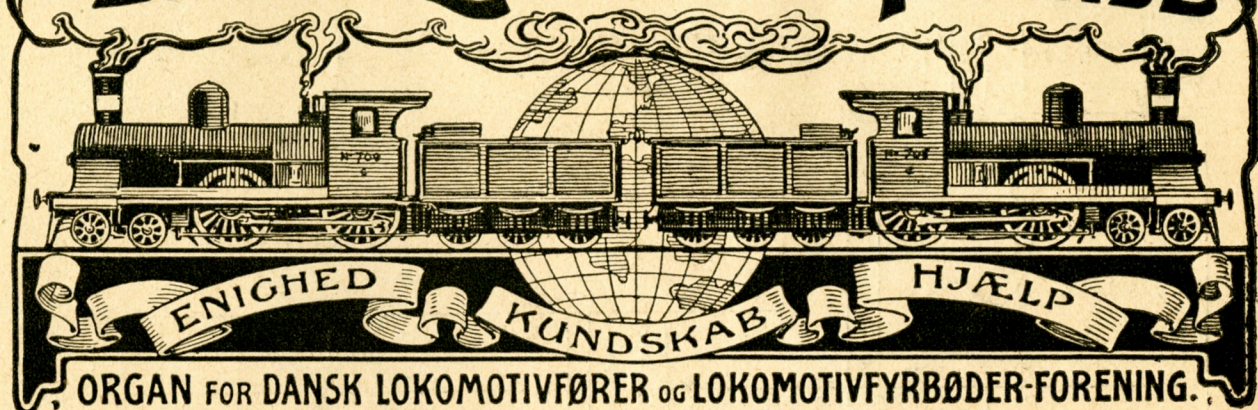


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 16.

15. August 1906.

6. Aarg.

## 25 Aars Jubilæum.



Som vi lovede, bringer vi herved et Billede af Lokomotivfører Sibbernson, Aarhus, i Anledning af hans 25-aarige Ansættelse. Samtidig bringer vi Jubilaren vor hjerteligste Tak for godt Kammeratskab i de forløbne Aar.

Paa Jubilæumsdagen blev der fra Aarhus Afdeling sendt Jubilaren — der var udkommanderet — en telegrafisk Hilsen med Tak for godt Samarbejde, ligesom der af Kollegerne

blev overrakt Jubilaren et Skrivebord, paa hvilket var anbragt en Sølvplade med Inskription.

Jubilaren beder os bringe Enhver, der har været med til at glæde og hædre ham, en hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed.

## <sup>3</sup>/<sub>5</sub> koblet Itogs-Lokomotiv paa den franske Østbane.

Udstillet paa Verdensudstillingen i Lüttich.

Dette Lokomotiv er særlig interessant ved, at der ogsaa anvendes Stempelglidere i Lavtrykscylindrene, ligesom de korte og lige Dampporte og de store Indstrømningsaabninger vækker Opmærksomhed. Den gennemsnitlige Størrelse af de sidstnævnte i Forhold til tidligere Udførelser med Kasseglidere udgør efter Opgivelse af Østbanen ved Højtrykscylindren 54 pCt., medens Lavtrykscylindren ansattes til 82 pCt.

Ovennævnte Selskab har siden 1877 anskaffet 210 Stk. 4-cylindrede Lokomotiver, dog er 160 deraf forsynede med almindelige Kasseglidere, medens de ellers hovedsagelig er fremstillet efter samme Udkast. De sidste 50 Stk., hvortil den i Fig. 1—4 og paa Lütticher Udstillingen opstillede Maskine henhører, er indrettede med Stempelglidere og overførtes i Aaret 1901 til aktiv Tjeneste,



