



27. AARG. N<sup>o</sup>. 26.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

15. November 1927.

## FORHANDLINGSRETEN OM TEKNISKE ANLIGGENDER

### KUNZE-KNORR BREMSER

I forrige Nummer omtalte vi Voldgiftsretten, dens Ophævelse og den som Protest herimod anlagde Sag mod Finansministeriet. Medlemmerne vil erindre, at der samtidig med Voldgiftsretten indførtes Ret til at kræve Forhandling om tekniske Spørgsmaal. Som vi ikke var ovenud opflammede af Begejstring for Voldgiftsretten, der kun skulde have et stærkt begrænset Virksomhedsomraade, men som selvfølgelig kunde danne et udmærket Grundlag for Voldgiftsinstitutionens videre Udbygning, var vor Begejstring for den tekniske Forhandlingsret heller ikke opflammet, thi vor Organisation, som vel nok er en af de, der har mest med tekniske Anliggender at gøre, er aldrig blevet afvist fra Forhandling om tekniske Emner. Dette er dog ikke ensbetydende med, at den tekniske Forhandlingsret ikke betød et Fremskridt, thi hvad der hidtil havde været tilladt visse Organisationer, blev nu til retnæssige Goder.

Under de Forhandlinger, som gik forud for den officielle Meddelelse om den tekniske Forhandlingsret, var der nogen Uenighed om, hvorvidt der under Forhandlinger om tekniske Spørgsmaal skulde føres Protokol paa almindelig Vis, eller

om der blot skulde tages et Referat. Vor Organisation hævdede den førstnævnte Opfattelse, idet vi forudsaa, at Organisationerne mulig kunde faa Anvendelse for protokollerede Paavisninger af visse tekniske Fejl og Anvisninger til saadannes Afhjælpning. Tiden har givet os Ret, hvilket vil fremgaa af efterfølgende Protokol og Referat.

Som Følge af gentagne Beklagelser over Forholdene ved Godstogsfremførelsen med H Maskinerne besluttede Foreningen, samtidig med at pege paa det, der gjorde Lokomotivpersonalet utryg, at kræve indført gennemgaaende Bremsere i Godstogene.

I en Skrivelse, hvori Forholdene paa pegedes, krævede man derfor Forhandling om denne vigtige Sag (Skrivelsen er optrykt i sidste Beretning). Forhandlingen fandt Sted, og Foreningens Sekretær ved den paagældende Lejlighed optog følgende Protokol over Forhandlingen.

### PROTOKOL

over en den 15. December 1926 Kl. 1.45 Em. ført Forhandling mellem Statsbanernes Maskinafdeling og Dansk Lokomotivmands Forening. Mødet afholdtes paa Maskindirektørens Kontor.

Til Sted var:

For de danske Statsbaner:  
Maskindirektør Floor.  
Maskiningeniør Suaning.

For Dansk Lokomotivmandsforening:

Lokomotivfører Rich. Lillie,  
Lokomotivfører C. M. Christensen,  
Lokomotivfører Aug. Andersen,  
Lokomotivfører E. Kuhn,

sidstnævnte førte Protokollen.

Forhandlingsemne:

- 1) Automatisk, gennemgaaende Bremse i Godstogene.
- 2) Elektrisk Lys paa Lokomotiverne.

**Maskindirektøren:** Dansk Lokomotivmandsforening har i en hertil iudsendt Skrivelse anført den Utryghed, der findes hos det Lokomotivpersonale, som kører med de nye, store Lokomotivtyper, idet der har vist sig adskillige Vanskeligheder ved at faa bremset de store Godstog paa de rette Steder, hvorfor Foreningen henstiller, at der indføres automatisk, gennemgaaende Bremse — Kunze Knorr Bremse — i Godstogene. Administrationen er indforstaaet med, at der har været en Del Vanskeligheder med at faa Dampfløjterne paa H Maskinerne monterede saaledes paa Maskinerne, at Fløjtesignalerne kan opfattes af det bremsebetjenende Personale. I den Anledning har der været anstillet forskellige Forsøg baade med Hensyn til Fløjtes Anbringelse og til den højere eller dybere Tone.

**Aug. Andersen:** Den nuværende Dampfløjtes dybe Tone falder sammen med Vognrummelen og kan derfor ikke høres.

**Maskindirektøren:** Vi kan forsøge med en højere, mere skingrende Tone.

**Rich. Lillie:** Foreningens Henvendelse er for saa vidt en Fortsættelse af de Forestillinger, vi i sin Tid følte os forpligtiget til paa Grund af de Klager, vi modtog fra Lokomotivpersonalet i 2. Distrikt, over at Togpersonalet i de store Godstog, som fremførtes med H Maskiner, ikke kunde høre Signalerne fra Dampfløjten. I denne Forbindelse vil jeg sige Herr Direktøren Tak for, at man straks lod anstille Forsøg med en større og kraftigere Fløjte, ligesom man forsøgte Anbringelse af Fløjten forskellige Steder paa Lokomotivet for at opnaa saa godt et Resultat som muligt, men det hævdes vedblivende, at Fløjtesignalerne trods disse mange Forsøg paa at naa et godt Resultat, ikke kan høres i mere end godt den første Trediedel af Toget.

Det glæder os, at Direktøren nu stiller i Udsigt at ville fortsætte Forsøgene ved Anbringelse af en Fløjte med en højere og skarpere Tone, og det er muligt, det vil hjælpe noget, men vi føler os ganske overbevist om, at man ikke naar frem til den Sikkerhed, som er paakrævet, naar Godstog fremføres med den allerede nævnte Lokomotivtype.

Lokomotivpersonalet er derfor utryg; thi en Lokomotivførers største Forseelse er at køre forbi et Stopsignal. Det er saaledes en Eksistensbetingelse for os Lokomotivmænd under vor daglige Tjeneste at kunne være sikrede mod at foraarsage eller udsætte for Katastrofer som Følge af svigtende Bremsning. Det er derfor vi har tilladt os at rejse Kravet om Indførelse af Kunze-Knorr Bremsen; thi det er vor Opfattelse, at de store moderne Lokomotivtyper skal og bør udnyttes fuldtud d. v. s. gaa med største Belastning. Selv om den nuværende ringe Trafik vel ikke byder paa saadanne Forhold i Øjeblikket, haaber vi dog alle i Løbet af saa kort Tid som muligt, i hvert Fald i Løbet af faa Aar, atter at være inde i Opgangsperioder, hvor de nævnte Lokomotivers Trækkekraft kan vente at blive udnyttet fuldt ud. Vi synes derfor det gælder om i Tide at møde alle Eventualiteter, og det er vel for saa vidt ogsaa en naturlig Konsekvens, naar man har anskaffet de store kraftige Lokomotivtyper, at man naar hen til at faa indført den gennemgaaende Godstogsbremse.

Det kan derfor kun glæde Organisationen, at Maskinafdelingens Administration stiller sig forstaaende overfor det af os fremsatte, men vi har flere Eksempler paa, at Tog, paa Grund af at Togpersonalet ikke har kunnet høre Fløjtesignalerne, er kørt forbi Stop, trods det, at Lokomotivføreren har gjort alt for at standse Toget før Signalet. Vor Bremsebetjening i Godstogene er vist ogsaa meget mindre? end hvad man har kørt med i Udlandet, før man der indførte den gennemgaaende Godstogsbremse. Jeg skal iøvrigt ikke komme ind paa Enkeltheder, men bede min Kollega Andersen, som kører med H Maskiner, og som har været ude for forskellige vanskelige Situationer, om at udtale sig.

**Aug. Andersen:** De foretagne Forsøg med Dampfløjtes Anbringelse og dens Tone har endnu ikke bragt tilfredsstillende Resultat. Maaske vilde den sidst foretagne Anbringelse — paa Førerhusets Bagvæg — give lidt bedre Resultat, dersom Fløjten faar en højere Tone. Hvad angaar det farlige i vedblivende at fremføre de store Tog uden gennemgaaende Bremse tjener som Eksempel et Forhold, jeg selv har været ude for: Et mod Horsens kørende Tog, hvilket jeg fremførte, skulde krydse et modgaaende Tog paa Dobbeltsporet umiddelbart syd for Hatting, ved hvilken Station Dobbeltsporet fra Syd mødes med Enkeltsporet fra Nord. Da imidlertid Strækningen fra Løsning til Hatting falder stærkt, gav jeg tidligt Bremsesignal, men Hastigheden steg og vedblev trods gentagne Faresignaler at stige. Toget gled forbi Stopsignalet; da kom heldigvis det modgaaende Tog og

passerede Hatting Station saa betids, at mit Tog, som endnu ikke var kommet frem til Sporrydningerne, lykkeligt undgik Katastrofen.

