



28. Aargang N^o. 13.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Juli 1928

VÆLFÆRDSFORANSTALTNINGER

Under 9. Januar 1925 indsendte Dansk Lokomotivmands Forening et Andragende til Generaldirektoratet om forbedrede Velfærdsforanstaltninger for Organisationens Medlemmer, der var stationeret i Slagelse, af følgende Ordlyd:

Lokomotivpersonalet i Slagelse har i snart mange Aar beklaget sig over de derværende Lokaliteters Mangelfuldhed. Disse Beklagelser er fremsat overfor saavel 1. Distrikt som overfor vor Organisation, og da de maa siges at være berettiget, skal Foreningen herved tillade sig ærbødigt at andrage Generaldirektoratet om, at Lokaler og andre Velfærdsforhold i Slagelse Maskindepot bringes i tidssvarende Tilstand og Udseende.

Man skal i saa Henseende først tillade sig at pege paa Personalets daglige Opholdsværelser. Hvis Inventar m. m. man meget ønsker ombyttet med Møbler efter den Overenskomst, som er gældende for Opholdsværelsernes Normalisering.

Endvidere gøres opmærksom paa, at Personalet endnu er henvist til at vaske sig i den aabne Remise, hvor det er udsat for stærk Træk og andre Ulemper. Det maa derfor anses for berettiget, at der her fremsættes Krav om Indretning af særlige Vaskerum med varmt og koldt Vand for Lokomotivpersonalet.

Endelig findes et stærkt Ønske om Ændring i den nuværende Form for Lokalernes Opvarmning, med Kakkellovne, en Form, der foruden en daglig Tilsmudsning ved Askeudrensning og Fyring tillige giver en meget uensartet Opvarmning.

Det skulde derfor synes en baade hensigtsmæssig og tillige god økonomisk Foranstaltning at ændre Opvarmningsmaaden, saa den fremtidig foregik gennem Centralvarmeanlæg. Foruden en mere ensartet Varme vilde herved sikkert kunne opnaas en ikke uvæsentlig Brændselsbesparelse, idet det maatte være muligt fra et saadant Anlæg baade at afgive Varme til

alle de mange Lokaliteter, der forefindes ved Depotet, og at levere varmt Vand, evt. Damp til Badeanstalt og Vaskerum. I denne Forbindelse skal man pege paa, at Badeanstalten ved det paagældende Depot trænger til en Modernisering, Udvidelse og Forbedring: Foreningen har her tænkt sig det indrettet med 1. Karbad og 2. Brusebade.

Imidlertid er de lokale Forhold saaledes, at der i Slagelse findes 2 Remiser beliggende i nogen Afstand fra hinanden, og da man ikke kan have Skabsværelse i den ene Remise og Vaskerum i den anden, hvorved Personalet delvis afklædte skal færdes mellem Remiserne, vilde det efter Foreningens Opfattelse være hensigtsmæssigt at ordne dette Spørgsmaal derved, at man i en for begge Remiser centralt beliggende Bygning, som mulig maa opføres, indretter de fornødne Omlædningsværelser og Vaskerum for Lokomotivpersonalet. Hertil kunde saa tillige Badeanstalt, W. C.'er og Centralvarmeanlæg henlægges.

Naar Foreningen endnu en Gang betoner, at Lokomotivpersonalet allerede for mange Aar siden har fremsat sine Ønsker overfor Distriktet og stedse ventet paa dets Imødekommen, tillader vi os at forvente, at Generaldirektoratet vil se velvilligt paa denne Sag.

Foreningen vil derfor sætte Pris paa, om der maatte blive givet Lejlighed til en Drøftelse med Generaldirektoratet om Sagen for om mulig at naa til en Ordning af de for Personalet saa stærkt berørende Lokaleforhold.

Der gik Aar og Dag, hvor det ikke var muligt at faa Svar fra den høje Styrelse, hvorefter man under 3. April d. A. tillod sig at tilskrive Generaldirektoratet følgende:

Under 9. September 1925 anmodede Dansk Lokomotivmands Forening i Skrivelse Nr. 1358 om en tidssvarende Ordning af Lokaleforholdene i Slagelse. I bemeldte Skrivelse gjorde man opmærksom paa, at Lokaleforholdene nævnte Sted i mange Aar ikke havde været tidssvarende, og at det paagældende Personale gentagende havde beklaget sig herover.

Da man endnu er uden Svar paa fornævnte Skri-

velse, tillader man sig næst efter at bringe Sagen i Erindring at bemærke følgende:

Den Omstændighed, at Udkastning af Lokomotivernes Fyr jo altid foregaar umiddelbart efter at Lokomotivpersonalet har forladt Lokomotivet og altsaa skal vaske sig, medfører, at Personalet næsten altid staar i en Sky af Støv, Sod og Røg, opstaaet ved Fyrensningen. Tages dertil i Betragtning, at Personalet, naar det vasker sig, maa staa i delvis afklædt Tilstand udsat for den stærke Træk, der saa godt som altid er i Lokomotivremiser, maa det siges, at de paagældende Lokaleforhold er i høj Grad uhygiejniske og utidssvarende. Dette er dog ikke de eneste Ulemper.

I Vintertiden fryser Vandet jævnlgt i de til Vaskekummerne førende Rør; ved saadanne Lejligheder er Personalet henvist til at tage Vaskevand af nogle til dette Brug fyldte Kar, der henstaar utildækkede, saaledes at Vandet næppe altid er helt rent, naar det skal anvendes. Personalet maa derfor have Krav paa en snarlig Indretning af et Vaskerum med varmt og koldt Vand, saaledes som det forefindes omtrent ved alle Maskindepoter.

Foreningen tillader sig derfor paany at henlede Generaldirektoratets Opmærksomhed paa Lokaleforholdene ved Slagelse Maskindepot, hvorhos man tillader sig at forvente Generaldirektoratets snarlige Meddelelse om Imødekomme af de i Foreningens fornavnte Skrivelse af 9. September 1925 fremsatte Ønsker.

Man kan nu meddele, at Foreningen blev indkaldt til Drøftelse den 11. Juni d. A. om Anvendelse af det paa Finansloven budgettede Beløb til Velfærdsforanstaltninger. Beløbet er som bekendt Kr. 35 000. Af disse 35 000 Kr. er der nu bevilget ca. 12 000 Kr. til Forbedring af de Forhold, som vi i ovenstaaende Skrivelse har peget paa vedrørende Slagelse. Personalet i Slagelse kan altsaa glæde sig over, at Foreningens Anstrengelser i Løbet af ca. 2 $\frac{3}{4}$ Aar er resulteret i, at man fra den høje Styrelses Side er blevet klar over, at Forholdene for det af Statsbanerne i Slagelse beskæftigede Personale er saaledes, at en Forbedring er nødvendig, og forhaabentlig vil det ikke vare længe før Baneafdelingen bemyndiger Distriktet til at udstede Arbejdsordre for, at Arbejdet kan paabegyndes.

En lignende men dog meget mindre Velfærdsforanstaltning, hvorom Foreningen ligeledes har indsendt Skrivelse, nemlig om en Ændring af Vaskeforholdene i Odense, idet man den 12. Januar 1927 til 2. Distrikt indsendte følgende Skrivelse:

Lokomotivpersonalet i Odense tilsendte i Foraaret 1926 2. Distrikt en Anmodning om, at de i Remisen

dersteds anbragte Vaskekummer flyttedes til Personalets Skabsværelse.

Imidlertid har Personalet endnu ikke modtaget nogen Meddelelse om, hvorvidt dets Andragende imødekomme eller ej.

Forholdene er som bekendt saadanne, at der i Remisen altid er megen Træk, hvilket kan være medvirkende til mange Forkølelsessygdomme, da Personalet jo opholder sig ved Vaskekummerne i delvis afklædt Tilstand, og i Odense er der en ikke ringe Afstand fra Omklædningsværelset, hvor Personalet har anbragt de Klædningsstykker, det under Vaskningen har afført sig, og til Remisen, hvor Vaskekummerne findes, hvorfor Personalet saaledes maa gaa en lang Tid i mindre paaklædt Tilstand, en Omstændighed stærkt berørende Personalets Velfærd, hvilket Foreningen meget indtrængende vil anmode Distriktet om at faa ændret. Da der forøvrigt er Vandrør i det ved Odense Maskindepot værende Badeværelse, som netop findes lige overfor Personalets Omklædningsværelse, kan det næppe forudsættes, at en Imødekomme af Personalets Ønske kan medføre afskrækkende Udgifter.

Foreningen tillader sig at gaa ud fra, at Herr Maskinbestyreren er fuldt indforstaaet med den Ubehagelighed det er, og de Muligheder for Helbredsnedbrydelse, der ligger i i delvis afklædt Tilstand at skulle gaa fra et varmt til et meget koldt Lokale og endda opholde sig der en Tid, saaledes som det her nævnte Personale maa gøre det.

Man tillader sig derfor at andrage Distriktet om, at det af Personalet i Odense tidligere fremsatte Ønske om Flytning af Vaskerummene imødekommes.

