanges, at en eneste Tjenestemand skal kunne vise den paagældende den i hans Egenskab af Tilsynsførende nødvendige Agtelse.

Vi kunde fristes til at sige, at det er Haan mod Lokomotivmændene at udtage en saadan Mand af Korpsen til et saadant Hverv blandt andre Tjenestemænd, hvad maa disse tænke om os Lokomotivmænd, naar en »Udvalgt« er af den Støbning.

Kan det gaa an, at der udtages Folk paa den Maade, som det er sket her, sikkert kun paa Grundlag af »Petersen fra København« eminente Frejdighed og Paa-gaaenhed og tilsyneladende Dygtighed.

Folk, der har kendt paagældende gennem Aar, forundres og forbavses over den Mangel paa Kendskab til Petersen, Maskindirektøren har lagt for Dagen; thi vi vægrer os ved at tro, at denne Udpegning vilde være sket — hvis Direktøren havde vidst Besked.

Vi andre maa nøjes med en Protest mod det forefaldne og bemærke, at vi kender Petersen fra ganske andre Sider, end Administrationen tilsyneladende gør, og vi tror, at det sikkert vil tjene Manden bedst at faa Lov at leve sit Liv i Ubemærkethed.

Vi vil tro, at Maskindirektøren ved Konference med Maskinbestyreren vilde have kunnet fundet en Mand, der med Dygtighed kunne have udført dette Hverv og udtalt sig om Petersens Opfindelse.

BEREGNING AF REJSETID

I Fortsættelse af den mellem Finansministeriet og Statstjenestemændenes Centralorganisationer den 12. December f. A. førte Forhandling angaaende visse Ændringer i Tjenestetidsreglerne har der den 22. f. M. været ført en mundtlig Forhandling mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg angaaende det Punkt, der vedrører Rejsetidens Beregning, og som af Finansministeriet var henvist til For-

handling med de enkelte Styrelsesgrene.

Ved Forhandlingen blev der truffet en saadan Ordning, at beordret Rejse som Passager medregnes som halv Tjenestetid, medmindre saadan Rejsetid i en Maaned overstiger 1½ Time gennemsnitlig pr. Tjenestedag, i hvilket Tilfælde den overskydende Tid vil være at regne som fuld Tjenestetid. Rejsetid udover 36 Timer i en Maaned ved beordret Rejse som før nævnt vil dog i alle Tilfælde være at anse som fuld Tjenestetid.

Samtidig skulde 6. Stk. f. n. i Ordre A 18 (Side 193) bortfalde.

De nye Bestemmelser har Gyldighed fra den 1. Februar d. A.

BEREGNING AF TIME- OG DAGPENGE

Generaldirektoratet har forhandlet med Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg angaaende Anvendelsen af den ved Normeringsloven for 1924—25 foretagne Tilføjelse til Tjenestemandslovens § 1289, Stk. 1, hvorefter der efter Styrelsens Skøn kan ydes Time- eller Dagpenge for Fraværelse over 4 Timer under Tjenesterejser eller Udstationering til et Sted, der ikke ligger over 4 km fra Tjenestestedet, men som ikke er landfast med dette (jfr. Ordre A. 105).

Bestemmelsen vil herefter blive praktiseret saaledes, at der for Tjenesterejser og Udstationeringer som de nævnte vil være at yde Time- og Dagpenge i alle Tilfælde, hvor der mellem Udrejsens Tilendebringelse og Tjenestens Paabegyndelse samt mellem Tjenestens Afslutning og Afrejsen er et Ophold paa tilsammenlagt mindst 1 Time.

SMØREPROBLEMET VED JERNBANEVOGNE

Ved E. Rosenørn.

Hvis man kan tale om en Jernbanevogns Akilleshæl, saa maa det vel nærmest blive Akselkasserne, denne Betegnelse passer bedst

paa, thi hvor mange rejsende tænker paa, at en lille blank Akselstump kaldet Sølen eller Akselhalsen, ca. 10 cm i Diameter og dobbelt saa lang, hører baade dem og Vognen, og at denne Stumps Tilstand bestemmer, hvorvidt man naar til Vejs Ende eller eventuelt maa jages ud undervejs og i bedste Tilfælde faa Plads i en anden Vogn, hvis Søler har opført sig mere »køligt«.

Hvor skæbnesvanger en Varmløbning af en

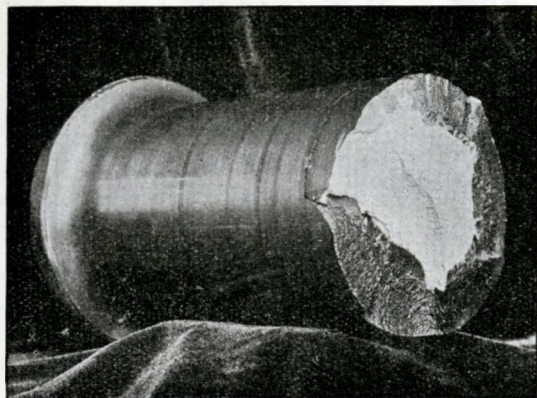


Fig. 1.

Søle med gammelt Brud hidrørende fra Varmløbning.

Søle kan blive, fremgaar af Fig. 1, der forestiller en saadan Søle, der ved Eftersynet af Vognen i Værkstedet viste Revner, uden Tvivl hidrørende fra en tidligere Varmløbning. Et kraftigt Slag med en Forhammer knækkede den helt af og blottede, hvor uhyggelig dybt det gamle Brud var trængt ind, og hvor lidt der egentlig holdt.

Man siger jo, at den, der smører godt, kører godt, og det gælder derfor i første Linie om at sørge for, at der til Stadighed kommer rigelig og god Olie mellem Sølen og selve Lageret i Akselkassen, thi svigter Olietilførselen, har

vi umiddelbart derefter Varmløbning. Jeg skal derfor i det følgende beskæftige mig med den »historiske« Udvikling af denne Olietilførsel, der har givet Teknikere Verden over mange Nodder at knække, idet jeg dog skal forudskikke den Bemærkning, at foruden Olie er selve Sødens »Politur« en Hovedbetingelse for, at Lageret skal »gaa koldt«, thi selv den bedste Smøring vil ikke kunne redde en mangelfuld bearbejdet Søle.

Da Vognens Vægt gennem Lageret overføres til Sødens øverste Halvpart, vil man ved første Overvejelse mene, at Olien bør tilføres foroven og helst i Toppen, hvor Lageret trykker haardest mod Sølen, og vi ser da ogsaa (Fig. 2) ved vore ældste Akselkasser en stor Oliebeholder foroven, hvorfra et Rør eller en Boring fører direkte ned til en Smørerille over Toppen af Sølen. Rummet forinden var gennem en Skydelem stoppet op med oliemættet Tvist, som fik sin yderligere Olietilførsel fra Oversmøringsbeholderen, naar Olien drev ned over Sølen.