Ved en anden Lejlighed maatte jeg ved Indkørselen til Horsens give Faresignal flere Gange, fordi Signalet viste »Stop«. Det var ikke muligt at bringe Toget til Standstning foran Signalet, men Stationsbestyreren forstod af de mange Fløjtesignaler, at der var noget galt. Han satte derfor Indkørsel, saa Toget kunde køre ind paa Stationen, men ganske vist paa et andet Spor end oprindeligt bestemt.

Maskindirektøren vil heraf forstaa, at naar Personalet saaledes bestandig staa med Katastrofer for Øje, kan det aldrig staa roligt og trygt i deres Gerning. Vi maa derfor absolut ind paa en Forbedring. Da baade H Maskiner og et stort Antal Vogne er forsynede med Kunze-Knorr Bremse, kunde man maaske straks begynde med at lade de gennemkørende Natgodstog være kunze-knorrbremsede.

*Maskindirektøren:* Der skal blive gjort Forsøg med en højere Tone i H Maskinernes Dampfløjte.

Hvad angaar Spørgsmaalet om Indførelse af Kunze-Knorr Bremsen, bestaar der i Principet ingen Uoverensstemmelse mellem Generaldirektoratets og Organisationens Opfattelse. Vi forstaa, at vi engang med Tiden maa have Kunze-Knorr Bremsen indført, bl. a. af den Aarsag, at vi ligger mellem 2 Lande — Tyskland og Sverrig —, der begge har denne Bremse. Det er ogsaa dette Hensyn, som har foranlediget, at vi har ladet H Maskinernes udruste med Kunze-Knorr Bremseapparater. Af Vognparken er ca. 850 Godsvogne udrustede til Kunze-Knorr Bremsevogne, og ca. 1600 Godsvogne har Trykluftledning. Vi fortsætter med denne Udvikling, men vi har kun en lille Bevilling at anvende til dette Formaal. En Gennemførelse straks vilde koste ca. 10 Millioner Kroner, og dette vilde for Tiden være utænkeligt. Hele Spørgsmaalet er saaledes et økonomisk Spørgsmaal, som med Tiden vil blive løst.

Det er altsaa meget vanskeligt helt at tilfredsstille Personalet, men vi maa fortsætte Forsøgene med Dampfløjten, og vi vil, naar det bliver muligt, anstille Forsøgskørsler med Tog udrustede med de af Organisationen i dens Skrivelse omtalte »Suchaneck'ske« Hjelpeapparater, saaledes at der kan opnaas Sikkerhed for, at en Overgang fra Wakuumbremse til Kunze-Knorr Bremse i alle Tog kan ske gradvis.

Aug. Andersens Forslag om allerede nu at lade Natgodstogene kunze-knorrbremse lader sig af praktiske Grunde ikke gennemføre, idet der kun findes lukkede Godsvogne med Kunze-Knorr Indretninger — Bremsecylinder eller

Ledning — og en Togsammensætning udelukkende af saadanne Vogne er ikke mulig. Det maa indrømmes, at vor Bremsebetjeningsprocent er lavere end saavel Tyskland som Sverrigs, der kan derfor eventuelt stilles Krav om forøget Bremsebetjening i de paaklagede Tog og derigennem naas til fuld Udnyttelse af de store Maskiner.

Aug. Andersen henstillede, at Køreplanen for Tog 968 ændredes, saa dette Tog passerede Hatting Station nogle Minutter tidligere end nu, derved vil en Gentagelse af den beskrevne Mulighed for Kollision mellem Togene 2957 og 968 være gjort usandsynligere.

*Maskindirektøren:* Dette skal blive undersøgt.

Rich. Lillie takkede Maskindirektøren for den Forstaaelse man viste overfor Foreningens Krav med Hensyn til betryggende Arbejdsforhold for Personalet, men vi gør Statsbanerne opmærksom paa, at den tilstedeværende Tilstand for saa vidt angaar de paaklagede Forhold sikkerhedsmæssig set er af alvorlig Karakter. Vi henstiller derfor til Herr Maskindirektøren, at de aarlige Bevillinger søges forøget betydeligt, saa det bliver muligt i en ikke alt for fjern Fremtid at løse dette Spørgsmaal helt.

Man gik derefter til Forhandling om Belysningen paa Lokomotiverne.

*Maskindirektøren:* Foreningen har i sin Skrivelse ansøgt om, at Lokomotivernes Belysning elektrificeres, saaledes at baade For- og Baglanterner saavel som Manometerlygte, Vandsandslygter og en Lampe til Belysning af den ny Hastighedsmaalertype — hvilken vi, overensstemmende med Foreningens tidligere Henstilling, agter at indføre — forsynes med elektrisk Lys. Ligeledes ansøger Foreningen om, at der i Lokomotivernes Sidevanger maa blive indbygget et Par elektriske Lamper paa hver Side, for derved at muliggøre en bedre Oversigt over de underliggende Dele og Gangtojet.

Maskinafdelingen er af den Opfattelse, at Dansk Lokomotivmands Forening har Ret, naar den siger, at Belysningsforholdene paa Lokomotiverne ikke længere er moderne. Vi har derfor paa alle nye Maskiner indført Aga Lyset, men vi har ikke noget imod at træde Spørgsmaalet om elektrisk Lys nærmere, dog ikke paa alle Maskiner. De nye Maskintyper maa tages først.

Rich. Lillie redegjorde nærmere for Foreningens Andragende og takkede for den viste Imødekommenhed. Vilde henstille til Direktøren, at man monterede 2 à 3 Lokomotiver med de i Foreningens Skrivelse nævnte Forbedringer og saaledes, at man tog alle kendte moderne Anordninger i Betragtning for at finde det rette

som passede for vore Lokomotiver og Forhold.

Vilde yderligere gøre opmærksom paa, at den nye Hastighedsmaalertype paa nogle sjællandske Lokomotiver var anbragt, saa den vanskeligt kan ses, og i Mørke maa Lokomotivføreren under Bremsning benytte Haandsignalet til at belyse Hastighedsmaaleren med, hvilket vanskeliggør ham i hans øvrige Arbejder. I Jylland har man en særlig Lampe til Belysning af »Deuta« Hastighedsmaaleren.

**Maskindirektoren:** Sidstnævnte Spørgsmaal skal blive undersøgt. Hastighedsmaaleren maa naturligvis være belyst.

Hvad angaar Elektrificeringen vil vi forsøgsvis give nogle Lokomotiver helt moderne Belysning, som af Foreningen ønskes.

Hermed sluttede Forhandlingen.

*Emil Kuhn.*

Det fremgaar heraf med al ønskelig Tydelighed, at Foreningens Repræsentanter uimodsagt har paaavist uheldige tekniske, sikkerhedsmæssige Forhold. Imidlertid blev ikke alene Voldgiftsretten men ogsaa den tekniske Forhandlingsret ophævet. Maskinafdelingen tilskrev da Foreningen, at der som Følge af Ophævelsen ikke var Anledning til at udfærdige Protokol over ovennævnte Forhandling, der ganske vist førtes 1 Maaned før Ophævelsen; derimod tilsendte man Foreningen følgende:

## REFERAT

af et Møde i Maskinafdelingen den 15. December 1926 mellem Administrationen og Repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var:

For Administrationen:

Maskindirektør Floor,  
Maskiningeniør Suaning.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfører Rich. Lillie.  
Lokomotivfører C. M. Christensen.  
Lokomotivfører Aug. Andersen.  
Lokomotivfører E. Kuhn.

Forhandlingsemner:

- 1) Indførelse af gennemgaaende Bremse i Godstogene.
- 2) Indførelse af elektrisk Lys paa Lokomotiverne.

*ad 1.* Der bestaar ingen Uoverensstemmelse imellem Administratitonen og Foreningens

Syn paa Ønskeligheden af Trykluftbremsens Indførelse paa Godstogene.

Da man af sikkerhedsmæssige Grunde ikke vil udstyre Lokomotiverne med 2 Bremsesystemer, maa Indførelsen af Trykluftbremsen omfatte saavel Persontogene som Godstogene. Hvorledes denne Overgang fra Vakuum- til Trykluftbremse paa Persontogsmateriellet skal gennemføres i Praksis, er man endnu ikke klar over, men muligt vil man i nogen Grad kunne komme over Vanskelighederne i Overgangstiden ved Hjælp af den saakaldte Suchanek-Bremse.

Da Indførelsen af Trykluftbremsen vil medføre en Udgift af mindst ca. 10 Millioner Kr. er der intet Haab om i en overskuelig Fremtid at faa de dertil fornødne Midler bevilget. Man maa derfor foreløbig indskrænke sig til at fortsætte de allerede paabegyndte forberedende Foranstaltninger, som gaar ud paa at udstyre de lukkede Godsvogne med Trykluftbremse eller Trykluftledning, hvortil der aarlig havens en mindre Bevilling.

Paa nærværende Tidspunkt er ca. 900 Godsvogne udstyrede med Trykluftbremse og ca. 1600 Godsvogne med Trykluftledning alene. Som et Led i de nævnte Foranstaltninger er desuden de sidst leverede Lokomotiver Litra H udstyrede med Trykluftbremse.