Forventende Distriktets imødekomme Svar paa nærværende Andragende.

Herpaa modtog Foreningen faa Dage efter et Svar fra 2. Distrikt gaaende ud paa, at samme havde henstillet allerede i 1926 til Generaldirektoratet at imødekomme det fremsatte Ønske, men først ved Drøftelsen den 11. Juni d. A. lykkedes det at faa denne lille Velfærdsforanstaltning opfyldt, ved at der blev bevilget et Beløb af 300 Kr. til Flytning af Vaskekummerne, saaledes at Lokomotivpersonalet i Odense kan faa menneskelige Forhold at vaske sig under efter endt Tjeneste.

Flere Forbedringer var det ikke muligt indenfor det begrænsede Beløb af 35 000 Kr. at faa imødekommet.

KØR LANGSOMT —

Den sidste Tids hyppige Jernbaneulykker med de mange Døde og Saarede henleder paany Opmærksomheden paa de Mænd, som staar i forreste Række naar Spørgsmaalet om Skyld diskuteres — og der glemmer man aldrig

Lokomotivmanden. Under Diskussionen om Aarsagen til Ulykken ved Nürnberg nævntes blandt andet Togets Hastighed, som antoges at have været for stor. Denne Antagelse er man imidlertid kommen bort fra igen, og der tales nu om, at Banelegemet har været i Uorden og om at en Aksel paa Lokomotivet er knækket og har været Aarsag til Katastrofen. Hvorvidt man nogensinde faar konstateret den rigtige Aarsag er et Spørgsmaal for sig, og saa kan der mulig blive Anledning til at beskæftige sig med Sagen igen. Imidlertid ser man, at Dagspressen meget naturligt følger saadanne Sager med ligesaa vagtsomme Øjne som vi, thi det er det rejsende Publikums Sikkerhed, det drejer sig om.

Naar vi til Overskrift for denne Artikel har skrevet »Kør langsomt« skal det forstaas saaledes, at det maa være Lokomotivmanden en ubrydelig Lov ingensinde at køre stærkere end den Hastighed, der er tilladt for Toget, eller for Maskinen og for den Banestrækning, der befares. Det er egentligt unødvendigt for os at fortælle vore Lokomotivmænd dette, men vi finder Anledning til paany at beskæftige os med dette Spørgsmaal, fordi det visse Steder kan være fristende at overskride den tilladte Kørehastighed for at overholde den i Køreplanen fastsatte Køretid, og navnlig bliver dette umuligt paa de Steder, hvor der er Tale om yderligere Hastighedsnedsættelse paa Grund af Arbejde paa Banelegemet. Vi henleder Opmærksomheden paa dette og henstiller til Lokomotivførerne: kør endelig ikke for stærkt et eneste Sted; men overhold med største Paapasselighed den eventuelle paabudte Nedsættelse af Hastigheden. Det er ganske utilladeligt, hvis Lokomotivmanden giver sig af med at skønne over, hvorvidt Banen kan taale en større Hastighed end den fastsatte, og det er under alle Omstændigheder klart, at for saa vidt der passerer noget uregelmæssigt, og det kan konstateres, at Hastigheden har været for stor, bliver Lokomotivmanden ufravigelig draget til Ansvar. Det det i første Række drejer sig om, er, at den størst mulige Sikkerhed er tilstede, og Spørgsmaalet om, hvorvidt der gaar nogen Tid tabt, maa komme i anden Række. Lokomotivmandens Tjeneste er altid og uløselig forbunden med Sikkerhedstjeneste, men tillige er det paalagt gennem Reglemenet at overholde den fastsatte Køretid, ja eventuelt indvinde mulig tabt Tid.

Dette gør Lokomotivmanden ogsaa altid, men det er en ligesaa ufravigelig Regel, at først og fremmest drejer det sig om Sikkerheden og derfor siger vi: kør ikke for stærkt, men overhold under alle Omstændigheder alle Bestemmelser om den fastsatte Maximalhastighed.

Det er derfor af meget stor Vigtighed, at alle Opslag vedrørende Kørselen er i behørig Orden, og at disse gennemlæses med den Grundighed, der er nødvendig af Hensyn til Meddelelsernes Betydning.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUND

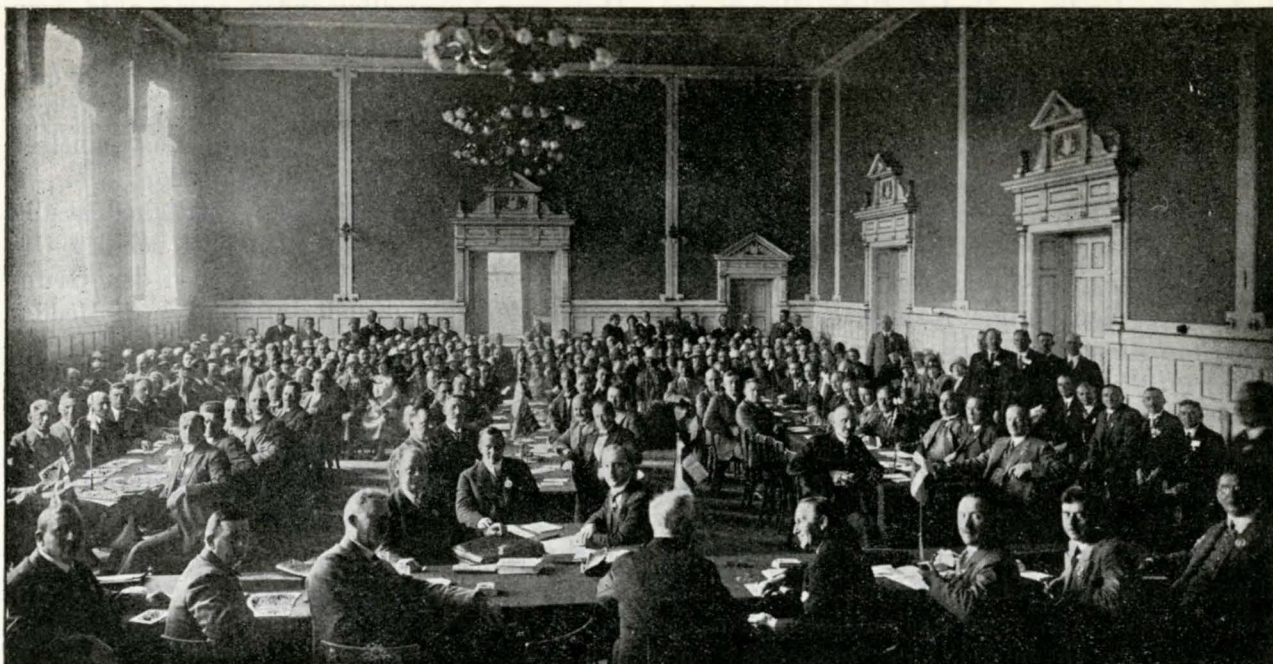
(Fortsat).

Til Kongressen var foruden Sekretariatet fremmødt 23 Repræsentanter fra Sverige, 10 fra Norge og 18 fra Danmark, heraf 6 fra Privatbanerne, desuden som før nævnt en Del Gæster. Den stilfulde Aabningshøjtidelighed overværedes af ca. 300 Mennesker.

Kongressen aabnedes Kl. 10,30 af »Norsk Lokomotivmands Forbund«s Formand, Hr. Robert Lund, som bød den store Forsamling Velkommen til Trondhjem, udtalte sin Glæde over det nordiske Samarbejde, samt haabede paa, at skandinaviske Lokomotivmænd maatte staa ubrødeligt sammen i Fremtiden.

Præsidenten for »N. L. F.«, Hr. A. Borgstedt, bød paa Sekretariatets Vegne Velkommen til Kongressen. Præsidenten omtalte ganske kort den forløbne 3-aarige Periode siden sidste Kongres. Lokomotivmændene havde været ude for en Aareladningsproces; men det gjaldt om at holde sig vaagne, saaledes at Angrebene paa os fik den mindst mulige Virkning. Vi med vore Organisationer maa hæve os, og den rent personlige Fare ved vor Gerning maa ikke til-sidesættes. Udtalte endvidere, at Lokomotivmændene ikke maatte isolere sig, da vor Gerning saa at sige var ens over hele Verden. Jernbanelinierne gaar over Grænserne, det samme maa vi gøre. Efter Præsidentens smukke Tale sang Forsamlingen den svenske, danske og norske Nationalsang.

Herefter havde de indbudte Gæster Ordet. Først Formanden for Norsk Kontorpersonalets Forbund, Hr. Hj. Larsen, som bragte en Hilsen til Kongressen paa sin Organisations Vegne. Det samme var Tilfældet for Norsk Jernbane-forbund, ved Formanden, Hr. Alberti.



Aabningshøjtideligheden.

Formanden for den svenske Lokomotivmands Organisation i Finland, Hr. Longholm, omtalte de finske Lokomotivmænds Kaar og Organisationer, haabede paa et nærmere Samarbejde med »N. L. F.«.

