



28. Aargang N^o 3.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Februar 1928

BOULEVARDBANEN

For omtrent fire Aar siden rejste vi her i Bladet en Drøftelse af de uheldige Forhold, der var tilstede i Boulevardbanetunnelen, i hvilken vi væsentlig paa pegede den i sikkerhedsmæssig Henseende store Ulempe, det var for Lokomotivmændene at køre gennem Tunnelen i Røg og Damp, at de kørte saa godt som i Blinde. Organisationens Paatale af de Forhold, det drejede sig om, og herunder skal vi nævne, at Forholdene paa Nørreport Station blandt andet blev stærkt fremdragne, fordi denne Station var saa indhyldet i Damp, at det under visse Forhold var umuligt at se Stationen, før man var inde paa den, bragte en foreløbig Afljælpning.

Her i Bladet søgte vi gennem Instruktion til vore Medlemmer at naa til, at Røg- og Dampudstødningen af Lokomotivets Skorsten blev den mindst mulige. I en Skrivelse, Organisationen den Gang indsendte, paa pegedes forskelligt, der kunde gøres for at fjerne Røg- og Dampplagen paa Nørreport Station bl. a. ved at bryde Huller i Stationens Loft for Aftræk fra Lokomotiverne.

Siden vi omtalte Sagen den Gang, er Forholdene desværre ikke blevet bedre, de maa vel snarest karakteriseres som daarligere, og selvfølgelig er den Aarstid, vi er inde i, en meget vanskelig Tid med den ofte meget tunge Luft. Aarsagen til, at vi omtaler Spørgsmaalet paa ny, er den Omtale, der i den sidste Tid i Dagspressen er blevet Nørreport Station til Del.

»Politiken« skriver den 24. Januar følgende:

I Gaar Eftermiddags, ved 6-Tiden, var paa et hængende Haar et Menneske blevet dræbt

paa den livsfarlige Nørreportstation, hvor Taagen i disse Dage ligger saa tæt som nogen Sinde.

Det var en Hr. Krebs fra Schandorphsvej i Lynghy, der styrtede ned fra en af de brede Perroner paa Skinnerne. Sagfører Alstrup og Frue sprang ned og fik ham i yderste Øjeblik halet op, ligesom Toget kørte ind paa Stationen.

Det er den tredje Nedstyrtning siden Nytaar, først en gammel Dame fra Nørrebro, saa Dr. Preuss fra Charlottenlund og nu i Gaar Hr. Krebs. Og man spørger med Ængstelse: Naar kommer den næste Nedstyrtning, og naar i Aar kræver Nørreports Station sine Ofre?

Statsbanerne har gjort adskilligt for at fjerne Taagen. Hidtil uden synderligt Resultat, eller saa godt som intet. Lokomotiverne bruger under Kørslen i Tunnelen røgfri Kul, og Lokomotivmændene gør deres yderste. Men de kan ikke forhindre Maskinerne i at udstøde Damp. Og absolut ikke den Damp, der stammer fra Varmeapparaterne. Og maaske er den, naar alt kommer til alt, den væsentlige Aarsag til Taagen. I alt Fald er denne meget tykkere om Vinteren, naar Varmeapparaterne fungerer, end om Sommeren.

Da Boulevardbanen og Nørreport blev bygget, var det Hensigten, at der skulde benyttes til og fra Østerbro elektrisk Drivkraft. Det skete ikke. Men yderligere blev Nørreport bygget med en Sparsommelighed, for ikke at sige Karrighed, som er ukendt i Udlandet. Der er, saa vidt vi véd, alle Vægge paa underjordiske Stationer beklædt med glaserede Fliser, der er lette at holde rene, og som kaster dog noget Lys tilbage, selv i Taage. Her er Væggene

kalkede, og selv om de hvidtes, er de 14 Dage efter efter lige saa sorte som før. Pillernes nederste Dele er ganske vist forsynede med glasserede Fliser, men det er, som Forholdene tydeligt viser, langt fra tilstrækkeligt. Og ogsaa Loftet er selvfølgelig sort som Kul.

For nogle Aar siden forsynede man Perronerne med hvide Fliser i Kanten. Og man har brugt Syre og andet for at holde dem hvide, lige meget har det hjulpet, Taagen og snavsede Fodder gør dem hurtigt lige saa sorte som Asfaltbelægningen paa Perronerne. I den sidste Tid har man prøvet at male Kanten paa et lille Stykke med en særlig Farve, der skal kunne holde sig frisk. Forsøget synes at være faldet heldigt ud.

Men selv om det lykkes at holde Perronkanten nogenlunde synlig, lurar Faren stadig paa denne Station. Statsbanerne maa tage sig sammen. Der maa dog lige saa vel her som i Udlandet kunne skabes underjordiske Stationer, hvor de Rejsende ikke til Stadighed behøver at gaa med Livet i Hænderne.

Den 25. Januar indeholdt samme Blad følgende:

»Vi talte i Gaar med Professor i Vej- og Jernbanebygning ved Polyteknisk Lærestanstalt, Hr. A. R. Christensen, om det fortvivlede Ventilationsforhold paa Nørreport Station.

— Jeg har selv, siger Professoren to Gange været paa Stationen, naar der er faldet nogle ned. Den ene Gang var det en ældre Dame, der faldt ned mellem to Vogne, da hun traadte paa Trinbrættet mellem to Vogne. Og det var meget vanskeligt for hende at se, hvor hun skulde træde. Belysningsforholdene var begge Gange saadan, at man maatte være meget varsom.

Jeg tror dog, der er en ganske simpel Maade at faa Stationen faa gjort fuldt ud brugelig paa. Der er to store Pavilloner paa hver Side af Frederiksborggade, som Statsbanerne nu lejer ud. Hvis man bare tog Taget af dem og lod Luften komme ned, var der i alt Fald Luft paa de to Steder. Og saa er der de smaa Anlæg paa Nørrevold, dels ved Sporvognsstoppestedet, dels hvor Nørregade munder ud i Nørrevold. Hvis man lavede Hallen der, tror jeg, at det vilde hjælpe overordentlig meget. Ogsaa paa den anden Side af Frederiksborggade, hen mod Gothersgade, maatte der kunne laves Huller.

Problemet maa, synes jeg, være at skaffe

saa megen Luft og naturlig Ventilation som muligt, og jeg mener, at det paa den her foreslaaede Maade kan gøres med meget smaa Midler.

Jeg har ganske vist hørt, at Københavns Kommune skulde sætte sig imod det, men det kan jeg ikke rigtig tro paa. Jeg kan ikke se nogen Grund dertil.

Det omtales i den første Artikel, at Lokomotivmændene gør deres yderste for at undgaa Røg- og Dampplagen, og dette er der heller ingen Tvivl om, at det er rigtig, men det viser sig, at dette ikke er nok, der maa mere til, Statsbanerne maa tage sig sammen. Mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening blev der i Begyndelsen af 1925 ført en Forhandling angaaende de her omhandlede Forhold, og det nu i den sidste Tid passerede, viser os, at det var rigtig, at vi i Tide sagde til, fordi vi kunde se, hvor det bar hen ad.

Vi skal nævne nogle af de Forhold, vi ønskede ændret: At Togopvarmning ophørte, medens Togene kørte gennem Tunnellen.

Dette Forhold, som maaske er den største Ulempe for Tiden, forstod Generaldirektoratet den Gang godt, det kunde gaa med til at ændre, og det lovede, at der vilde blive udstedt Instruktion om, at Lokomotiv- og Kedelvogne skulde lukke for Damptilførslen, forinden Togene kørte ind i Tunnellen. En saadan Instruktion blev ogsaa udstedt — men hvorlænge varede det? Til man en skønne Dag fandt paa, at for at holde Varmeledningen *tilbørkelig tæt*, maatte der ikke lukkes for Dampen under Kørslen gennem Tunnellen. — Saa ophævede man Instruktionen, der var jo ogsaa gaaet nogen Tid, efter at Tilsagnet var givet os. — Formodentlig havde man i Generaldirektoratet den Opfattelse, at vi havde glemt Sagen — men det havde vi ikke —, vi ansaa det for haabløst at finde Forstaaelse for vore Synspunkter. Men hvor findes den Mand, som efter den Tid har set et Tog med tætte Varmeledninger. Den Foranstaltning Ophævelse hjalp altsaa ikke — maaske kan Dagspressens Paatale af Forholdene foranledige, at Varmetilførslen standses gennem Tunnellen. Dette er der intet til Hinder for.

Et andet Spørgsmaal om Aftrækshuller, som vi havde foreslaaet, kunde ikke gennemføres, fordi Banerne ikke raadede over Gaden

over Nørreport Station og Boulevardbanetunnelen.

Et tredje Spørgsmaal om Ventilationen blev ogsaa drøftet, og Banechefen, som ledede Forhandlingerne, mente, at det vilde koste meget at lave noget, der vilde have Betydning, men man vilde ikke vige tilbage herfor, hvis man troede, det vilde hjælpe. Det blev fra vor Side foreslaaet at nedbryde de to Pavilloner, som findes ved Gothersgade henholdsvis Nørregade og i Stedet for Ventilatorer at lave Aftræks-huller. Man mente, at det var muligt, at der kunde findes en Løsning af Spørgsmaalet.