Man opdagede imidlertid efterhaanden, at naar Tvisten sank sammen, saa den ikke mere berørte Sølen, løb denne varm selv ved en vel fyldt Oversmøringsbeholder. Altsaa var Undersmøring nødvendig og mere vigtig end Oversmøring, og det viser sig da ogsaa (Fig. 3), at Oversmøringsbeholderen ved den næste Akselkassekonstruktion er skrumpet meget stærkt ind, medens Tvistens uheldige Tilbøjelighed til at synke sammen er imødegaaet ved at anvende et Smøreholster fastsyet paa et Smørestel, der ved Fjedre trykkes mod Sølen. Dette fjedrende Smørepudestel betød selvfølgelig en kostbar Komplikation, men var i lange Tider indtil for faa Aar siden den bedste Løsning, man kunde tænke sig.

Ved Akselkasserne til Vogne i international Persontrafik (Fig. 4) og Akselkasserne til vore nyere Godsvogne og 2-akslede Personvogne tog man Skridtet fuldt ud, idet Oversmøringen fuld-

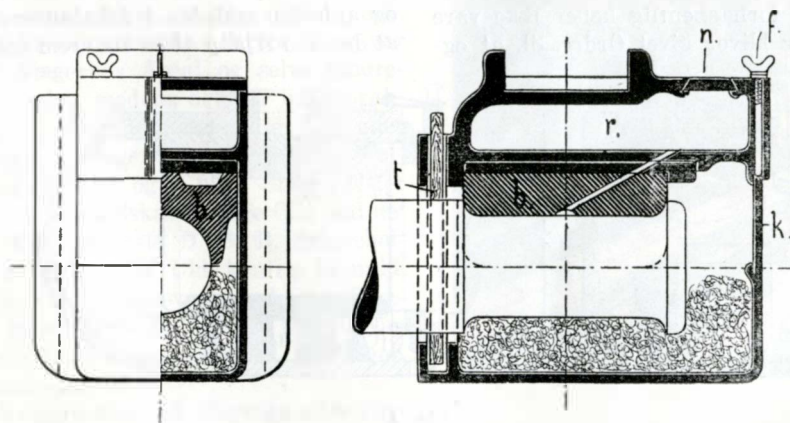


Fig. 2.

Gammel Vogn-Akselkasse med stor Oversmøring.

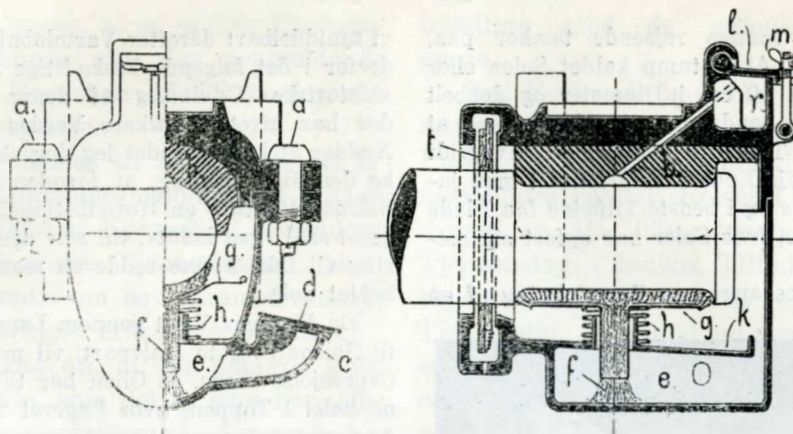


Fig. 3.
Todelt Vogn-Akselkasse med lille Oversmøring.

stændig er udeladt. Den er altsaa unødvendig. At den desuden er skadelig, er ikke direkte indlysende, dog har vi mange Tilfælde ved Truckvogne, hvor tydelige Mærker viser, at Støv og Sand er trængt gennem Smørekanaalerne og blandet med Olien har smærglet en Fordybning rundt i Sølen. Teorien om, at Olien burde tilføres i Toppen af Sølen, har vist sig fuldstændig fejlagtig, idet Maalingen har godtgjort, at der netop der, saalænge Vognen løber, findes et Olietryk (Olie tilført fra Undersmøring) der ved en Cc Vogn ligger mellem 250 og 300 Atmosfærer (Damptrykket i en Lokomotivkedel 10—15 Atmosfærer) og mod dette Tryk lader sig selvfølgelig ingen Olie føre med Væge fra Oversmøringen, tværtimod vil den fra Undersmøringen tilførte Olie presses ud gennem Tilførselshullet i Oversmøringen, saalænge Vognen kører, altsaa tørre Sølen ud i Toppen. Først naar Vognen holder stille, vil Olien fra Oversmøringen drive ned over Sølen og ned i Undersmøringen, men saa har Sølen jo ingen Brug for Olie.

At Tyskerne allerede har indset Oversmøringens skadelige Virkning, fremgaar af Ordre P 8 b, og det vil forhaabentlig heller ikke vare længe, inden der bliver givet Ordre til, at og-

saa vi lukker for Oversmøringen i de gamle Akselkasser, da den er Skyld i et ikke ubetydeligt Oliespild.

Man søgte altsaa i en Aarrække at faa det bedst mulige ud af Smørebolsteret ved snart at fremstille det af Uld, snart af Bomuld, snart med Uld, snart med Bomuldsvæger, snart med mange og snart med faa. Bomulden var selvfølgelig billigst, og da som nævnt Benyttelsen af Smørebolster er en kostbar Foranstaltning, var det af Interesse at konstatere, om dens Smøreevne ikke var lige saa god, som Uldens. Paa Fig. 5 og 6 er vist de af det internationale Sovevognsselskab i Sovevognene anvendte ret dyre Smørebolster af Uld med kraftige Uldvæger ved Siden af vort billigere Bomuldsbolster med 6 Bomuldsnedtræk. At maale et Smørebolsters og dets Vægers Opsugningsevne fra tør Tilstand, og uden at man samtidig er i Stand til stadig at fjerne den opsugede Olie fra Bolsteret giver ikke et praktisk brugeligt Resultat, og man foretog derfor i Københavns Værksted følgende Forsøg.

En gammel Vognaksel uden Hjul blev ved passende Neddrejninger forvandlet til 5 Søler og anbragt saaledes i Afbalanceringsmaskinen, at den ved Hjælp af en Drivrem fra Værkstedets

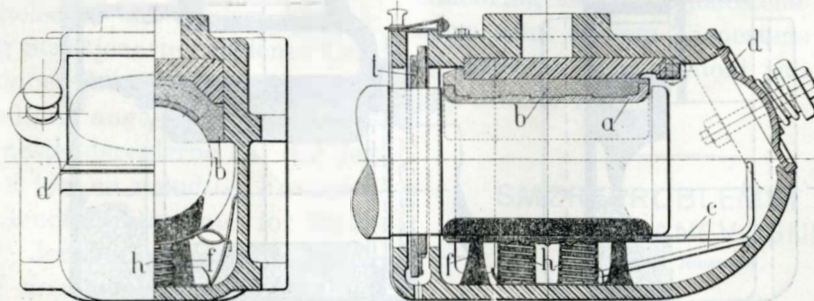


Fig. 4.
Pandelager Vogn-Akselkasse uden Oversmøring.