For at afhjælpe de af Lokomotivpersonalet paaklagede Vanskeligheder ved at fremføre de lange Godstog, som kan befordres af de nye Godstogslokomotiver Litra H, vil man fortsætte Forsøgene paa at tilvejebringe en Dampfløjte, som kan høres af Bremsebetjeningen i den bagste Del af de lange Godstog, og da den tidligere forsøgsvis indførte kraftigere Dampfløjte ifølge de af Lokomotivpersonalet meddelte Oplysninger har for dyb en Tone, som i for høj Grad falder sammen med de ved Togets Løb paa Skinnerne frembragt Lyde, vil man gøre Forsøg med en Fløjte med mere skingrende Tone.

Saafernt dette ikke fører til det ønskede Resultat, vil man tage under Overvejelse at søge tilvejebragt en Modificering og eventuelt en Forøgelse af Bremsebetjeningen i særlig lange Godstog.

Et Forslag fra Lokomotivpersonalet om at lade de af H Maskinerne fremførte Nat-Godstog være trykluftbremsede, vil af driftsmæssige Grunde ikke kunne gennemføres, bl. a. fordi der kun havens Trykluftbremse og Trykluftledning paa lukkede Godsvogne, og en Togsammensætning alene af saadanne Vogne vil ikke kunne overholdes.

Paa Foranledning af en af Lokomotivpersonalets Repræsentanter blev der givet Løfte om at undersøge Muligheden for en Ændring af Passageforholdene i Hatting for Tog 2957.

AFSENDTE SKRIVELSER

I.

ad 2. Administrationen er enig med Foreningen angaaende Ønskeligheden af den bedst mulige Belysning paa Lokomotiverne. Man vil undersøge Udgifterne ved Indførelse af elektrisk Lokomotivbelysning og vil eventuelt anstille Forsøg hermed paa nogle Persontogslokomotiver, hvorimod man ikke kan tiltræde Tanken om Indførelse af en saa kostbar Belysning paa Godstogs- og Rangerlokomotiverne.

Man vil endvidere anstille Forsøg med Indførelsen af en passende Belysning af Hastighedsmaalerne af System Deuta, som er anbragt saaledes, at de ikke belyses af de forhaandenværende Lygter i Førerhuset.

Medlemmerne vil heraf se, at vore Repræsentanter havde Ret i at kræve, at der ogsaa ved tekniske Forhandlinger føres Protokol, og vi vil, naar der paany bliver Tale om Ret til at kræve Forhandling om tekniske Spørgsmaal, være opmærksomme paa denne Side af Sagen; omvendt er det maaske netop af den her nævnte Aarsag, at den nuværende Regering ophævede den tekniske Forhandlingsret; thi for en væsentlig Del vil denne Regerings »Besparelser« antagelig søges opnaaet efter samme Recept som tidligere Venstreregeringers, nemlig ved Undladelse af de sædvanemæssige Vedligeholdelser og Afholdelsen fra enhver teknisk Forbedring, og det vilde jo være ubehageligt at have Forhandlingsprotokoller, hvori eventuelle af Personalets Organisationer paaviste Mangler protokolleredes. Men vi skal vide trods dette at gøre rette Vedkommende opmærksom paa »Besparelserne«, dersom de skal opnaas paa den her antydende Maade og altsaa kun være en Udskydelse af paakrævede Udgifter, hvoraf Følgen bliver, at den næste Regering straks vil komme til at staa overfor store Udgifter til forsømte Arbejder, hvilket atter vil give tjenestemandsfjendtlige Lejre Anledning til fornyede Angreb paa Tjenestemændene.



Ved Stationeringen af det Personale, der betjener Dieselvognene og Diesellokomotiverne, er en Del af det Lokomotivpersonale, som hidtil har besorget Fremførelsen af Togene over de paagældende Strækninger, blevet overtallige ved de paagældende Depoter. Det er da Statsbanernes Tanke, at disse overtallige Lokomotivmænd skal forflyttes til andre Depoter. I sig selv synes det besynderligt, at der til et og samme Depot saavel tilflyttes nyt som fraflyttes hidtidigt Personale, hvilket antagelig ogsaa maa foraarsage unødvendige Udgifter. I denne Forbindelse skal Foreningen tillade sig at pege paa Dieselmotortrafikken Næstved—Hvalsø og Bredebro—Aabenraa. Begge disse Steder er nu ældre veltjente Lokomotivførere sat til Rangertjeneste og samtidig maa de se paa, at den dem hidtil betroede Togfremførelse foregaar af Tjenestemænd, der er langt yngre.

Da Lokomotivpersonalets Tjeneste gennem Aarene fordeler sig i følgende Satser: Lokomotivfyrbødertjeneste paa Rangerlokomotiv, Lokomotivfyrbødertjeneste ved Liniekørsel, Lokomotivførertjeneste paa Rangerlokomotiv og sluttelig Lokomotivførertjeneste ved Togfremførelse, er det forstaaeligt, at de foromtalte Lokomotivførere, der har maattet give Afkald paa Liniekørsel til Fordel for yngre Medansatte, er skuffede herover.

Foreningen finder, at det havde været rimeligt, om Statsbanerne forinden Motorkørslens Ikkrafttræden havde undersøgt, om der ved de Depoter, hvor disse Togfremdriftsmidler stationeres, findes Lokomotivpersonale, som kunde ønske at komme i Betragtning ved Udtagelse af Personale til Betjening af Motorkøretøjer og som maatte anses for egnede hertil. Herved vilde Statsbanerne have været sparet for en Del Udgifter, tillige for megen Ubehagelighed og Ulempe, dels som Følge af Forflyttelser, dels som Følge af Tjenesteforskydninger.

Under Henviisning til foranstaaende samt under Henviisning til, at der for den midtsjællandske Banes Vedkommende mulig maa etableres Damptogkørsel til Fremførelse af Tog, naar Banestykket Hvalsø—Frederikssund bliver færdigt, hvilket jo vil ske i en ikke uoverskuelig Fremtid, tillader Foreningen sig at ansøge Generaldirektoratet om, at dette allerede nu tager det anførte Forhold i Betragtning og derfor undlader at tvangsforflytte Lokomotivførere samt undlader at tvangsforflytte de to ældste Lokomotivfyrbødere fra Næstved.

Da de to Sæt Personale, som, hvis det fremsatte Ønske imødekommes, forbliver i Næstved

udover det til Betjening af Rangerlokomotiverne nødvendige Antal, efter Foreningens Opfattelse vil kunne anvendes til nogen Kørsel enten paa Strækningen Næstved—Slagelse eller paa Sydbanen, det vil derved mulig kunne undgaas om et Aarstid paany at skulle tilbageflytte Personale til Næstved, ligesom det for Personalet er af stor Betydning og da navnlig i den nuværende daarlige økonomiske Situation at kunne forblive sammen med dets respektive Familier.

Foreningen tillader sig derfor at andrage Generaldirektoratet om at underkaste dette Andragende en forstaaende og velvillig Behandling.

Ærbødigt  
P. F. V.  
Rich. Lillie.

Herpaa intet Svar modtaget.

## II.

Foreningen er blevet gjort bekendt med, at der i Langaa, hvorfra 2 Lokomotivfyrbøderaspiranter er blevet forflyttet til Aarhus Centralværksted, i September som i Oktober Maaen er forekommet Tilfælde, hvor Depotet har anvendt Remisearbejdere til Lokomotivfyrbødertjeneste.

I den Anledning skal man tillade sig at underrette Generaldirektoratet herom, idet man gaar ud fra, at det paa pegede Forhold — at anvende Arbejdsmænd til Lokomotivtjenesten samtidig med at der efter Statsbanernes egne Beregninger er ca. 120 Lokomotivfyrbødere og 50 Reserverlokomotivfyrbødere, hvoraf nogle gaar paa halv Løn, overtallige, hvortil yderligere maa henføres 33 afskedigede Lokomotivfyrbøderaspiranter — er saa absurd, at Generaldirektoratet med Foreningen vel kan være enig i, at noget saadant er ganske utilstedeligt.

Foreningen anmoder derfor Generaldirektoratet om ved fornøden Instruktion til Distrikterne at hindre en Gentagelse af ommeldte Misforhold.

Tilføje at Foreningen, for saa vidt Generaldirektoratet ikke deler dens Synspunkt paa det her paa pegede, udbeder sig mundtlig Forhandling om Sagen, tillader man sig at imødesæ Generaldirektoratets Svar snarest.

Ærbødigt  
P. F. V.  
Rich. Lillie.

Herpaa er intet Svar indløbet.

## ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

EFTER „DIE LOKOMOTIVTECHNIK“ VED F. SPØER

Ved Befordring paa Søen ligger Kulforbrugstallet væsentlig højere, idet en Rejsende i en Hurtigdamper kun befordres ca. 110 km med 50 kg Kul. Det store Kulforbrug pr. Kilometerfremdrift af Skibet i Forhold til et Jernbanetog skyldes det Forhold, at Modstanden, som Skibet maa overvinde i Søen, er saa meget større end Modstanden, et Jernbanetog maa overvinde, endskønt Skibet pr. t Nyttelast, medfører meget mindre Dødvægt end et Hurtigtog, hvilket nedenstaaende Sammenligning viser:

### Hurtigtog.

|                     |         |                                  |
|---------------------|---------|----------------------------------|
| Lokomotiv og Tender | 27 pCt. | } Antaget samlet<br>Vægt: 450 t. |
| Vogne               | 58 »    |                                  |
| Kul og Vand         | 6 »     |                                  |
| Nyttelast           | 9 »     |                                  |

### Godstog.

|                     |         |                                   |
|---------------------|---------|-----------------------------------|
| Lokomotiv og Tender | 12 pCt. | } Antaget samlet<br>Vægt: 1000 t. |
| Vogne               | 34 »    |                                   |
| Kul og Vand         | 3 »     |                                   |
| Nyttelast           | 51 »    |                                   |

### Oceandamper.

|              |         |                                    |
|--------------|---------|------------------------------------|
| Maskine      | 12 pCt. | } Antaget samlet<br>Vægt: 25300 t. |
| Skibets Vægt | 48 »    |                                    |
| Kul og Vand  | 10 »    |                                    |
| Nyttelast    | 30 »    |                                    |

Energianvendelsen drejer sig om de tre Poler: Varmekraft, Vandkraft og Elektricitet, hvoraf Elektriciteten nærmest maa betragtes som et Mellemlid. Langt den største Del af vort tekniske Varmeforbrug udvindes af Stenkul, Brunkul, Tørv og endvidere af Træ; vi vil nu undersøge, ad hvilke Veje man nu til Dags bringer de naturlige Energikilder i Anvendelse i Jernbanedrift.

Gennem mange Aartier har Damplokomotivet været Jernbanernes eneste Fremdrivningsmaskine; her benytter vi Dampen som et Energi-Mellemlid, der i Maskinen omsættes i mekanisk Kraft, altsaa

Solenergien omformet til Kul-Damp — mekanisk Arbejde. I Amerika og andre olierige Lande anvendes tunge Olier, som indkommer ved Destillation af Jordolie, til tryk i Lokomotivkedler; i dette Tilfælde er Vejen Solenergi — Jordolie — Damp — mekanisk Arbejde.

Stempellokomotivets mindre gode Varmøkonomi har længe været en kendt Sag, og man søger med Turbinelokomotivet at give Damplokomotivet en bedre økonomisk Virkningsgrad; med det første faar man ikke mere end 7 à 8 pCt. af den i Brændslet indeholdte Energi omsat i Trækkekraft, medens man med Turbinelokomotivet kommer op paa 10 à 12 pCt. Intet Under, at man i vor Tid, hvor det overalt kommer an paa de mindst mulige Driftsomkostninger, ser sig om efter en mere økonomisk arbejdende Kraftmaskine til Jernbanedrift. Den mest økonomiske, hvad Brændstofforbruget angaar kan kun være Dieselmotoren, der i sin bedste Udførelse udnytter ca. 35 pCt. af Brændstoffet, og saa kan man endda anvende tunge Jordolier som Brændstof.

Tænker man sig Dieselmotoren tilkoblet et Lokomotivs Drivhjul, saa har man Diesellokomotivet, men det lader sig ikke gøre uden et Mellemlid, da Dieselmotorens Kraftydelse er betinget af et stort Omdrejningsantal. Som Mellemlid til at opnaa en stødfri lgangsætning kan anvendes hydraulisk Kraftoverføring eller — endnu bedre — elektrisk Kraftoverføring, hvor Dieselmotoren driver en Dynamo, som producerer Strøm til Fremdrivningsmotorerne. Det elektriske Mellemlid er som sagt det bedste, det ophæver fuldstændig Vanskelighederne ved Kraftoverføringen, men rigtig nok paa Bekostning af Virkningsgraden, da der tabes megen Kraft i Dynamo og Elektromotor. Trods dette mener man dog at opnaa en Gennemsnitsvirkningsgrad i diesel-elektriske Lokomotiver paa ca. 20 pCt., hvilket overfor Stempel-Damplokomotivet betyder omkring ved 200 pCt. Forbedring. Det maa dog bemærkes, at disse Tal kun angaar Energi-

udnyttelsen af Brændstoffet; om Gevinsten er lige saa stor, naar man regner med samtlige Driftsomkostninger, er en anden Sag, derom vil vi høre senere. Ved diesel-elektriske Lokomotiver er Energianvendelsen altsaa saaledes: Solenergi — Jordolie — mekanisk Arbejde — elektrisk Energi — mekanisk Arbejde.

Derefter skal nævnes en anden Driftsmaade, nemlig elektrisk Jernbanedrift. Ved denne Driftsform udvindes Energien i stedfaste Kraftværker, omformes til elektrisk Energi og tilføres Lokomotivet gennem Traade og Skinner. Her kommer det an paa, hvilken Urform af Energi, der bringes i Anvendelse; man kan anvende Kul som Energikilde (Varmekraftværker), og man kan anvende Energien i strømmende eller nedstyrtende Vand, der saa at sige intet koster. Paa elektriske Baner, som modtager Strøm fra et Damp-Kraftværk, er Energiomformningen: Solenergi — Kul — Damp — elektrisk Energi — mekanisk Arbejde, en omstændelig Vej kan man godt kalde det, men den er dog rentabel.

Anvendelse af Vandkraften er en Energiudnyttelse, som for de fleste Landes Vedkommende stiller store Muligheder i Udsigt; den af Solens Energi frembragte Vandkraft omformes gennem mekanisk Arbejde til elektrisk Energi, der atter tilføres Lokomotivet, hvorved man opnaar at udnytte 60 pCt. af Vandkraftens Energi. Desværre kan man kun anvende den elektriske Energi fra Vandfald o. l. indenfor visse Afstande, da der tabes for meget ved at lede Strømmen over alt for store Vejlængder, derfor regner man kun med at anvende Vandkraften i de Landsdele, hvor den findes.

I Nærheden af Kulgruber er det naturligvis først og fremmest Kullenes Energi, der benyttes ved at omforme den i Damp-Kraftværker eller ved Gasbrænding.

Den kemiske Udnyttelse af Kulenergien, den saakaldte Kulforædling, er et Spørgsmaal, som fortjener at omtales nærmere. Man er tilbøjelig til at betragte Kul

som et Brændstof alene, og det er kun forholdsvist faa, som har nogen Mening om, hvilke store Værdistoffer, af stor Betydning paa mangfoldige Omraader af det daglige Liv, der findes i Kullene. Ved at indfyre Kul opnaas kun en Forbrændingsproces med det Maal at frembringe Varme; alle brændbare Stoffer, som indeholdes i Kullene, omformes ved en raa Forbrænding. Den kemiske Kuludnyttelse tilsigter derimod at udskille de i Kullene indeholdte Stoffer, som saa under andre Former kan bringes i Anvendelse. En saadan Proces finder Sted paa Gasværkerne og Kulgrubernes Koksbrændingsanlæg ved at ophede Kul i Retorter, der er spærret for Tilgang af Luft (Kulafgasning). Ved Grubeanlægene udvindes af 1 t Kul ca.

750 kg Højovnskoks (Cinders)  
28 kg Kultjære  
12 kg svovlsur Ammoniak  
8 kg Benzol

samt store Gasmængder af omtrent samme Brændværdi som Belysningsgas. Af disse anvendes Benzolen hovedsageligst i Eksplosionsmotorer, Ammoniakken til Gødningstoffer og Tjæren er et Udgangsstof for et saa stort Antal kemiske og medicinske Stoffer, at man deraf kan opstille et saakaldt »Tjærestamtræ« (Se Lok. Tid. Nr. 15 1927).

For vort Emne er det meget vigtigt, at man af Tjæren kan udvinde Tjæreolie, som i den økonomisk arbejdende Dieselmotor kan omsættes i mekanisk Arbejde; ud fra den Mulighed er man altsaa i Stand til ud af Kul at fremskaffe det fornødne Drivstof til Dieselmotoren, men dog under den Forudsætning, at der haves Anvendelse for de øvrige Afgasningsstoffer, Koks og Gas.

## FRA EN REJSE I RUSLAND

(Fortsat).

— — — Hver Gang Glødevognene aabnedes og en Blok toges ud, var Straalevarmen saa stærk, at det selv paa lang Afstand svirpede i Huden, og skønt alt gaar mekanisk, skal der jo Folk til Betjening af Ma-

skinerne samt rette hist og her, betjene Kraftsløjfer o. a. samt alt til Videreforarbejdning fremstillede Jern, hvorfor der i disse Arbejdshold findes et lille Overtal af Arbejdere til Afsløsning, saa der i selve Arbejdstiden indskydes smaa Hvilepauser. Mellem hver Arbejdsuge ligger der en Hviledag paa 42 Timer.

