



27. AARG. N^o. 24.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. December 1927.

Glædelig Jul ønskes alle vore
Læsere af
Redaktionen.

SIGNALREGLEMENTUDVALGETS BETÆNKNING

MASTESIGNALER FOR RANGERING

Der findes flere forskellige Former for Rangersignaler, og af disse tænkes kun anvendt to af de Former, der findes i det lokale Signalreglement, nemlig Armsignalet og Skivesignalet. Det maa jo anses for en Fordel, at Rangersignalerne saavel i Form som Farve adskiller sig tydeligt fra andre Mastesignaler. Udvalget mener, at man snarest bør søge at komme bort fra den Usikkerhed, der findes derved, at man efterhaanden kun anvender de omtalte to Former, og af disse kun anvender det dobbeltarmede Signal paa Steder, hvor Synlighedsforholdene er uheldige for Anvendelse af Skivesignalet, ligesom Skivesignalet foreslaas gjort mere synligt ved, at der paa Skivens Kant anbringes et Stykke Vinkeljern, der fremhæves ved en passende Maling og endelig derved, at Signalet drejes om en vandret Akse i Stedet for om

en lodret Akse, hvad der nu i Reglen er Tilfældet.

Det foreslaas, at der i hvert enkelt Tilfælde ved en lokal Instruks fastsættes, hvilke Sporomraader Signalet gælder.

I Signalreglementet er optaget de Rangersignal, der for Tiden kun anvendes paa Aarhus Godsbanegaard. Rangersignalet er en Signalmast med en rund sort Skive med hvid Kant, tvers over hvilken der er anbragt en drejelig Bjelke, der er hvid med sort Kant og belyses hvidt i Mørke. Dette Signal kan indtage tre Stillinger »Nedløb forbudt« Armen vandret, »Langsomt Nedløb tilladt« Armen skraa og »Nedløb tilladt med normal Hastighed« Armen lodret.

MASTESIGNALER PAA BILLETSALGSSTEDER O. LIGN.

Der foreslaas ingen Forandring af Signalets Udseende, udover at det fastslaas, at Skiven skal være brandgul, endvidere at Signalet ikke skal anvendes paa saadanne Billetsalgssteder, hvor alle Togs Standsning eller Forbikørsel er fastsat i Køreplanen.

Signalet forudsættes bl. a. ogsaa anvendt paa Billetsalgssteder, som er kombineret med Sidespor, der ikke dækkes med Mastesignaler.

UGYLDIGHSDEKRYDS

Reglerne for Ugyldiggørelse af Mastesignalerne har tit givet Anledning til for-

skellige Opfattelser, siger Udvalget, og det maa erkendes, at de nuværende Regler for Ugyldiggørelse af Mastesignaler er saa ufuldstændige, navnlig med Hensyn til Forskrifterne for Vingens Stilling paa det ugyldige Signal, at der paa dette Punkt tiltrænges en mere rationel Ordning.

Lokomotivmændene ved jo, at der med Hensyn til dette Spørgsmaal ofte har været Divergenser mellem Stationer og Lokomotivførere, fordi Bestemmelserne paa dette Omraade var mangelfulde.

Udvalget foreslaar, at ugyldiggjorte Signalarne (dog ikke paa Rangerarmsignaler) helt fjernes eller hænges ned langs Masten, og at Master, paa hvilke der ikke findes gyldige Signalarne, forsynes med et Ugyldighedskryds. Endvidere anses det for at være af stor Betydning for Sikkerheden, at Personalet forud underrettes om en forestaaende Ugyldiggørelse af Mastesignaler, og det foreslaas derfor, at et ibrugværende Signal først maa ugyldiggøres, naar der haves Sikkerhed for, at Personalet er underrettet herom.

For nogle enkelte Dage maa Ugyldiggørelse paa den omhandlede Maade ikke finde Sted, kun naar det skønnes at være længere end en Uge, maa Ugyldiggørelse ske, og først efter at Personalet er underrettet.

Endelig foreslaas det, at Krydsene skal være ensartede, og det anvises, hvorledes de skal være.

SPORSKIFTE OG SPORSPÆRRINGSSIGNALER

Der benyttes for Tiden ved Statsbanerne tre væsensforskellige Signalformer til Sporskiftesignaler, nemlig Armsignalet, Skivesignalet og det rene Formsignal (omdrejelige Lygter og faste Lygter med bevægelige Signalfigurer). De to førstnævnte Typer har den Fejl, at Natsignalerne vises som rene Lyssignaler, og der kan med det grønne Lys ske farlige Forvekslinger. Signalreglementsudvalget udtaler derfor det ønskelige i, at de to Signalformer snarest kunde udgaa, hvorfor de af Udvalget er opført mellem »Signalformer,

der efterhaanden bortfalder«, og det maa nu haabes, at Signalerne snart faar sin Plads paa Jernbanemuseet.

Der skulde i Henhold til Udvalgets Forslag kun blive den omdrejelige Lygte og den faste Lygte med bevægelige Signalfigurer tilbage, og om den første i dens nuværende Form siger Udvalget følgende: Forskellen mellem den rektangulære hvide Flade og den kvadratiske Flade set fra Tungeroden er paa Afstand ikke særlig udpræget. Den kvadratiske Flade med pilformet Figur er paa Afstand vanskelig at opfatte, idet det kun er de mindst belyste Dele af Fladen, der er transparente, og de store kvadratiske Glas slaas let i Stykker, hvilket medfører Usikkerhed samt ret væsentlige Udgifter til Vedligeholdelse.

Efter indgaaende Forsøg i Marken har man konstateret, at disse Mangler i alt væsentlig vil kunne afhjælpes ved de af Udvalget foreslaaede nye Former — der iøvrigt for de flestes Vedkommende anvendes i Tyskland.

Ved Sporskifter med *omdrejelige Lygter* bliver Signalbilledet følgende:

»Sporskifte stillet til lige Spor«: *En rektangulær hvid Flade.*

»Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«: *En hvid Pil*, som viser, til hvilken Side Afgivelsen sker.

»Medgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«: *En rund hvid Flade.* (Hvor Skinnestregene kurver til modsatte Sider, *en halvmaaneformet hvid Flade*, som viser Afgivelsens Retning.)

»Togvejen spærret« (Modgaaende Sporskifte stillet til Afløb): *En rund blaa-violet Flade med vandret Tværstreg.*

»Sporet spærret«: *En rund hvid Flade med vandret sort Tværstreg.* Signalet anvendes ikke ved Afløbssporskifter i Hovedspor.

»Krydsningssporskifte stillet til de afvigende Spor«: *To hvide Pile* hver til sin Side.

Ved *faste Lygter med bevægelige Signalfigurer* bliver Signalbilledet følgende:

»Krydsningssporskiftet stillet til et li-

ge Spor: *En skraa hvid Stribe*, der viser, til hvilket af de lige Spor Krydsnings-sporskiftet er stillet.

»Krydsningssporskifte stillet til de afvigende Spor: *En vinkelformet hvid Figur*, der viser, til hvilket af de krumme Spor Krydsningssporskiftet er stillet.

Udvalget udtaler, at den nuværende Ordning med Betegnelsen: Sporskiftet stillet til »Hovedspor« eller til »Sidespor« paa komplicerede Stationer har medført megen Usikkerhed, og man mener heller ikke, at det vil være muligt gennem Sporskiftesignalerne at give Lokomotivførerne fuld Vejledning paa saadanne Stationer. Herpaa nævnes Eksempler. Man har nu anvendt Betegnelsen »lige« eller »afvigende« Spor i Stedet for »Hoved-« eller »Sidespor«.