Formanden for de tyske Lokomotivmænd, Hr. Warstein, fik derefter Ordet og bragte først en hjertelig Hilsen fra tyske Kolleger, udtalte derefter: De tyske Rigsbaner er som bekendt et privat Selskab og skal give et stort Overskud, som bl. a. gaar til at betale den tyske Krigsgæld, og dette gaar stadigvæk ud over Personalet; men den tyske Administration er endnu ikke tilfreds, blot der kan klemmes nogle Minutter hist og her, sammenlagt betyder det Gevinst. Vore Forfremmelsesmuligheder er daarlige, og i det hele taget har vor Organisation haft uhyre Vanskeligheder at kæmpe mod. Hr. Warstein fortsatte: Vi burde ikke betragtes som Arbejdsmaskiner, men burde have Del i de Goder, som nu kun er forbeholdt en enkelt Klasse Mennesker. En Lokomotivmand har Krav paa at faa en god Løn, saaledes at han ikke under sin daglige ansvarsfulde Gerning skal staa med alt for store Bekymringer. Haabede paa, at der maatte være et usvigeligt Sammenhold inden for vort Fag, og udtalte, at Landegrænserne ikke maatte træde hindrende i Vejen herfor. Efter Talen sang Forsamlingen »Internationale«.

Fra »Skandinavisk Jernbanemænds-Union« bragte Hr. Lokomotivfører M. Mortensen, Es., en Hilsen og haabede paa, at det Samarbejde, der nu fandt Sted mellem Lokomotivmændene og øvrige Jernbanemænd, maatte fortsættes.

Derefter havde tidligere Præsident for »N. L. F.«, vor gamle Formand for »D. L. F.«, Hr. Chr. Christensen Es., Ordet. Christensen mindede om Karl Marx' Ord: »Arbejdere i alle Lande, forener eder«, og det glædede Taleren, at disse Ord havde baaret Frugt, omtalte ligeledes Organisationens store Betydning og den Udvikling, der er foregaaet, og manede til Enighed og Sammenhold.

Præsidenten erklærede derefter »N. L. F.«s Kongres for aabnet, og man foretog Valg af Kongressens Tillidsmænd. Til Dirigenter valgtes A. Borgstedt (S.), R. Lund (N.) og M. Mortensen (D.). Som Sekretærer valgtes Engstrøm (S.), Sandaker (N.) og Kuhn (D.).

Et Forslag fra »N. L. F.«s Sekretær, Leo, om at sende et Telegram til de norske Statsbaner vedtoges.

Herefter holdtes der Middagspause, som mange af Deltagerne ogsaa benyttede til at se den prægtige Domkirke.

Kl. 14 begyndte Forhandlingerne og drejede sig om Virksomheden og Regnskaberne i den forløbne Kongresperiode. Diskussionen drejede sig hovedsagelig om Forbundets Medlems-



Det nordiske Lokomotivmands Forbunds Sekretariat.

Staaende fra venstre: Engström, Sverige, J. Sandaker, Norge, Brix, Danmark, Boyesen, Danmark, Præsidenten, Borgstedt, Sverige, den nyvalgte Præsident R. Lillie, Danmark, Ness, Norge, Sekretæren, Leo, Sverige. Siddende fra venstre: Pens., tidligere Medlem af Sekretariatet Christensen, Danmark, Jensen, Danmark, Ek, Sverige, Rosén, Sverige, Lund, Norge, Simensen, Norge.

skab i Nordisk Lokomotivmands-Union«, idet Unionens Love virker uretfærdigt over for de Organisationer, som har et lille Medlemsantal. Interessen samlede sig derfor om et nyt Lovudkast, som Kongressen gav Sekretariatet Bemyndigelse til at arbejde videre med.

Beretning og Regnskab blev enstemmigt vedtaget. Af Regnskabet fremgik det bl a., at »N. L. F.«s samlede Reservefond er pr. 1. Jan-1928 oppe paa 529 758 Kr. Medlemsantallet er 8 831.

Derefter behandledes Sekretariatets Forslag til Lovændringer for »N. L. F.«. De forskellige Ændringer blev oplæste Punkt for Punkt og blev efter en grundig Debat vedtaget.

Ordførerne for de forskellige Lande omtalte derefter meget udførligt Løn- og Tjenesteforhold samt Uddannelsesspørgsmaalet, som blev paahørt med stor Interesse. Kongressen behandlede ligeledes Enmandsbetjeningen af Lokomotiver og Motorvogne samt udmærkede Indlæg om Bilkonkurrencen og Jernbanernes Administration.

Herefter gik man over til Valgene. Vor Organisations Formand, Rich. Lillie, blev enstemmigt valgt som Præsident. Til Revisor valgtes Lokomotivfører Axel Madsen, Gb., og Handberg fra Privatbanerne.

Næste Kongres skal afholdes i Danmark om 3 Aar, og som Kongresby valgtes Aalborg.



Ved Festmiddagen.

Afslutningen af Kongressen formede sig paa en meget smuk Maade. De tre Landes Formænd takkede for det kammeratlige Samvær i de udmærkede Kongresdage.

Derefter havde Gæsterne Ordet ligeledes for at takke. Den nyvalgte Præsident, Hr. Rich. Lillie, talte for den afgaaede Hr. Borgstedt, som i smukke Vendinger takkede for det gode og veludførte Arbejde i den forløbne Periode. Lillie udbragte derefter et svensk firefoldigt Leve for den stilige og dygtige Hr. Borgstedt.

Under begejstrede Hurraraab for »N. L. F.« og det nordiske Samarbejde sluttede Præsidenten »N. L. F.«s 12. Kongres.

Marts d. A. fremkomne Overskud i de nærmeste Dage vil blive anvist Foreningen 150 Kr. til Anvendelse til Hjælp til Ophold paa Lokomotivmændenes Feriehem for Lokomotivmænd, som trænger til Rekreation, men hvis økonomiske Forhold gør Ydelsen af en saadan Hjælp ønskelig.

(sign.) *Ove Munch.*

H. Mamsen.

SKRIVELSER OG SVAR

16. Maj 1928.

I Skrivelse af 2. f. M. har Finansministeriet meddelt Ministeriet for offentlige Arbejder, at saavel samme som Lønningsraadet af Hensyn til Ønskeligheden af inden for alle Styrelsesgrene at have saa vidt muligt ensartede Regler for Beregning af Dagpenge under Tjenesterejser i Udlandet meget maa henstille, at den i Ordre A 14, p. 177, 5. og 6. Stk., indeholdte Regel om Godtgørelse for saadanne Rejser faar følgende Affattelse:

»For beordret midlertidig Tjeneste ved Statsbanernes Ekspeditioner i Udlandet ydes Time- og Dagpenge med et Tillæg af 50 pCt.

For Tjenesterejser i Udlandet kan Dagpengene forhøjes efter Generaldirektoratets Skøn med indtil 100 pCt., eller Rejse efter Regning kan tilstaas.«

Forinden videre i denne Anledning foretages, har man ikke villet undlade at give Foreningen Adgang til eventuelt at fremkomme med en Udtalelse over Sagen.

P. G. V.
H. Ølgaard.

E. Lunn.

11. Juni 1928.

I Besiddelse af Generaldirektoratets Skrivelse af 16. f. M. Journ. Nr. L. 720 skal man tillade sig at meddele, at Dansk Lokomotivmands Forening tiltræder den af Generaldirektoratet i ovennævnte Skrivelse foreslaaede Ændring i Ordre Serie A. 14, for saa vidt angaar de paa Side 177, Stk. 5 og 6 anførte Bestemmelser vedrørende Dag- og Timepenge m. v. i Udlandet.

P. F. V.
Rich. Lillie.

Herved har man den Fornøjelse at meddele, at der af det ved Forevisningen af Lokomotiver paa Københavns Hovedbanegaard i Dagene 17.—27.

Under 1. Juli d. A. har Foreningen ved Skrivelse Journ. Nr. M. 2718 modtaget Meddelelse om, at der vilde blive anvist Foreningen Kr. 150,00 som et Overskud fremkommet ved Forevisning af Lokomotiver paa Københavns Hovedbanegaard.

I den Anledning skal Dansk Lokomotivmands Forening bede Generaldirektoratet om at modtage Foreningens bedste Tak for den viste Opmærksomhed, samtidig skal man meddele, at Beløbet er modtaget, og der vil blive draget Omsorg for, at det tilstillede Beløb anvendes i det Øjemed, som der i Generaldirektoratets Skrivelse er givet Udtryk for.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

REJSEN TIL TRONDHJEM

Som bekendt afholdt »N. L. F.« sin 12. Kongres i Trondhjem den 15., 16. og 17. Juni. Fra Rejsen derop samt de udmærkede Dage i Trondhjem skal her gives en kort Skildring.