Fra Jernværket førtes Delegationen med Biler til Grubefeltet for at bese en Kulgrube. En Del af Medlemmerne ønskede dog ikke at gaa ned i Gruben, men valgte at aflægge Besøg i Minearbejdernes Boliger baade i de gamle og i de nye, af hvilke der stadig opføres saa mange, som Forholdene tillader.

Den Grube, vi besøgte, tilhører Statstrusten »Don Kul«, som har mange Gruber. Ankomsten til Lydiev-Skaktens iførtes vi grove Kitler og Benklæder, fik en Sydvest paa Hovedet og tykke Vandstøvler paa Fødderne, en Bjerglampe i en Bøjle om Halsen og var dermed klar til at fare ned i Dybet, hvilket foregik med Kuleelevatoren. Det var med en underlig Fornemmelse, man forsvinder ned i dette bælgmørke Svælg, hvor Vandet ordentlig plasker os over Hovedet. Snart stod vi i Skaktens Bund, og vi hørte en underlig Lyd som en fjern Torden. Det var et Tog af fyldte Kulvogne, der af Grubehestene førtes ad Skinnevejen hen mod Skakten med Elevatoren. Endnu kunde man intet se, men kun høre nogle høje Varselsraab, der rungede hult gennem Gangene, saa endelig øjnedes en lille Lysprik, og medens vi, der var paa Vej hen i Grubegangen, trykkedes os flade mod dennes Vægge, rullede et langt Træk Vogn forbi os. Vi havde ikke gaaet længe, før dette gentog sig. Hvor langt vi i ca. 150 Meters Dybde var inde under Jorden, ved jeg ikke, men det var en lang og møjsommelig Vandring. Endelig drejede vi af fra Skinnevejen og kom ind i en Gang, der førte skraat nedad, og hvor det sprøjtede om os med mudret Vand, hver Gang man traadte i et Hul eller faldt over et Klippeestykke. Det var godt, man havde en tyk Sydvest paa Hovedet, ellers var man kommen op med braadne Pander, gentagende løb man Panden mod fremstaaende Klippekanter i Gangens Loft saa eftertrykkeligt, at man satte sig paa Halen i al Pløret. Gangen var saadan, at man enkelte Steder var nødt til at kravle for at komme igennem. Engang har jeg ofret Liter af Sved for at bestige Vesuv, men jeg tror, dette her kostede endnu mere af denne Vare. Mange Anstrengelser havde vi paa Rejsen været ude for, men dette satte Kronen paa dem alle. Endelig stod vi atter ved en Skinnevej, hvor der fra den modsatte Side ad en Slidske gled en stadig Strøm af Kul ned i den understaaende Vognrække, hvor langt inde fra Kullene kom var umuligt at se. Lamperne kun-

de ikke sprede ret meget af dette Gravmørke. Vandringer fortsattes igen, vi syntes uendelig langt og atter stod vi ved en Skinnevej, men her droges Kullene med Maskinkraft ogsaa ad en Slidske fra et dybere liggende Sted nedefra opad; efter en rædsom Kravletur befandt vi os paa et af de Steder, hvor Kulbrydningen foregik. Jeg ved ikke, hvad mine Lidelsesfæller sad og tænkte, med Undtagelse af een, der tænkte højt om det Hvileophold paa Krim, der laa og ventede os der forude; selv takkede jeg i mit stille Sind min Gud, at jeg ikke var Grubearbejder i »Don-Kul«. Det er næsten utænkeligt, men det paastaas, at undes Czarregimentet var Arbejdstiden 12 Timer, men blev paa Grund af den deraf foraarsagede megen Sygdom og store Dødelighed nedsat til 8 Timer. Under Sovjetstyret maa der kun arbejdes 6 Timer under Jorden. Den Grubeingeniør, som ledede vort Besøg i Gruben, forklarede, at der trods den nedsatte Arbejdstid produceredes betydelig større Kvantum Kul pr. Mand om Dagen end under den lange Arbejdstid, Forholdet er 5 Tons pr. Mand mod 1 Ton pr. Mand før, men der maa tilføjes som fyldestgørende Forklaring, at man anvender elektriske Boremaskiner til Kulbrydningen, hvor dette lader sig gøre. Kullagene, som vi saa, varierede fra 1/2 til ca. 2 Meters Tykkelse. Over- og Under- i Byen danner en naturlig Havn, er mest kendt fra den saakaldte Krimkrig i 1854—55, hvor den fra Landsiden belejredes af engelske, franske og tyrkiske Hærafdelinger og fra Søsiden af engelske og franske Krigsskibe.

Man førte os op paa det højeste Punkt i Byens Udkant, hvor der er opført et Krigsminde paa det Sted, hvorfra Hovedforsvaret førtes. Krigsminde er en rund Bygning med Kuppel og ligner mest et Stjerneobservatorium; da man kom op i Kuplen, tog man sig uvilket er Gneis, og der bruges som Følge deraf ikke megen Props.

Denne Grube, kunde man forstaa, drives mere maskinelt og moderne, end Tilfældet ellers er. Driften i det store og hele foregaar efter gamle Metoder som i England, og man er klar over dette og søger at komme bort deraf, men det tager Tid. Hvad der findes af Anlæg over Jorden, til i anden Retning at udnytte Kullene, og da særlig de til Fyring daarlig anvendelige findelte Kul, taaler slet ingen Sammenligning med, hvad man har haft Løjlighed til at betragte ved Vestfalens store Kulgruber. Den samlede Kulmængde pr. Uge er for Tiden gennemsnitlig 15 000 Tons, men man venter at bringe denne Ydelse op til 35 000 Tons.

Efter Besøget i Gruben kunde vi knap taale Dagens Lys straks, og vi kendte ikke rigtig

hverandre igen, før vi kom ud fra Badeanstalten.

Den 11. Juni Kl. 2,00 ankom vi til Staden Alexandrovsk, der er en By med 67 000 Indvaanere. I Biler førtes vi rundt i Byen, der dog ikke frembyder meget af Interesse, for derefter at tage med en Floddamper ad Floden Dnjepr til anden Plads, der hedder Dnjeprprestrøj og ligger 8,5 km fra Alexandrovsk. Her skal anlægges Europas største Kraftstation. Under Sejladsen hertil fortalte Russerne os, at Sovjetregeringen sidste Vinter havde vedtaget at gennemføre 3 store Projekter, hvoraf det første skal være tre store Kraftstationer, hvoraf Dnjeprprestrøj er den første; II den lange Jernbane mellem Sibirien og Turkestand, der skal forbinde Korn- og Bomuldsomraadet og III Volgakanalen. Selve Dæmningsarbejdet er endnu ikke paabegyndt, men ca. 3 000 Arbejdere er i Gang med at opføre en hel By af Træbaracker, der skal huse en Arbejdsstyrke paa 10 000 Mand, som der efter Beregningen kræves til i 5 1/2 Aar at fuldføre dette Kæmpeforetagende.

Paa Skraaningen paa hver sin Side af Dnjepr ligger to temmelig store Byer, hvoraf den ene ved Opstemningen af Floden kommer helt under Vand og maa rømmes helt, medens Halvdelen af den anden af samme Grund skal rømmes. En højtliggende Bro, der fører Banen over Dnjepr ovenfor Anlægget, vil ogsaa komme under Vand, hvilket foraarsager en hel Omlægning af Banen, og en ny Bro, der skal føre denne over Floden nedenfor Anlægget, hvor Floden deler sig i gamle og ny Dnjepr, den vil her faa en Længde af 750 Meter med Støtpejnter paa Landtungen mellem Flodarmene og paa faste Klipper i Strømmen. Denne Omlægning vil koste (Broen inklusive) 28 Millioner Rubler. Den gamle Bro er under Krigen sprængt 3 Gange, og hver Gang med det Resultat, at et Militærtog gik i Floden, der her er 13 Favne dyb under Vandspejlet (enkelte Steder har Floden op til 32 Favne Vand). De Ingeniører, der var vore Ciceroner, gav os følgende Meddelelser. Anlægget skal finansieres med russisk Kapital og udføres af russisk Arbejdsstyrke og Teknikere med en amerikansk og en tysk Ingeniør som Raadgivere. Dæmningen over Floden bliver 766 Meter lang, 37 Meter høj og 43 Meter bred i Bunden. Den skal i den ene Side have et Sluseanlæg for Skibsfarten, delt i 3 Sluser med en henholdsvis Sænke- og Løftehøjde paa 12 Meter. Der skal til Kraftstationen indbygges 13 Turbiner med en Drivkraft af 50 000 HK. for hver Turbine, alt-saa sammenlagt 650 000 HK. Den gennemsnitlige Vandmængde, der passerer hver enkelt Turbine i hvert Sekund, er beregnet til 1325 m<sup>3</sup>.