Man vil af det her fremdragne se, at der allerede den Gang af Dansk Lokomotivmands Forening er fremsat Forslag til Afhjælpning af de livsfarlige Forhold paa Nørreport Station, og vi er tilbøjelig til at mene, at for saa vidt Statsbanernes Administration den Gang havde *forsøgt noget af det, der stilledes i Ud-sigt*, vilde de sidst passerende Tildragelser paa Nørreport Station ikke have fundet Sted. Da der i 1924—25 var Røre om Sagen, foranlediget af vore Betragtninger over Kørselens Sikkerhed under de vanskelige Forhold, der fandtes og for den Sags Skyld findes endnu, gjaldt det naturligvis for Statsbanerne om at faa Ro om Sagen, og det naaede Administrationen ogsaa den Gang — men nu?

Da Spørgsmaalet denne Gang er rejst af Dagspressen, og da det er paa Foranledning af de paa Nørreport stedfindende Uheld, som skyldes Dampplagen, kan det være, at Statsbanerne bliver nødt til at gøre noget effektivt for at afhjælpe de livsfarlige Forhold, bl. a. genindføre Paabudet om Afspærring for Damptilførslen til Togopvarmningen.

For Lokomotivmændene vil en Afhjælpning af Forholdene være kærkommen, som det er for Publikum paa Nørreport Station, saadan er det for Lokomotivmændene under Kørslen gennem Tunnelen — blot en Grad værre. — Den Gang, vi rejste Sagen, blev vi som sædvanlig mødt med Dementi fra Distriktschef Eir — denne Gang, da Pressen rejser Sagen, kan det vist ikke nytte — der maa gøres noget, saa Sikkerheden for Publikum paa Nørreport Station forøges, og derved vil ogsaa Sikkerheden for Kørslen paa Boulevardbanen tiltage.

SIGNALREGLEMENTSUDVALGETS BETÆNKNING

Rangerlederen skal under Signalgivningen gøre *Front* mod Lokomotivet. Lokomotivets Fører skal svare ved at gentage Signalet med Dampfløjten. Denne Regel kan dog fraviges, naar der benyttes egentlige Rangermaskiner, saaledes at der svares ved et enkelt Fløjt, dog ikke ved Rangering paa en Færge's Omraade, hvor Signalet altid skal gentages.

De nuværende Signaler for »Frem«, »Tilbage« og »Stop« foreslaas bevarede. Det nuværende Signal »Langsomt« gøres til et selvstændigt Signal »den ene Arm i Vejret« og i Mørke »stillestaaende hvidt Lys«.

Der indføres et nyt Signal »Stød«. Om Dagen: Signalgiveren fører begge Hænder fra Ansigtet ud til Siderne, og i Mørke: Signalgiveren svinger med udstrakt Arm hvidt Lys i en nedadvendt Halvbue. Udvalget siger om dette, at der i Praksis har dannet sig et Haandsignal »Stød«, der har vist sig at være et særdeles karakteristisk og anvendeligt Signal, der burde bibeholdes. Udvalget er ved Forsøg i Marken kommet til det Resultat, at man ved at lade Signalgiveren svinge en Lygte, som foran angivet opnaar et meget karakteristisk Signal.

HAANDSIGNAL FOR SPORSKIFTNING

Der har været drøftet Muligheden af at indføre et Fløjtesignal med Betydning »Skift Sporskiftet«, bl. a. en lang Tone med Lokomotivfløjten, men Udvalget, tilraader ikke noget saadant, men foreslaar at blive ved den nuværende Ordning, hvorved Signalet alene gives ved Haandsignal bibeholdt.

HAANDSIGNAL VED VAKUUMPRØVE

Det foreslaas, at det nu kun i »Vejledning i Brugen af Vakuumbremsen« foreskrevne Signal optages i Signalreglementet og at Signalet »Vakuumledningen klar til Prøve« i Mørke gives med hvidt Lys i Stedet for som nu med rødt Lys, da man anser det for ønskeligt, at undgaa Anvendelse af rødt Lys undtagen som »Stop«.

HAANDSIGNALER TIL ANGIVELSE AF, OM HELE TOGET FØLGER MED

Den nuværende Signalgivning i ikke Vakuumbremsede Tog efter Togets lgangsætning til Tilkendegivelse af, om Toget følger med opføres i det nye Signalreglement som selv-

stændigt Signal. Dagsignalet »Togets sidste Vogn følger ikke med« foreslaas givet ved at bevæge rødt Flag op og ned i Stedet for som nu foreskrevet at svinge en Hue eller en anden let synlig Genstand.

STANDSIGNALER

Efter de nugældende Regler benyttes Standssignalerne »Stop« og »Forsigtig« kun udenfor Togtid, og disse Signaler erstattes ved Togtid med Haandsignaler. Denne Regel, som er meget bekostelig, foreslaar Udvalget tillempt saaledes, at Standssignalerne »Stop« og »Forsigtig« ogsaa fremtidig kan anvendes i Togtid, men dette maa dog først finde Sted, naar der haves Vished for, at Lokomotivpersonalet er underrettet. Man vil have bemærket under Omtalen af Haandsignaler, at Haandsignalet »Forsigtig« forsvinder, og da man først kan anvende Standssignalet »Forsigtig«, naar det vides, at Lokomotivpersonalet er underrettet, bliver det, naar Toget ikke er forud underrettet, nødvendigt at underrette dette om forsigtigt Korsel ved Haandsignal »Stop« og derpaa følgende Besked til Lokomotiv- og Togfører. Ikke underrettede Tog skal altid standses, naar de kommer til en Strækning, hvor der skal køres forsigtig.

Standssignalerne faar følgende Udseende:

Stop: Rund rød Skive med hvid Kant — rødt Lys.

Forsigtig: Trekantet brandgul Skive med hvid Kant med eller uden Hastighedsangivelse — brandgult Lys.

Kør: Trekantet grøn Skive med hvid Kant — grønt Lys.

Forbirangering forbudt: Kvadratisk blaa Skive — blaat Lys.

Midlertidig Hastighedsnedsættelse: Trekantet brandgul Skive med hvid Kant.

Standssignalet »Stop«, der nu skal anbringes midt i Sporet, skal fremtidig opstilles til højre for Sporet tæt op til Profilet paa Grund af, at det ogsaa skal anvendes i Togtid, og det skal da være anbragt saaledes, at Mulighed for Forbirangering er tilstede, uden at Fjernelse af Signalet er nødvendig. Der skal altid være udlagt *Knaldsignal* i 200 m's Afstand og tillige opstillet Standssignal »Forsigtig« i 400 m's Afstand foran Standssignal »Stop«.

Standssignal »Forsigtig« tilkendegiver, at Sporet bag Signalet ikke maa befares med nor-

mal Hastighed. Hvis Signalet anvendes i Forbindelse med Standssignalet »Stop«, findes ingen Hastighedsangivelse paa Signalet, anvendes det derimod alene, d. v. s., naar Lokomotivpersonalet er underrettet, er Hastigheden angivet med sorte Tal paa Skiven. I usigtbart Vejr udlægges der paa fri Bane »Knaldsignal« 50 m foran Signalet. De tidligere anvendte Hastighedstavler bortfalder.

Det nye Signal for »Midlertidig Hastighedsnedsættelse« betyder, naar det er opstillet ved et Indkørselssignal, at et eller flere af Stationens Togvejsspor ikke maa befares med den ellers tilladte Hastighed, og naar det er opstillet ved Rangergrænsemærket, at Banestykket til næste Station ikke maa befares med den ellers tilladte Hastighed.

Udvalget har ikke anset den nu anvendte Fremgangsmaade for helt betryggende, idet det beror paa, om Lokomotivføreren erindrer eventuelle Hastighedsnedsættelse af den omtalte Art, derfor foreslaas Indførelsen af omtalte Signal som et Supplement til de udsendte skriftlige Meddelelser. Signalet skal ikke belyses i Mørke, men opstilles saa nær Sporet, at det kan belyses af Lokomotivets Frontlaterne.

Standssignalet »Kør« tilkendegiver, at den forsigtige Korsel kan ophøre, og at normal Kørehastighed kan genoptages, naar Lokomotivet passerer Signalet. Det stilles tæt op til Profilet ved Siden af Sporet.

Standssignalet »Forbirangering forbudt« stilles midt i Sporet og tilkendegiver, at Sporet bag Signalet ikke maa befares. Det anvendes, naar et Sporstykke ved Spigring, Boltning og Aflaasning er afspærret for al Toggang, men ikke fra Rangering, eller naar et Spor er midlertidig spærret f. Eks. ved Opladning m. m. Er Sporet ikke spærret for Toggang, skal Standssignal »Stop« anvendes.

Standssignalernes Størrelse foreslaas i Betænkningen fastsat til visse bestemt angivne Størrelser, som er fundet ved Prover i Marken, man skulde derfor, for saa vidt Forslaget gennemføres, som det foreligger, bliver fritaget for i Fremtiden at møde de højst forskellige Standssignaler, der hidtil har været anvendt.