Fra Danmark var anmeldt ca. 150 Deltagere til Færden mod det høje Nord, saa det var jo ikke en helt lille Skare Lokomotivmænd med Damer, der samledes paa Københavns Hovedbanegaard Onsdag den 13. Juni. Alle saa forventningsfulde og glade ud, og sikkert har ingen af Deltagerne fortrudt at være med paa denne prægtige og minderige Tur. Klokkeren 7,00 »gled« Toget under Frihedsstøtten, og vi begyndte nu at sluge af de ca. 1300 km, som Jernbanerejsen til Trondhjem udgør. Paa Vejen til Helsingør præsenterede Deltagerne sig for hinanden og mangt et hjerteligt Haandtryk blev udvekslet. Rejsens Ledere, d'Hr. Lokof. L. M. Schmidt og E. Kuhn var paa Færde overalt med Tryksager og gode Raad. Imidlertid naaedes Helsingør, og vi gik ombord i »Færjan til hinsidan«. Over Sundet havde vi en prægtig Sejlads. Himlen var blaa, Solen straaede, de nye D. L. F. Emblemer lyste gemytligt op i Knaphullerne, ja, hvad kunde vi rejselystne forlange mere. I Helsingborg var der reserveret Vogne til os; men det bedste af det hele var, at Statens Jernbaner havde givet Familiefrimærke til Gøteborg. Jernbanerejsen gennem Sverige er velkendt af de fleste og byder forøvrigt heller ikke paa særlige Overraskelser; vi skal derfor ikke komme nærmere ind paa denne Del af Turen.

Klokken 17,15 naaede vi den norske Grænsestation Kornsjö og befinder os hermed i et af Verdens smukkeste Lande. Efter at have skiftet Maskine dam-

pede vi mod Oslo som foreløbigt Maal; men vi havde ikke kørt ret langt, inden der skete noget, som ikke er helt ukendt for Lokomotivmænd, nemlig Nedbrud. Toget standsede midt paa Linien, og allehaande Rygter kom i Omløb, heldigvis viste det sig, at det kun var en af Maskinens Bærefjedre, der var sprunget, og Toget fortsatte med nedsat Kørehastighed til Halden (Frederikshald), hvor vi fik en ny Maskine.

Landskabet har nu skiftet Karakter, man ser ikke saa mange opdyrkede Marker, af og til aner man lidt af Norges Fjelde, ellers Skov og atter Skov, gennemskaaret af dybe Dale og Kløfter. Forinden vi naar Halden, kører Toget gennem den smukke Tistedal med Tistedalsskoven dybt under os. I Halden er der 15 Min. Ophold, fra Stationen er der en prægtig Udsigt til Frederiksstens Fæstning, som herfra tager sig glimrende ud. Som bekendt fandt Cart d. 12. sin Død her i 1718. Det næste, som vi særligt beundrede, var Sarpsfossen; Banen gaar over Fossen paa en mægtig Bro, Toget kører ganske langsom over, og fra Kupévinduet har man en glimrende Udsigt over Faldet. Mægtige Vandmasser baner brølende og sydende sig Vej, saa Skumsprøjt og Vanddampe staar højt i Vejret. Ved Fossen findes en Mængde Fabriksanlæg, hovedsagelig Papir og Cellulosefabriker. Men Toget fører os videre og under Sang og Gemytlighed naar vi Norges Hovedstad med en lille Times Forsinkelse. Paa Banegaarden var norske Kolleger mødt op for i Hold at føre os til de forskellige Hoteller. Skønt Kl. blev ca. 24, inden vi fik ordnet vore Værelser, benyttede mange af Deltagerne dog den lyse og dejlige Sommernat til en lille Tur paa »Carl Johan«, og efter den Folkevandring, der fandt Sted paa denne Tid, fik man det Indtryk, at Oslos Indvaanere ikke bruger meget af Natten til at sove i. Naa, hvem kan sove, naar det udenfor er saa lyst som Dagen. Den næste Morgen blev vi vækkede Kl. 6, besaa den store Banegaard, og hvad der særligt vakte vor Interesse, var de elektriske Lokomotiver, og dernæst at alle Rangermaskiner var tomandsbetjente. Saa lød Konduktørens »Tag Plads«. — Togføreren fløjtede i sin Trillefløjte, der mærkedes et lille let Ryk, og Toget satte sig i Bevægelse ud til nye Skønhedsindtryk i det dejlige Norge. I Toget var der reserveret Vogne, og de norske Statsbaner havde givet os alle Frirejse paa 2. Vognklasse *overalt* i Norge, gældende til 1. Juli.

Der forestod os nu en 15½ Times uafbrudt Jernbanerejse; men Rejsen føltes ikke lang og trættende, dels fordi at nu var Selskabet rystet sammen og ikke mindst de stadig skiftende Landskaber, som vi med Beundring betragtede fra Kupévinduerne, og man maa lade Nordmændene, at her kan vi ikke være med, selv om vi ogsaa i Danmark har Himmelbjerget og et Par Rangerbjerge; mod Norges sneklædte Fjælde er vore »Bjerge« kun Muldvarpeskud.

Den første Station, Toget holdt ved, var Lillestrøm; mange var henne for at hilse paa Lokopersonalet, som meget beredvilligt besvarede de forskellige Spørgsmaal, der blev stillet; flere af Deltagerne kørte en Tur paa Lokomotivet for at anstille Sammenligninger. Næste Stoppested var Eidsvold, kendt fra Rigs-

forsamlingen i 1814. Derfra til Minne over den lange Minnebro, og her begynder Norges største og smukke Indsø, Mjøsen, som er 12 Mil lang. Banen fortsætter nu langs med Mjøsen, og man har et herligt Udsyn over Søen. Toget fortsætter til Stationerne Hammar og Lillehammer, ved sidstnævnte er vi ved Mjøsens nordlige Ende og maa nu sige Farvel til denne prægtige Sø; men som Ækvivalent er vi nu ved Indgangsporten til den smukke Gudbrandsdal. Dette vidunderlige Dalstrøg gaar helt op til Dombaas, og ved denne Station har vi passeret de første 200 km af de 552 km, som Strækningen Oslo—Trondhjem udgør. Dombaas er Udgangspunktet for »Dovrebanen«, over det berømmelige Dovrefjeld, endvidere »Raumabanen«, som gaar gennem Romsdalen til Aandsnes.

Da »Dovrebanen« (Dombaas-Støren) vel nok kan siges at være den mest interessante Strækning paa hele Rejsen, vil jeg gerne opholde mig lidt ved den. Først skal dog nævnes, at de norske Statsbaner med stor Elskværdig havde etableret Særtog for os paa denne Strækning, da der uden for den egentlige Turistsæson kun køres over Højfjeldet hveranden Dag. — Atter et smukt Træk af den norske Jernbanestyrelse.

Næppe noget andet Fjeldnavn har saa stærk en Klang som Navnet Dovrefjeld. I Hekseprocessernes Tid troede man, at Dovrefjeld var noget i Lighed med Bloksbjerg i Tyskland. Et Sted, hvor Heksene havde Stævne med selve Djævelen. Stærk kom Dovrefjelds Stilling til Udtryk i norsk Bevidsthed ved Budskabet om Selvstændighedserklæringen i 1814, idet det norske Folk samlede sig under Devisen: »*Enige og tro, indtil Dovre falder*«. Henrik Ibsen har ogsaa gjort Dovres Navn udødelig i »Per Gynt«. Paa os fra det flade Land, Danmark, gjorde Dovre ogsaa et mægtigt Indtryk ved sin storslaaede Natur; men Dovregubben tog ogsaa særdeles venlig imod os.

(Fortsættes.)

NYE GARRATT LOKOMOTIVER TIL DE SYDAFRIKANSKE JERNBANER

Efter »Hanomag Nachrichten« ved F. Späer.

Paa Mallet-Lokomotivet maa Askekassen i stærkt indsnevret Form anbringes mellem Rammepladerne, hvorimod Garratt-Lokomotivets Askekasse ved Kedlens frie Beliggenhed kan gives den fordelagtigste Form: lodrette Sidevægge med Renseklapper, og store Luftklapper for og bag (Fig. 8 og 9).

Kedelrammen hviler med begge Ender paa Damptruckerne og er styrbart forbunden med disse. Drejepunktet ligger et godt Stykke fra Truckens Centrum ind mod Kedlen, hvorved Kurveindstillingen bliver som en Bissel-Truck. Da Drejepunktet tillige er Støttepunkt (skal optage Stød) er disse udført med en Bæretap, der er ca. ½ m større end paa almindelige 2-akslede Trucker.

Sporvidde	1067 mm
Cylinderdiameter	406 mm
Slaglængde	680 mm
Drivhjulsdiameter	1370 mm
Løbehjulsdiameter	762 mm
Hjulstand, fast	2900 mm
Hjulstand pr. Drivenhed	5950 mm

Hjulstand, samlet	21260 mm
Damptryk	13 at
Riseflade	4,1 m ²
Hedeflade i Fyrkassen	18,5 m ²
Hedeflade i Rørene	190 m ²
Samlet Fordampningshedeflade	208,5 m ²
Overheder-Hedeflade	43 m ²

Vandbeholdning	18,1 m ³
Kulbeholdning	10 t
Adhæsionsvægt	79 t
Tjenestevægt	140 t
Trækkekræft (0,75 p)	15000 kg
Maksimalhastighed	80 km/T.
Mindste Kurveradius	90 m

Fig. 7. 2 C 1 + 1 C 2 Garratt-Personlokomotiv. Bygget 1927 af Hamomag.