Med Hensyn til Udbyttet af denne mægtige Kraftstation, der vil koste 130 Millioner Rubler plus de 28 Millioner for Omlægningen af Jernbanen, beregner man en Indtægt af 44 Millioner Rubler pr. Aar. Fragten omkring Værket og ned langs Floden er rig paa Kul og Jern samt andre Metaller, hvilket berettiger til at regne med meget store Virksomheder paa selve Pladsen, og man regner med at kunne fremstille Elektriciteten til en Pris af 1,3 Kopek pr. Kilowatttime.

Kl. 7,00 den 12. Juni ankom Delegationen til Sebastopol paa Halvøen Krim. Denne By, der ligger malerisk op ad temmelig stejle Bjergsider paa begge Sider af en lille Fjord, der midt kaarlig i et lille Udbrud af Overraskelse ved det Panorama, der udbredte sig for Øjet, og var i Tvivl om, det var Virkelighed eller Bedrag. Men da man fandt sig selv staaende midt i den russiske Stilling mellem kæmpende, saarede og døde Soldater, mellem rygende Kanoner, bag hvilke Fodfolksafdelinger stod opmarcherede under vajende Faner klar til at foretage et Udfald, saa gik det jo efterhaanden op for os, at det hele var en Mystifikation og beroede paa et malet Lærred ude i Kuplens Periferi, men saa illuderende var det udført, at man umuligt kunde se, hvor Virkelighed og Illusion mødtes, thi vi stod selv midt i en Artilleristilling og havde den mest vidunderlige Udsigt over Byen, Havnen, Reden og hele Omegnen, hvor vi kunde se de fjendtlige Stillinger; man kunde i Fjordmundingen se en lang Række Mastetoppe over Vandspejlet, det var den russiske Sortehavsflaade, de selv havde sænket i Indløbet for at hindre de fjendtlige Skibe Adgang til Havnen og Byen. Jeg har aldrig før set noget saa betagende og storslaaet, og det varede lidt, inden vi fik Mælet igen. Dette Kunstværk er udført af en tysk Professor i München; har taget 4 Aar at male og har kostet den lille Sum af 100 000 Rubler.

Vi skulde videre til et Hvilehjem langt syd paa ved Kysten, hvorfor vi efter Middag fortsatte i en Bilomnibus til en Plads, der hedder Simeis, og som ligger 70 km fra Sebastopol. Ad en ualmindelig fast, bred og god Landevej naaede vi ud i Bjergene, her indsnævres Vejen noget og fører i Zikzak opad med saa bratte Sving, at Bilen enkelte Gange ikke kunde tage Svinget i et Tempi. Efter en Drejning saa vi pludselig Vejen føre gennem en Murbue eller Port »Baggaporten«, og i samme Øjeblik saa vi igennem denne Sortehavets blanke solbeskinnede Flade, men som det syntes lige paa den anden Side Porten dybt nede, saa det gav et Sæt i hver af os, da Bilen svingede gennem Porten, bag hvilken Vejen drejede i et skarpt Sving til venstre saa brat, at dersom noget ved

Styregrejerne svigtede, vilde man uvægerlig gaa lige ud over det lave Brystværn, der kranser Svinget ud mod Afgrunden, hvis Side er en lodret Klippevæg. Man er paa dette Sted oppe i en Højde af 1000 Meter o. H. Jeg har haft Lejlighed til at se mange smukke og storladne Bjergpartier og Landskaber baade i Syd og i Nord, men noget saa vidunderligt, som dette Naturpanorama, der pludselig og som i Fugleperspektiv aabenbarer sig for Øjet, saa langt, man med dette kan følge Kysten, gives maaske kun paa Krim. Fra det øverste Bjergplateau, der ligesom danner en sammenhængende lodret Barrière langs Kysten og mod Land afgrænser en Kyststrimmel, der overordentlig malerisk sænker sig fra denne mod Havet, gennemfuret af dybe Kløfter og opfyldt af mægtige, stejle og ofte lodretstaaende Klippesider mellem jævnt skraanende Flader med yppige Vinmarker. Overalt møder Øjet de høje himmelstræbende Cypresser mellem store gamle Cedertræer og andre sydlandske Trævækster, op ad Træer, Klipper og Huse snor sig et Væld af Slyngplanter med tunge Blomsterklaser i mange Farver. I dette kuperede Landskab ligger langs hele Kysten en lang Kæde af Villaer og Slotte, næsten alle hvide og ofte bygget paa stejle Afsatser. Her i dette Paradis boede om Sommeren det rigeste Rusland. Nu derimod vajer den røde Fane over dem alle, hvilket vil sige, at her bor Arbejdere eller Bønder paa Sanatorium eller paa Hvilehjem. Paa en prægtig Villa i disse herlige Omgivelser fik Delegationen et Ophold paa 5 Dage efter Strabadserne i det støvede Rusland. Men Køreturen hertil var nervepirrende, saa det kan huskes. Var Vejen opad fuld af bratte Sving og gik langs dybe Slugter, saa blev det endnu værre nedad mod Havet, saa vi, som man siger, sad med Livet i Hænderne, og der blev paa denne Køretur afgivet Erklæringer om, at det var ligegyldigt, paa hvilken Maade man kom tilbage igen, men køre ad den Vej en Gang til vilde man ikke, ihvertfald ikke i saa stor en Bil. Vi var ellers under vort Ophold i Rusland bleven saadan trænet i Bilkørsel ad daarlige Gader, umulige Veje, og hvor der slet ingen Veje var, saa vi engang paa Vej til et Sygehus satte Bilerne fast ude i en Eng, man for ellers afsted med en Fart, der aabenbarede Chaufførens Foragt for Menneskeliv, deres eget iberegnet. Vi var aldrig gladere, end naar vi efter endt Tur stod velbeholden ud af Bilerne. Naa, Rejsen gik nu alligevel denne Vej tilbage med Bil, og vi naaede endda alle til Skandinavien igen.

Det var dejlige Dage, vi tilbragte paa Krim, i de herligste Omgivelser, med Hvile, Smaaflugter, Bade i Sortehavets sølvklare Bølger el-



## LOKOMOTIVFYRBØDER KREDSBESTYRELSESMØDER

DEN 20. AUGUST 1927

Alle var til Stede.

### *Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.*

Kredsformanden omtaler den foreliggende Situation, som er Grunden til Mødets Indkaldelse, herunder den Fuldmagt, som J. Knudsen og Kredsformanden fik angaaende Henvendelse i Generaldirektoratet med Hensyn til Uddannelse af Motorførere.

Forholdene er i den mellemliggende Tid forandret meget, bl. a. er der udnævnt en ny Maskinchef.

Efter Henvendelse fra Kredsformanden til øvrige Kredsbestyrelsesmedlemmer havde han faaet Tilladelse til at udsætte Sagen.

Organisationens Formand refererer Drøftelser, som han har haft med Trafikministeren angaaende Motorvogne.

Ligeledes refereredes Drøftelse med Trafikministeren angaaende Nedsættelse af Aldersgrænsen, endvidere Referat af Henvendelse med Hensyn til Aspiranternes Afskedigelse.

### *Punkt 2. Foreliggende Sager.*

Skrivelser fra mange Medlemmer har ligget til Besvarelse, herunder bl. a. Andragende fra Lokomotivfyrbøder J. T. Olsen, Gb., om Forbedring af Anciennitet i Anledning af to Aars Afsked efter Ansøgning.

Kredsen kunde ikke fremsende Ansøgning angaaende foranstaaende.

Forslag fra Aalborg Lokofyrb. Afdeling angaaende Ekstrakontingentet.

### *Punkt 3. Kredskassererens Beretning.*

Regnskabet balancerer med 26 681 Kr. 46 Øre. Efter de budgetterede Beløb er Regnskabet paa nuværende Tidspunkt ikke overskredet paa noget Punkt.

Regnskabet godkendtes.

### *Punkt 4.*

Kredsen behandlede herunder den foreliggende Situation, og enedes om at indkalde til ekstraordinær Kredsgeneralforsamling og her tage Stilling til Størrelsen og Formen for Ekstrakontingentet.

Videre behandledes Kullem্পningsspørgsmaalet og en Henvendelse til Kreds 1 angaaende Kulforsyning.