KNALDSIGNAL

Anvendelse af Knaldssignaler bortfalder helt ved Anbringelse af Afstandsmærker paa alle Strækninger, og Signalet foreslaas fremtidig

kun anvendt paa fri Bane i Forbindelse med og 200 m foran Haandsignal »Stop« og Standsignal »Stop« baade i sigtbar og usigtbar Vejr samt i usigtbart Vejr 50 m foran Standsignal »Forsigtig«.

FAKKELSIGNAL

En rødt lysende Fakkelt »Stop« til Dækning af ekstraordinært standsede Tog eller tilbagekørende Tog er foreslaaet uforandret overført fra Serie C. 25.

AFGANGSSIGNALER

Udvalget foreslaar: at Afgangssignalet med Stationsklokken helt afskaffes, at det nu foreskrevne Flag-Signal erstattes med Signal med en Signalklokke, der indrettes saaledes, at der fra denne i Mørke kan vises grønt Lys, og at Reglen om, at Afgangsbefalinger gives mundtlig, bibeholdes.

Der har indenfor Udvalget været fremført nogle Betænkkeligheder ved helt at gaa bort fra Afgangssignal med Stationsklokken under Hensyn til den ikke helt ringe Brug, der under Forsøgsperioden har været gjort af Klokken; men man er dog tilbøjelig til at tro, at de Fordele, der kan vindes ved Indførelsen af Signalklokken, vil vise sig at være saa store, at der i Praxis saa sjældent vil blive Brug for Stationsklokken, at der næppe er Grund til at bibeholde dette Signalmiddel.

Afgangssignalet med Flag foreslaas erstattet med Signal med en Signalklokke, der er en kort Stok med hvidmalet rund Skive med grøn Kant og med en i Midten af Skiven anbragt grøn Lygte. Afgangssignalet, der kun har Betydning for Togføreren, gives derved, at Signalklokken holdes lodret i Vejret med Fladen (det grønne Lys) vendt mod Togføreren og bevæges dernæst lodret nedad, og samtidig raa-ber Signalgiveren »Afgang«. Signalet anvendes ikke paa Stationer, som er udstyret med faste Lysafgangssignaler.

Det har indenfor Udvalget været drøftet, om man burde forlade den nuværende Form for Afgivelse af Afgangsbefaling fra Togfører til Lokomotivfører og erstatte den med en direkte Befaling fra Stationsbestyrer til Lokomotivfører. Skønt det maa erkendes, at den nuværende Ordning, at Afgangsbefalingen for at naa til Lokomotivføreren skal passere et Mellemlid, der under uheldige Forhold kan medføre Forsinkel-

ser, vilde den forannævnte Ordning være gennemførlig i mange Tilfælde, men ofte føre til unødvendige Forsinkelser, navnlig paa Stationer med flere Perroner, og endelig vilde Ordningen være uigennemførlig paa Steder, hvor der ingen ansvarlig Stationsbestyrer fandtes.

Der har indenfor Udvalget været nogen Betænkkelighed ved at bibeholde Lysafgangssignalet i dets nuværende Form, dets Slukning kan blive glemt, og at det kan give Anledning til farlige Forvekslinger, hvorfor Udvalget mener, at Anbringelsen af disse Signaler bør begrænses til de Steder, hvor der er virkelig Fordel ved deres Anbringelse, og at man ikke, som det hidtil er sket bør anbringes paa almindelige Stationer.

Den nuværende Form for Afgang fra Togføreren til Lokomotivføreren Haandsignal 1 Forbindelse med Fløjtesignal bibeholdes uforandret.

Færgafgangssignalet, et stærkt Slag paa Klokken, der overføres fra det lokale Signaleglement til det nye Signaleglement, tilkendegiver, at Færgeren skal afgaa.

ELEKTRISKE UNDERRETNINGSSIGNALER

Meldingssignaler for Tog med ulige Numre og do. for Tog med lige Numre foreslaas optaget uforandret.

Angivelse af de Strækninger, for hvilke der er afvigende Regler herfra, foreslaas flyttet til et Tillæg i det nye Reglement.

Togindstillingssignalet foreslaas delt saaledes, at der afgives 3 Gange 5 Slag eller 3 kortvarige Ringninger paa enkeltsporet Bane, 3 Gange 5 Slag givet to Gange med 2 Minutters Mellemrum eller 3 kortvarige Ringninger givet to Gange med 2 Minutters Mellemrum paa dobbeltsporet Strækning og endelig »Togindstillingssignal«, der gives med 3 Gange 5 Slag, givet 3 Gange efter hinanden med 5 Minutters Mellemrum eller 3 kortvarige Ringninger, givet 3 Gange efter hinanden med 5 Minutters Mellemrum. Alarmsignal gives med 6 eller flere Gange 5 Slag eller 6 eller flere kortvarige Ringninger.

LYDSIGNALER FRA LOKOMOTIVET

Der foreslaas enkelte mindre Ændringer, saaledes er Fløjtesignalerne »Toget gaar frem« og »Toget gaar tilbage« foreslaaet slettet under

Henvisning til de Fløjtesignaler, som under Rangering afgives fra Lokomotivet. Da Tog-afgangssignalet er bortfaldet og kun anvendes, naar der er Skydelokomotiv bag paa et Tog, som Signal fra Toglokomotivet til Skydelokomotiv, har det faaet et nyt Navn »Skyd paa«, der repeteres af Skydelokomotivet.

Der er til »Giv Agt« Signalet givet en mere udførlig Forklaring end i det nugældende Signalreglement, og blandt andet er Bestemmelsen om Anvendelse af »Giv Agt« Signalet for Tilbagekaldels eaf en udstillet Dækningspost for et standset Tog overført il Reglementet fra Serie C.

KENDINGSSIGNALER

Udvalget foreslaar, at Kendingssignalerne for Plan- og Særtog bliver ens, det, som nu gælder for Plantog, fordi det særlige Kendings-signal ikke mere har nogen praktisk Betydning som Underretning til Banepersonalet, det har bl. a. været afskaffet i adskillige Aar paa Strækninger i Københavns Nærhed, uden at dette har medført Ulemper. Det nugældende Kendingssignal for Særtog foreslaas fremtidig anvendt for Arbejds- og Hjælpetog, herved undgaar man Anvendelse af grønt Lys i et Signal, som er væsensforskelligt fra et Kørsignal.

For Motorvogne eller Motortog gælder tilsvarende Bestemmelser som for andre Tog. Rangermaskiner og Rangertraktorer skal føre det for Rangermaskiner gældende Kendings-signal, paa Traktorerne skal dog kun anvendes 2 Lygter, som viser Signal i begge Retninger.

SLUTSIGNALER PAA TOG

Det nu anvendte Slutsignal bevares uændret, men for enkeltkørende Lokomotiv (tom Maskine) eller enkeltkørende Motorvogne tilkendes det for Strækings- og Stationspersonale ved en rød Skive i Mørke et rødt Lys bagud, at Lokomotivet (Motorvognen) ikke har skullet medføre Vogne. Der indføres et særligt Natslutsignal paa Baner med mere end to Spor, idet der foruden de to røde Lys bagud tillige skal anbringes et hvidt Lys under Trækkrogen. Signalet er kun tænkt anvendt paa flersporede Baner altsaa foreløbig kun paa Strækningen København—Klampenborg. Reglementet foreskriver, at det for hver Strækning skal fastsættes, paa hvilke Spor det særlige Slutsignal skal føres.

UNDERRETNINGSSIGNALER

Udvalget siger, at da det maa anses for uheldigt at anvende grønt Lys bag paa Tog i Signalet »Særtog kommer i modsat Retning«, fordi det grønne Lys her anvendes med en fra Grundbetydningen »Kør« afvigende Betydning, hvorfor det foreslaas, at Signalet »Særtog kommer i modsat Retning« om Dagen vises ved to hvide Skiver og i Mørke ved to hvide Lys. »Særtog kommer i samme Retning« foreslaas uændret. Signalet for »Arbejdstoget (Skydelokomotivet) gaar ikke til næste Station« foreslaas ændret saaledes, at man i Stedet for grønt Flag (Lys) fra Lokomotivet viser rød Skive (rødt Lys) under Trækkrogen paa bageste Vogn (Skydelokomotivet).

Det foreslaas, at Signalerne »Særtog kommer næste Morgen«, »Telegrafledningen er i Uorden«, »Arbejdstogets Kørsel sluttet for i Dag«, »Banelinien skal straks efterses« samt det i »Reglement for lokale Signaler« foreskrevne Signal »Sidste Tog paa dette Spor« bortfalder. Det sidste Signal gælder kun i Københavns Nærtrafik.

FASTE MÆRKER

Forskrifterne for Anvendelse af faste Mærker har hidtil maatte søges i »Alm. Signalreglement« dels i »Reglement for lokale Signaler«. Udvalget har foreslaaet dem anbragt i et særligt Afsnit. Det siges endvidere, at det maa anses for at være af stor Vigtighed, at Lokomotivførerne altid er vidende om, hvor de under Kørslen skal søge disse Mærker. Det er derfor for de flestes Vedkommende angivet, at de skal anbringes paa Banens højre Side umiddelbart op til Profilet, og at Mærkerne søges anbragt ca. 2.5 m over Skinnetop.