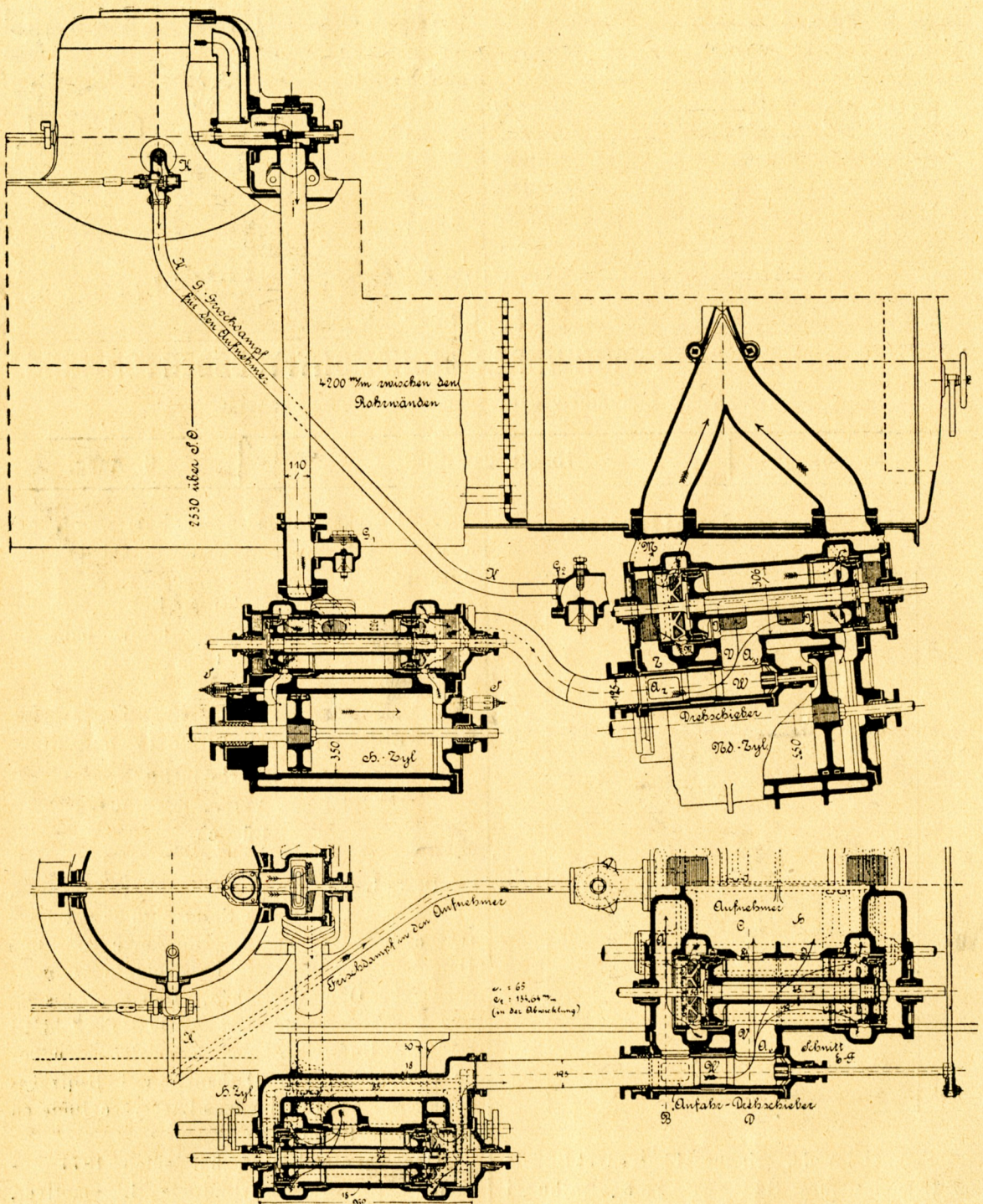


Fig. 1.

hvor de siden har virket fuldkommen tilfredsstillende, saaledes at denne Konstruktion senere vil finde Anvendelse ved nye Bestillinger.

Lokomotivet er en Kombination af Glehns

System. Lavtrykscylindrene indtager en skraa Stilling, hvis Hældning udgør  $1:13\frac{1}{3}$  og danner saavel indbyrdes som med Gliderkasserne samt med begge Veksleghidernes Styr et samlet Godsstykke. Det hule Rum (H) mellem



begge Cylindrene (se Fig. 1—3) tjener som Receiver (Mellemkammer) for den fra Højtrykscylindrene udstrømmende Damp.