A. H.

ler med at ligge og døse i Parken eller i en mægtig Havestol paa den store halvcirkelformede Altan uden for vore Soveværelser paa første Sal; hvorfra man mellem Cypresser og halvt skjult af Slyngeplanter med tunge duftende Blomsterklaser, havde den vidunderligste Udsigt langs Kysten og ud over Sortehavet, hvor man kunde følge Flokke af Delfinere i Vandskorpen. Naar man om Aftenen sad her og drømte, medens Mørket sænkede sig over Landskabet og Vinden susede i Cypresser og Cedertræer, meldte sig uvilkaarlig mange Tanker, som ogsaa formede sig i saadanne Spørgsmaal som: Hvem mon der har boet her; hvilke Skikkelser har gaaet ind og ud gennem disse Døre og nydt Aftenene nede i Parken og paa denne Altan, flygtet herfra, hvorhen, og hvor og hvorledes befinder de sig mon nu? Spørgsmaalene forblev ubesvarede. Men nede fra Haven og den store Vestibule lød de forsamlede Hvilehjemsgæsters smukke og kraftige Sang, medens de dansede de gamle Folkedanse par- og enkeltvis, melankolsk og betagende lød de gamle ukrainske Folkesange ud i Aftenens Stilhed til Tonernes af en Balalaika.

Fra Simeis foretog vi en Udfulg til Byen Jalta paa Krims Sydspids, hvor Badelivet rigtig florerer; paa Vejen dertil besøgte først det største Slot paa Krim »Vorontsovs Slot«, og dernæst Kejserfamiliens flv. Sommerslot »Livadia«, der nu er taget i Brug som Sanatorium for Bønder, specielt for dem, der bor i Ukraine. Livadia ligger som de andre Slotte sjældent smukt i en Park med alle mulige Vækster fra aarhundrede gamle Cedertræer til de smukkeste og kunstneriske anlagte Blomsterpartier og Sirbuske. Slottet, der er hvidt, er opført i fire Floje, der indeslutter en Rosengaard med en gammel antik Brønd i Midten, langs de fire Floje løber en glasoverdækket Buegang med smukke, slanke Søjler. Da vi kom ind i den prægtige store Spisesal, sad der 150 Bønder ved Middagbordet, hvilket er det Antal Patienter, der er Plads til. Af Minder fra Czar-tiden er kun tilbage Czarparrets Dagligstue, deres fælles Soveværelse og Baderum, samt Dronningens Kabinet; disse Rum staar ganske urørte, saaledes som Czarfamilien sidste Gang efter et Sommerophold forlod dem.

(Fortsættes.)



DEN 4. OKTOBER 1927

Fraværende A. P. Petersen.

## Punkt 1. Indkaldelse af ekstraordinær Kreds-generalforsamling (Tidspunkt og Sted).

Kredsformanden oplyser, at der nu er udsendt Cirkulærer til samtlige Afdelingsbestyrelser angaaende Afgang af af ælde Lokomotivførere.

Kredsbestyrelsen enedes om at fortsætte paa samme Linie, som hidtil er fulgt.

Kredsen vedtager, at den ekstraordinære Kreds-generalforsamling afholdes paa Hotel »Victoria« i Fredericia Onsdag den 2. November 1927 Kl. 15.

Kredsbestyrelsen enedes om Forslag til Generalforsamlingen og udsender Redegørelse til Afdelingerne.

## Punkt 2. Eventuel Understøttelse af de Lokomotivfyrbødere, som er overført til Remisetjeneste.

Kredsformanden omtaler dette Punkt og Organisationens Formand har ogsaa talt med Kredsformanden desangaaende, men da de Penge, som indkommer for Tiden er beslaglagt, enedes man om at stille Spørgsmaalet i Bero.

## Punkt 3. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden refererer Skrivelser, herunder Skrivelse angaaende Kullempning paa Aarhus Lokomotiver under kortvarigt Ophold i Fredericia, som er tilsendt Generaldirektoratet.

Ligeledes Skrivelse fra Frederikshavn, som man henstillede til Carl Petersen at henvende sig til Distriktet desangaaende.

## Punkt 4. Eventuelt.

Bestyrelsen drøfter Udgifterne i Anledning af den ekstraordinære Kreds-generalforsamling.

Aarhus Lokofyrb. Afdeling udbeder sig Oplysning i Anledning af en Lokofyrb. Aspirants Tilskadekomst. A. H.

## JORDEFÆRD



Mandag den 17. Oktober begravedes Lokomotivfyrbøder Rejnholdt Jørgensen paa Nyborg Kirkegaard. I Kapellet holdt Pastor Balling en smuk og hjertelig Tale over den afdøde, man mærkede det var Vennen og ikke Præsten, der talte over Rejnholdt Jørgensen. Efter at Pastor Balling havde talt, sang Hr. Redin: »Den store hvide Folk vi

se«, denne Sang var en smuk Erkendtlighed til vor afdøde Kammerat, for han var en Sangens Mand, og har med sin Sang ofte glædet Lokomotivmændene i Nyborg. Ved Graven talte Kredsformand Boyesen og bragte Rejnholdt Jørgensen en Tak for hans gode Kammeratskab, og hans Trofasthed mod den Organisation, han tilhørte. Ved Rejnholdt Jørgensens Død har Lokomotivmændene i Nyborg mistet en god Ven, en brav Kammerat, som altid saa sin største Glæde i at ofre sig for andre, og som under sin lange og smertefulde Sygdom altid havde et Smil parat, naar Venner og Bekendte kom for at hilse paa ham ved Sygelejet. Til vor gode Ven og Kammerat, Rejnholdt, som gik bort, lyder det enstemmigt: Ære være dit Minde. K. M. P.

## TAK

Modtag herigennem min hjerteligste Tak for al den Venlighed og Opmærksomhed, der er vist min Mand, Lokomotivfører C. R. Jørgensen, under hans lange og smertefulde Sygeleje. En særlig Tak til Lokomotivpersonalet i Nyborg for den Venlighed og Deltagelse, der er udvist under min Mands Sygdom, Død og Begravelse. Elna Jørgensen.

## STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

| Sj.-<br>Falst. | Jyl.-<br>Fyn | NYE BØGER                                                                                  |
|----------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14216          | 12683        | Kvist, Anton: Lurerne kalder.                                                              |
| 14217          | 12663        | Bukdahl, Jørgen: Thomas Olesen Løkken.                                                     |
| 14218          | 12696        | Hellsen, Henry: Hollywood 1927.                                                            |
| 14219          | 12689        | Benoit, Pierre: Jakobs Brønd.                                                              |
| 14220          | 12706        | Wynne, Pamela: Monica.                                                                     |
| 14221          | 12708        | Jensen, Hermann: Det røde Ægteskab.                                                        |
| 14222          | 12702        | Marschall: Ødemarkens Søn.                                                                 |
| 14223          | 12697        | Hilso, Poul: Haremets hvide Blomst.                                                        |
| 14224          | 12685        | Oppenheim, Phillips: Fortidens Skygger.                                                    |
| 14226          | 12694        | Gunnarsson, Gunnar: Det nordiske Rige.                                                     |
| 14227          |              | Bassil-Mathews: Idræt og Aand.                                                             |
| 14228          | 12704        | Nylund, Bengt: Vi og vor Sygdom.                                                           |
| 14229          |              | Carco, Francois: de monmartre au quartier latin (fransk).                                  |
| 14230          | 12698        | Klein, N.: Tre Fortællinger fra Æro og Als.                                                |
| 14231          | 12701        | Lowndes, Belloc: Syndens Sold.                                                             |
| 14232          | 11585        | Porten, Rosa: Filmsprinsessen.                                                             |
| 14233          | 12703        | Muller, J. P.: Hvad fejler vor Ungdoms fysiske Opdragelse? Og hvorledes kan den forbedres. |
| 14234          | 12693        | Grey, Zane: De lysende Spor.                                                               |
| 14235          | 12705        | Wyllarde, Dolf: Hans Week-End Hustru.                                                      |

- 14236 12692 Frich, Øvre Richter: De Fædrelands-  
løses Ø.  
14237 12721 En gammel Jæger: Paa Fjordengene.  
14238 12722 Frankau, Gilbert: Hendes Naade  
Lady Granston.  
14239 Feuvre, Amy le: Betty Stuart.  
14240 12727 Hørlyck, Helene: Ursula.  
14241 12742 Oppenheim, E. Phillips: Kan du til-  
give.  
14242 12724 Hamilton, Cosmo: Paradisøen.  
14243 12740 Octaviau, Ruben: Mysteriet i Tem-  
pleton.  
14244 12737 Mauriac, Francois: Kysset til den  
Spedalske.  
14245 12732 Keller, Johan: Smaa Historier for  
Børn.  
11268g 9704g Barfod, H. P. B.: Minder fra gamle  
grundtvigske Hjem.  
12258c 10714c Rolland, Romain: Den forulykkede  
Sjæl. III. Moder og Søn.  
14246 Murstad, Hj.: Jeg er dømt til Dø-  
den og skal hænges.  
14247 12748 Rohmer, Sax: De gule Skygger.  
14248 12707 Seedorff-Petersen, Hans Hartvig: I  
Dagningen. Digte.  
14249 Dalland, Olav: Kina under For-  
vandling.  
14250 Christensen, Carl: Poul Bjerger.  
14225 3366zz Clausen, Jul. og P. Fr. Rist: Kon-  
treadmiral Victor Hansens Minder.  
13327c Rejsehaandbog over Norge: Trønde-  
lag og Møre (1927).  
14251 12713 Clark, Felica B.: Krøblingen fra  
Nürnberg.  
14252 12725 Hocking, Joseph: Andrew Bocon-  
noes Testamente.  
14253 12734 Kyne, Peter B.: Et rigtigt Mandfolk.  
14254 12738 Neumann, Alfred: Den Onde.  
14255 12753 Zwilgemeyer, Dikken: Inger Johanne.  
14256 12775 Rosenkrantz, Palle: Manden paa  
Hørsholm.  
14257 12733 Krasnow, P.: Fra Zarønnen til den  
røde Fane 1894—1921.  
14258 12745 Reumert, Ellen: Den lykkelige Kæl-  
der.  
14259 12715 Claussen, Sophus: Titania holdt  
Bryllup. Digte.  
14260 Lund, Harald H.: Pøblingeviser.  
14261 12744 Paludan, Jacob: Feodor Jansens  
Jeremiader.  
14262 12761 Dahl, Valborg: Chaucen, Fortælling  
for unge Piger.  
14263 12755 Berg, Bodil: Skolen ved Elven.  
14264 12739 Nielsen-Stevens, Edv.: Muldets Søn.  
14265 Claussen, Sophus: Hundrede Taels.  
14266 12726 Dr. Hubertus: Oplevelser og Typer.  
Fra Jæger- og Friluftslivet i Jylland.  
14267 12751 Tolstojs Flugt og Død, skildret af  
hans Datter Alexandra.