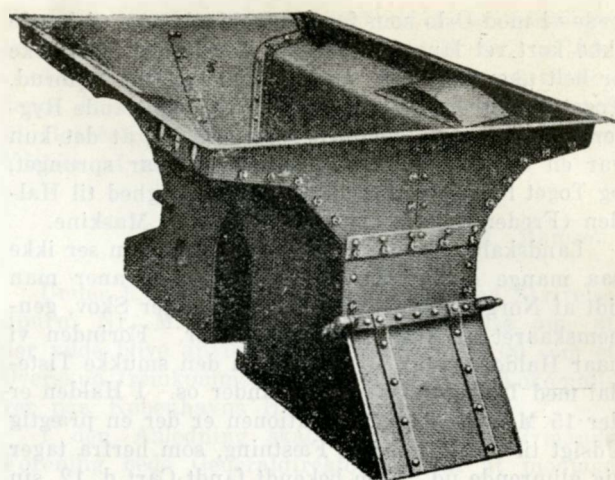
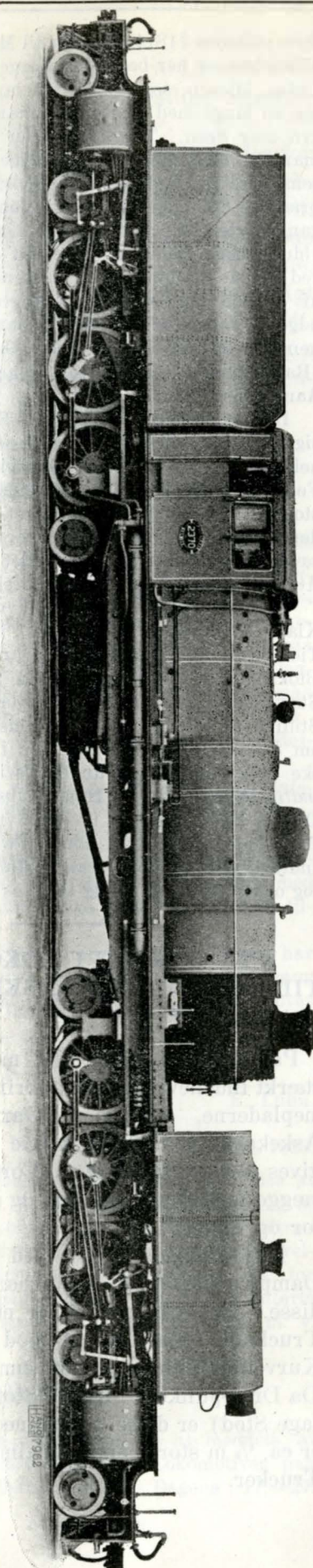


Fig. 8. Askekasse til et Mallet-Lokomotiv for Smalspor.

Grundet paa Garratt-Lokomotivets ualminnelige Længde bliver Skinnebelastningen pr. Meter meget lille, derfor egner dette sig i Særdeleshed for Baner med lette Skinner og Broer. Paa den anden Side klæber den Ulempe ved de længste 30 m lange Garratt-Lokomotiver, at Reparationer ikke kan udføres i mindre Værksteder, hvor Skydebroerne i Reglen kun har en Længde af 14—15 m. Ved Bygning af nye Værksteder søger man derfor at indrette disse saaledes, at Skydebroer helt udelades.

Vandkassen paa Truckerne er forbundet med hinanden og tilmaalt saadan, at Adhæensionsvægten af begge Maskinenheder paa det nærmeste er den samme uafhængigt af Vandkassernes Indhold. Symetrien i Garratt-Lokomotivets Aksel- og Cylinderanordning giver dette lige gode Egenskaber for forlæns og baglæns Kørsel, hvorved Drejeskiver gøres overflødig. I Kurver er Garratt-Lokomotivets Løb som en Truckvogns; man tillader af den Grund meget større Kørehastigheder end med andre leddelte Lokomotiver.

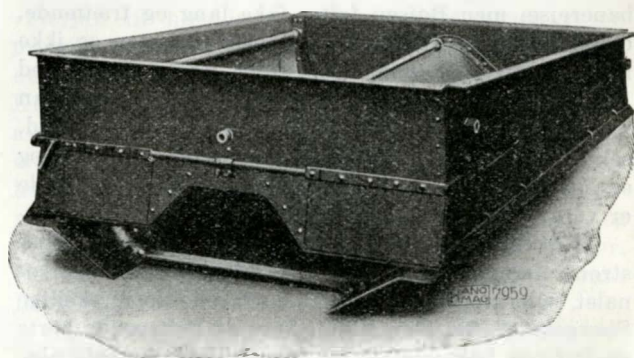


Fig. 9. Askekasse til et Garratt-Lokomotiv for Smalspor

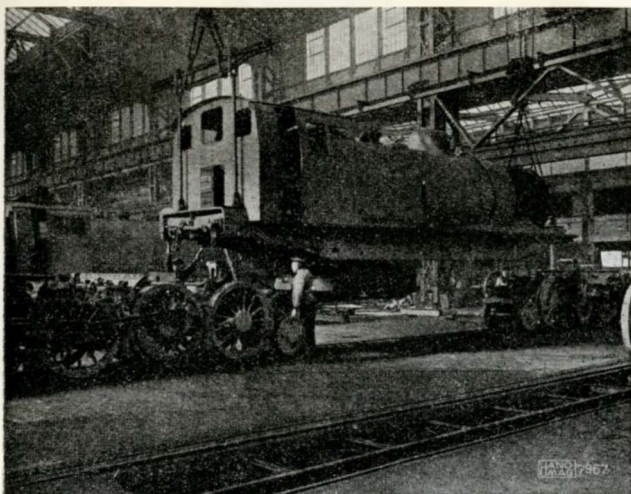


Fig. 10. En Garratt-Kedel paa Ramme lægges paa Drivtruckerne.

Med Hensyn til Maskineriet kan Garratt-Typen sammenlignes med to Lokomotiver med fælles Kedel, der styres fra ét Sted, paa Midten af Lokomotivet, som det bruges paa elektriske Dobbelt-Lokomotiver. Drivværket kan efter Behov indrettes med 2, 3 eller 4 Cylindre, ligesom Akselanordningen kan være fra B til 2 F 1 efter som Forholdene kræver det. Disse Muligheder, i Forbindelse med at Kedlens Størrelse og Form kun er afhængig af Profilmålene, er Grundlaget for, at Garratt-Lokomotivet selv paa smalle Spor kan præstere den Trækkekraft, der i overskuelig Fremtid vil kræves.

Cylindrene paa de i Figurerne gengivne Garratt-Lokomotiver sidder udvendig paa den yderste Ende af Rammen, hvorved Dampprørene bliver lange og elastiske, og Utætheder ved Dampørleddet snarere undgaas. Da Rørleddet ligger i Drejepunktet, hvor Udslaget er mindst, og der i moderne Lokomotivbygning findes Konstruktioner af Rørled, som er tidligere anvendte langt overlegne, er det lettere at holde Dampledningerne tætte, end man er tilbøjelig til at antage.

Til at bedømme Garratt-Lokomotivet i Driften er Beretningen fra S. A. R. over fleraarige Forsøg, der førte til, at Garratt-Typen blev Banens Standard-Type for leddelte Lokomotiver, meget talende.

Vi gengiver af Beretningen følgende:

Indtil 1920 havde S. A. R. til Bjærgstrækninger anskaffet 80 Mallet-Lokomotiver, større og større efter den stigende Trafik, saaledes at de sidst byggede (Fig. 3) er de sværeste, der

overhovedet findes af Mallet-Lokomotiver for smalsporede Baner. Paa Foranledning af General-Manager Sir William Hoy K. C. B., blev samtidig anskaffet 3 forskellige Størrelser af Garratt-Lokomotiver for at anstille Sammenligninger med Mallet-Lokomotiver i Driften.

Med det sværeste Garratt-Lokomotiv paa den Tid, som ses i Fig. 4, og Mallet-Lokomotivet i Fig. 3 afholdtes Prøvekørsler. For Sammenligningens Skyld gengives nedenstaaende disse Lokomotivers Hovedmaal.

	Mallet-Lokomotivet	Garratt-Lokomotivet	Forskel til Fordel for Mallet-Lokomotivet i pCt.
Cylinderdiameter	508/800 mm	457 mm	+ 12
Slaglængde	660 mm	660 mm	—
Drivhjulsdiameter	1219 mm	1219 mm	—
Damptryk	14 at	12.6 at	+ 11
Risteflade	4.15 m ²	4.8 m ²	+ 3
Hedeflade paa Kedlen ..	300 m ²	238 m ²	+ 26
Hedeflade paa Overhederen	57 m ²	49 m ²	+ 16
Hedeflade, ialt	357 m ²	287 m ²	+ 24
Adhæsionsvægt	103 t	108 t *)	+ 10
Tjenestevægt	130 t	136 t	—
Tenderens Vægt	52 t	—	—
Største Trækkekraft ca. .	24000 kg	21400 kg	+ 12
Adhæsionsværdi derved ..	4.5	5	—
Vandforsyning	19 m ³	21 m ³	—
Kulforsyning	10 m ³	9 m ³	—

*) 98 t ved halv Vand- og Kulforsyning.