Der har som bekendt paa adskillige Stationer været opstillet en Forstørrelse af Indgangssporskiftelygten, men den har ikke vist sig helt tilfredsstillende, særlig for Natsignalet Vedkommende. Udvalget har forsøgt en Afblanding, saaledes at Lygtens Form ikke udviskedes. Dette er lykkedes, og det foreslaas nu at afblænde Lygten paa en nærmere forklaret Maade. Det foreslaas at anvende saadanne særlige tydelige Lygter paa Stationer, hvor man ikke har opstillet Togvejssignalmaster, og man mener det muligt at kunne fjerne en Del Togvejssignaler for Indkørsel paa Landstationer. Endelig anviser Udvalget, at en Tydeliggørelse af Togvejsindstillingen kan ske ved at repetere Forgreningssporskiftets Stilling ved Indkørselssignalet, saaledes at Lokomotivføreren, forinden han passerer Indkørselssignalet, faar at vide, om han kører i lige eller i krumt Spor.

Udvalget foreslaar, at der ved alle hele Krydsningssporskifter, ved hvilke et Sporskifte i Krydsningssporskiftet staar til lige Spor, naar det andet Sporskifte i samme Ende staar til krumt Spor, efterhaanden anvendes Vingelygter.

Ved hele Krydsningssporskifter, i hvilke Sporskifterne i samme Ende enten

staar til begge de lige eller til begge de afvigende Spor, kan den for Kørslen gennem Krydsningssporskiftet fornødne Oplysning om dets Stilling gives ved en omdrejelig Lygte, idet man for Stillingen lige Spor kun behøver at vise den retangulære Flade, der da gælder begge Sporskifterne. Er Sporskifterne derimod begge indstillet til de afvigende Spor, kan dette tilkendes ved det nye Signal med to Pile.

HAANDSIGNALER Alm. Haandsignaler.

Haandsignalet »Stop« er tænkt bibeholdt i dets hidtidige Form alene med den Undtagelse, at det ikke længere kan vises ved at svinge en eller anden Genstand i en Kreds.

Derimod foreslaar Udvalget, at det nuværende Haandsignal »Forsigtig« bortfalder, fordi det af sikkerhedsmæssige Grunde maatte anses for et meget uheldigt Signal, da det, som ofte fremhævet, skaber Usikkerhed hos Lokomotivpersonalet og svækker Respekten for det ubetingede Stopsignal. Dette Signal har flere Gange været omtalt her i D. L. T. som meget uheldigt, og det er derfor unødvendigt at komme nærmere ind herpaa. Udvalget foreslaar, at Signalet erstattes ved Anvendelse af Standsignaler i Stedet for Haandsignaler.

Haandsignalet »Kør« bevares uforandret, men Udvalget foreslaar, at Bestemmelsen om, at Bevogtningspersonalet ved en Overkørsel skal række en Arm ud eller vise hvidt Lys mod Toget, udgaar af Signalreglementet. Det samme gælder Forskrifterne for Statsbestyrerne, der om Dagen viser deres Tilstedeværelse ved at række en Arm ud og om Aftenen ved hvidt Lys. Det foreslaas henvist til Ordresamlingen, fordi begge Signaler ikke er Signaler i signalreglements-mæssig Forstand.

Udvalget foreslaar at indføre et nyt Haandsignal »Kør igennem«, der om Dagen vises med to grønne Flag og i Mørke med to grønne Lys, der vises fra Perron eller fra yderste modgaaende Sporskif-

te, naar Gennemkørsel maa finde Sted, uanset at der fra Indkørselssignalet kun er vist Signal »Kør« (nu »Kør frem«).

RANGERSIGNALER

Under Hensyn til, at der ofte har vist sig Ulemper ved at lede en Ranging ved Hjælp af Fløjtesignaler, der let kan give Anledning til Misforstaaelse, har man anset det for rigtigst at komme bort fra den nuværende Ordning, hvorefter Rangersignalerne enten gives ved Haandsignal alene eller ved Fløjtesignal suppleret med Haandsignal. Udvalget foreslaar derfor: at *Rangersignalerne altid gives ved Hjælp af Haandsignal*, saaledes at Fløjtesignaler kun maa anvendes som Supplement til disse.

OGSAA EN REVNE

For en Maaned siden omtalte vi i en Artikel, at der under Kørselen til Masnedø med Tog 91 (Iltoget) var revnet en Truckhjulsvinge — og at man, paa Grund af det paa Lokomotivet tjenestegørende Personales Aarvaagenhed, lykkelig havde undgaaet en Katastrofe.

Den 5. December hændte det paany at en meget vigtig Del paa et Lokomotiv, forspændt Tog 2031 paa Fyn, gik i Stykker. Denne Gang var det ikke en Vange, men en *Drivhjulsaksel* der knækkede over, saaledes at det ene Hjul sad ganske løst. Dette skete da Toget var lige ved sin Endestation, Strib, hvor Farten kun maa være 15 km i Timen og heller ikke var større, altsaa ikke hurtigere end en Mand let kan løbe ved Siden af. Statsbanernes Ledelse kan igen lykønske sig til, at der hviler som en Lykkens Genius over Banerne, thi havde den Hjulaksel knækket paa et andet Tidspunkt end den gjorde, kunde det have haft ganske uberegnelige Følger. Dette Lokomotiv, en af vore store, moderne R. Maskiner, skulde paa sin Tur fra Strib mod Nyborg have fremført et af de Iltog, der staar i Forbindelse med København, og er der ved

Ottetiden. Hvad tror man Følgen var bleven, hvis den omtalte Aksel var knækket med dette Tog, hvis Maximalhastighed er 90 km. Det skal vi ikke tale om nu, derimod er der Grund til at tale om Aarsagen til Bruddet og til at dette ikke er blevet opdaget i Tide.

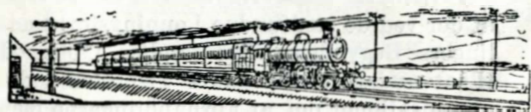
Det er fastsat i Følge Ordre, at Krumtapaksler skal efterses, naar Maskinen har løbet et vist Antal km, men derimod foreligger der intet om, hvornaar almindelige Lokomotivhjulsaksler skal prøves, og paa hvilken Maade de skal prøves, men vi ved blot, at de efterses, naar Maskinen er inde til S. Reparation, og at de ikke underkastes et saadant Eftersyn som Krumtapakslerne. Da man imidlertid paa alle Omraader sparer, og da det Hovedhensyn, der altid skal tages, selvfølgelig er, at alt Arbejde skal gøres saa billigt som muligt, bliver Eftersynet ogsaa derefter.

Nu ved vi meget godt, at en Revne paa det Sted paa Akslen her er tale om, nemlig lige i Kanten af Hjulnavet er meget vanskelig at opdage, men naar den er det, er en paalidelig Prøve saa meget mere nødvendig, thi er Maskinen først ude i Drifen er det ganske udelukket, at en saadan Revne kan opdages, og naar det er saaledes, kører baade Personalet og de Rejsende med Livet i Hænderne, thi Hjulet vælger jo ikke alletider det mest passende Tidspunkt at falde af paa.