Under faste Mærker er nævnt: »Giv Agt Mærker«, »Kendingsmærker for Billetsalgssteder, Trinbrætter og lignende Holdsteder« (To over hinanden anbragte hvidmalede Plankekryds), det nye »Kendingsmærke for Holdsteder med Sidespor, men uden Mastesignal« (To over hinanden anbragte trekantede hvidmalede Plader med rød Kant og med Spidserne mod hinanden) (timeglasformet). Afstandsmærker, »Kendingsmærker for Stationer med Spor, hvortil Indkørselshastigheden altid er nedsat«, »Stopmærke for indkørende Tog« (Trekantet hvid Lygte med Paaskrift »Stop«), »Frispormærke« og endelig »Grænsemærke mellem Maskin- og Trafiktjenestens Omraade«.

Det i det lokale Signalreglement under 117 a viste Kendingsmærke for farlige Stationer foreslaas afskaffet.

— — —
Vi har nu gennemgaaet Udkastet til Signalreglement og den dertil hørende Betænkning. Signalreglementet indeholder 168 Sider, det nuværende Reglement 103 Sider, Formatet er omtrent ensartet. De i Reglementet anvendte Illustrationer er, i Modsætning til de herhjemme tidligere anvendte Signalreglementer med de kendte kedelige Tegninger, udmærkede Fotografier taget i Marken, hvilke paa en fortræffelig Maade fortæller Signalets Udseende.

Signalreglementet giver efter vor Opfattelse en klar Besvarelse paa alle de mange forskellige Spørgsmaal, man søger Oplysning om i et saadant Reglement.

I Betænkningen findes Forslag til Signalvingernes Størrelse nøjagtig angivet til, hvorledes de skal males saavel paa Forside som Bagside. Ugyldighedskryds Dimensioner saavel som Dimensioner af Sporskifte- og Spørspærringssignaler samt Afblænding af disse.

For saa vidt de fremsatte Forslag gennemføres, de er afprøvede i Marken, vil man opnaa gode Typer, ligesom man fremtidig vil undgaa den tidligere herskende Vilkaarlighed paa dette ikke uvigtige Omraade.

ET PAR ORD TIL »SMEDEN«

Afdeling 7 af Dansk Smede- og Maskinarbej Forbund udgiver et lille Blad »Smeden«, der kommer en Gang maanedlig, tror vi. Dette Blad har i den sidste Tid faaet en vis Kærlighed til Lokomotivmændene, i hvert Fald synes det os, at Bladet, hvor det kan, søger Anledning til at fortælle Læserne, at Lokomotivmændene er Skyld i alle de Ubehageligheder, der har ramt Smedene paa Jernbanens Værksteder i det sidste Aarstid.

Af det sidste Nr. af »Smeden« fremgaar det, at der mellem de to Organisationer, der repræsenteres henholdsvis af »Værksteds-Tidende« og af »Smeden«, er afsluttet en skriftlig Overenskomst om ikke at indlade sig i Bladpolemik om eventuelle Divergenser Organisationerne imellem. Det er vist meget kedeligt for »Smeden«, som ikke ynder Bladpolemik, det skriver de da, men da Bladet altsaa paa en vis Maade

er afskaaret fra at komme i Totterne paa »Værksteds-Tidende«, har det fundet det passende at anvende os som Objekt og vælter sig over os. Det har Bladet gjort adskillige Gange før, og vi har ladet det passere, fordi vi er af den Opfattelse, at Tiden ikke er den bedste til større eller mindre Opgør mellem »Smeden« og os, og i Særdeleshed fordi de Divergenser, der er os imellem, hvis der er nogen, er saa ubetydelige, at de ikke er værd at rejse sig op for.

Vi har forstaaet, at det tjente »Smeden«s Interesser at faa Lov til at skyde paa os, og af den Grund har vi ikke svaret.

Da »Smeden« fortsat søger at klare sine Vanskeligheder med at pege paa os som daarlige Organisationsfolk, idet Bladet vil fortælle, »at Lokomotivmandsforeningens *selvbestaltede* Optræden, der paaførte Aarhus og Københavns Centralværksteder 30 Fyrbødere, der ikke kunde findes Anvendelse for andre Steder«, var et stærkt Bidrag til at vanskeliggøre Klaringen af de paatænkte Afskedigelser af faste Værkstedsarbejdere. Det kan godt være, at Bladet har Ret i, at det vanskeliggjorde Sagen for Smedene, men var Sagen ikke mindst lige saa vanskelig for os, og da Spørgsmaalet i sin Tid behandledes mellem Organisationerne paa kompetent Sted, blev vor Organisations Holdning ikke desavoueret. Det har imidlertid altid været saaledes, at Lokomotivmændenes Organisation selv passede de Sager, der vedrørte dens Medlemmer, det er der intet selvbestalt i, det plejer ikke hos os at være saaledes, at vi skal have Hjælp hertil udefra. »Smeden« fortæller videre, at der blev iværksat en skarp Protest mod Lokomotivfybødernes Anbringelse i Værkstederne, og at de vil vedblive hermed, saalænge de findes der, hvilket ogsaa kan læses af Slutningen paa Artiklen, hvori der siges: »at Bortfjernelsen af Lokomotivfyrbødernes vilde ikke betyde noget Savn for Værkstederne — — —«.

Vi kan jo lægge ind i disse Ord, hvad vi vil, de er sikkert placeret der med velberaad Hu, men de skal sikkert forstaas som et velundt Spark — som »Smeden« uden Skade kunde have gemt til en Lejlighed, hvor der var Brug for det. Men maaske den Slags Smidighedsøvelser tiltaler Smedene baade i Tide og Utide.

Endelig skrives der om Marketenderiet følgende: »Skulde det skorte paa Samarbejde noget Sted, er det muligvis ved Marketenderiet.

Her har den Udelukkelse, Fællesorganisationen sammen med Lokomotivmændene gennemførte i 1924 overfor Smedene, indbragt Lokomotivmændene en betydelig Gevinst ved Fordelingen af det aarlige Overskud, og denne Gevinst hjemfører de stadig, fordi Fællesorganisationen nægter at anerkende Smedene som ligeberettigede Partnere.«

Er det virkelig saa smaat for »Smeden«, at den maa ty til den Slags Skrivi for at holde Galden flydende. Hvorfor nøjes med at fortælle, at Lokomotivmændene faar en »betydelig Gevinst«, hvorfor ikke ogsaa, at Fællesorganisationen faar en endnu betydeligere Gevinst, og endelig at Lokomotivmændene, da dette Spørgsmaal sidst behandledes, var villige til at anerkende Smedene, men at en Ordning strandede paa Fællesorganisationen. Den Maade, »Smeden« behandler denne Sag paa, er saa tendentios, at selv en blind kan føle det.

Vil »Smeden« virkelig behandle disse Sager i sine Spalter, burde det ske paa en objektiv Maade, men iøvrigt glider baade den første nævnte Sag, Lokomotivfyrbøderne i Centralværkstederne, og Ordningen af Marketenderiet forhaabentlig snart i Lave igen, uden at »Smeden« ved sine Skrivi kan smigre sig med at have ført disse Sager et Hanefted nærmere mod Afslutningen.

NÆRVED OG NÆSTEN

Fra en med Forholdene i særlig Grad kyndig Jernbanemand har »Dansk Jernbaneblad« i Anledning af Bladomtalen af de to Muligheder for Uheld ved Enghave og Andst modtaget følgende Bemærkninger:

Fra mine Barndomsaar, der desværre nu ligger et anseeligt Stykke Tid tilbage, mindes jeg blandt de Visdomsord, der hørte med til Belæringen fra de ældre Kammeraters Side, et den Gang meget gængse Ordsprog: »Nærvæd og næsten slaar ingen Mand af Hesten«. Det fremsattes som en sund Kritik af omstændelige Udredninger af alt det, der kunde være sket, hvis — og hvis — og hvis der ikke forelaa eller var indtraadt Omstændigheder, der fjernede Faren. Jeg har som Jernbanemand tit tænkt paa, at det vilde være rart, om sensationsivrige Bladfolk ogsaa vilde have Ordsproget i Erindring, og, efter at det første Uhygges-Indtryk af den alvorlige Mulighed for Fare var overstaaet, vilde gaa over til Betragtningen: »Men der skete lykkeligvis her som i Almindelighed ikke noget.« Betragtningen betyder ikke en letsindig Sorgløshed, men hviler paa Kendsgerninger, som der maa kunne føres statistisk Bevis for. I enkelte Tilfælde har Følgerne af Enkeltmands Fejl ikke været til at

afværge, her tænkes navnlig paa Gentofte og Vigerslev; men i det overvejende Antal Tilfælde vil Forholdenes Natur samt Agtpaaagivenhed hos det øvrige medvirkende Personale og disses lagttagelse af Statsbanernes Forskrifter afværge Faren. Systemet kan i mange Tilfælde sammenlignes med et Tov, spundet af Traade; een eller flere af disse kan briste, men Tøvet holder.