- 14268 Jersin Dinesen, Jens: Troens Kamp  
og Sejr.  
14269 12728 Ibsen, Astrid: Et Blad af Danmarks  
Barmhjertighedsbog.  
14270 12736 Leopold, Svend: Erindringer fra min  
Barndom.

## RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

### Lokomotivførererkredsen.

Horsens: Repræsentantens Adr. rettes til Gorms-  
gade 17, 1. S.

### Lokomotivfyrbøderkredsen:

Struer: Formandens Adr. rettes til Dusebergs-  
vej 42.

Roskilde: Formandens Adr. rettes til Gl. Lan-  
devej 15, 1. S.



### Udmærkelse fra 1—11—27:

Lokomotivfyrbøder E. K. H. V. Jensen, Østerbro,  
til Lokomotivfører i Gedser (min. Udn.).

### Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—11—27:

Lokomotivfører V. Nielsen, Gedser, til Ringsted.

### Lokomotivfyrbøderne:

- C. A. Laursen, Masnedsund—Kh. Gh.  
A. H. P. Madsen, Korsør—Kh. Gh.  
V. Hansen, Frederikshavn—Kalundborg.  
K. H. Wulff, Korsør—Kh. Gh.  
V. K. Pedersen, Slagelse—Aarhus H.  
C. E. E. Lauritzen, Gedser—Kh. Gh.  
N. C. Plougmann, Herning—Kh. Gh.  
F. Petersen, Fredericia—Kh. Gh.  
T. M. Rasmussen, Fredericia—Kh. Gh.  
N. C. Hansen, Sønderborg—Kh. Gh.  
H. Enevoldsen, Kh. Gh.—Østerbro.  
N. C. Poulsen, Brande—Aalborg.  
V. A. B. Loft, Fredericia—Aarhus H.  
J. Petersen, Tinglev—Aarhus H.  
A. M. Christensen, Herning—Aarhus H.  
M. K. Jørgensen, Løgumkloster—Aarhus H.  
H. H. D. Hansen, Vamdrup—Aarhus H.  
A. J. Jensen, Tønder—Aarhus H.  
K. G. V. Karlson, Tønder—Aarhus H.  
V. N. Bundgaard, Aalborg—Aarhus H.  
O. Jensen, Struer—Aalborg.  
K. K. Jensen, Glyngøre—Aarhus H.  
N. C. Christensen, Tønder—Aarhus H.

K. V. Møller, Struer—Aarhus H.  
L. P. T. Bendixen, Fredericia—Eshjerg.  
S. J. C. E. Stahnke, Thisted—Aalborg.  
C. Christensen, Aarhus H.—Thisted.  
H. C. Risager, Fredericia—Sønderborg.

**Uansøgt Forflyttelse fra 1—11—27:**

Lokomotivfører E. L. V. Kirchmann, Roskilde, til Kh. Gh.

**Lokomotivfyrbøderne:**

H. E. J. Laugesen, Helsingør—Kh. Gh.  
H. P. C. Henriksen, Helsingør—Kh. Gh.  
R. V. Larsen, Korsør—Kh. Gh.  
T. M. Henningsen, Odense—Kh. Gh.  
J. M. Hansen, Roskilde—Kh. Gh.  
J. Jørgensen, Roskilde—Kh. Gh.  
J. E. Wittenburg, Næstved—Gedser.  
A. K. H. Schneider, Roskilde—Gedser.  
A. Pedersen, Næstved—Kalundborg.  
J. A. S. Larsen, Roskilde—Kh. Gh.  
S. K. Jørgensen, Næstved—Kh. Gh.  
J. A. Mathiesen, Ringsted—Kh. Gh.  
C. Hansen, Nyborg—Kh. Gh.  
S. A. Andersen, Varde—Eshjerg.  
T. P. Andersen, Bramminge—Eshjerg.  
O. M. C. Jensen, Haderslev—Eshjerg.  
F. A. Frederiksen, Horsens—Aarhus H.  
A. A. Jensen, Horsens—Aarhus H.  
A. L. C. Larsen, Løgumkloster—Tønder.  
L. J. Andersen, Løgumkloster—Tønder.  
K. J. A. Holm, Haderslev—Eshjerg.  
J. C. Astrup, Holstebro—Struer.  
N. P. Jensen, Holstebro—Struer.  
J. P. A. S. K. Nielsen, Holstebro—Struer.  
K. O. Petersen, Holstebro—Struer.  
P. S. Jepsen, Holstebro—Struer.  
K. P. Hambak, Skive H.—Glyngøre.  
P. C. Hartvigsen, Vihø—Herning.  
S. A. V. Jensen, Skanderborg—Struer.  
E. Mikkelsen, Skanderborg—Struer.  
O. A. V. Michaelsen, Fredericia—Aarhus H.  
A. V. Vendt, Fredericia—Aarhus H.  
P. M. Frandsen, Fredericia—Aarhus H.  
M. V. V. Rasmussen, Fredericia—Aarhus H.  
R. G. Laursen, Randers—Aarhus H.

H. O. Olsen, Randers—Frederikshavn.  
M. L. Hansen, Vejle H.—Aarhus H.

**Ansættelse, henholdsvis Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—11—27 med Funktion som Motorførere: Lokomotivfyrbøderne:**

H. E. Larsen, Næstved, i Næstved.  
P. Pedersen, Næstved, i Næstved.  
H. P. Christensen, Aarhus H., til Næstved.  
A. C. M. Laursen, Aarhus H., til Næstved.  
H. K. Jensen, Kh. Gh., paa Kh. Gh.  
A. Bentsen, Østerbro, til Kh. Gh.  
C. F. Therkildsen, Lunderskov, til Kh. Gh.  
A. J. Borchert, Østerbro, til Kh. Gh.  
P. Jensen, Østerbro, til Kh. Gh.

**Afsked:**

Lokomotivfører C. M. Christensen, Kh. Gh., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører A. P. Andersen, Skanderborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører Jens Jensen Nielsen, Korsør, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører K. J. Nielsen, Vamdrup, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—10—27 (min. Afsk.).

Den Lokomotivfører W. M. Thorsen, Assens, meddelte Afsked paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—10—27 er udsat til at gælde fra 31—12—27.

**Tilbagekaldelse af Afsked:**

Den Lokomotivfører Hans Christian Pedersen, Kh. Gh., meddelte Afsked paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30—9—27 er tilbagekaldt.

**Dødsfald:**

Lokomotivfyrbøder i Nyborg C. R. Jørgensen, der var afskediget paa Grund af Svagelighed 31—10—27, er død 13—10—27.

**Navneskifte:**

Lokomotivfyrbøder S. C. Nielsen, Brande, hedder fra 14—10—27 Søren Christian Nielsen Edelvold.



# KØBENHAVNS LIGKISTEFABRIK

**TELEFON 69 66**

**BLEGDAMSVEJ 50**

**TLF. VESTR. 43 57**

**GRUNDLAGT 1888**

**GRUNDLAGT 1888**

**Kyndig og samvittighedsfuld Vejledning samt Besørgelse af alt vedrørende Begravelse og Ligbrænding.**

*Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 8. November.*

**Redaktion:** Vesterbrogade 98 A<sup>2</sup>, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14.613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

**Abonnementspris:** 6 Kr. aarlig.

**Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.**

**Annonce-Ekspedition**

Ny Vestergade 7<sup>a</sup>, København K.

Telefon Central 14.613.

Kontortid Kl 10—4.

Postkonto: 20541.