Naar man nu ved, at samtidig med, at de nye Tjenestetidsregler blev dikteret Personalet, var en Følge heraf den, at Eftersynstiderne blev forringet, gjort kortere, og derved skabtes der hos Personalet en vis Usikkerhed overfor den Maskine, de kører med, bl. a. fordi der nu intet er i Vejen for at lade en Maskine køre uden Eftersyn Tur efter Tur — blot den efterses en Gang i Døgnet — og har man samtidig paa Fornemmelse, at Lokomotivernes Hjulaksler ikke underkastes et ordentlig Eftersyn, men at de kan køre med ca. 90 pCt. gammel Brud, uden at Værkstedet ved det, saa man nok spørge: Hvor glider vi hen?

Der maa dog foretages en eller anden Belastningsprøve for mulig at opdage skjulte Revner, det viser sig jo, at det ikke er tilstrækkeligt at undersøge Akslerne ved de saakaldte Tvingningsprøver, som foretages, hver Gang Maskinen er inde til stor Reparation, d. v. s. hvert 3die Aar. Denne Prøve foregaar paa den Maade, at Akslen gøres helt ren, og der slaas paa den med en Blyhammer, hvorved Olie skulde trænge frem af eventuelle skjulte Revner. Naar man, som i dette Tilfælde med det Lokomotiv, der her er Tale om, véd, at Maskinen er kommen ud fra stor Reparation i September Maaned i Aar, kan man se, at Eftersynet i Værkstedet ikke er meget værd, der er jo ingen Tvivl om, at Bruddet ogsaa var der den Gang — der maa et mere effektivt Eftersyn til, et Eftersyn, der skaber Mulighed for, at Brud kan opdages paa anden Maade, end ved at Hjulet løber sin Vej eller falder af.

Vi paapegede sidst, vi omtale et saadant Forhold, at Muligheden for, at Uheld kunde indtræffe var firedoblet, vi henleder paany Opmærksomheden paa dette, medens vi samtidig erindre om, at ingen Maskine arbejder under saa ugunstige Forhold som Lokomotivet, absolut ingen, og af den Grund kan det ikke tit nok fremhæves, at netop, fordi det er saadan, er det nødvendigt, at Eftersynet foretages effektivt, saavel naar Maskinen er inde i Værkstedet, som naar den er i Drift, men det kan ikke gøres gratis hverken det ene eller andet Sted, der maa med andre Ord den nødvendige Tid dertil, naar den er i Drift, og det koster Penge, og saa maa der foretages en Undersøgelse af Lokomotiv-hjulakslerne, der paa en betryggende Maade skaber Mulighed for Opdagelse af skjulte Fejl, det har baade det rejsende Publikum som det Personale, der betjener Lokomotiverne og Togene, Krav paa.



JERNBANEORGANISATIONERNES FÆLLESUDVALG

Siden Jernbaneforeningens Formand sluttede Forlig med Regeringen om Tjenestemændenes Lønningsforhold, hvorved disse mistede ca. 20½ Million Kroner, har der kun været afholdt et Møde i Fællesudvalget, paa hvilket det tydeligt og klart blev tilkendegivet Hr. Larsen, at man, indtil Jernbaneforeningen havde talt, ikke ønskede Samarbejde med denne Forenings Repræsentanter.

Den Handling, Larsen gjorde sig skyldig i, blev af de andre i Fællesudvalget repræsenterede Organisationer betegnet som meget illoyal og havde den naturlige Følge, at man maatte afvente og høre, om Jernbaneforeningens Delegeretmøde billigede hans Adfærd.

Det vil formentlig være vore Medlemmer bekendt, at Jernbaneforeningens ordinære Delegeretmøde godkendte Larsens Fremgangsmaade ganske vist med en meget ringe Majoritet, og Følgen heraf maatte blive, at Spørgsmaalet om Fællesudvalgets Holdning overfor Jernbaneforeningen kom paa Dagsordenen.

Dette Spørgsmaal kom paa Dagsordenen derved, at Dansk Jernbane Forbund tilskrev Fællesudvalget saaledes:

Under 20. Juli d. A. har Dansk Jernbaneforbund tilskrevet Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg saaledes:

»Ved nærværende skal vor Organisation anmode det ærede Fællesudvalg om, at der snarest belejligt maa blive afholdt et Møde med Udvalgets Opløsning paa Dagsordenen.

Grunden til, at vi ønsker et saadant Forslag fremmet, er den Stilling den ene af de i Fællesudvalget repræsenterende Organisationer, Jernbaneforeningen, ved sine Repræsentanters Fremgangsmaade ved Afslutningen af »Forliget« i Lønsagen har anvendt, en Fremgangsmaade, som efter vor Opfattelse maa betegnes som illoyal. De paagældende Repræsentanters Handlemaade er imidlertid blevet godkendt af et Flertal af Repræsentanter paa Jernbaneforeningens nylig afholdte Delegeretmøde, og Foreningens Hovedbestyrelse har som deres Repræsentanter i Fællesudvalget indvalgt de Repræsentanter, der var Hovedmændene i det

med Regeringen, bag vore Organisationers Ryg. afsluttede Forlig i Lønsagen.

Vi mener for vort Vedkommende, at slige Vilkaar for et Samarbejde ikke kan modtages, hvorfor vi anmoder om Fællesudvalgets Sammenkaldelse med det af os stillede Forslag om dets Opløsning paa Dagsordenen.

De Bemærkninger, som foranciterede Skrivelse maatte give de enkelte Foreninger Anledning til at fremsætte, udbedes snarest belejligh og senest den 10. August d. A., idet Sagen agtes behandlet paa et Fællesudvalgs møde, der paatænkes afholdt i første Halvdel af næste Maaned.

P. F. U. V.

Ærbødigst

Ch. Petersen.

Denne Skrivelse besvaredes af vor Organisation paa følgende Maade:

Under 21. ds. har man fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg modtaget en Skrivelse Journ. Nr. 126, hvori man meddeler vor Organisation Indholdet af en Skrivelse, som Dansk Jernbaneforbund har tilskrevet Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Saaledes foranlediget skal man herved meddele, at Skrivelsen har været Genstand for indgaaende Behandling i vor Styrelse, og denne kan være enig med Dansk Jernbaneforbund i mange af de Synspunkter, som gøres gældende for de Vilkaar for fremtidigt Samarbejde Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg vil blive stillet overfor. Hovedbestyrelsen finder Anledning til at udtale sin Beklagelse over, at det i Foraaret mellem Organisationerne passerende nu medfører som Konsekvens, at et for det samlede Statsbanepersonale saa betydningsfuldt Organ for fælles Drøftelse, om fælles Interesser, som Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg igennem Tiderne har vist sig at være, nu trues med Opløsning; dog efter hvad Dansk Jernbaneforbund i sin Skrivelse paapeger, maa Jernbaneforeningen her tage Ansvar, hvorfor man kan meddele, at vore Repræsentanter i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg er beymndiget til at stemme for en Opløsning af Udvalget, for saa vidt der ikke forinden eller under det paatænkte Møde maa foreligge saadanne Omstændigheder, som ændrede Forholdet.

P. H. V.

Ærbødigst

Rich. Lillie.

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation besvarede Skrivelsen ud fra lignende Synspunkter.