Hertil siger »Jernbanetidende« følgende, som vi kan slutte os til:

Vi vil gerne bidrage til, at den særlig kyndige og formentlig højtstaaende Embedsmands Betragtninger bliver bekendt for en noget større Læsekreds. Vi ved ikke, om det er helt tilfældigt, at den i særlig Grad o. s. v. anstiller sine Betragtninger paa Grundlag af Erfaringer — fra Bornenes Legeplads. Hvis det er andet end et fjollet Indfald, skulde han snarets vende tilbage til det sidstnævnte Sted, og Diskussionen med ham vil være Spild af Tid.

Hvad Enghave-Tilfældet angaar, skulde vi gerne have indstillet videre Diskussion om den Sag, men skal den endelig vedligeholdes, maa vi have Lov til at gøre opmærksom paa, at det ikke altid er hverken heldigt eller rigtigt at undlade at give Personalet Oplysninger om Tilfælde af den her forekommende Art. Det bidrager bl. a. til stadig at indprente Jernbanemændene, at selv den mindste Fejl eller Tankeløshed, begaaet i Sikkerhedstjenesten, kan afstedkomme meget alvorlige Ulykker.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

LOGIK I SNESTORM

At den sidste Højtids trafik nærmest begyndte som sørgmunter, men afsluttede som en Tragedie i den danske Jernbanehistorie er en Kendsgerning. Eftervirkningerne sporer vi endnu idag saavel i stort som smaat, bl. a. ogsaa fra de Steder, hvor de administrative Traade er samlede i større Antal. Vi andre, der som bekendt hører til de underordnede Væsener, har paa Følelsen, som om en vis Grad af Nervøsitet pludselig har holdt sit Indtog. Siden Dagspressen nu mere indgaaende har beskæftiget sig med Jernbanevæsenets uheldige Forhold, medens den dertil præparerede Presse stadig flyder over af hadefulde Angreb paa Tjenestemændene, synes det som man vil forsøge at tvinge Tingenes Tilstand tilbage til den Amtske Rædselsperiode, hvor Lov og Ret var et ukendt Begreb for en Jernbanemand. De fleste af os, der har gennemlevet denne Periode i Statsbanernes Tjeneste, har ofte spurgt sig selv: »Hvorledes var det muligt at Mennesker paa et højere Uddannelsesstrin kunde lægge en saadan Mangel paa Logik for Dagen, at vi andre almindelige Mennesker ikke kunde undgaa at lægge Mærke dertil? Andre betragtede det samme Emne direkte som et Magt- og Principspørgsmaal, hvor man blæste alle Hensyn et stort Stykke og handlede udenfor de almindelige moralske Retsregler i Kraft af, at Magt gaar for Ret.

En Tildragelse i 2. Distrikt, som har sit Udspring

under Snestormen 2. Juledag, kalder i nogen Grad disse svundne Minder frem, saa man med en Om-skrivning af Bjørnsøns bekendte Ord om Takten passende kan sige: »Pas paa Konsekvensen — Pas paa Logiken«.

Sagen, der i sig selv er ubetydelig, gaar i Kort-hed ud paa følgende:

Tog 1419 afgaar fra Tinglev den 26. Dec. Kl. 20,25, med 27 Minutters Forsinkelse til Sønderborg, efter at Personalet havde forladt sidstnævnte Station den foregaaende Aften og ikke været over Strækningen siden. Lokomotivet var »G« Typen. Togbelastningen 10,2 Vgl. Inden Afgang fra Te meddeler Stationen, at Lokf. for Tog 1418 oplyser, at paa Lundtofte Station og Strækningen til Tørshol laa store Snedriver, som var vanskelige at komme igennem. Efter senere Oplysning fra Baneafdelingen har den største Drive haft en Længde af ca. 6 Telegrafstænger, med en Højde af ca. 2 m; hvilket ogsaa, efter Maskinens Ud-seende og Tilstand at dømme, tilnærmelsesvis svarer til Virkeligheden. Direkte fra Afgangsstedet er »A« Strækning med skarp Kurve i en Længde af ca. 6—8 Telegrafstænger. Stigningen vedvarer betydelig længere.

Paa Grund af Mørket og Snefog var al Orientering umulig.

Tidligere var det paa Sjælland omtrent en Forbrydelse at holde Tiden under usigtbare Vejforhold, men som man ser, har Tiderne altsaa forandret sig paa dette Omraade.

Med den modtagne Underretning i mente, og i fuld Overbevisning om, at med det forhaandenværende Brændsel, som Lokomotivpersonalet i Sønderborg forøvrigt i lang Tid maatte ærgre sig med, idet det nærmest lignede et Affaldsprodukt fra den nye dansk-engelske Olieudvindingsmetode og uden synderlig Brændbarhed og Varmeevne, var man klar over, at der ikke ved fortsat Kørsel kunde skabes den Damp- og Vandmængde, som en stærk forceret Kørsel gennem Snedriver kræver; saameget mindre som vor høje Administration har borttaget vort bedste Hjælpe-middel under Sneforhold, nemlig den bageste Askeklap. Enhver, der har prøvet at faa sin Askekasse fyldt med Sne, ønsker ikke at foretage dette Eksperiment mere. Altsaa forblev Toget holdende i 8½ Minut paa Lf. St. til Glasset var helt fyldt og højeste Damptryk naaet. Dæmperen lukkedes omtrent, og efter en ret besværlig Kørsel slap man igennem. Af Vandstanden var da kun ca. 30—35 mm tilbage. Paa Strækningen foran Lf. og efter Tørshol overholdtes Tiden, dog var Kørselen selvfølgelig noget over den normale for Maskinens Vedkommende.

Tilfreds med at være sluppen igennem, og i Særdeleshed for i Statsbanernes Interesse at have sparet det rejsende Publikum for et ufrivilligt Natophold i Toget, hvilket ubetinget var bleven Følgen, saafremt Kørselen straks var bleven paabegyndt, indsendtes følgende Rapportbemærkning:

Tog 1419 Lundtofte Station: Aarsag til Forsinkelsen:

Da der i Tinglev var meddelt, at der foran Lf Station, og paa Strækningen Lf—Tsb, fandtes ret gene-

rende Snedriver, ansaa jeg det for rigtigst at forblive holdende paa Stationen, for at opnaa den størst mulige Vandstand og Dampspænding, til Forcering af disse. For at undgaa at faa Askekassen fyldt med Sne blev der paa nævnte Strækning kort med delvis lukket Askeklap.

Til største Forbavselse modtages følgende Skrivelse, som nok kan sætte Tankeorganerne paa en haard Prove, selv om Ordene er klare som Solens Lys:

»Under Fremførelsen af Tog 1419 den 26. f. M. forsinkede De Toget i 8½ Minut paa Lundtofte Station, for at opnaa størst mulige Vandstand og Dampspænding til Forcering af Snedriver paa Strækningen Lundtofte—Tørshol.

I Betragtning af det lette Tog — 10,2 Vgl. — burde Forceringen af Snedriverne have været mulig uden Forsinkelse af Toget, hvorfor Distriktet overfor Dem skal udtale sin Beklagelse af det skete.«

(sign.) Aalborg.

Dorph.

Konklusionen deraf er altsaa, at en Lokf. i 2. Distrikt under Sneforhold, selv om han er aldeles overbevist om, at han ikke kan forcere Sneen straks, har ubetinget Pligt til at køre og sætte Maskine og Tog fast for at undgaa Paatale; det er altsaa Administrationslogik. Undertiden kan det dog hænde, at Fru Justitia ogsaa faar Kvindeluner, og — tilgiv at gamle Minder dukker frem og bliver levende. —

For om ved en Snes Aar siden faar en Lokf., saavidt erindres i Struer, en Reprimande fordi han havde fremført et Tog, hvorpaa kun den ene Injektor var brugbar. Det var, som bekendt, en stor Forsyndelse mod Politireglementet. Tiden gaar og ca. 10 Aar efter beordres den samme Fører afsted med en Maskine, hvis ene Injektor ogsaa er ubrugelig. Ihukommende det første Tilfælde, og i Særdeleshed Afgørelsen, der i ingen Tilfælde bør glemmes, og reglementslydig, som enhver Tjenestemand selvfølgelig bør være, nægter han at køre med den defekte Maskine. Følgen bliver Indberetning, og Resultatet — en Reprimande!

Ak ja, det kan siges, men ej med Blomster, at Logiken maa regnes som et alsidigt og vidtomspændende Begreb inden for Statsbanerne. Meningen er vel ikke, at Administrationen ønsker at skabe Nervøsitet iblandt Lokomotivfolkene?

H. O.

ARBEJDSFORHOLDENE PAA AALBORG STATION

Den 2. Januar skete et beklageligt Uheld ved Rangeringen paa Aalborg Station, nemlig at Rangerleder, Overportør J. Hald snublede i det glatte Føre foran Maskinen og af denne slæbtes ca. 4 Vognlængder, og fik Bækkenpartiet en Del beskadiget.