Transmissionsaksel lod sig sætte i hurtig Rotation (ca. 400 Omdrejninger i Minuttet). Under hver »Søle« i hver sin Oliebeholder blev anbragt et Smørestel med en af de nævnte Smøreholster og Vægekombinationer (Fig. 7). Udfor hvert Smørestel var i en særlig Beholder anbragt en Staalskraber, der fjernede den af Smøreholsteret tilførte Olie fra Akslen, naar denne roterede (Fig. 8). Ved fra Tid til anden at veje begge Oliebeholdere ved hver Søle, var man i Stand til at konstatere Opsugningen saavel ved Svindet i Smøreholsteren som ved »Afskrabningen« i den modstaaende. Jeg skal ikke

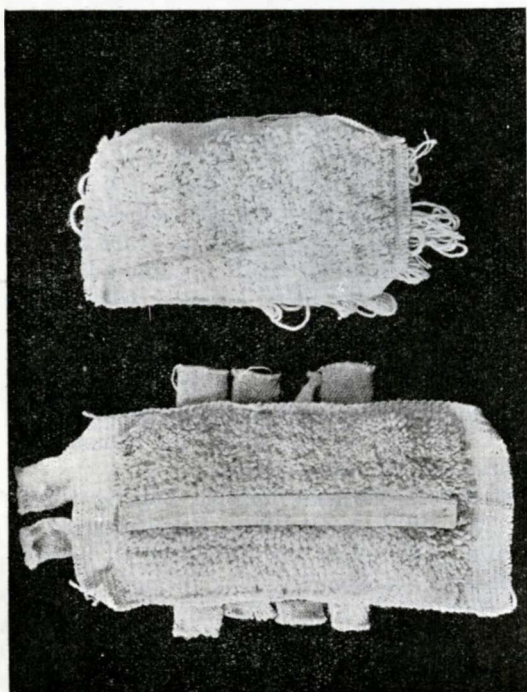


Fig. 5.
Oversiden af Smøreholster.

komme nærmere ind paa dette ret langvarige Forsøg, men kun anføre, at Resultatet viste, at den opsugede Oliemængde i første Linie var afhængig af Vægenes Antal og selve Smøreholsterets Størrelse, medens det var uden praktisk Betydning, om man anvendte Uld eller Bomuld saavel til Væger som til Bolster. Følgelig gav det i Fig. 5 og 6 viste Smøreholster tilhørende Sovevognsselskabet mere Olie end de paa samme Figurer viste D. S. B. Smøreholster, ikke paa Grund af Uld kontra Bomuld, thi forsynede man førstnævnte med vore Bomuldsvæger i tilsvarende Antal som før Uldvæger eller vort Bomuldsbolster med Uldvæger, fik man samme Resultat.

Da der endvidere ofte ved Slagregn eller Fortætning af den fugtige Luft kan samle sig Vand

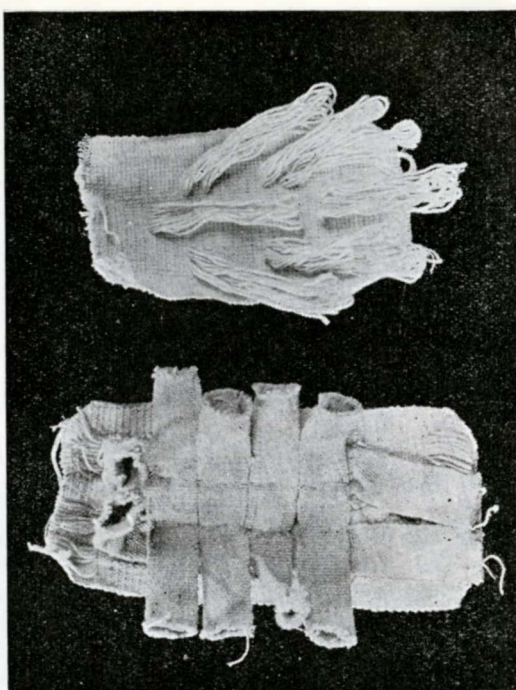


Fig. 6.
Undersiden af samme med Vægerne.

i Akselkassens Oliebeholdere, benyttede man Forsøgsopstillingen til at undersøge, om der var noget om Lokomotivpersonalets gamle Paa-stand, at kun Bomulds og ikke Uldvæger sugede Vand. Oliebeholderne fyldtes derfor halvt med Vand og halvt med Olie, og det viste sig, at saalænge der var Olie ovenpaa Vandet, sugedes kun Olie over i Skrabebeholderen, men fra det Øjeblik, Olien var borte fulgte Vandet hurtigt efter, og det var ganske ens for Uld- og Bomuldsvæger.

Vand i Akselkassen er altsaa ikke saa farligt, saalænge der ogsaa er Olie, og Bomulds-pude med Bomuldsvæger er billigst i Anskaf-

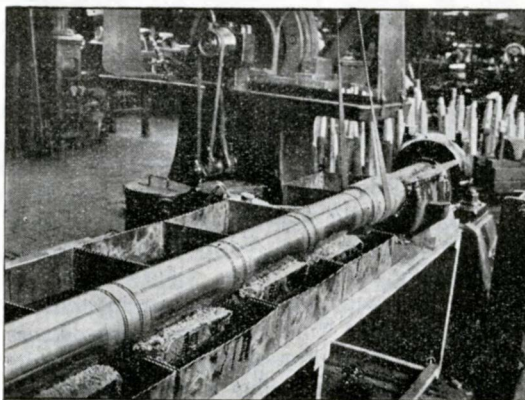


Fig. 7.
Opsugningsforsøg i Kh. Vkst. Smørepuderne.

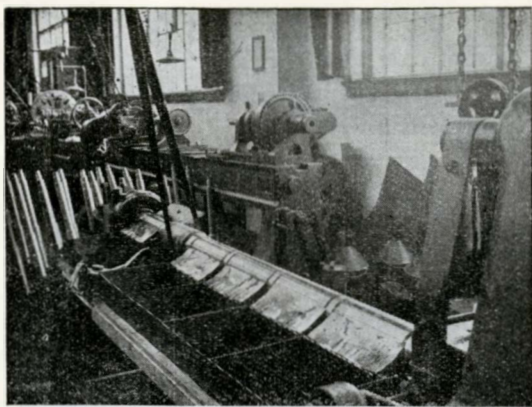


Fig. 8.

Opsugningsforsøg i Kh. Vkst. Olieskraberne.

felse og har lige saa god Smøreevne som den dyrere Uld. Anskaffer man imidlertid altfor tarvelig udførte Bolstre, gaar det ud over Holdbarheden, og en Smørepude skulde gerne kunne holde mere end een Revisionsperiode.