Indenfor Jernbaneforeningen var der

megen Uro paa Grund af den Situation, Formanden, L. Chr. Larsen, havde bragt Foreningen i, og denne Uro gjorde sig ogsaa stærkt gældende i Foreningens Hovedbestyrelse, og det medførte tilsidst, at der blev afholdt ekstraordinært Delegeretmøde, paa hvilket samtlige Medlemmer af Hovedbestyrelsen stillede deres Mandater til Raadighed. Men Jernbaneforeningens Holdning blev ikke ændret, den sagde stadig god for det Larsenske Forlig, og dermed var i Virkeligheden Fællesudvalgets Skæbne beseglet. Imidlertid var det svære Dønninger, der hørtes fra Kampen inden for Jernbaneforeningen og en stor Del af dem gik ud paa, at de andre Organisationer vilde forsøge at lægge Pres paa J. F. saaledes, at der valgtes andre Personer ind i Fællesudvalget. Det var mærkverdigh, at man kunde faa den Opfattelse, thi det, der var Kærnepunktet i hele denne Sag, var Delegeretmødets Godkendelse af Larsens illoyale Optræden. Da Jernbaneforeningen havde sagt, at saadan kan man godt bære sig ad, maatte den tillige forstaa, at Samarbejdet vilde blive brudt, saalænge J. F. saa saaledes paa det. Man vil dog ikke lade sig byde et Samarbejde, hvor der ingen gensidig Tillid er, og det kunde man ikke havde til J. F.s Repræsentanter efter det passerende.

Imidlertid svarede Jernbaneforeningen den 14. Oktober efter det ekstraordinære Delegeretmødes Afholdelse saaledes paa D. J. F.s Skrivelse til Fællesudvalget:

»Som Svar paa den fra det ærede Fællesudvalg modtagne Skrivelse af 21. Juli d. A. — J. Nr. 126 — angaaende Afholdelse af et Fællesudvalgs møde med Udvalgets Opløsning paa Dagsordenen, skal Foreningen herved meddele, at nævnte Skrivelse har været behandlet i Hovedbestyrelsen og derefter paa et ekstraordinært Delegeretmøde den 5. Oktober d. A.

Delegeretmødet har — foranlediget af ovennævnte Skrivelse — vedtaget følgende to Udtalelser:

»Ihvorvel Delegeretmødet maa beklage, at der ved de stedfundne Lønningsforhandlingers Begyndelse ikke fandtes Lejlighed til at underrette de andre Tjenestemandsgorganisationer om, at Forhandlingerne blev

paabegyndt, ligesom det maa beklages, at Jernbaneforbundet ønsker Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg opløst, fordi saadan Underretning ikke blev givet, *kan* Delegeretmødet dog ikke for at besvare dette gaa ind paa at ændre det tidligere Delegeretmødes Valg af Formand, saa lidt som anerkende Jernbaneforbundets Ret til at blande Hovedbestyrelsens Valg til Fællesudvalget ind i Spørgsmaalet om dette Udvalgs Bestaaen.«

og

»Delegeretmødet paalægger den kommende Hovedbestyrelse at arbejde for, at Samarbejdet mellem Statsbanernes Tjenestemænd i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg opretholdes.«

Hovedbestyrelsen har derefter paa sit konstituerende Møde den 12. ds. som sine Repræsentanter i Fællesudvalget valgt:

Formanden, Assistent L. Chr. Larsen, 4. Trafiksektion,

Sekretæren, Assistent L. Mortensen, Sorø, og Stationsforstander A. Bang, Hillerød, hvilket Foreningen herved meddeler, idet den samtidig tilføjer at den imødeser afholdt det i Fællesudvalgets førnævnte Skrivelse omhandlede Fællesudvalgs møde.«

Paa Grund af forskellige Omstændigheder havde J. F. gentagne Gange henstillet at udsætte Mødet og endelig bevirkede Fællesudvalgets Formands Sygdom ogsaa en Udsættelse. Fredag den 9. December afholdtes Møde, hvor bl. a. Forslaget om Fællesudvalgets Opløsning var paa Dagsordenen. Under denne Sags Behandling indledede Formanden med paa en tydelig og klar Maade at tilkendegive, hvorledes man saa paa den Handling, som L. Chr. Larsen havde foretaget sig, endskønt der forelaa Aftale mellem de to C. O. angaaende Lønsagen, og hvorledes man var blevet overrumplede ved pludselig i Dagspressen at finde Meddelelse om, at Hr. Larsen havde sluttet Forlig for samtlige Tjenestemænd. Dette havde foraarsaget, at der nu ikke var den Tillid tilstede her i Fællesudvalget, der var nødvendig for et frugtbringende Samarbejde, hvorfor Resultatet maatte blive Udvalgets Opløsning.

L. Chr. Larsen svarede Formanden ved at paastaa, at der ingen Aftale havde

været og iøvrigt ved at gennemgaa Gangen i den skæbnsvangre Forligsaften.

En anden af J. F.s Repræsentanter søgte ligeledes at paastaa og at bevise, at der ikke havde været nogen Aftale.

Imidlertid trak Tiden ud, medens Spørgsmaalet blev indgaaende diskuteret, og tilslut enedes man om at fortsætte Tirsdag den 13. December, fordi der ikke var Mulighed for at naa til et Resultat inden for en rimelig Tid den Aften.

Paa Mødet om Tirsdagen kom der ingen nye Synspunkter frem, forinden man kom til Afstemningen, hvor Jernbaneforeningens Repræsentanter gjorde gældende, at Fællesudvalget kunde ikke opløses. Denne mærkværdige og for saa vidt ikke videre værdige Paastand blev tilbagevist, og Resultatet blev, at syv af Fællesudvalgets Medlemmer stemte »Ja« til Opløsning, medens Jernbaneforeningens 3 Repræsentanter sagde: »Stemmer ikke«.

Vi vil gerne her bemærke, at den ofte i »Vor Stand« fremsatte Udtalelse om, at D. J. F. vilde bestemme, hvem der skulde være Formand i J. F., eller hvem der skulde være denne Forenings Repræsentanter i Fællesudvalget ikke med et Ord berørtes af nogen af Repræsentanterne under de to Dages Forhandlinger, fordi man der ikke beskæftigede sig med morsomme Paastande, men kun med Realiteter.

Efter at Opløsning var besluttet, udtalte Formanden en Tak til Medlemmerne for det behagelig og gode Samarbejde, der ellers altid havde været i Fællesudvalget og udtalte en Beklagelse over, at det havde været nødvendig at foretage dette Skridt. Jernbaneforeningens Formand rettede derefter en Tak til Formanden og til den tidligere Formand. Rich. Lillie, for deres udmærkede Maade, de havde ledet Fællesudvalget paa, og til Fællesudvalgets øvrige Medlemmer.

Derefter diskuteredes Afviklingen af Fællesudvalgets Sager m. m., og det overlodes den afgaaede Formand og Sekretær at bringe disse Forhold i Orden.

EN SPRÆNGNING?

I »Nationaltidende« for den 14. ds. findes en meget opskræmmende Artikel om den forfærdelig vanskelige Situation, de sørgelig bekendte Lokomotivførere med det manglende Lock-out Bidrag har påført Dansk Lokomotivmands Forening.

Den lille Artikel, som vi optrykker nedenfor, er sat op paa en meget smart Maade, der staar i omvendt Forhold til de Realiteter, den indeholder — men selvfølgelig noterer Nationaltidende med Glæde den Tendens til Splittelse, der skulde være tilstede blandt Tjenestemændene.