Som det alletider er Tilfældet ved Stempelglidere, udmunder Dampkanalerne ikke direkte i Gliderkassen, men derimod i rundt om indpassede Foringer af Støbejern. Derved lader de forskellige Udskæringer sig lettere udføre i Forvejen, ligesom disse Foringer ved Slitage nemt kunne repareres, eventuelt fornyes. Tætningen mellem selve Kassen og Foringen sker ved Indsættelsen af Kobberlinser. Udskæringerne, som danner Dampportene, strækker sig over hele Pladen og danner i udboret Tilstand trekantede Udskæringer med stærkt afrundede Hjørner (se Fig. 1), hvorfor Ribberne mellem de enkelte Aabninger er skraatstillede. Denne Anordning er valgt for at faa en regelmæssig Slitage af Stempelringene. Kun paa det Sted, hvor Stempelringenes Samling glider, er indsat en kort men lige Ribbe.

Efterstaaende giver en Oversigt over nogle af de vigtigste Gennemsnitsforhold.

	Højtryks- cylinder	Lavtryks- cylinder
Rørdiameter: Tilgang . . .	95	123 qcm.
Udgang . . .	123	201 —
Indstrømning: Bredde . . .	3,5	5,0 cm.
Længde . . .	69,1	94,2 —
Diameter . . .	146	306 qcm.
Udstømning: Bredde . . .	7,8	8,0 cm.
Længde . . .	26	27 —
Diameter . . .	203	213 qcm.
Cylinderforholdene:		
Damprørets Diameter . . .	10,12	19,31 qcm.
Udgangsrørets do. . . . .	7,82	11,82 —
Indstrømningsaabning.s do. . .	6,59	7,76 —
Udstømningsaabning.s do. . .	4,74	11,15 —

I Stedet for det ene Nødgangsrør, hvor igennem Dampen ved Kassegliderne bortledes gennem Skorstenen, er ved Lavtrykscylindren her anbragt et særligt Afgangsrør for hver Stempelside, saaledes at der ialt udmunder 4 Rør i selve Udgangsrøret. Begge Rørene til den højre Lavtrykscylinder er fremstillet i Fig. 1 i Længde og Tværsnit.

Omskiftning fra Lavtryk til Højtryk eller kombineret Kraftudvikling foregaar ved Hjælp af en saakaldet Servo-Moteur, der bestaar af en Støbejerns Cylinder for komprimeret Luft (Fig. 4) og to fra dennes Stempel styrede og

drejelige Glidere W (Fig. 1—3). Alt eftersom denne skal virke omskiftende til Compound eller Højtryk, d. v. s. Tilgang af Kedeldamp til Lavtrykscylindrene, lader man fra Luftrykbremmens store Beholder og henholdsvis gen-

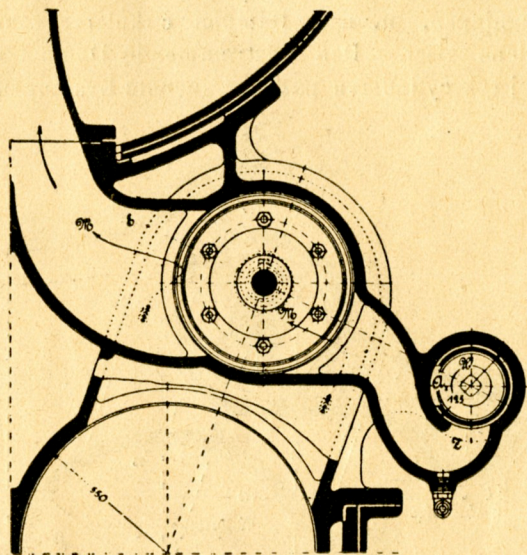


Fig. 2.

nem Rørledningen Lv eller Lz komprimeret Luft indtræde enten over eller under Stemplet.