Men selve Indretningen med Smørepuden er ikke Idealet, thi den tilfører ikke Sølen Olie i saa rigelig Mængde, som er nødvendig for en tilfredsstillende Gang ved de nu efterhaanden benyttede høje Belastninger af Sølerne. Opsugningsevnen aftager ogsaa efterhaanden ved Skorpedannelse og derved, at Olien ved Forurening bl. a. af de afslidte Fnug bliver tykkere, og især om Vinteren, naar Olien fryser, svigter den fuldstændig.

Efterhaanden som Pengene blev mere værdifulde, saa man sig derfor om efter andre Smøreindretninger, og især i Tyskland er der i de senere Aar gjort mange Forsøg med de saakaldte mekaniske Smøreapparater med Ruller og Tromler e. l., der ved Opdriften i Olien eller ved et Fjedertrykkesystem trykkes op mod Sølen, og idet de drives rundt af denne og samtidig med den nederste Del drypper i Olien, tager denne med op paa Sølen.

Den mekaniske Smøreindretning, som hidtil har vist sig bedst og har faaet den største Udbredelse i Tyskland, er Dr. Schneiders Kæderullesmøring (Fig. 9), hvor en Kæde anbragt over tre Ruller, den ene i Oliebadet, de to andre ved Fjedertrykkesystem mod Sølen, transporterer Olie i rigelig Mængde til Sølen. En af Aarsagerne til den store Udbredelse i Tyskland er formentlig, at den uden videre lader sig anbringe tilligemed sine Olieafspærringsindretninger i den tyske Normal-Godsvognsakselkasse. Ogsaa vi har gjort Forsøg dermed i vore sidst nye Akselkasser, men uden godt Resultat, thi alle disse mekaniske Rullesmøreindretninger har foruden den Mangel, at de ligesom Smørepuden svigter, naar Olien eller Vandet i Olie-

beholderen fryser til Is, den Ulempe, at det ikke samtidig har været Konstruktørerne muligt at finde en tilfredsstillende Maade at forhindre Olien i at undvige fra Akselkassen, og jo rigeligere Olie tilførselen bliver til Sølen, jo mere Olie forsøger at undvige, og derfor kan disse Smøreindretninger let blive kostbare i Olieforbruget.

Fortil er Akselkassen jo lukket, saa kun bagtil, hvor Akslen gaar igennem, kan Olien undvige dels ved Skvulping under Stød i Kurver og Sporskifter, dels idet den langs Akslen søger hen til Hjulet tilslørende dette og slynges derfra ud paa Banelegemet. Vore Vognhjul bærer alle Vidnesbyrd herom. Det er derfor glædeligt, at Franskmandene ved Akselkassen Isothermos synes at have overvundet haade Vanskeligheder med Oliespildet og med Oliens Frysning samtidig med at opnaa de mekaniske Smøreindretningers Fordele, og da de paa Scandia under Bygning værende 100 lukkede Godsvogne alle skal forsynes med denne Akselkasse, der om den viser sig at svare til Forventningerne muligvis bliver vor fremtidige Akselkasse, der eventuelt vil kunne fortrænge vore gamle Typer, kan det formentlig have sin Interesse, at jeg nærmere beskriver dens Indretning og Virkemaade og anfører den store Udbredelse, den allerede har faaet i Udlandet, ja selv i Tyskland er den trods sin franske Oprindelse ved at vinde Indpas.

Under Eisenbahntechnische Tagung i Seddin Okt. 1924 holdt Ober Regierungsrat E. Schulze et Foredrag om Aksellejer til Jernbanekøretøjer (Lokomotiver og Vogne), og idet han fremhævede alle de Mangler, som fandtes ved de tyske (de samme findes ved vore), og det store Arbejde, der var gjort for at finde og afhjælpe disse, udtalte han bl. a.: »Naar den tyske Rigsjernbane i Dag bruger over 20 000 000 kg Olie til Smøring af Lejerne paa sine Køretøjer, og der trods denne enorme



Fig. 9.

Schneiders Kæderullesmøring

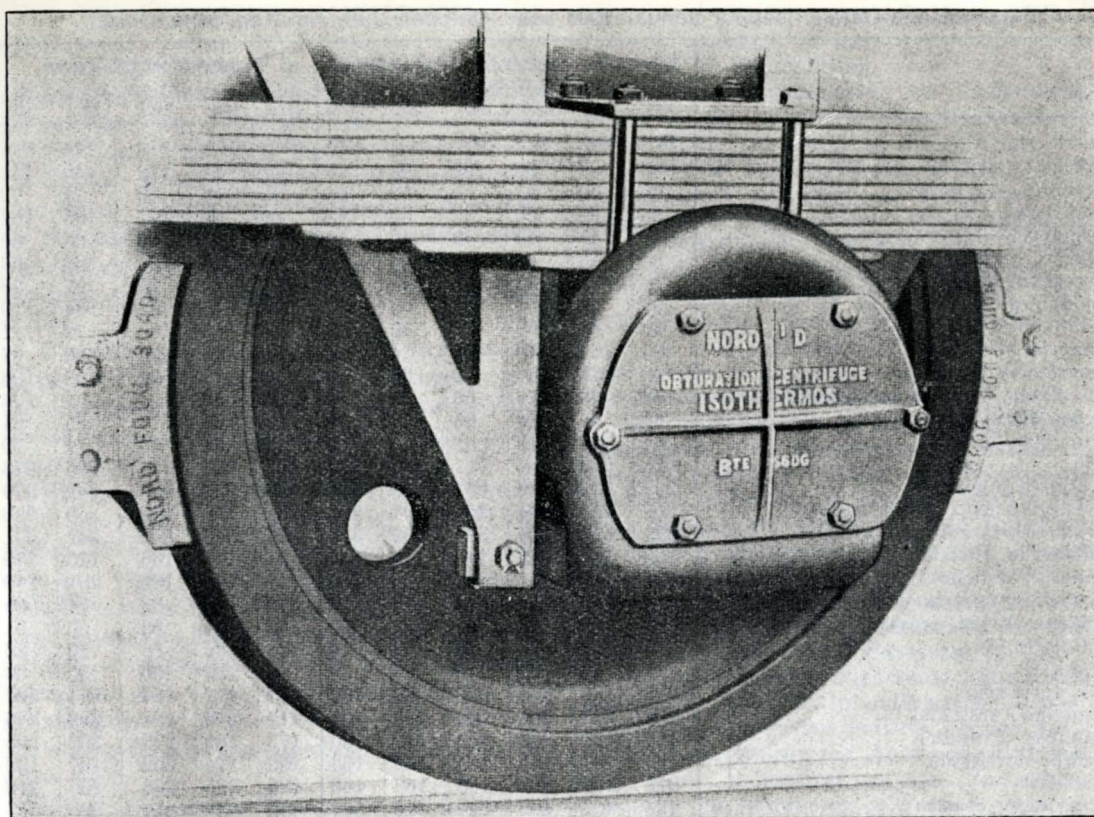


Fig. 10.
Isothermos. Akselkassen paa Vogn fra den franske Nordbane.