Man høre:

Lokomotivførerne bryder ud.

Delvis Sprængning af Dansk Lokomotivmandstforening.

I Morges kunde vi meddele, at den ventede Sprængning af Statsbaneorganisationernes Fællesudvalg nu var en Kendsgerning, men det synes, som om der ogsaa indenfor de enkelte Organisationer hersker en Del Uro.

Saaledes kan vi meddele, at en stor Del Lokomotivførere, ca. 150 i Tallet, har meldt sig ud af Dansk Lokomotivmandsforening og dannet en ny Forening under Navnet »Dansk Lokomotivførerforening af 1927«.

Aarsagen til dette ret opsigtsvækkende Skridt er en stadig voksende Uvilje mod den politiske Tendens, som mere og mere faar Overhaand indenfor Dansk Lokomotivmandsforening, der som bekendt ledes af den radikale Politiker Lokomotivfører Lillie. Man har ment indenfor Lokomotivførernes Kreds, at Politik burde holdes udenfor Foreningen, der kun skal have til Opgave at varetage Medlemmernes Interesser. Da man har Erfaring for, at Hensillinger i Retning af at ophøre med Politiseringen næppe bliver fulgt, har man foretrukket at danne en ny Forening alene af Lokomotivførere. Den nye Forenings Formand er Lokomotivfører B. T. Petersen.

Nationaltidende kan meddele, at der indenfor de enkelte Organisationer er en Del Uro, og fortæller derefter, at ca. 150 Lokomotivførere har meldt sig ud af »Dansk Lokomotivmands Forening«.

Vi skal til denne Meddelelse sige, at for saa vidt alle øvrige Nyheder, der findes i Nationaltidende, er af samme Beskaffen-

hed, da er Bladets Læsere vel rejst. Og for at dokumentere, hvorledes det hænger sammen med de *halvandet Hundrede Lokomotivførere*, der har meldt sig ud, skal vi nævne Navnene paa de ca. *halvandet Dusin*, der er gaaet ud af D. L. F. i afvigte Efteraar paa Grund af en Sag, som vi siden skal komme tilbage til:

Lokomotivførerne *F. G. Birmbaum, H. C. Conradsen, L. Frederiksen, K. O. Hansen, O. V. Johansen, C. V. Larsen, N. P. C. Nielsen, I. C. Petersen, L. P. Petersen, B. T. Petersen, H. C. Vigholt, V. L. J. Thomsen*, Kjøbenhavn Gb., *Th. Ruelykke, A. T. L. I. Østerberg*, Kjøbenhavn Ø., *C. G. E. Jensen, K. Bendixen, A. F. Møller, V. F. Jensen*, Helsingør, *H. J. Bech, F. A. Verge, A. C. Wieneke*, Korsør.

Desuden Lokomotivfyrbøderne *V. L. Nielsen* (Tj. Nr. 494), Helsingør, *R. P. F. Olsen* (Tj. Nr. 232), Vamdrup.

At der kan være flere er ganske udelukket, fordi vore Love forbyder vore Medlemmer at være Medlem af nogen anden Tjenestemandsförening.

Det er altsaa det, der er blevet tilbage af Nationaltidendes Halvandet Hundrede, og det Tal, vi anfører, og de Navne, vi nævner, er de eneste, Nationaltidende kan regne med — og der altsaa langt igen.

Aarsagen til det, der er sket, ligger nu snart ca. 3 Aar tilbage, og den er, at Dansk Lokomotivmands Forening paa sit Delegeretmøde i April 1925 vedtog at støtte Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund økonomisk i den for saavel denne Organisation som andre Organisationers Medlemmer vanskelige Lock-out Situation. Herfra stammer den Kilde til Misfornøjelse, som *har* hersket, og den kan paa ingen Maade henføres til andet end et rent fagligt Spørgsmaal — hvis det er Politik, er det i hvert Fald en Fagpolitik, som den aldeles overvejende Del af Organisationens Medlemmer er ganske enig i. Lock-out Spørgsmaalet er igen blevet behandlet i 1927 paa Kongressen, og det besluttedes, at Vedtagelsen af 1925

skulde staa ved Magt, og det paalagdes Hovedbestyrelsen at udelukke de Folk, som ikke endnu havde betalt Lock-outbidraget.

Dansk Lokomotivmands Forening ledes af en Hovedbestyrelse, og ganske rigtig er Lokomotivfører Rich. Lillie Formand, men det er aldeles ikke paa Grund af hans politiske Stilling, han er Formand, derimod paa Grund af forskellige andre Egenskaber, der gør ham egnet til Leder af Lokomotivmændenes faglige Forening. Hvis Dansk Lokomotivmands Forening eventuelt skulde tilslutte sig et politisk Parti, blev det, for saa vidt Medlemmerne skulde bestemme Farven, under ingen Omstændigheder det konservative Folkeparti — og det maatte vel blive Medlemmerne, der skulde bestemme dette.

Imidlertid ligger Politik ganske udenfor de Opgaver, Foreningen beskæftiger sig med, og som Følge heraf har man holdt sig fjernt herfra — og kun varetaget Medlemmernes faglige Interesser, Erfaringer i Retning af Politiseringen er af samme Værdi som de *halvandet Hundrede*.

Imidlertid er det vel nok saadan, naar de har foretrukket at danne en gul Forening, kun for Lokomotivførere, at Aarsagen er, at de ikke kan være i Forening sammen med Lokomotivfyrbøderne, den Gruppe Medansatte, hvorfra de selv er kommen. De har faaet fine Fornemmelser.

At det er bleven Lokomotivfører B. T. Petersen, der er blevet Formand, er et mærkeligt Træf af Skæbnen, thi han har paa forskellig Maade søgt at blive aktiv Politiker, ved sidste Valg var han opstillet som Kandidat til Folketinget paa Retspartiets Liste.

Den Snes Lokomotivførere skal altsaa ledes af en Retspartimand maaske en saadan politisk Tendens passer bedre til dem.

I Dagbladene for den 15. ds. fandtes flere Interview med Foreningens Formand, og vi hidsætter, hvad »Politiken« nævnte Dato siger om Sagen:

Der er i disse Dage for Trafikministeriet og andre Autoriteter, der har med Tjenestemandorganisationer at gøre, anmeldt en ny Organisation, *Lokomotivførerforeningen af 1927*. Dens Formand er Lokomotivfører B. T. Petersen, der hidtil kun har gjort sit Navn bekendt ved at være en af Retspartiets Kandidater i Vestre Storkreds ved sidste Folketingsvalg. Den nye Forening er paa en Maade udskilt fra *Dansk Lokomotivmands Forening*, og vi har spurgt denne Forenings Formand, Borgerrepræsentant Richard Lillie om Aarsagen til Udskelelsen og om Antallet af Udmeldelser fra den gamle Forening.

— Det er bleven sagt, svarer Hr. Lillie, at der var sket en *Sprængning* af Dansk Lokomotivmands Forening, og at en ny Organisation talte 150 Medlemmer. Jeg skal deroverfor nøjes med at henvise til, at der i det sidste halve Aar har udmeldt sig 20 Medlemmer af vor Forening, som i alt har ca. 2000 Medlemmer. Bortset fra disse 20, staar i Øjeblikket *alle* danske Lokomotivmænd samlet i vor Forening, og det er derfor plathen udelukket, at nogen anden Lokomotivmandsforening kan have 150 Medlemmer, saa meget mere, som det i vore Love positivt er fastsat, at vore Medlemmer ikke samtidig kan staa i *andre* Foreninger med de samme faglige Formaal som vore.