Som det ses i Tabellen havde Mallet-Lokomotivet store Fordele: Ristefladen var 3 pCt., Hedefladen 26 pCt., Overhederfladen 16 pCt. og Damptrykket 11 pCt. større; endvidere havde det ved sin konstante Adhæsionsvægt 12 pCt. større Trækkekraft, hvilket giver et Plus paa 10 pCt., naar der for Garratt-Lokomotivet kun

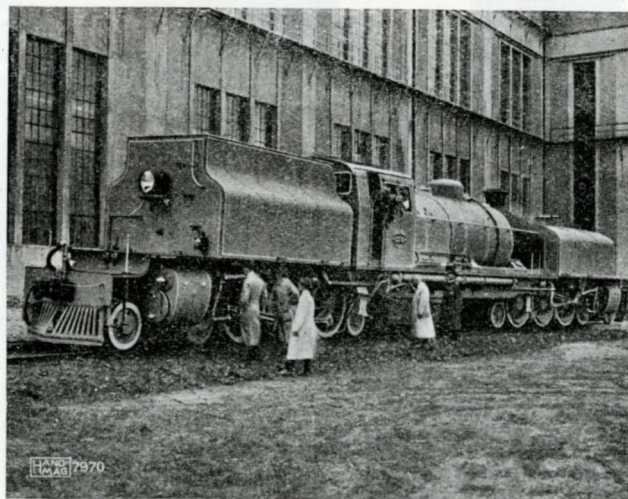


Fig. 11. Prøvekørsel med et 2 C 1 + 1 C 2 Garratt-Lokomotiv i Fabriksgaarden.

regnes med halv Forsyning af Vand og Kul. Sluttelig kan man sætte den bedre Dampudnyttelse ved Mallet-Lokomotivets Compound Drivværk til 8 pCt. Overfor dette staar Mallet-Lokomotivets 46 t større Egenvægt, som skyldes Tenderen.

Prøvekørslerne gik ud paa at fastslaa, hvilket af Lokomotiverne, der med den største Kraftudvikling ved langsom Fart, kunde befordre den største Last. Der fyredes med Natal-Kul af omtrent 7 500 V. E. Paa den 8 km lange Strækning mellem Waschbank og Wessels Nek med en Middelstigning paa 1 : 80 kørtes med fuld Cylinderfyldning.

Garratt-Lokomotivet befordrede 1 310 t med en Gennemsnitshastighed af 24 km/Tim.

Mallet-Lokomotivet befordrede 1 225 t med en Gennemsnitshastighed paa 19 km/Tim.

Dette svarer til en Kedelydelse af henholdsvis 1 850 og 1 400 HK.

Mellem Pieter Maritzburg og Cato prøvekørtes med fuld Cylinderfyldning paa en 18 km lang uafbrudt Stigning paa 1 : 100.

Garratt-Lokomotivet befordrede 1 620 t med en Gennemsnitshastighed paa 15 km/Tim.

Mallet-Lokomotivet befordrede 1 607 t med en Gennemsnitshastighed paa 11 km/Tim.

Dette svarer til en Kedelydelse af henholdsvis 1 200 og 915 HK.

Endvidere afholdtes Udholdenhedsprøve paa Strækningen mellem Estcourt og Dell, som er 28 km lang med Stigning 1 : 65 og mange Kurver med 164 m Radius.

Tur A. Garratt-Lokomotivet befordrede 903 t med en Gennemsnitshastighed paa 20 km/Tim.

Mallet-Lokomotivet befordrede 883 t med en Gennemsnitshastighed paa 16 km/Tim., svarende til en Kedelydelse af henholdsvis 1 420 og 1 180 HK.

Tur B. Garratt-Lokomotivet befordrede 902 t med en Gennemsnitshastighed paa 20 km/Tim.

Mallet-Lokomotivet befordrede 902 t med en Gennemsnitshastighed paa 14,5 km/Tim., svarende til en Kedelydelse af henholdsvis 1 420 og 1 100 HK. Derved faldt paa Mallet-Lokomotivet Kedetrykket til 12,5 at.

Tur C. Garratt-Lokomotivet befordrede 921 t med en Gennemsnitshastighed paa 18 km/Tim. Paa denne Tur var Regulatoren fuldt aaben og Styringen sat paa 65 pCt. Fyldning.

I Beretningen lægges Garratt-Lokomotivets velegnede Kedel til Grund for dets Overlegenhed. Mallet-Lokomotivets Forbrændingskammer, lange Kedelrør, flade Fyrkasse, snævre Askekasse med mangelfuld Lufttilførsel og andre Forhold, der er fremkommet ved Vægtens Fordeling paa Akslerne eller manglende Plads, er paa Garratt-Lokomotivet skaffet til Side. Den rolige, regelmæssige Forbrænding i Garratt-Kedlen omtales meget rosende og tillægges den ved Askekassens Form opnaaede Lufttilførsel, samt den dybe Fyrkasse og det dobbelt saa store Antal Dampslag.

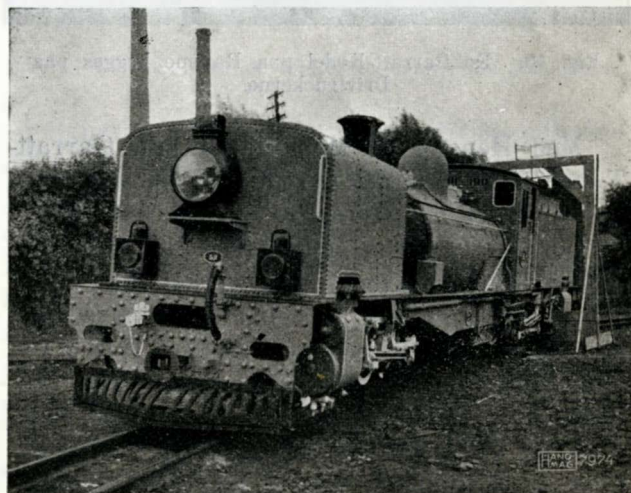


Fig. 12. Et 1 C 1 + 1 C 1 Garratt-Lokomotiv i en 50 m Kurve.

Ifølge Garratt-Kedlens gode »Dampfmachen« brugte dette ved samme Togbelastning ca. 12 pCt. mindre Kul end Mallet-Kedlen; dertil kommer Besparelser ved mindre Reparationsudgifter paa den enkle Kedel, lettere Løb gennem Kurver med mindre Slid paa Skinner og Hjulflanger. South Africa Railways and Harbours General-Manager bemærker i sin Aarsberetning for 1921 følgende:

»I nøjagtige Prøver, der afholdtes med Hovedliniernes Garratt-Lokomotiv, tog dette ikke alene større Ladning end de øvrige svære Lokomotiver for Hovedlinier, Mallet-Lokomotiverne iberegnet, men dets Køretid var bedre og dets Vand- og Kulforbrug mindre. Resultatet med disse Maskiner har overgaaet de største Forventninger.«

Da Garratt-Lokomotivets Overlegenhed i den efterfølgende Tid traadte mere og mere frem, og da disse kunde bruges paa Stigninger og Fald paa 1 : 30 — paa hvilke man ikke

turde benytte Mallet-Lokomotivet med sin lange Kedel af Frygt for at blotte Fyrkasseloftet — indkøbtes ikke flere Mallet-Lokomotiver, men Garratt-Lokomotivet blev ved S. A. R. Normal-Typen.

Selv om Mallet-Kedlens Ydeevne forhøjes ved en Ændring af Overhederen (om den opnaaede Dampoverhedning berettes desværre intet), vil Kedlen paa Grund af sin ufrie Belliggenhed næppe kunne ændres til at naa Garratt-Kedlens specifikke Dampydelse, der som nævnt maa tilskrives Kedlens Form og den gode Lufttilførsel.