Arbejdsforholdene paa Aalborg Station er for Tiden ikke gode, Sparedjævelen har været for haard, det nødvendige Maskinmateriel og Rangerpersonale

er ikke til Stede. Rangeringen er meget ofte langt tilbage, saa den foraarsager meget store Togforsinkelser. Ved flere Lejligheder er alle vore Overordnede gjort opmærksom paa, at der var for faa Folk til at udføre Arbejdet, naar de store Forsinkelser skulde undgaas.

Det har ikke været nogen let Sag at faa Stationens to ledende Mænd til at erkende dette, fordi netop disse var ivrige paa at foretage saa store Indskrænkninger som muligt.

De maa derfor have en flov Smag i Munden, naar de maa skride til Udvidelse af Personalet, for at det nogenlunde kan løbe rundt. Det er vel ogsaa af den Grund, at Mistænkkeligheden er ude efter Personalet. I skøn og harmonisk Fællesskab tilbringer de daglig flere Timer ude paa Pladsen for at kontrollere Arbejdets Gang og ægge Personalet til det yderste. At det underordnede Personale er af den Formening, at en af dem kunde spares har vel ingen Betydning?

Nævnte Tilfælde er et Varsko til os alle om at udføre Rangeringen paa en fuldt forsvarlig Maade, selv om Mistænkkeligheden er ude efter os fra Morgen tidlig til Aften sent — hvad gør da det.

De omtalte Herrer nøjes ikke med at have Mistænkkeligheden henvendt paa Stationspersonalet alene, nej, ogsaa Lokomotivpersonalet maa staa for Skud. Det regner daglig med alenlange Indberetninger ned over Lokomotivpersonalets syndige Hoveder, at næsten alle Indberetninger lige saa hurtigt bliver tilbagevist som værende det rene Nonsens, fremføres kun for at Læserne kan faa et lille Indblik i de idyliske Forhold, som for Tiden er paa Aalborg Station.

Ved flere Lejligheder har Stationsforstanderen haft sine Fangarme ude efter Lokomotivmesteren for at faa ham i sit Net; men det skal siges til Lokomotivmesterens Ros, at det aldrig vil lykkes Forstanderen at fange ham.

Stationsforstanderen er jo forholdsvis ny Mand paa Aalborg Station, det skal tjene ham noget til Undskyldning, og det maa siges, han har valgt rigtigt ved at løbe Hornene imod Lokomotivpersonalet, vi kan ved vort gode Sammenhold staa for større Stød end dem, han evner at levere.

×

NYTAARSBETRAGTNINGER

Det gamle Aar er svundet. Det bragte mange daarlige Forhold med sig for os.

Det nye Aar er hilst velkommen, og alle haaber paa, at det vil blive bedre end Forgængerens, som var rig paa Sorger, og Lokomotivmændene har mange Nytaarsønsker, og mange Ting, som vi haaber maa blive taget op til Ændring selv om Statsbanerne er inde i en vanskelig Tid.

Bespærelserne har ført mange mærkelige Forhold med sig, saaledes har Personaleindskrænkningen ved Næstved Lokomotivdepot medført Vanskeligheder, saaledes at man, naar man kommer dertil, har Fornemmelsen af, at man kommer til en »død« Remise. Der er ikke Mandskab til Stede som før, skønt det er

op paa Dagen, Kl. 8. Remisearbejderne skal først møde Kl. 8 $\frac{1}{2}$. Lokof. maa, da der skal vandforsynes, ned af Maskinen for at svinge Kranen ind; passer det ikke over Hullet, maa Føreren op paa Maskinen og ned igen for at aabne for Vandet, og tit har det hændt, at Haandhjulet ikke kan drejes for Sne og Is, men først maa optøs med Gløder eller brændende Tvist. Dette stjæler Tiden og blev, som det bør, før ordnet af Remisens Folk, saa det var i Orden ved Maskinens Ankomst. Efter Vandtagningen maa Lokomotivfyrbøderen gaa ned for at betjene Drejeskiven, raabe af i Remisen og sænke Røgklapperne om Skorstenen. Naar dette Arbejde og de Tilfældigheder, der kan opstaa ved dette, er klaret, liver det op i den »døde« Remise, thi saa møder der en Remisearbejder, som straks farer rundt i Henhold til det kendte Opslag »Spar paa det elektriske Lys!« for at slukke Lamperne i Remisen, idet disse har brændt fra Natten, og fra 180's Maskine og Motorvognen er kørt.

Det gælder nu om at faa fat i den Remisearbejder, hvis der skal foretages Fyrrensning, ellers forsvinder han til det fjerntliggende Vandtaarn for at passe Kalkpaafyldning m. m.

Portørerne, som ledsagede Maskinerne, havde fra Begyndelsen Ordre til at udføre det Arbejde, som Remisearbejderne tidligere havde haft med at gøre.

Medens Portøren assisterede ved Lokomotivremisen, holdt Togene for »Stop« ved Stationen, saa der gik ikke ret lang Tid, før vi blev overladt til os selv. Paa Næstved Station har man i mange Aar paa Grund af, at Centralaflaasningen er suspenderet, maattet ind- og udrangere Togene, hvad der Aar efter Aar har bidraget et klækkeligt Beløb til Under-skudet. Vi var selvfølgelig glade for Hjælpen, saa længe det varede, men det skete ofte, at vi maatte holde længe paa Drejeskiven, fordi Sikringerne smeltede paa Grund af ukyndig Betjening af Motoren. Der har ikke før været Vanskeligheder med den store nye Drejeskive, den har sikkert været tilset og passet med Smøring m. m., og forsummes dette, reagerer den fint tilpassede Mekanisme. Tilsynet er nok ikke saa effektivt nu, naar det kan hælde, at et Lokomotiv ikke kunde komme af Drejeskiven, fordi Palerne ikke kunde føres i Hak. Lokof. havde vel nok faaet klaret dette, men heldigvis kom Depotforstanderen til, han maa ogsaa tage sin Part af det, der forsummes, og fik fat i de nødvendige Grejer og Smøremidler og fik Maskinerne ind og ud.

Før denne nye Ordning kunde man, naar Forholdene gjorde det ønskeligt, faa en Kasse Kul fra Næstved Depots store moderne Kulgaard. Det kan ikke mere lade sig gøre. Med et vemodigt Blik ser Lokomotivfyrbøderen i Forbikørselen paa den »døde« Kulgaard, hvis Kulbunker nu er urørlige for Togmaskinerne, og midt mellem Bunkerne knejser Kul-kranen majestætisk — men lænket som en død Kapital. Ja — tungt at tænke paa, vi har jo nok Kul i Slagelse, men ingen Kran; men Liv er der i Kulgaarden, hvor to Mand har travlt med at fylde Kurve, som møjsommeligt trilles ned til Briksen og derfra op paa den høje Briks i 3 lange Rækker stablet op to og to, og videre en Mand paa hver Side af Kurven og op i den endnu højere Tender, hvor en

Mand skal tage imod, og hvor 1,5 Tons bliver lig med 39 Kurve.

Mon det var saa vanskeligt i disse Tider, hvor der spares saa vældigt, at faa anbragt en Kran i Slagelse Kulgaard? Det kunde vist blive en rentebærende Foranstaltning at flytte Kulkranen fra Ringsted Kulgaard, hvor den aldrig benyttes. Den gamle Traver, at der ved Slagelse Kulgaard ikke er Sporplads for Kultagning ved en Kædekran, maa nu være opslidt, og for den hellige Besparelses Skyld, sæt saa en elektrisk Motor ved dens Side, saa er Sporpladsen sikkert lang nok.

Lad os faa lukket op for den »døde« Kulgaard i Næ. og faa den fornødne Hjælp ved Lokomotivernes Vandforsyning og Drejning samt Assistance til det andet ved et Lokomotivdepot forefaldende Arbejde. Alt det, som ikke altid ses, men som man nu ikke kan lukke Øjet for eller løbe fra, det kræver altsammen en Mand.

En gammel Slider.

KULSTØVFYRING PAA LOKOMOTIVER

At indfyre og forbrænde Kul i Støvform har længe været kendt og anvendt i stedfaste Kedelanlæg. Kulstøvet blæses ind i Fyrkassen over et forud til-dannet mindre Fyr, der antænder Kulstøvet, som forbrænder, hvorved det opheder een eller flere Murhuer og opretholder en Temperatur i Fyrkassen, saa Kulstøvet under Driften antændes af de glødende Murhuer alene.

Om denne Indfyringsmaade har man hidtil haft den Anskuelse, at den ikke kunde anvendes paa Lokomotiver.

Ifølge »Die Lokomotivtechnik« skal dette Problem være løst af A. E. G. (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft, Berlin), som i al Stilhed har udviklet Kulfyrens Anvendelighed til ogsaa at omfatte Lokomotiver.

Paa Strækningen Fürstenberg—Berlin har man i et Aar kunnet se et interessant Lokomotiv, nemlig et A. E. G. kulstøvfyrte Lokomotiv, der forsøgsvis har fremført Godstog. Dette Lokomotiv, som skal være det første brugelige i sin Art, ligner ude fra set et almindeligt Lokomotiv; dets Udseende er kun fremmed derved, at man i Stedet for Kul paa Tenderen ser en liggende, lukket, cylindrisk Beholder, som indeholder Kulstøvet, hvormed der fyres.