Mængde Smøremateriale optræder for Driften utilladelige Slidtage paa de forskellige Lejesteder, saa maa man spørge sig selv, om man paa den ene Side ikke kan opnaa en bedre Virkning med denne Mængde, og paa den anden Side, om man ikke kan indskrænke den ganske betydelig uden at forringe Lejernes nuværende Tilstand.

Som Svar herpaa kom Geheimrat Halfmann med følgende Meddelelse, som dog, paa Grund af, at den drejede sig om en fransk Opfindelse, tydelig nok langt fra faldt i god Jord hos den talrige mest af Tyskere bestaaende Forsamling:

»En af Isothermos Selskabet fremstillet Akselkasse, som er i Drift paa den franske Nordbane og paa Pariser Undergrundsbane, undgaar alle de Fejl, som Oberbanrat Schulze har skildret. Den er indrettet med en Tidssmøring, som er beregnet for fire Aars Varighed. Serberne er allerede i Færd med at indføre denne Akselkasse.« Og herefter fulgte Konstruktionsbeskrivelsen. Senere har Tyskerne dog paa deres i Gottingen specielt til Lejeundersøgelse indrettede Forsøgsanstalt undersøgt denne Akselkasse en grundig Undersøgelse, dels med Hensyn til Olieforbrug, dels

med Hensyn til Driftssikkerheden f. Eks. i stærk Kulde (er bl. a. prøvet ved $\div 50^{\circ}$), og som Følge af de opnaaede gunstige Resultater er Isothermos Akselkassen til videre Forsøg nu anbragt paa Vogne i Driften. Med Tyskernes sædvanlige Hang til »besser machen« har de, da der jo ved Rigsjærbanen for Tiden ofres meget paa Standardisering (muligst faa, helst kun een Udførelse af hver Konstruktionsdel) ændret selve Lagerpanden saaledes, at den samme uden særlig Bearbejdning eller Ændring kan anbringes paa Søler af forskellig Diameter (f. Eks. fra 105 til 115 mm), hvilket jo bl. a. af Hensyn til det mindst mulige Antal Reservepander og til Udsendelse af Erstatningspande til Vognopsynet har stor økonomisk og praktisk Betydning.

Paa Fig. 10 er Isothermos Akselkassen vist anbragt paa en Vogn fra den franske Nordbane. Den bestaar af følgende Dele:

- 1) Selve Akselkassehuset med tilhørende Fordæksel.
- 2) Olieslyngeren (1 paa Fig. 11).
- 3) Lagerpanden.
- 4) Oliestopningen (5 paa Fig. 11).
- 5) Støvpakningen (9 paa Fig. 11).

(Fortsættes.)

Gennemsnits-Detailpriser for Januar 1926 samt Oktober, Juli, April og Januar 1925.

	Hovedstaden		Købstæderne		110 Landkomm.		Gennemsnit for hele Landet				
	Jan. 1926	Oktb. 1925	Jan. 1926	Oktb. 1925	Jan. 1926	Oktb. 1925	Jan. 1926	Oktb. 1925	Juli 1925	April 1925	Jan. 1925
	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
Rugbrød 4 kg	93	97	93	99	91	98	92	98	132	145	141
Sigtebrød kg	60	60	53	55	52	54	55	56	70	74	72
Franskbrød —	93	93	80	82	80	82	84	86	101	103	101
Flormel —	41	43	44	43	42	42	42	43	62	66	62
Byggryn, danske —	50	53	46	48	43	47	46	49	63	65	63
Havregryn, danske —	78	82	75	84	72	78	75	81	96	97	98
Semoulegryn —	70	72	70	76	66	70	69	73	83	84	79
Kartoffelmel —	60	68	53	62	49	59	54	63	72	72	71
Risengryn —	93	102	79	83	74	78	82	88	95	98	97
Sagogryn —	80	88	67	73	63	69	70	77	92	102	108
Gule Ærter, Victoria, afskallede —	92	99	79	86	70	79	80	88	101	104	108
Hugget Melis Nr. 1 —	60	64	64	66	61	64	62	65	77	85	84
Farin, lyst, Nr. 1 —	47	50	49	52	48	51	48	51	63	71	70
Kaffe —	518	523	494	511	466	483	493	506	557	585	573
Te, alm. Kongo —	967	989	908	937	916	929	930	952	1000	982	979
Tørrede, amerik. Æbler, ringede —	208	235	204	229	195	220	202	228	252	255	258
Tørrede Abrikoser —	323	323	304	331	299	315	309	323	348	342	331
Svedsker m. Sten —	159	180	123	140	119	133	134	151	166	170	170
Rosiner, Valencia —	172	182	141	156	130	140	148	159	186	201	210
Fiskeboller, færøiske 1/2 kg	76	80	73	80	76	79	75	80	83	84	85
Henkogte Ærter, grove —	76	75	78	85	80	82	78	81	89	90	91
Hvidtøl Nr. 1 1/1 Fl.	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
Bajersk Øl 1/2 Fl.	29	29	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Smør, lurmærket kg	378	486	365	476	357	469	367	477	487	554	598
Margarine (animalsk) —	238	247	205	206	193	195	212	216	254	253	276
Plantefedt (Palmin) —	173	182	173	180	172	180	173	181	206	202	205
Vegetabilmargarine —	183	187	165	171	156	163	168	174	202	197	199
Mejeri-Ost —	212	234	182	185	163	166	186	195	208	206	218
Æg, nylagte, danske Snes	493	403	408	347	376	324	426	358	317	295	514
— præservede —	334	—	312	—	321	—	322	—	—	—	396
Sødmælk Liter	37	43	28	33	27	31	31	36	38	40	42
Helskummet Mælk —	12	14	11	12	9	10	11	12	12	13	14
Kærnemælk —	21	24	13	14	11	12	15	17	17	18	18
Oksekød (Forkød) kg	178	197	154	178	151	174	161	183	227	219	223
— (skært Kød) —	312	342	240	264	228	257	260	288	332	322	326
Kalvekød (Forkød) —	179	208	170	196	159	186	169	197	230	221	223
Fersk Svinebov —	205	232	242	250	237	249	228	244	265	272	272
Mørbrad —	370	412	398	443	403	436	390	430	452	427	418
Saltet Brystflæsk —	309	334	285	301	281	290	292	308	332	336	336
Islandsk Lammekød, Forbov —	214	—	213	222	203	205	210	214	219	233	228
Røget, benløs Skinke —	430	447	438	470	459	473	442	463	479	491	489
Svinefedt, krydret dansk —	287	310	225	251	225	246	246	269	287	297	301
Spegepølse —	583	606	434	457	420	459	479	507	514	523	521
Ferske Sild —	106	85	90	74	85	77	94	79	107	92	110
Torsk —	110	100	71	68	74	73	85	80	71	80	100
Rødspætter —	283	244	173	168	155	146	204	186	200	199	234
Klipfisk —	170	175	169	179	158	167	166	174	188	193	188
Hvidkaal —	12	13	17	18	15	16	15	16	—	21	17
Gulerødder —	26	27	22	23	19	18	22	23	78 ¹⁾	26	25
Kartofler, i større Partier 50 kg	639	709	541	582	446	445	542	579	1713 ²⁾	979	930
— i mindre kg	16	17	15	17	13	13	15	16	20-39 ³⁾	24	23
Køkkensalt —	18	19	17	18	16	17	17	18	19	19	19
Amerikansk Vaskesoda —	14	16	15	18	14	17	14	17	17	17	17
Brun Sæbe, prima —	73	83	71	80	69	77	71	80	93	91	92
Petroleum, Water white Liter	25	25	23	23	23	23	24	24	28	28	28
Skotske Nødekul hl	359	320	339	336	338	333	345	330	375	412	445
Knuste Koks, leveret —	280	233	258	257	270	266	269	252	305	342	395
Elektricitet kwt	50	50	61	61	65	67	59	59	59	59	59
Gas m ³	23	25	30	31	32	33	28	30	30	31	31
Optændingsbrænde kg	13	13	9	9	9	9	10	10	11	11	11
Herrestøvler, Boxcalf, gennemsyede Par	2330	2532	2297	2436	2235	2381	2287	2450	2519	2539	2559
Forsaaing og Bagflikning af do. —	827	844	828	839	768	785	808	823	825	825	825