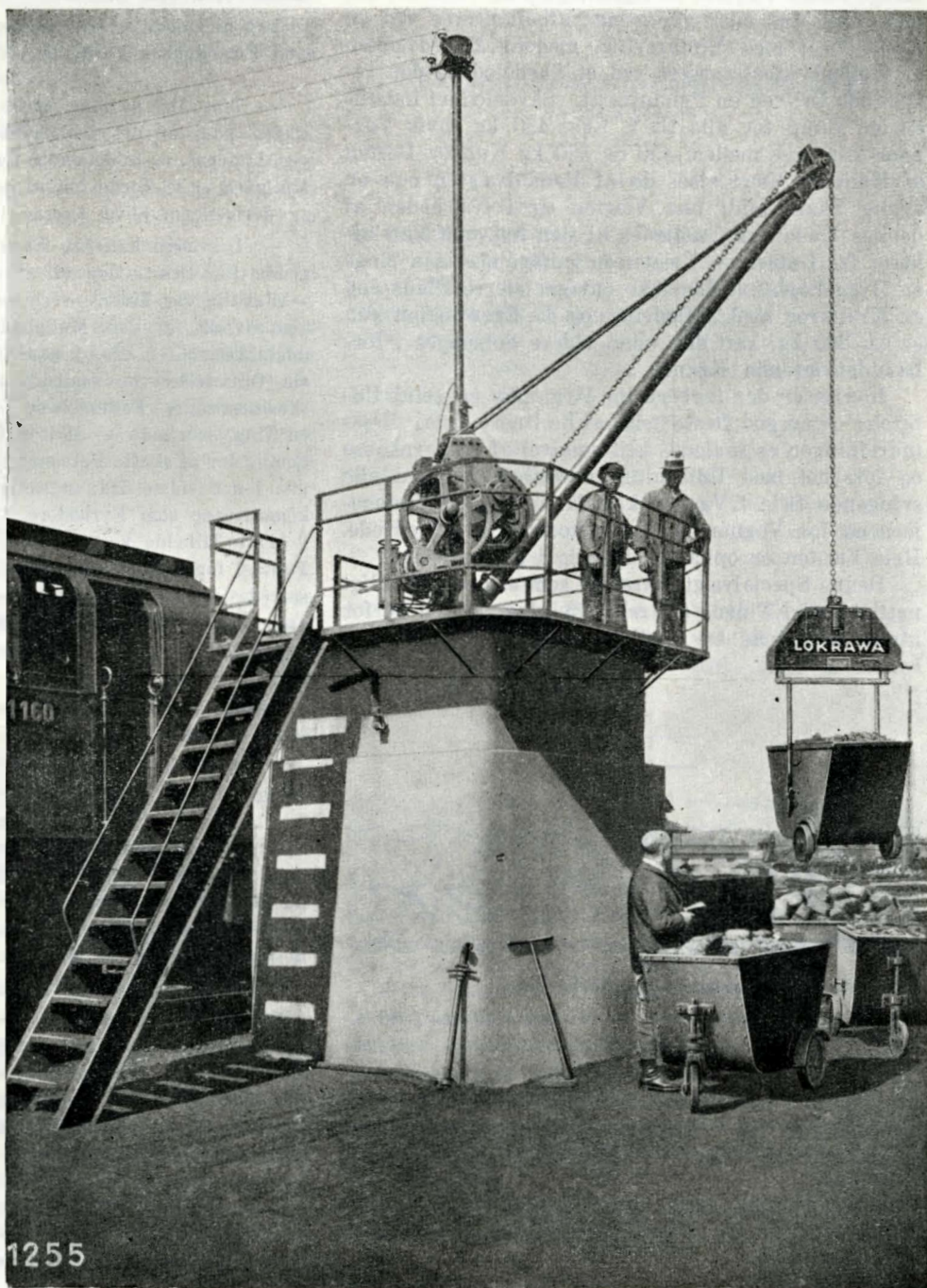
Luft betyder Kraft; som en Eksplosionsmotor behøver en Lokomotivkedel den rigtige Blanding af Brændstof og Luft, hvilket ofte glemmes. Garratt-Kedlen ertilige overlegen vedsin Enkelthed; i Lokomotivdriften er den enkleste Kedel den bedste, dens Dampydelse gaar, som Forsøgene ved S. A. R. viser, tilbage, naar den konstrueres ind i et utilstrækkeligt Rum. Lignende Erfaringer synes at være gjort ved Banerne i De forenede Stater, der i den senere Tid ikke har bygget saa mange Mallet-Lokomotiver.

Maatte denne Fremstilling tilkendegive, at Garratt-Typen byder en udmærket Løsning af Opgaven: store Lokomotivydelse indenfor snevre Profilmaal. Garratt-Lokomotivet kan hvad Kraftydelsen angaar tage Kampen op mod en hvilken som helst anden Driftsform

KONTROLLERING AF LOKOMOTIVERNES KULFORBRUG

Det er ejendommeligt at lægge Mærke til, at selv det mindste stationære Dampkedelanlæg forsynes med en Vægt til Kontrollering af Anlæggets Kulforbrug, medens man ved Lokomotiver nøjes med mere eller mindre primitive Maalinger, hvis man ikke helt giver Afkald paa Kontrol.

Ved større moderne, stationære Anlæg er man nu over alt gaaet over til Kontrollering af hver enkelt Kedel, idet en saadan effektiv Kontrol findes lønnende, men for selv de største og mest moderne Lokomotiver nøjes man med Maaling af Kullene i en



Spand og maaske Kontrollering af nogle Damptryk og Temperaturer.

Denne urationelle og umoderne Driftsform har de tyske Rigsbaner søgt at komme bort fra, og traadte i denne Anledning for nogle Aar siden i Samarbejde med det kendte Vægtfirma Carl Schenck i Darmstadt, og i den forløbne Tid er det lykkedes at faa konstrueret en Vægt for dette specielle Formaal, som opfylder Rigsbanernes Fordringer, og derfor er antaget af disse.

Denne Vægt, der er en Kombination af en Pendulvægt og en Skydelodsvægt, anvendes i Forbindelse med de almindelige Kraner og Kulvogne, idet den ophænges i Kranens Hejsetov og Kulvognene i et Par Kroge under Vægten. — Egenvægten af Vognene, der maa være ens eller gøres ens, afballanceres ved en Kontravægt med Fintarering, medens Hovedvægten af Kullene afballanceres ved et Skydelod og den resterende Del ved en Pendulvægt. Skydelodet indstilles en Gang for alle til f. Eks. 450 kg, hvis Vognene kan tage mellem 450 og 550 kg Kul, og Resten af Kullenes Vægt vises da af Pendulvægten paa en synlig Skala midt paa Vægten og i Nærheden af dennes Underkant, saaledes at den bekvemt kan aflæses fra Gulvet. — Vægten er udført med saa ringe en Byggehøjde, at den ikke optager større Plads end en Krankrog med Affjedring, og da Egenvægten kun er ca. 200 kg, kan den uden videre ophænges i forhaandenværende Kraner.

Iøvrigt er der lagt særlig Vægt paa en solid Udførelse og en god Beskyttelse af de finere Dele. Vejeindretningen er saaledes helt omgivet af en Jernkasse og forsynet med Udløsningsanordning, hvorved alle svingende Dele i Vægten kan fastholdes, og Hængejernene for Vognene er gjort todelte og affjedrede. Hele Vægten er ophængt drejelig i et Kugleleje.

Denne Specialvægt optræder som et overordentligt nyttigt Led i Tidens Sparebestræbelser, og vil derfor utvivlsomt vinde en hurtig Indgang ved alle Jernbaner.

A. P. Hjortso.



Internationale Transportarbejderforbund

afholder i Dagene fra 9. til 14. Juli Kongres i Stockholm. Denne internationale Kongres afholdes i Stockholms Rigsdagsbygning, der er stillet til Raadighed af den svenske Regering, hvis politiske Farve er af omtrent samme Kulør som vor Regering. Heraf ser man, at der er en voksende Forstaaelse af denne Sammenslutnings Betydning.

Forhandlingerne finder Sted i 2det Kammers Plenarsal og foregaar fra 11.00 Fm. og vedvarer til Fredag den 13. Juli.

Stockholms Stadsfuldmægtige (Borgerrepræsentanter) har indbudt de delegerede til Lunch Mandag den 9. Juli Kl. 14. Alle de til I. T. F. tilsluttede Organisationer i Sverige, der optræder som Værter, har indbudt de delegerede til en Udflugt pr. Baad paa Mælaren til Drottningholm Tirsdagen den 10. Juli Kl. 18 og en Baadudflugt til Saltöbadet Torsdag den 12. Juli.

Efter Kongressens Slutning har Kongressens Værter indbudt de delegerede og Gæster til en Rejse til Lapland, der paabegyndes Lørdag den 14. Juli og varer 5 à 6 Dage.

Som vore Repræsentanter til ovennævnte Kongres er udpeget L. M. Schmidt, Carl Petersen og I. Knudsen.

Katastrofen ved Bollnäs

har foranlediget »Berlingske Tidende« til et Interview med Foreningens Formand. Vi citerer:

— Tror De, at man herhjemme altid kan være helt sikker paa, at det Lokomotivpersonale, der sendes ud paa Linierne, er fuldstændig friskt og raskt, saa der ingen Mulighed er til Stede for, at det kan misforstaa en Ordre og derigennem blive Aarsag til store Ulykker?

— Desværre kan mit Svar ikke blive særligt beroligende for Dem! Jeg er af den Overbevisning, at der — navnlig for Tiden — slides saa stærkt paa vore Lokomotivfolk, at den Mulighed ikke kan siges at være udelukket, at en Mand paa Grund af Træthed kan faa sin Opfattelsesevne saaledes nedsat, at han kan begaa skæbnesvangre Fejltagelser. Hertil kommer yderligere en Ting, som man — af i og for sig prisværdige Grunde, nemlig for at skaffe Personalet Sommerferie — er begyndt paa i den sidste Tid: at sætte Arbejdsmænd op paa Lokomotiverne som Fyrbødere. Hvilke Konsekvenser dette i givne Tilfælde kan føre til, behøver man ikke megen Fantasi for at kunne tænke sig. Ellers er det jo nemlig saaledes, at skulde Ulykken ske og Lokomotivføreren blive grebet af et Ildebefindende eller lignende, saa kan Fyrbøderen (der jo med Tiden selv skal være Lokomotivfører) gribe ind.