Tilførsel af frisk Damp til Højtrykscylindrene foregaar som vist i Fig. 1. Regulatoren og Speil er anbragt udenfor Domen og er vandret liggende. I Dampledningen til Højtrykscylindrene er indskudt en Aflastningsventil (G), der under Kørsel med Afspærring besørger Lufttilførsel til Gliderkasserne.

For at undgaa en utilladelig Stigning af Trykket i Cylindrene som Følge af medfulgt eller fortættet Vand, er Kassegliderne indrettede til at hæve sig noget fra Gliderspejlet. Da denne Fremgangsmaade ikke er anvendelig ved Stempelgliderne eller i hvert Fald er betinget af en særdeles indviklet Konstruktion, maatte i det foreliggende Tilfælde hver af disse Cylindre paa begge Stempelsider forsynes med en Sikkerhedsventil (S), hvis Diameter er 35 mm., medens Fjederens Styrke i denne er valgt saaledes, at et Tryk paa 15½ Atm. i Højtrykscylindrene og 6½ Atm. i Lavtrykscylindrene ikke kan overskrides. Receiveren er ligeledes forsynet med en Sikkerhedsventil, der blæser med 6 Atm. Med Hensyn til Maskinens forskellige Arbejdsindstillinger (se



Fig. 1, 2 og 3), skal i Korthed omtales følgende:

1. Hastighedsstilling (Høj- og Lavtryk):

Den drejelige Glider (W) staar som vist i Tegningen, medens Dampen cirkulerer som Pilene viser. Den udstrømmende Damp fra Højtryks cylinderen passerer gennem Lysningen

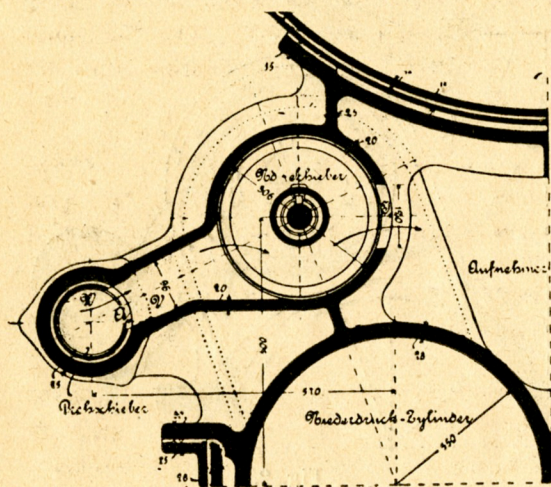


Fig. 3.

i Ventilen A v fra W og Kanalen V saavel ind i Lavtryks cylinderen som gennem Aabningen Y1 og Y2 ind i Receiveren (Fig. 3).

Dampen fra Lavtryks cylindrene strømmer i Retning med Pilen (M) ind i Udgangs-røret.

2. Igangsætningsstilling:

Glideren W drejes saaledes, at Aabningen A2 kommer til at staa over Kanalen Z (Fig. 2). Den fra Højtryks cylindrene udstrømmende Damp kan da bagved Stempelgliderne undvige direkte i Udgangs-røret. Samtidig strømmer fra Domen gennem Ledningen K frisk Kedeldamp ind i Receiveren og derfra gennem Aabningen Y1 og Y2 ind i Lavtryks gliderkassen. Aflastningsventilen G2 virker ligesom G1 under Kørsel med Afspærring.

Stempelglidernes Bevægelse reguleres ved en Heusinger Styring, og de forskellige Fyldningsgrader kunne samlede eller uafhængige af hinanden indstilles for begge Cylinder-grupper.

Til Bremsning af Driv- og Kobbeltjulene er anbragt to lodrette Bremsecylindre med 305 mm. Diameter. Foruden disse ligger der

mellem begge Truckjulene paa hver Side en vandret Bremsecylinder med Dobbeltstempel. Diameteren er her 185 mm. Paa Driv- og Kobbeltjul virker Bremsen kun ensidig, medens den paa Løbehjulene er dobbeltvirkende. Den kraftigste Bremsning udgør  $\frac{3}{4}$  af Lokomotivets Vægt.