Naar de 20 Medlemmer har meldt sig ud, antager jeg, at Grunden er følgende:

I 1925 bevilgede vor Hovedbestyrelse en Hjælp til de Smede- og Maskinarbejdere, der var lockouted under den store og langvarige Lockout. Beløbet blev tilvejebragt ved Paaligning af 12 Kr. paa hvert af vore Medlemmer, og det blev ogsaa betalt — dog ikke af de 20, der nu har meldt sig ud. De hævdede nemlig, at Hovedbestyrelsens Beslutning var *ulovmedholdelig*. Dette bevirkede, at vi i Aar satte Sagen paa Dagsordenen for vort Delegeretmøde, efter at vi først havde anmodet de forskellige Afdelinger om ved deres Valg af Delegerede at tage Hensyn til, at Spørgsmaalet om Lockouthjælpen vilde komme til Afgørelse paa Delegeretmødet. Og paa Delegeretmødet blev ikke alene Hovedbestyrelsens Beslutning om at yde Lockouthjælp godkendt . . .

— Med hvilke Stemmatal?

— Med ca. 115 Stemmer mod 2 eller 3. Men Delegeretmødet tilføjede et Paalæg til Hovedbestyrelsen om, hvis de 20 ikke betalte deres 12 Kr. inden Udgangen af 1927, da at *ekskudere dem af Organisationen*. Nu har de altsaa foretrukket at gaa selv.



ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

Efter »Die Lokomotivtechnik« ved F. Spuer.

Af Energiomformningens Økonomi i et Kraftanlæg faar man et klart Billede, naar man med Tal bestemmer Størrelsen af den tilstedeværende Energi fra først til sidst under Omformningsprocessen. Ved et Damplokomotiv har man saaledes til at begynde med Værdien af den Energi, som indeholdes i den indfyrede Brændstofmængde, og til sidst Værdien af Kraftydelsen paa Drivhjulenes Bandager. At beregne Omformningen af Kulvarme til mekanisk Arbejde frembyder ingen Vanskeligheder, da begge Energiformer: Varmer og mekanisk Arbejde staar i et bestemt Forhold til hinanden.

I den mekaniske Varmeteori siger en af de grundlæggende Bestemmelser, at 1 V E (Varmeenhed = den Varmemængde, der er nødvendig for at opvarme 1 l Vand 1 ° C.) er lig med eller ækvivalent med 427 kgm; det vil altsaa sige, at Varmen kan udnyttes til at udføre et mekanisk Arbejde, og at hver Varmeenhed, som omsættes i mekanisk Arbejde, svarer til en Arbejdsydelse paa 427 kgm, det kan ogsaa udtrykkes saaledes, at 427 kgm er Varmeenhedens mekaniske Ækvivalent.

Derefter er

1 V E Varmemængde = 427 km Arbejde eller

1 kgm Arbejde = $\frac{1}{427}$ V E Varmemængde, hvoraf 1 kgm Arbejde som bekendt er Udtrykket for Værdien af den Arbejdsydelse, der kræves til at løfte 1 kg 1 m. Dette Forhold gælder dog kun under den Forudsætning, at Varmer omformes til Arbejde, eller Arbejde omformes til Varmer uden noget som helst Energitab, hvilket i Praxis er ganske umuligt; var den tabsfri Varmemaskine mulig, vilde den yde et overordentlig stort Arbejde af hvert kg Kul. Sætter man Varmeindholdet i 1 kg Kul til 7000 V E, saa vil den tabsfri Om-

formning af 1 kg Kul til mekanisk Arbejde give:

$$7000 \cdot 427 = \text{omtrent 3 Millioner kgm.}$$

Arbejdsydelse, eller med andre Ord en Kraft, hvormed man kan løfte 30 t til en Højde af 100 m eller løfte 3000 t til en Højde af 1 m.

I Sammenligning med det Energiindhold, man er tilbøjelig til at tilregne 1 kg Kul, er det en stor Energimængde, der indeholdes, og er man saa i Stand til at uddrage og omforme Varmen af 1 kg Kul til mekanisk Arbejde i Løbet af 1 Sekund, vil man, da 1 HK = 75 kgm/Sek., med 1 kg Kul kunne udføre et Arbejde paa

$$\frac{3000000}{75} = 40000 \text{ HK.}$$

Dette er et teoretisk Resultat, men da Damplokomotivet viser en Energiudnyttelse af ca. 7 pCt. giver det af 1 kg Kul en Arbejdsydelse af ca. 210 000 kgm, svarende til at løfte 2,1 t en Højde af 100 m eller 210 t til en Højde af 1 m eller

$$\frac{210000}{75} = 2800 \text{ HK.}$$

I de i Lokomotiv Tidende omtalte, hos »Hanomag« byggede store Hurtigtogslokomotiver sker Forbrændingen med en Hastighed af 2400 kg/Tim. (Lok. Tid. Nr. 3 1927), hvilket er

$$\frac{2400}{3600} = \frac{2}{3} \text{ kg/Sek.}$$

og giver en Kraftudvikling af

$$2800 \cdot \frac{2}{3} = 1866 \text{ HK}$$

hvilket ogsaa kan passe med de paa Prøvekørslerne indvundne Resultater, der viser en indiceret Kraftudfoldelse paa op mod 2200 HK, men det var ogsaa ved Anvendelse af Kul med et Varmeindhold af 7500 V E i et yderst moderne Kompoundlokomotiv.

Paa Jernbanerne løftes Togets Vægt ikke lodret, men skraat op ad Stigningen. Man tænke sig en 5 km lang Bakke med en Stigning paa 1 : 50; den vil naa op til en Højde af 100 m. For at køre et Tog paa 800 t (80 Vgl.) op ad denne, behøves til at overvinde Stigningen (løfte Toget 100 m) alene 400 kg Kul, men dertil kommer saa den Arbejdsydelse, der er nødven-

dig til at overvinde de Bevægelsesmodstande, som ogsaa gør sig gældende paa vandret Bane: Gnidningsmodstand, Bannens Krumningsmodstand, Luftmodstand og fremfor alt den Arbejdsydelse, der kræves til at bevæge (løfte) selve Lokomotivet.

I Forbindelse med Varmeenhedens mekaniske Ækvivalent skal det nævnes, at Varmemængden 1 VE findes i

$\frac{1}{7}$ g Stenkul.

$\frac{1}{10}$ g Motor-Brændolie.

$\frac{1}{4}$ l Lysgas.

Energitabene i et Dampkraftanlæg skilles i Almindelighed i to Grupper: Energitabet i Kedlen og Energitabet i Maskinen. Til at bedømme Økonomien i en Omformningsproces anvender man, som allerede nævnt, Begrebet: Virkningsgrad. Denne er saaledes et Udtryk for Forholdet mellem det Arbejde en Dampkedel, Dampmaskine, Motor eller hvilken som helst Kraftmaskine i Praksis kan yde, og den teoretisk mulige Arbejdsydelse. Men da den virkelige Ydelse af et Kraftanlæg stadig vil være mindre end den teoretisk mulige, vil Virkningsgraden altid være en ægte Brøk, en Brøk, hvori Nævneren er den tilførte Energi, og Tælleren den afgivne Energi. Ligeledes anvendes Udtrykket Virkningsgrad om Transmissioner til at overføre mekanisk Arbejde, og om elektriske Transformatorer.