Lokomotivfyrbøderens svære og nedbrydende Arbejde er ved den nye Fyringsform ændret til at betjene nogle Ventiler, saaledes at han i højere Grad kan have Opmærksomheden henvendt paa Strækningen og Toget. Ved Hjælp af en Mekanisme, som er den egentlige Opfindelse, tilføres Kulstøvet i passende Mængder fra Tenderen til Fyrkassen, hvor det forbrænder næsten røgfrit og uden at efterlade Slagger. Der opnaas tillige en jævn og ligelig Brændselstilførsel, hvilket forøger Kedlens Virkningsgrad og samtidig en bedre Brændselsudnyttelse og større Ydeevne af Lokomotivet.

Opfindelsen maa betragtes som et stort teknisk Fremskridt for Damplokomotivet, der ogsaa i økonomisk Henseende har stor Betydning, idet man kan anvende de daarligste Stenkulsarter, Brunkul og Tørv, hvorved Damplokomotivet bliver mere konkurrencedygtigt.

En nærmere Beskrivelse vil følge senere.

F. Spøer.



LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSEN

Afdelings-Kassererne bedes huske, at fra 1. Januar 1928 skal der kun sættes 1 Mærke pr. Maaned i Medlemsbøgerne.

3 Kroners Mærkerne bliver tilsendt midt i Februar Maaned.

Carl Petersen.

GENERALFORSAMLING OG FEST

Mandag den 16. Januar afholdt Nyborg Lokomotivfyrbøder Afd. Generalforsamling paa Hotel »Royal«.

Da den mangeaarige Afd. Formand K. M. Petersen paa Grund af, at han i nær Fremtid forventer at blive forfremmet til Lokomotivfører ikke kunde modtage Genvalg, valgtes som Formand med Akklamation S. K. Th. Nielsen.

Kassereren O. K. Petersen valgtes ligeledes enstemmig, og som Repræsentant og Sekretær valgtes Johs. Nielsen. Som Repræsentant for Ferie- og Rekreations-hjemmet valgtes S. K. Th. Nielsen.

Efter Generalforsamlingen samledes Medlemmerne med Damer ved et fælles Kaffebord, hvor den afgaaede Formand K. M. Petersen fik overrakt en Adresse med alle Medlemmers Navne samt et Guldur med Inskription, som Paaskønnelse for sit Arbejde. Hans Hustru fik overrakt en Blomsterdekoration.

Ved Kaffebordet holdtes flere Taler for K. M. Petersen og Hustru.

Flere Telegrammer indløb i Aftenens Løb.

K. M. Petersen takkede for Paaskønnelsen og udtalte Ønsket om, at den Organisation, vi tilhører, fortsat maatte arbejde for Medlemmernes Interesse.

Festen sluttede med et Leve for Dansk Lokomotivmands Forening.

J. N.

JULEFESTEN

Søndag den 10. Januar afholdt Lokomotivpersonalet i Nyborg sin Juletræs-fest under stor Tilslutning.

Kl. 19 marcherede Børnene ind om det smukt pyntede Juletræ.

Efter at Børnene havde sunget 3 Salmer indfandt sig den 900 Aar gamle Nissefar fra Teglværksskoven; han

fortalte H. C. Andersens Eventyr og legede med Børnene paa bedste Maade.

Kl. 22 var det forbi for Børnene, og de Voksne tog fat paa Dansen med Gemytlighed, og den varede til langt hen paa de smaa Timer.

Afdelingsformændene Hr. Thygesen og K. M. Petersen udtalte i smukke Ord en Tak til Festudvalget og Medlemmerne, fordi de var modt saa talrigt, da Festen havde stor Betydning for Sammenholdet.

Alt i alt en smuk Fest, som tjener Festudvalget til Ære. —

Og en Tak til alle, som har bidraget til Festens smukke Forløb.

Deltager.

FÅSTELAVNSFEST

De københavnske Lokomotivførerafdelinger 1 og 5 afholder Præmietøndeslagning og Bal Tirsdag den 21. Februar 1928 i Paladsteatrets blaa Sal fra Kl. 20—2. Alle Lokomotivmænd med Venner og Bekendte er velkomne. Adgangskort til Festen 50 Øre, Baltegn 1 Kr.

Festudvalget.

SVERRIGS LOKOMOTIVMANDS FORBUND

fejrede den 24. Januar ved en Festlighed i Stockholm sin 20 Aars Fødselsdag. I Dagens Anledning udsendtes et ekstra Nummer af »Lokomotivmannens Tidning« indeholdende en kortfattet Oversigt over den forbigaaende Periode.

60 Aar

Generaldirektøren for de danske Statsbaner Andersen-Alstrup fylder den 8. Februar 60 Aar.



SPISETID

Tillad mig, Hr. Redaktor, Plads i vort Blad for nedenstaaende Betragtninger:

For en Tid siden indløb der til Odense Maskindepot en saare ubehagelig Ordre lydende paa, at I Pladsmaskine (Hs) kun maatte have 30 Minutter i Remisen om Eftermiddagen, fra ca 15.30 til 16, for at kulforsynes, fyrrenses, smøres og vandforsynes, medens II Pladsmaskine (Ls) helt skulde undvære at komme til Remisen om Eftermiddagen. Overfor denne Ordre nedlagde Depotet skriftlig Protest, men Svaret blev, at det skulde have sit Forblivende som Ordren lød paa, og var der Reparationer at foretage, kunde Føreren besørge dem om Morgen efter Kl. 4, og efter at have kørt paa Pladsen fra Kl. 20 foregaaende Dag.

30 Minutter forsvinder hurtigt, naar man skal være alle Steder, og vi kan ikke blive færdig med at kulforsyne, rense Fyr, smøre og vandforsyne paa den korte Tid, men maa snyde os til at smøre lidt hist og her paa Pladsen.

Dette lader sig imidlertid ikke altid gøre, da der som oftest er nok at rive i derude. Denne Pladsmaskine (Hs) har imidlertid lidt senere Opholdstid for at Personalet kan faa sin Mad i Ro.

Med Hensyn til den anden Maskine (Ls) ligger Forholdet anderledes. — Ordren lyder paa, at den *ikke* skal i Hus, men i Modstrid med denne Ordre kommer den alligevel ind i Remisen hver Dag ca. Kl. 17, fordi den ikke kan undvære »Mad« underneden, hvor Gangtøjet og Dampbremsecylinderen ligger, men ønsker Fedtstof engang imellem.

Trafikkens Rangerpersonale skiftes til at bringe denne Maskine til og fra Remisen, hvorved de begge opnaar lidt Spisetid, medens Føreren slider i det for at blive færdig, uden at det lykkes ham paa den meningsløse, korte Tid; og Ro til at spise faar han ikke. Gælder Regelen ikke for ham om Spisetid? Er han da i Rang med Syvtal og Fyrskovl? Han er ikke i Rang med den Maskine, han betjener, thi den skal have sin »Mad« til Trods for Distrikts-Ordre.

Summa summarum: I Modstrid med en Distriktsordre kører Ls Maskinen i Hus hver Eftermiddag og berøver Føreren sin Spisetid, medens det havde været i Førerens Favør at have overholdt Distriktsordren, thi saa havde Føreren faaet Spisetid, medens »Grisen« havde skreget af »Sult« i Underlivet. Mon det dog ikke kunde lade sig gøre, at vi — begge to — kunde faa saa megen Tid, at vi begge fik »Mad« i Ro.

Med Tak for Optagelsen.

Ærb.

»Sullen«.



I Alm. Signalreglement staar under Afsnit E, Mastesignaler, Side 31: »Naar et Mastesignal midlertidig er utjenstdygtigt, saaledes at der derfra kun kan vises Signalet »Stop« eller »intet Signal«, skal Toget *rangere* forbi Signalmasten eller der skal gives Lokomotivføreren skriftlig Tilladelse til at passere den».

Der spørges:

1. a. Kan Station X (hvor Tog N holder) efter telegrafisk Anmodning fra Station Y (Station, hvor Mastesignalet er utjenstdygtigt) give Togføreren Tilladelse til at rangere Toget ind eller gennem St. Y?
- b. Hvem skal eventuelt foretage Rangeringen?
2. a. Kan Station X (hvor Tog N holder) efter telegrafisk Anmodning fra Station Y (Station, hvor Mastesignalet er utjenstdygtigt) give Lokomotivføreren for Tog N skriftlig Ind- eller Gennemkørsels-tilladelse paa St. Y?
- b. Hvor skal Tilladelsen modtages?
3. Kan Station X (hvor Tog N holder) efter telegrafisk Anmodning fra Station Y (Station, hvor Mastesignalet er utjenstdygtigt) give Lokomotivføreren for Tog N skriftlig Tilladelse til Gennemkørsel paa St. Y paa følgende Signalgivning: Hovedsignalet »Kør frem« (Gennemkørselsarmen paa Masten er utjenstdygtigt),

grønt Lys fra yderste modgaaende Sporskifte og fri Udkørsel (»Kor«) fra Udkørselsmasten?