Kedlens Fyrkasse er forfærdiget efter Bel-paires Konstruktion. Paafaldende er det, at denne Type, foruden at være forsynet med 122 Serve-Rør, tillige har 8 glatte Kedelrør med 44 mm. Lysning, som er beliggende i begge de øverste Rækker. Formaalet dermed er at faa en større Afstand mellem Rørene i Hjørnerne og den dermed forbundne Sikkerhed imod Brud af Rørvæggen paa de betræffende Støder.

Maskinen er forsynet med en Flammans Hastighedsmaaler (denne vil senere udførlig

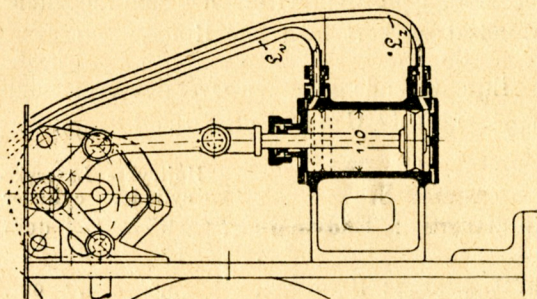


Fig. 4.

blive omtalt her i Bladet), som drives ved Hjælp af en lille Kobbeltap, der er sat i Forbindelse med den venstre Krumtap. Trucken kan bevæge sig 55 mm. i Sideretning.

## Den ny Forening.

(Det sidste ny Udslag af Separatisme ved Statsbanerne).

Den som Skvadronør velkendte Lokomotivfører Chr. Bønnelycke, København, har i disse Dage begaaet et trykt Opraab, der er udsendt Landet over, i hvilket han insinuerer, at Generaldirektøren ikke er vor Overordnede, idet han skriver: »I Anledning af, at den ny Forening for Statsbanernes Lokomotivførere nu er anerkendt af Generaldirektøren og vore egne Overordnede osv.«

Som man ser, Separatismens Talsmand,



Chr. B., er god at faa Forstand af, han vogter sig vel for at skrive, at den saakaldte ny Forening i Henhold til Ordre D. Nr. 880 har erholdt Ret til Forhandling paa Lokomotivførernes Vegne, ligesom han benytter den vage Betegnelse »v o r e e g n e O v e r o r d n e d e« i Stedet for »v o r e F o r e s a t t e«, thi dette vilde simpelthen være en utilladelig Omgaaen af Sandheden; men Chr. B. hylder formentlig Jesuitternes bekendte Valgsprog »Øjemedet helliger Midlet«. Man maa nemlig erindre, at vor Organisation, D. L. og L. F., allerede staar med Forhandlingsretten paa Lokomotivførernes Vegne, baade som selvstændig Forening og som Led af Fællesudvalget, og alene den Omstændighed, at Generaldirektionen har krævet af Fællesudvalget, at de Aftaler, dette træffer paa Personalets Vegne, skal være bindende for de Tjenestekategorier, der sorterer under de tre i Fællesudvalget interesserede Foreninger — altsaa ogsaa Lokomotivførerne —, vil medføre, at Generaldirektionen ikke kan eller vil tage Konsekvenserne af at skulde træffe bindende Aftaler med to forskellige Organer som Repræsentanter for en og samme Stilling, i dette Tilfælde Lokomotivførerne. Endvidere staar der i samme Opraab fra Chr. B., at den ærede Repræsentant (han skal vælges først) bedes sende Forespørgsler til Kassereren, Hr. Lokf. Vigholt, København.