¹⁾ Prisen gælder nye Gulerødder.

²⁾ Prisen gælder nye Kartoffler.

³⁾ Det første Tal er Prisen for gamle Kartoffler, det sidste Tal Prisen for nye Kartoffler.

DETAILPRISERNE I JANUAR 1926.

Ved Indberetninger fra Kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, fra samtlige Købstadskommuner og fra noget over 100 Landkommuner er der for Januar Maaned 1926 — paa samme Maade som for de foregaaende Kvartaler — fremskaffet Oplysninger til Beregning af Gennemsnits-Detailpriser for Landets forskellige Dele. Oplysningerne er indsamlede i første Uge af Maaned.

I omstaaende Tabel er meddelt Resultaterne af de foretagne Gennemsnitsberegninger, og til Sammenligning er anført de tilsvarende Gennemsnitspriser for Oktober, Juli, April og Januar 1925.

Priserne viser fra Oktober 1925 til Januar 1926 saa godt som alle Nedgang; Undtagelser herfra er dels Æg og Fisk, for hvilke Varer der har været en Prisstigning som Følge af Aarstiden, dels Kul og Koks, der ligeledes udviser en mindre Prisstigning samt Øl og Brænde, der er uforandrede i Pris. For alle øvrige Varer har der været en Prisnedgang, der dog gennemgaaende ikke er særlig stor, og langt fra saa stor som Prisnedgangen fra Juli til Oktober 1925.

Langt det største Prisfald fra Oktober til Januar udviser Smør, der er gaaet ned med 23 pCt., og derefter udviser Kød det største Fald. Betydelig Prisnedgang har der ligeledes været for Mælk, tørrede Frugter, Soda og Sæbe. For de fleste øvrige Varer har Prisfaldet kun udgjort op til 6 à 7 pCt. og for adskillige Varer betydeligt mindre.

Det skal bemærkes, at det foreliggende Materiale for Januar synes at tyde paa, at det nedadgaaende Bevægelse i Priserne, der i Oktober ikke allevegne og for alle Varers Vedkommende havde gjort sig gældende med samme Styrke, nu i langt højere Grad er slaaet igennem.



HOVEDBESTYRELSESMØDET
DEN 19.-20. FEBRUAR 1926

Alle var til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Referat af foreliggende Sager.

Formanden refererede og redegjorde for, hvad der siden sidste Møde var passeret og

foretaget i Sagen angaaende Rangerlokomotivernes Betjening m. m.

Toges til Efterretning.

Omtalte Spørgsmaalet om Lock-outbidraget og oplyste, at enkelte af de Medlemmer, som havde nægtet at betale, til Foreningens Kontor har indbetalt Beløbet 12 Kr. 50 Øre.

Forelagde for Hbst. en Resolution fra de Lokomotivføreres Side, som havde nægtet at betale; Resolutionen henvistes uden Diskussion til Lokomotivfører-Kredsens Bestyrelse.

Forelagde samtidig en Resolution, som var vedtaget ved en Række Afdelingsmøder Landet over, og som tog skarp Afstand fra de Lokomotivførere, som havde nægtet at efterkomme Delegeretmødets Beslutning.

Der er behandlet en Række forskellige Organisations- og Personalsager, saaledes om Rangertjenesten i Odense, om Permissionsforholdene i Næstved, en Sag fra Brande angaaende Betaling for Rangering med Toglokomotiv og en Sag angaaende Betaling af Kørepenge fra planmæssig Togafgang, naar det planmæssige Tog aflyses, og Særtog anmeldes, en Sag fra Aarhus angaaende Godtgørelse for mistede Fridage er behandlet i Skrivelse til Gdir.

En Række Sager angaaende Velfærdsforanstaltninger, dels i Opholdsværelser, dels paa Lokomotiverne er behandlet, og der er bl. a. indsendt Skrivelser om Anbringelse af Bagsejl paa alle Lokomotiver og om Forbedring af Sæderne paa samme og en Forbedring af Polstringen vil blive gennemført, efterhaanden som Loko. kommer i Værkstedet.

En Sag angaaende Afsløsningsforhold i Kb. har været Genstand for Behandling.

Der har været udpeget Bisidder for nogle Medlemmer i Auditorsager, omtalte nærmere Forholdene af de enkelte Sager.

Formanden oplyste, at afdøde Lokomotivfører Madsen, Aalenraa, havde skænket Feriehjemmet sin Andel i Hjemmet.

Der er ført Forhandling med 2. Distrikt om Indretning af en Kiosk i den ny Remise i Aarhus, hvori der kunde indrettes et Udsalg for Øl o. l.

Der er indsendt Skrivelser i nogle Sager angaaende Godtgørelse for dobbelt Husførelse samt om nogle Lejeholiger.

Endelig er behandlet en Række personlige Sager bl. a. om Beregning for Sygedage.

Paa Foranledning er Herning Underafdeling fra 1. Januar henført fra Viborg Afdeling til Brande Afdeling.

Der er arrangeret og afholdt Foredrag i København, Nyborg, Fredericia, Aarhus og Struer.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3 a. Hovedkassererens Beretning om Regnskabet for 1925.