— Bliver Lokomotivpersonalet ikke til Stadighed kontrolleret af en Læge?

— Nej, det gør det ikke. Før man begynder paa sin Uddannelse til Lokomotivfører, det vil altsaa sige, naar man bliver Fyrbøder, bliver man lægeundersøgt, navnlig Øjnene bliver kontrolleret, senere hen er det kun, hvis man har været syg, f. Eks. haft en Hjertesygdom, har lidt af for højt Blodtryk, eller — som Tilfældet i Øjeblikket er med en ung Lokomotivfører, at han lider af Besvimelsesanfald — bliver der gjort noget effektivt.

— Men den mentale Tilstand?

— Bliver ikke undersøgt! Det kan jo imidlertid hænde, at man Mand og Mand imellem opdager, at der er en eller anden, der ikke synes at befinde sig helt godt i denne Retning, og det kan jo saa hænde, at hans Kammerater griber ind og taler med Ledelsen om Tilfældet. Der staar jo for meget paa Spil til, at man tør undlade dette. Paa den anden Side skal det dog ogsaa indrømmes, at man mange Gange kvier sig ved at gøre opmærksom paa, at en Mand — maaske paa Grund af private Sorger — ikke aandeligt helt er Herre over sig selv.

De forenede Staters

Jernbaner har i lang Tid været ivrigt beskæftiget med at nedbringe Antallet af Lokomotivskiftninger for Tog paa længere Strækninger. En Beretning, som fornylig er bleven afgivet af »Northern Pacific-Jernbaner«, omtaler de Resultater, man har opnaaet. Aar 1927 viser særlig gode Resultater paa dette Omraade. Paa Farten fra St. Poul til Scattle en Afstand paa 3065 km behøvede et Persontog tidligere 14 Lokomotiver nu 6. Dermed er den længste Afstand, et Lokomotiv fremfører Toget 649 km og den korteste 386 km. Med et Godstog tilbagelagdes den 3059 km lange Strækning St. Paul—Auburn med 11 Lokomotiver mod tidligere 17. Den længste Strækning uden Lokomotivskiftning udgør henved 455 km, en Strækning paa hvilken tidligere anvendtes tre Lokomotiver. Store Besparelser er opnaaet gennem denne bedre Udnyttelse af Lokomotiverne. Man regner med en Besparelse paa 128 000 Dollars paa Kulforbruget.

Jernbaneulykken ved Bollnäs.

Fredag den 22. Juni fandt en frygtelig Jernbaneulykke Sted Syd for Bollnäs, idet et Hjælpe-lokomotiv stødte sammen med Iltoget Nr. 24, hvorved 16 Mennesker dræbtes og ca. 20 saaredes. Efter det hidtil oplyste, synes det, som Lokomotivføreren for Hjælpe-maskinen paa Grund af en Misforstaaelse er afgaaet fra Bollnäs uden at have faaet Tilladelse dertil. Føreren er imidlertid haardt saaret og har ikke kunnet afhøres endnu. Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder paa Iltoget samt Lokomotivfyrbøderen paa Hjælpe-maskinen blev dræbte. 3 Personvogne knustes fuldstændig og Ulykkens Omfang forstærkedes ved, at der gik Ild i Vognene, hvilket i høj Grad lagde Hindringer i Vejen for Redningsarbejdet.

En Jernbaneulykke ved Darlington

i England fandt Sted forrige Onsdag Aften. Et Særtog fra Scarborough til Newcastle med et Selskab, der var paa Udflugt, stødte lige udenfor Darlington Station sammen med et Godstog. Skønt Persontogets Fart kun var ca. 20 km, var Sammenstødet saa voldsomt, at tre af Personvognene blev skudt fuldstændig ind i hinanden.

Ved Ulykken dræbtes 22 Mennesker og 75 blev saarede. Hjulene af Særtogslokomotivet blev ved Sammenstødet slynget op i Luften og faldt ned ca. 20 Meter borte.

Knudshoved.

Feriehjemmet paa Knudshoved kan endnu modtage Gæster i Dagene 1.—11. Juli, 22. Juli—4. August og 11.—31. August, medens der iøvrigt er optaget.

TAK

Maa det igennem disse Linier være mig tilladt at udtale min bedste Tak til saavel Afdelinger for de smukke Blomster som til Kolleger og medansatte, der paa anden Maade har vist mig Opmærksomhed under mit Hospitalsophold.

Thorvald Nielsen, Lokomotivfyrbøder,
Aarhus H.

FRA SYGEKASSEN

Jernbanelæge Gunnar Thamsen er bortrejst fra 2. Juli til 12. August d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge C. C. Jacobsen, Abel Cathrinesgade 27 (Hjørnet af Istedgade), Telefon Vester 9728. Konsultationstid: Kl. 12—1.

Jernbanelæge Biering-Petersen, Nørrevold 6, er bortrejst fra den 24. Juni til den 14. Juli d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Barmwater — Rigshospitalets Øreafdeling, Tlf. Central 6991 —, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Falst.	Jyl. Fyn	
14725	13175	Brodersen, Aage: Lirekassen kører gennem Byen.
14726	13181	Marchall, E.: Dodsfaelden.
14727	13176	Crofts, T. W.: Det forsvundne Hus.
14728	13184	Segercrantz, Gösta: Vi Millionærer.
14729	13186	Bast, Jørgen: Drengepigen.
14730	13164	Glyn, Elinor: »Det«.
14731	13170	Møller, Viggo, F.: Sære og Gale.
14732		Mann, Thomas: Herr und Hund.
14733		Mann, Thomas: Das Wunderkind.
14734		Kellermann, B.: Die Heiligen.
14735		Kellermann, B.: Yester und Li.
14736		Wassermann, J.: Der Fall Maurizins.
14737		Wassermann, J.: Darniegeküszte Mund.
14738		Wassermann, J.: Der Aufruhr und den Junker Ernst.
14739		Mann, Thomas: Der klein Herr Friedmann.
14740		Schnitzler, Arthur: Spiel im Morgengrauen.
14172b		Winther, Chr.: Poetiske Skrifter II.



Overført som ekstrordinære Medlemmer.

Pens. Lokfører C. A. Andersen, Struer.

Lokomotivfyrbøder B. A. Nielsen, Aarhus, og Lokomotivfyrbøder P. Sørensen, Thisted.

Slettet af Medlemslisten.

Lokomotivfører O. A. Liljekrans, Gb, og Lokomotivfører R. C. G. Schultz, Gb, er slettet med Udgangen af Juni Maaned.



Udnævnelse fra 1.—7.—28:

Lokomotivfyrbøder P. K. Larsen, Viborg, til Lokomotivfører i Bramminge (min. Udn.).
Lokomotivfyrbøder P. Møhler, Ringkjøbing, til Lokomotivfører i Ringkjøbing (min. Udn.).
Lokomotivfyrbøder J. E. Pedersen, Kalundborg, til Lokomotivfører i Gedser (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—7.—28:

Lokomotivfører K. M. Nielsen, Herning, til Struer.
Lokomotivfører A. P. B. Sørensen, Gedser, til Københavns Godsbanegaard.
Lokomotivfører C. V. Jensen, Oddesund Nord (Depotforstander), til Herning.

Lokomotivfører C. P. M. V. Ekelund, Padborg, til Gedser.
Lokomotivfører V. A. Hveger, Gedser, til Helsingør.

Afsked efter Ansøgning:

Lokomotivfører C. A. Lillelund, Korsør, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—28 (min. Afsked).
Lokomotivfører N. C. C. Olsen, Holstebro, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—28 (min. Afsked).
Lokomotivfører F. J. H. Gehlsen, Thisted, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—28 (min. Afsked).

Tilbagekaldelse af Afsked:

Den Lokomotivfører W. M. Thorsen, Fredericia, meddelte Afsked paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—28 er tilbagekaldt.



GRAVMONUMENTER

Edv. Schiøler & Co. — V. Fælledvej

(Ved Vester Fængsel)

Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.



Støt dansk Industri!



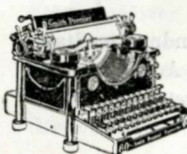
Ægteskabsbogen

Hvordan man begrænser Børnefødslerne
Oplysende — 18 gode Billeder
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,
Vestergade 3. København K.

H. C. Hansen.

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

Til alt Kontorarbejde



**Smith
Premier**
først
og
bedst.

Alfred Fischer & Co.s Eftf.
Jernbanegade 6.
Tlf. 7319. København. Tlf. 7337.

Gamillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.
Købmagergade 43. København K.
Telefoner. Central 768 og 10028.

**Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.**

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

Køb danske Varer!

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 Kj.
anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer.
Ærb. R. Svendsen.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Juli.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.