Lokf. Vigholt er vel ikke saa kendt som Chr. B., men supplerer iøvrigt denne udmærket. Vi skal derfor præsentere Fænomenet for vore ærede Læsere. Man vil erindre, at Lokf. Vigholt stillede Forslag paa dette Aars Generalforsamling om at adskille D. L. og L. F. Forslaget blev som bekendt slaaet saa grundigt til Jorden, idet kun **e n** af samtlige Delegerede, nemlig Forslagsstilleren, stemte for Forslaget. Som saadan var Forslaget faldet, og ifølge almindelig parlamantarisk Skik og Brug skulde man tro, at en Vedtagelse, truffet af voksne Mennesker paa voksne Menneskers Vegne, var bindende, i hvert Fald til næste Generalforsamling; men man gjorde Regning uden ovennævnte ungdommelige Fusentaster — i Sandhed nogle værdige Repræsentanter for vor dygtige Lokomotivførerstand — af hvilke Lokf. Vigholt, medens han endnu sad inde med en Tillidspost i D. L. og L. F. som

Kasserer for København H. Afdeling, valgt saavel af Lokf. som Lokfyrb., arbejdede paa at splitte den Forening, hvis Tillidsmand han var, ikke ad parlamentarisk Vej, men ad de i Foreningslivet allermest forkastelige Veje. Han er ikke i Besiddelse af mere Skamfølelse, end at han i Chr. B.s Opraab lader sig betegne som Kassereren, Hr. Lokomotivfører Vigholt, København, til hvem Forespørgsler bedes sendt. De Besvarelser, man kan hente der, kan vistnok bringe Spørgeren tilforladelige Oplysninger! — ?

Opraabet slutter med »D e r e s æ r b ø d i g e K o l l e g a« Chr. Bønnelycke, Lokomotivfører, København. Er der en eneste af Danmarks Lokomotivførere — som kender Manden —, der ikke ser Hestefoden, naar Chr. B. tegner sig selv som »D e r e s æ r b ø d i g e K o l l e g a« ?

Vi har den ny Forenings Love liggende foran os; det er nemlig ikke her, som i enhver anden Forening, at man nøjes med et **F o r s l a g** til Love, der da af den parlamentariske Forsamling ophøjes til Lov; her er Loven fiks og færdig med det samme, og det ærbødige er allerede gaaet af K o l l e g a e n. Saafremt vi ikke havde det trykte Eksemplar af Lovene liggende for os, vilde vi have forsværet, at nogen normal Menneskehjerne vilde kunne udklække saadanne Tanker, der her har fundet Vej til Papiret under Betegnelsen »Love for Statsbanernes Lokomotivfører-Forening af 1906; men en Gnist af Skamfølelse kan man dog spore, thi allerede i § 2 benævnes Produktet »Vedtægter«.

Lovenes § 1 omhandler »Foreningens Formaal«, af hvilke der findes tre.

Formaal 1 er saalydende:

Ved Sammenkomster (belærende og selskabelige) at søge at paavirke hverandre til den rette Forstaaelse af de Pligter, der paahvile en Lokomotivfører.

Er Statsbanernes Lokomotivførere i Aaret 1906 da virkelig sunket saa dybt, at de, efter at have tjent Statsbanerne over en halv Snes Aar som Lokomotivfyrbødere og i ca. Halvdelen af denne Aarrække har fungeret som Lokomotivførere, gennem belærende og **s e l s k a b e l i g e** Sammenkomster skal bibringes den rette



Forstaaelse af de Pligter, der paahviler en Lokomotivfører.

Hvorledes tør disse unge Mennesker, der lige selv (i egen Indbildning) er vokset fra Fyrskovlen, insinuere, at der ved Statsbanerne findes en eneste Lokomotivfører — dem selv fraregnet —, der ikke kender eller har Forstaaelse af sine Pligter eller Følelsen af sit Ansvar.

Det maa herefter staa enhver tænkende Lokomotivfører klart, at de, saafremt de lader sig forlede til at indtræde i en Forening med ovennævnte Formaal i sine Love, erklærer, at de hidtil ikke har haft den rette Forstaaelse af de dem paahvilende Pligter som Lokomotivfører, men at de maa være Medlem af en Separatistforening for at tilegne sig denne Forstaaelse.