Hovedkassereren gennemgik Hovedkassens Regnskab for 1925.

Efter nogen Diskussion toges Regnskabet til Efterretning.

Punkt 3 b. Hovedkassens Budget for 1926.

Hovedkassereren forelagde Budgettet for 1926. Paa Forslag af Formanden vedtoges det fra 1. April 1926 at nedsætte Diæterne i Tiden fra 1. April med 1 Kr. pr. Dag, 15 Kr. til 14 Kr. pr. Mødedag.

Herefter godkendtes Budgettet.

Punkt 4 a. Regnskabsoversigt for Dansk Lokomotiv Tidende for 1925 og Budget for 1926.

Ekspeditoren forelagde en foreløbig Regnskabsoversigt for Bladet.

Toges til Efterretning.

Budgettet godkendtes.

Punkt 5. Beretning fra Fællesudvalget m. m.

Formanden gennemgik de Sager, der siden sidste Høstmøde havde været Genstand for Behandling i Fællesudvalget.

Omtalte den mellem Finans- og Trafikministeren og C. O. førte Forhandling om forskellige Ændringer i Tjenestetidsreglerne, bl. a. om Tjenesterejsers Beregning og om Raadigheds-tjenesten.

Punkt 6. Behandling af Sager henvist til Hbst.s Afgørelse.

Det vedtoges efter derom fremsat Anmodning at tilbagebetale Kb. Afdelinger et i sin Tid indsamlet Beløb, da Beløbet ikke var bleven anvendt.

Fra Borup Højskole forelaa en Anmodning om Støtte.

Det vedtoges at yde 100 Kr.

Fra I. T. F. forelaa Meddelelse om, at Kongres vilde blive afholdt i Efteraaret 1926.

Sagen henlagdes til senere.

Fra Gb. Afdelinger forelaa Anmodning om at søge udvirket, at Skovkort og Skovfripas blev gyldig til Rejse fra Valby Station.

Sagen henvises med Hbst. Anbefaling til Fællesudvalget.

Nogle Sager angaaende Velfærdsforanstaltninger paa Opholdsværelserne i Nyborg og paa Lokomotiver i Ringkjøbing henvises til Velfærdsudvalget.

I en Sag angaaende en Lfb. i Esbjerg, der paa Grund af Farveblindhed ikke længere kunde gøre Tjeneste som Lfb., gaves Bemyndigelse til Formanden til at foretage, hvad der maatte være nødvendigt for den bedste Ordning af den paagældendes Interesser.

Punkt 7. Behandling af Sager henvist fra Kredsene.

Norgaard fremdrog Eksempel paa, at den nu afholdte Eksamen havde bragt nogle Forskydninger med Hensyn til Aspiranternes Tjenesteaalder, og henstillede, at der i dette ene Tilfælde gaves Dispensation.

Efter at Formanden havde oplyst om Forholdene og bl. a. redegjort for, at nævnte Tilfælde var et af saadanne Tilfælde, man altid maatte kunne vente at møde, naar en Nyordning indførtes, derfor, naar en Grænse var

fastsat, maatte man bøje sig herfor, saa meget mere som man fra Foreningens Side havde godkendt Ordningen; det vedtoges ikke at foretage videre i Sagen.

Soph. Jensen omtalte en Sag angaaende Opholdsværelserne i Kb.

Henvistes til Velfærdsudvalget.

K. Johansen.

KREDSBESTYRELSESMØDE FOR LOKOMOTIVFØRERE D. 19. FEBRUAR 1926

Alle var til Stede.

Punkt 1. Kredsformanden aabnede Mødet og omtalte forskellige Sager vedrørende Medlemmer i Aarhus og Fredericia. Meddelte, at Herning fra 1. Januar hørte under Brande. Omtalte forskellige Formandsvalg og Møder, der havde været afholdt ude omkring i Afdelingerne. Endelig omtalte Kredsformanden, at der, i Anledning af Sagen angaaende Rangermaskinernes Betjening, i forskellige Afdelinger var vedtaget Resolutioner til Støtte af Sagen.

Punkt 2. Kredskassereren oplæste og gennemgik Regnskabet for 1925, der toges til Efterretning og fremsatte Budgetforslag for 1926, der vedtoges med enkelte Ændringer.

Under *Eventuelt* gav Kredsformanden forskellige Oplysninger.

C. M. C.

BESTYRELSESMØDE I LOKOMOTIV- FYRBØDERKREDSEN DEN 19. FEBRUAR 1926

Alle var til Stede.

1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden udtalte Haabet om, at det nu paabegyndte Aar maatte være frugtbringende for vor Kreds. Oplyste, at den eneste hidtil uorganiserede Lokomotivfyrbøder nu har indmeldt sig. Refererede endvidere forskellige Sager, som af Kredsen var bragt til Løsning, og gav Oplysning om den siden sidste Kredsbestyrelsesmøde stedfundne Brevveksling mellem Afdelingerne og Kredsformanden omhandlende forskellige lokale Forhold og lignende.

2. Foreliggende Sager.

Besværing over Anciennitetstilsideættelse ved en Tvangsforflyttelse fra Sd. Kredsbestyrelse maa anse Distriktets Disposition for rigtig. Der foreligger analoge Fortilfælde.

En Sag fra Fa. vedrørende Overarbejdsbetaling for Mertjeneste 2. Juledag. Personalets Forstaaelse af den dette omhandlende Ordre var urigtig.

I en Anciennitetssag fra Skelde vedtoges det at fremsende Skrivelse til Gd.

I en Sag vedrørende Refusion af Billetudgifter er der tilsendt Gd. Skrivelse.

En Sag fra Es. vedrørende bestemt Tidspunkt for Omflytninger indenfor de faste Ture er beskrevet og indsendt til Gd.

Endvidere er udsendt Cirkulære om Aspiranternes Optagelse.

Der forelaa 4 Anciennitetssager. Den ene er endnu ikke tilstrækkeligt belyst. Hvorimod det vedtoges at søge en Forbedring, for saa vidt angaar de 3 øvrige Sager.

3. Kredsens Regnskab for 1925.

Kredskassereren forelagde det reviderede Regnskab for 1925. Det balancerede med 52605 Kr. 45 Øre. Toges til Efterretning. Det vedtoges at overføre 2000 Kr. til Foreningens Reservefond.

3. Kredsens Budgetforslag for 1926.

Budgetforslaget forelagdes og motiveredes af Kredskassereren. Efter nogen Debat godkendtes dette.

5. Eventuelt.

Norgaard fremdrog et Vilkaarlighedsforhold indtruffen ved Nyansættelse efter Eksamensordningens Indførelse. Henvistes til H. B.

E. K.

FOREDRAG

Det i Februar Maaned aflyste Foredrag er nu fastsat til at skulle finde Sted den 19. Marts Kl. 7½ i Paladsteatrets blaa Sal.

Hr. Maskinbestyrer *Dorph* vil holde Foredrag over Emnet: »De sidste tekniske Forbedringer paa Lokomotiverne«.