4. Kan det anses for betryggende, at Signal Nr. 10 (Standsignal »Forsigtig«) og Signal Nr. 7 (Haandsignal »Forsigtig«) anvendes paa fri Bane ca. 130 m foran et Banestykke, hvor Omstændighederne (Broarbejde) betinger langsom Kørsel (25 km/T.)?

Disse Spørgsmaal rejses, fordi de nævnte Fremgangsmaader bliver almindelig anvendt paa den Banestrækning, jeg befarer, og synes at skulle blive en Praksis, som jeg mener medfører en Tilsidesættelse af Sikkerheden.

S.

ad 1. a. Nej!

ad 1. b. En af Station Y udsendt Ansat!

ad 2. a. Nej!

ad 2. b. Ved den utjenstdygtige Signalmast eller for saa vidt der ikke kan vises »Stop« fra Masten skal en Mand posteres 12 à 16 Telegrafstænger foran (ca. 800 m) og vise Signal Nr. 6 (Haandsignal »Stop«), hvorefter Toget enten skal rangeres forbi Signalmasten eller dønnens Plads eller Lokomotivføreren skal have skriftlig Tilladelse til at passere samme.

ad 3. Vi kan ikke se, at Signalreglementet giver noget Holdepunkt for Tilladelse til en saadan Signalgivning. Den er ikke reglementsmaessig. — Paa den anden Side mener vi ikke, at den anførte Fremgangsmaade medfører nogen Fare for Sikkerheden.

ad 4. Nej! Signalreglementet foreskriver, at Stand-signalet paa fri Bane skal anbringes 4 à 8 Telegrafstænger foran (240 à 480 m) den syge Strækning og at Stand-signalet i Togtid erstattes af Haandsignal, men for dette er der ganske vist anført et »saa vidt muligt« foran de 4 à 8 Telegrafstænger men dette kan ikke tænkes anvendt i det foreliggende Tilfælde. I det nye Signalreglementsudkast er Standsignal »Forsigtig« foreslaaet anbragt i 400 m Afstand foran det syge Sted.

Hvis det er Tilfældet, at de i de anførte Spørgsmaal nævnte Fremgangsmaader bliver almindelig anvendt, synes vi, at der er god Grund til at faa disse Spørgsmaal frem til Afgørelse i Generaldirektoratet — hvis det ikke er muligt at faa taget Livet af dem paa Stedet. Vi nærer ingen Tvivl om, at en Afgørelse fra Generaldirektoratet vil gaa imod den anførte Praksis.

Red.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 1. Maj d. A. fratræder som *Bestyrelsesmedlemmer* Kontorchef H. G. S. B. Olrik og Fuldmægtig C. P. Petersen, af hvilke Kontorchef Olrik *ikke* ønsker Genvalg.

og som *Revisor* Assistent C. W. Bodenhoff Olsen, der er villig til at modtage Genvalg.

Kandidatlister bedes indsendt til Bestyrelsen for Biblioteket, Istedgade 3, 1., inden 15. Februar d. A.

HJERTELIG TAK

D. L. F. Randers Afd. bedes herved modtage vor Tak for Opmærksomhed ved vor lille Elses Begravelse.

P. Kvist og Hustru, Lokofører.

BYTNING

onskes til København eller et sjællandsk Provsdepot. Nærmere ved Henvendelse snarest til N. K. Andersen, Lokf., Olaf Ryesvej 4, 2., Kolding.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Falst.	Jyl. Fyn	
14375	12874	Wolle-Strand, Edvard: Polarmennesker.
14376	12828	Baadsgaard, Anna: I den ellefte Time.
14377	12844	Hutchinson, A. S. M.: Et rent Hjerte.
14378	12870	Thuborg, Anders: Fidusmagere.
14379	12867	Sabatini, Rafael: Bellarion.
14380		Berntsen, Aage: En Daars Visdom, Goldvins Bog.
14381	12841	Gravlund, Thorkild: Jævnbyrd.
14382	12875	Villiers, A. I.: Paa Hvalfangst i Sydishavet.
14383	12763	Dominik, Hans: John Workmanns eventyrlige Oplevelser.
14384	12888	Westermann, Percy F.: Den navnløse Ø.
14385	12862	Ring, Barbara: Kvinde.
14386	12890	Boesen, Axel Plesner: Mikkels Forsoningsgilde og andre Æventyr.
14387	12907	Olrik, Ingeborg: Mennesker.
14388	12889	Westermann, Percy F.: Kongen af Kilba.
14389	12886	Suhr, Laurits: For det vilde Vejr.
14390	12840	Gjesdahl, Katharina: Toves Mand.
14391	12901	Jarløv, Vagn: Hyklernes Bog.
14392	12865	Rung, Otto: Tyve og Røvere.
14393	12881	Putnam, David Binney: Davids Grønlandsfærd.
14394	12892	Claussen, Sophus: Fortællingen om Rosen.
14395	12837	Fleuron, Svend: Kvien fra Odingaard
14396	12869	Tarkington, Booth: Dollarmanden.
14397	12913	Thisted-Jensen: I Skumringen. Prædikener.
14399		Rosendahl, Axel: De gamle Veje. Kirkelige Overvejelser.
14400	12829	Bendixen, O.: Grønland som Nybyggerland.
14401	12855	Materlinck, Mawrice: Termitternes Liv.
14402	12896	Erichsen, Erich: Mormors Juletræ.
14403	12904	Levin, Poul: Af Livets Glæde.
14404	12891	Buchholtz, Johs.: Gudrun og Simon.
14405	12912	Steincke, K. K.: Frisind eller Letsind.
14406		Rasmussen-Iglekjærgaard, C. W.: Fjerkræbogen.
14407	12864	Rubow, Paul V.: H. C. Andersens Æventyr.
14408		Dahl, Odd: Med Muldyr og Kano gennem Sydamerika.
14409		Hallstrøm, Per: Hændelser (svensk).
14410	12893	Dinesen, Marie: Solrosen.
14411	12908	Pers, Camilla C.: Mandagmorgen.
14412	12903	Lee, Albert: Flora Vincent. En Fortælling fra Pilgrimsfærdenes Dage.
14413	12911	Steffensen, Kirstine: Fire Fold.
14414	12947	Rosenørn-Lehn, Erikk: Glentholm.
14415	12954	Ahlefeldt Laurvig, F.: Generalen. I. Barn- og Ungdom.
14416	12895	Eugberg, Gunnar: Dansk Hjemliv.
14417		Nansen, Fridtjof: Gennem Armenien.



Udnavnelser fra 1—2—28:

Lokomotivfyrbøder F. A. Frederiksen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. H. Hermansen, Haderslev, til Lokomotivfører i Haderslev (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. T. Andersen, Struer, til Lokomotivfører i Varde (min. Udn.).

Forflyttelser fra 1—2—28:

Lokomotivfører P. K. Andreasen, Gedser, e. Ans. til Kbhvns. Godsbh.

Lokomotivfører H. R. Hansen, Varde, e. Ans. til Esbjerg.

Lokomotivfører A. A. E. Güthler, Oddesund Nord (Depotforstander), e. Ans. til Korsør.

Lokomotivfører P. V. Jarnholt, Brande, e. Ans. til Gedser.

Lokomotivfører A. M. R. Bech, Tønder, e. Ans. til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder H. E. Borger, Korsør, til Kalundborg.

Tilbagekaldt Forflyttelse:

Den Lokomotivfører i Brande J. C. Donby meddelte Forflyttelse efter Ans. til Randers fra 1—1—28 er annulleret.



Lokomotivfyrbøderkredsen:

Korsør: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til N. P. Nielsen, Suhrsvej 18, 1. S.

Nyborg: Afdelingsformandens og Repræsentanten for Feriehjemmets Navn og Adresse rettes til S. K. Th. Nielsen, Ingolfsgade 7, St.

Aalborg: Afdelingsformandens og Kassererens Navn og Adresse rettes til henholdsvis C. V. Sørensen, Ørstedesvej 38, og E. N. Johansen, Prinsensgade 10, 1. S.

Brande: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til S. K. M. Hansen, Stationsvej 26.



Raleigh & Milton Cyclers

leveres d'Hrr. Embeds- og Tjenestemænd paa yderst lempelige Afbetalingsvilkår

R Ø N N O V & J O H A N S E N ^{A/s}

KRONBORG, LØNGANGSTRÆDE 16

— forhen Paul Christensen —

TELEFON 13426

Støt dansk Industri!



Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klasse Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion, Kjoler og Drengetøj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters. Konfektions-Bestillinger til Lagerpris.

Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højaftelse

J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135 B. Vester 4610. Uden Udbetaling

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.

Til alt Kontorarbejde



Smith Premier først

Alfred Fischer & Co.s Eftf. Jernbanegade 6.

Tlf. 7819. København. Tlf. 7837.

A. Larsens Eftf., Skotøjsmagasin, Istedgade 57

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted.

Køb danske Varer!



Amk. Gummivare

Indst. Vestergade 3 1. k. l. Vordersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler. III. Præmie mod 80 Øre i Primær.

DISKRET EKSPEDITION - Tlf. Byen 4185 Jernbanemod 10 pCt. Rabat

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavi en.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.

Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.