Naar man i Maskintekniken taler om et Kraftanlægs Virkningsgrad forstaas den samlede Virkningsgrad, der er sammensat af flere Enkelt-Virkningsgrader, hvoraf der skal omtales nogle: Dampkedlens Virkningsgrad, Maskinens termiske Virkningsgrad og Maskinens mekaniske Virkningsgrad. Ved Kedlens Virkningsgrad forstaas Forholdet mellem den Varmemængde, som indeholdes i Dampen, naar den forlader Kedlen, og den Varmemængde, der udvikles i Fyret, saaledes:

Varmen, som indeholdes i Dampen

Varmen, som udvikles i Fyret

eller

Nyttiggjort Varme

Tilført Varme.

Efter dette siger det sig selv, at jo mere Varme Kedelvandets ifølge Kedlens Konstruktion, Materiale og Renlighedstilstand kan optage, og jo mindre Varmetab der finder Sted ved god Isolering af Kedlen, desto bedre er Kedlens Virkningsgrad.

Den termiske Virkningsgrad i Dampmaskinen er Forholdet mellem den Varmemængde, som omsættes i mekanisk Arbejde, og den Varmemængde, som gennem den indstrømmende Damp tilføres Maskinen, altsaa er en Dampmaskines termiske Virkningsgrad ligeledes

Nyttiggjort Varme

Tilført Varme.

I Dampmaskinen er Forholdet derefter det samme: jo bedre Dampcylinderen ved Isolering eller paa anden Maade er beskyttet mod Varmetab jo mindre bliver Varmeforbruget, og den termiske Virkningsgrad bliver tilsvarende højere.

Ved en Dampmaskines mekaniske Virkningsgrad forstaas Forholdet mellem den Arbejdsydelse, hvormed Maskinen kan udføre et Arbejde (den effektive Ydelse) og Kraften der virker paa Dampstempet (den indicerede Ydelse). Den mekaniske Virkningsgrad er derefter:

Effektiv Kraftydelse

Indiceret Kraftydelse

Det er saaledes det Arbejde, der skal til for at bevæge den »tomme« Maskine, der udgør Forskellen paa den effektive og den indicerede Arbejdsydelse og bestemmer den mekaniske Virkningsgrad; med andre Ord: den er afhængig af Maskinens Konstruktion, Gnidningsmodstanden mellem Stempel og Cylinder, mellem Glider og Cylinderspejl og i Stopbøsningerne, og Gnidningsmodstanden i Lejerne, som skal optage Trykket paa Stemplet, og for Lokomotivets Vedkommende tillige bære hele Lokomotivets Vægt.



LOKOMOTIVFØRERKREDSEN

Afdelingskassererne bedes af Hensyn til Aarsregnskabet's Afslutning indsende Kvartals- og Aarsopgørelse snarest efter Oktoberkvartalets Afslutning og senest den 15. Januar, samt erindre, at der ved Aarets Udgang ingen Restancer maa findes.

August Andersen, Kredskasserer.

25 AARS JUBILÆUM



J. S. Christensen.

Den 1. Januar kan Lokomotivfører *J. S. Christensen, Østergade 10, Skanderborg*, fejre sti 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Christensen blev ansat paa Aarhus Vk. den 27. Juni 1900 og forfremmedes til Lokofrb. d. 1. Januar 1903 med Station i Glyngøre, hvorfra han forflyttedes d. 1. April 1905 til Nyborg efter Ansøgning, kom ved Bytning d. 15. Juli 1907 til Skanderborg, kom ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører 1. Maj 1917 til Bramminge og blev ved Bramminge Banens Aabning 1. November 1917 forflyttet til Brande, hvorfra han igen forflyttedes d. 1. April 1919 til Skanderborg efter Ansøgning.

Jubilaren, som hører til de stille og rolige, er ikke nem at bringe ud af Fatning, og er en af dem, som altid giver sin Mening til kende og ikke stikker noget under Stolen. Jubilaren er et godt Organisationsmedlem som altid har været rede, naar der blev kaldt og er og har i nogle Aar været Formand for Afd. 39 i Skanderborg.

Afdelingerne i Skanderborg bringer herved Jubilaren vor Hilsen og Tak for de svundne Aar med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

Sekretæren.



Alfred Olsen.

Den 1. Januar 1928 kan en brav og afholdt Kollega, Lokomotivfører *Alfred Olsen, »Siesta«, Solvej, Helsingør*, se tilbage paa 25 Aars pligtro Virken som Lokomotivmand ved D. S. B. Olsen blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Struer den 1. Januar 1903 fra Aarhus Værksted, flyttede til Helsingør d. 1. August 1906, kom ved Forfremmelsen til Lokomotivfører d. 1. Maj 1917 til Gedser og derfra efter Ansøgning tilbage til Helsingør. Jubilaren har altid været meget interesseret i sin Stands Velfærd og var som Lokfrb. Afdelingsformand i Hg., og havde ligeledes som Lokfrb. Sæde i Hovedbestyrelsen; Ogsaa udenfor Jernbanen har man lagt Beslag paa Alf. Olsens Dygtighed og Intelligens, han har i mange Aar været Medlem af Helsingør Ligningskommission, og stærkt politisk interesseret, som han er, blev han for en Del Aar siden af det radikale Parti, i hvis Bestyrelse han havde Sæde, valgt ind i Helsingør Byraad og beklæder der tillige Stillingen som Raadmand. Han vil paa sin Jubilæumsdag sikkert faa utallige Beviser for, at han er afholdt saavel blandt sine Medansatte som af Byens Borgere.

Afdelingen ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Festdagen med Ønsket om alt godt i den kommende Tid.

Paa Hg.s Afdelingens Vegne
C. B.

JULEFEST

De københavnske Lokomotivførere afholder Julefest *Lørdag den 7. Januar 1928* i Paladsteatrets blaa Sal fra Kl. 18 til Kl. 2.

Enhver Lokomotivmand med Bekendte er velkommen.

Festudvalget.

DE KØBENHAVNSKE LOKOMOTIVFYRBØDER-

Afdelinger afholder deres aarlige Juletræ med Bal for Medlemmer med Bekendte *Fredag den 6. Januar 1928* fra Kl. 17¹/₂ til Kl. 3 i Haandværkerforeningen, Kronprinsensgade 7.

Børnene samles Kl. 17¹/₂, og Festen for disse slutter Kl. 21¹/₂. Ballet for Voksne begynder Kl. 22. Baltegn løses i Salen. Billetter à 0,50 Kr. for

Voksne, 0,25 for Medlemmers Børn og 2,50 Kr. for fremmede Børn faas hos Festudvalget.

Medlemmer uden Børn kan medtage et fremmed Barn à 0,25 Kr.

Festudvalget.

HJÆLPEFONDEN

Ved den af Repræsentantskabet i December Maaned foretagne Uddeling af Understøttelser i Henhold til Vedtægternes § 5, f, er Understøttelserne fordelt paa følgende Maade:

1 pens. Lokomotivfører	50 Kr.
1 Enke efter 1 Lokomotivfører	75 »
1 do. do.	50 »
1 do. do.	50 »
1 do. do.	50 »
1 do. do.	50 »
1 do. do.	50 »
1 Lokomotivfyrbøder	100 »
1 do.	50 »
1 Enke efter 1 Lokomotivfyrbøder	100 »
1 do. do.	75 »
1 do. do.	75 »
1 do. do.	50 »
1 do. do.	50 »

875 Kr.

Repræsentantskabet.