SYGEKASSEN

Hr. Redaktør.

Det forlyder med ret stor Bestemthed, at Sygekassens Repræsentantskab har truffet Beslutning om, at der foreløbig ingen Læge skal ansættes i afdøde Jernbanelæge Thorv. Jensens Sted. Jeg ved ikke, hvad Aarsagen dertil kan være, og vil gerne spørge: er den Beslutning i Interessenternes Interesse eller er den i Sygekassens Interesse. Ingen af Delene kan siges at være Tilfældet, og det er vel egentligt de Op-gaver, Repræsentantskabet væsentligst skal have for Øje. Efter hvad jeg kan forstaa, er Hensigten den, at vi, d. v. s. Interessenterne, skal kastes i Grams til de andre tre Jernbanelæger i Distriktet, som i Forvejen har godt at bestille, men som ikke des mindre nu mener at kunne tage os andre med. Jeg vil gerne have Lov til at protestere mod denne Ordning, fordi der for mange af os ikke kan blive Tale om Valg, og denne Indskrænkning er det Hensigten skal ske samtidig med, at de statsanerkendte Sygekasser gennemfører frit Lægevalg i meget større Ud-trækning end tidligere.

Lad os faa ansat en Jernbanelæge til fra 1. April.

V.

Vi har i Anledning af ovenstaaende spurgt et Medlem af Repræsentantskabet, og han med-deler, at det er Hensigten at de Interessenter, der hørte til den afdøde Læge, fra 1. April og indtil videre kan besøge hvilken af de tre andre Læger, de vil, uden at træffe noget Valg, forinden den Tid. Fra 1. Oktober er det Men-ningen at der skal foretages en Omlægning af Distrikterne og samtidig skal der ansættes en Læge til. — Vi er iøvrigt ganske enig med den ærede Indsender, naar han protesterer, thi ogsaa vi vil foretrække at Repræsentantskabet traf en Ordning, saaledes at der fra April an-sattes en Læge til i Distriktet, og det ganske bortset fra de Hensyn, der nu bliver taget til anden Side, der ogsaa kunde tages ved Ansæt-telse af Læge. — Enten kan man gøre dette eller lade den for Tiden vikarierende Læge fort-sætte indtil videre, saa kan Interessenterne paa sædvanlig Maade vælge nu til April, hvor de vil være og hvilken af Lægerne de ønsker. Vi synes ikke, man behøver at være ængstelig for, at Sygekassemedlemmerne skal faa for mange Læger at vælge imellem. Men det ser nu ud til, at Tallet skal indskrænkes til Skade for Inter-essenternes Selvbestemmelsesret.

Lad *enten* den vikarierende Læge fortsætte som hidtil — Interessenterne er vistnok godt fornøjet og tilfreds med ham — *eller* besæt Pladsen.

Red.

FÆNOMENET, LOKOMOTIVMESTEREN I MS.

Det er en kendt Sag over hele 1. Distrikt, at Lokomotivmesteren i Ms. er en meget tjenst-ivrig Mand, hvad der paa mange Omraader kan være meget prisværdigt, men naar det gaar saa vidt, at Lokomotivmesteren ogsaa begynder at blande sig i, hvad Lokomotivfyrbøderne be-stiller i deres Fritid, saa synes jeg, at det bli-ver for skrap, og jeg kan forsikre Hr. Ander-sen om, at det finder Godshanegaardens Loko-motivfyrbødere sig ikke stiltiende i, da der vel nok findes Midler til at sætte Lokomotivmeste-ren paa den Plads, hvor han hører hjemme, og samtidig sørge for, at Lokomotivmesteren faar anvist sit begrænsede Omraade, selv om han er Hr. Hunderups specielle Ven.

At han lader Lægen foretage Spiritusprøve af en Mand, som han synes lugter af Spiritus fordi han gaar med en Prop fra en Bajer i Lommen, er jo den Slags, som viser Mandens gode Hensigter og Tjenstivrighed, men samtidig viser, at det bliver paatrængende nødvendigt, at det i Reglerne for Uddannelse til Lokomotiv-mestre bliver indført, at der foretages en In-telligensprøve, saa at man har Sikkerhed for, at de forstaa, hvorledes man omgaas sine Medmennesker i Almindelighed, saa at det ikke bliver saa uheldige Folk som Hr. Andersen, hvis mest fremherskende Egenskaber er, en, skal vi sige, sledsk og ubehagelig fedtet Op-træden.

Høvdningen.

NOTISER

Hvorledes Mussolini knebler Pressefriheden.

For at hindre Pressen i at bringe Artikler af antifascistisk Indhold har den italienske Diktator Mussolini udfærdiget en ny Presselov. I denne bestemmes, at intet Blad eller Tidsskrift maa udkomme, forinden der ved samme er ansat en ansvarlig Direktør, som er godkendt af Anklagemyndigheden. Tillige gøres de Trykkeriere, i hvis Trykkerier Bladene trykkes, medansvarlige i Tilfælde af eventuelle Brud mod Trykkefriheden.

Men dette er ikke tilstrækkeligt. Det er ydermere i nævnte Lov bestemt, at Journalistik som Fag kun maa udøves af Journalister, som er optagne i en Fortegnelse over alle saadanne. Denne Fortegnelse beror hos Anklagemyndigheden, og Betingelserne for Optagelse i den nævnte Fortegnelse er fastsat i en særlig Lov.

BYTNING

En Lokomotivfyrbøder i Korsør ønsker Bytning med en Kollega i Fredericia.

Billet mrkt. »Snarest« bedes sendt til Bladets Ekspedition.

TIL MEDLEMSLISTEN

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

1. Februar 1926. Lokfb.-Asp. N. C. Spøer, Gedser.



Udnævnelse fra 1—3—26:

Lokomotivfyrbøder V. H. C. Rasmussen, Fredericia, til Lokomotivfører i Tønder (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1—3—26:

Lokomotivfører P. J. Nielsen, Tønder, til Masnedsund.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører S. O. Mortensen, Masnedsund, den 23—2—26.

**Drik
Albani Øl.**

Forlang

**„Slotsbryggeriet“s
Husholdningsøl & Skibsol**

Original pasteuriseret Aftapning
Faas paa Hel- og Halv-Flasker

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



Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Kbhv. B.
Wodersprøjer, Sanitets- & Sygeplejeartikler
Ill. Prislister mod 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Bryn 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.
Trikotage- og Garnforretning.
Stort Udvalg.
Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverander til Forbrugsforeningen.

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.



J. Agerskov's

Bageri & Conditori
Flensborggade 61. Tlf. Vest. 8357
anbefaler sig til d'Herr Jernbanemænd med 1. Klases Varer.
Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.
Morgenbrød bringes. Morgenbrød bringes.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20.

anbefaler sig med 1. Kl.s Viktualier
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.



Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Ny Vestergade 7³, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.