Lommebogen

for Lokomotivmænd for 1928 kan vi paa det bedste anbefale vore Læsere som en meget nyttig og brugbar Haandbog, der i Aar er forsynet med nogle nye Afsnit.

Bestillinger paa Lommebogen modtages af Foreningens Kontor under Adr.: »Lomme- og Haandbogen«, Ny Vestergade 7, 3. S., København K.

Vi skal tillade os at henstille til Medlemmer eller andre, der ønsker at faa Lommebogen tilsendt, at de samtidig med Bestillingen indsender 2 Kr. 10 Øre i Frimærker, og Bogen sendes omgaaende. I modsat Fald sendes Bogen paa Opkrævning.

Et nyt Banegaardsanlæg

i Flensborg blev indviet og taget i Brug den 2. December. Ombygningen har kostet 20 Millioner Reichsmark, og det er baade teknisk og finansielt det største Foretagende, der er udført der i Byen.

Ambulancetog

og Lasarettetog er man i Gang med at anskaffe i Sverrig. Man har i Øjeblikket kun et enkelt Tog, men det er Hensigten at anskaffe flere Tog, som skal placeres i Göteborg, Malmø og andre større Stationer.

Leveringen af Lokomotiver

og af Jernhanevogne fra Sverrig til Tyrkiet er nu paabegyndt. I forrige Uge transporteredes saaledes to vældige Godstogslokomotiver fra Troldhætten til Trelleborg og videre. Disse to Lokomotiver var de første i en Serie paa hundrede.

Transporten gaar fra Troldhætten via Göteborg—Trelleborg—Satsnitz—Salzburg—Rosenbach—Caribrod—Svilengrad Knololi frontiére—Sirkedje til Haidar Pascha i Lille Asien.

Statsbanernes Sygekasser

har fornylig udsendt Regnskab for 1926—27. Bidraget fra Interessenterne har udgjort ca. 939 000 Kr. og i Tilskud fra Statsbanerne har Sygekasserne oppehaaret et kontant Tilskud paa ca. 480 000 Kr. Ved Salg af fundne Sager, Græsleje, Adgangskort til Banelinien, Mulkter m. m. har Sygekassen haft en Indtægt paa godt 100 000 Kr.

Til Medicin er der i Aarets Løb brugt ca. 286 000 Kr. og til Sygehuspleje ca. 400 000 Kr. Til Lægehonorar er der anvendt ca. 480 000 Kr., og Tandbehandlingen har kostet ca. 118 000 Kr. Til Barselhjælp er brugt ca. 27 000 Kr., og i Begravelseshjælp er udbetalt ca. 62 000 Kr.

Antallet af Interessenter var 1. April 1927 omtrent 22 000, og Antallet af Personer var ca. 63 000.

Det internationale Sovevognsselskab

kan i Aar fejre 50. Aars Jubilæum. Selskabet stiftes i 1877 af en belgisk Ingeniør Nagehnacker, der i ca. 7 Aar havde arbejdet paa denne Plans Gennemførelse. Aktiekapitalen var ved Stiftelsen 4 Millioner Francs, og i Spidsen for Selskabet stod Kong Leopold. Man begyndte med 58 Vogne, og Vognparken omfatter nu over 2000 Vogne og 300 Vogne er under Bygning. Selskabet driver endvidere et stort Antal Rejsebureauer i forskellige Lande og beskæftiger sig ogsaa med Post og Ekspresgodsbefordring. Selskabet har 15 Værksteder med ca. 2 400 Arbejdere.

Motorvognsdrift.

Den 1. December paabegyndtes Kørsel med Motorvogne (Benzinvogne) i alle de lokale Tog mellem Københavns Personbanegaard og Ballerup undtagen Togene 113 og 114. Ligeledes køres Togene 13 og 20 mellem Personbanegaarden og Glostrup med Motorvogne.

Hvert Tog bestaar af 2 Motorvogne med 33 Pladser i hver, eventuelt kan der indsættes Bivogne. I disse er der 48 Pladser.

Automobilernes Antal

i Tyskland var omkring den 1. Juli i Aar 723 925 mod 571 893 den 1. Juli 1926. Forøgelsen andrager ca. 26 pCt. Hver 87 Indbygger ejer nu en Bil. Tyskland indtager i denne Henseende den sjette Plads efter De forenede Stater, Storbritanien, Frankrig, Kanada og Australien.

RETTELSE

I »Fra en Rejse i Rusland« bedes følgende rettet:

I Nr. 15, Side 228, 1. Spalte, Linie 30, rettes »stiv« til *sløv*.

I Nr. 16, Side 244, 1. Spalte, næstsidsde Linie, rettes »Adgang« til *Afgang*.

I Nr. 17, Side 255, 2. Spalte, Linie 35, rettes »lære« til *læse*.

I Nr. 18, Side 281, 2. Spalte, Linie 34, rettes »Jansa« til *Jausa*.

I Nr. 21, Side 318, 2. Spalte, Linie 2, er »-ner til at bortfjerne Af-« faldet ud.

Endvidere en Ombrydningsfejl, der bedes rettet derved, at Linie 30 til 40 incl. paa Side 319, 1. Spalte læses efter Linie 15, Side 320, Spalte 1.

Side 319, 2. Spalte, sidste Linie rettes »1325 m³ til 1,325 m³.

I Nr. 23, Side 346, 1. Spalte, Linie 14 rettes »1850« til 1050 og i Linie 15 rettes »Halvkloster« til *Hulekloster* og i Linie 31 rettes »Stolzpin« til *Stolypin*.



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.



Amk. Gummivare

Indst. Vesterbrogade 3 korr. k.
Hørsprojer, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Primk.
DISCRET EKSPEDITION ♦ Telf. Øst 4195
Jernbanegade 10 p.Ct. Rahal

Til alt Kontorarbejde



Smith

Premier

først

bedst.

Alfred Fischer & Co.s Eftf.

Jernbanegade 6.

Tlf. 7319.

København.

Tlf. 7837.

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet - Odense

Maltøl, Maltextraktøl og
Dobbeltøl

Slots-Apollinaris,

Slots Citronvand og Slots A. B. C. Sportsvand

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 48. — København K.

Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:

Bandager til vanskelige Tilfælde.

A. Larsens Eftf., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

Telf. 9327.

Istedgade 64. Istedgaard.

Telf. 9327.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

Søg vore Restauranter

„Hallen“

Vesterbrogade 35

Tlf. Vester 8885

„Sønderbro“

Amagerbrogade 7

Telf. Amg. 3678

1 Middag 1,25 + 10 pCt. Skat.

God billig Mad

„Taarnborg“

Allégade 18

Tlf. Vester 1990

„Øbro“

Østerbrogade 39

Telf. Øbro 1089

10 Billetter 11,50 + 10 pCt. Skat.

Pensionærer modtages Ingen Drikkepenge

„Nørrehal“

Nørrebrogade 88

Tlf. Nora 1088

„Mejlhal“

Store Torv 16, Aarhus

Telf. 3840j



Kvindernes Alkoholfrie Restauranter



Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. December.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A², 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 7³, København K.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl 10—4.

Postkont o205 4.