Formaal 2 er saalydende:

I Fællesskab søge at forbedre vore Lønningsforhold, højne vor Anseelse og i det hele fremme vore Interesser.

Hvor tør disse Mennesker tale om Fællesskab og Anseelse, de, som netop forraader Fællesskabsfølelsen og træder Anseelsen under Fødder, hvorledes skulde disse kunne fremme en hæderlig Stands Interesser.

Formaal 3 er saalydende:

Ved Forestillinger hos vore Foresatte søge at skaffe gode og ensartede Tjenesteforhold for alle Lokomotivførere.

Man agter altsaa ikke at udnytte Forhandlingsretten i Henhold til Ordre D. 880, hvilket af gode Grunde er klogt; man nøjes med at gøre Forestillinger hos vore Foresatte. Hvem i Alverden tænkes der her paa? I Opraabet praler Chr. B. af, at Foreningen er anerkendt af Generaldirektøren og vore egne Overordnede, men her i Lovene vil man gøre Forestilling hos vore Foresatte, men dertil behøves sandelig ingen Anerkendelse udover hvad Grundloven hjemler os Ret til.

Det vil føre for vidt i nærværende Numer at behandle Lovenes øvrige 15 §§, men at de ikke giver § 1 noget efter, derom kan vore Læsere være forvisset; maaske vi senere skal komme tilbage til dem.

Man erindrer, hvorledes Chr. Bønnelycke i Anledning af Startningen af D. L. og L. F. i Gøteborg holdt et svulstigt Foredrag om, hvorledes Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne naturlig hørte sammen i en Forening, og han følte sig forvisset om, at alle Fyrbøderne gik med, saasnart han kom hjem til København, men den Gang led han heller ikke af de honnerte Ambitioner, der senere har forblindet ham, thi da var han — som han nu udtrykker sig — kun Fyrbøder.

Ihvorvel vi ikke frygter, at ret mange af Lokomotivførerne skal forville sig i Mosen efter de Lygtemænd, vi her har skildret, kan vi dog ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa den Skade, vor Sag vil lide, om man fra to Sider forsøgte at tale Lokomotivførernes Sag. Ligeledes henledes Opmærksomheden paa, hvorledes de alt bestaaende Separatistforeninger efterhaanden vender tilbage til deres oprindelige Organisationer, beriget med Erfaringen om, at deres Sager fremmes bedst i Fællesskab.

Det maa staa enhver klart, at saafremt Lokomotivpersonalet nu ved Lønningslovens Revision ikke skal sejles agter ud, da maa enhver klarttænkende Lokomotivmand slutte sig sammen i vor gamle og prøvede Organisation, der baade kan og vil løse de stillede Opgaver, naar ingen Lokomotivfører eller Lokomotivfyrbøder i selvgod Egoisme bryder ud af Rækkerne for at følge et Par unge Fusentaster, der ikke har det ringeste Begreb om moderne og virkningsfuldt Organisationsarbejde.

---

## Vor Organisation.

(Af G. O. F. Lund).  
(Fortsat).

Naar det saa hurtigt efter Pagh Rasmussens Valg til Formand kom mere Liv i Foreningens Medlemmer, da var det ikke uden Grund; den ny Formand sparede sig ikke i nogen Maade, intet Arbejde syntes ham for svært. Enhver af os, der har fulgt med ved alle Lejligheder, hvor Foreningen arbejdede, véd, med hvilken Kraft, Hr. Rasmussen søgte alle Spørgsmaal gennemført. Nu maa det



selvfølgelig huskes, at der netop paa dette Tidspunkt laa store og for Personalet vigtige Sager til Behandling. Jeg skal blot nævne Lønningsloven, Pensionsloven og Tjensttiden, som var de vigtigste, og som netop paa dette Tidspunkt skulde til Behandling i Rigsdagen (Lønningskommissionens Forslag). Paa dette Forslag var ganske naturligt hele vor Opmærksomhed henledt; det viste sig nemlig ved Offentliggørelsen af dette Forslag, at Kommissionen langtfra havde den nødvendige Forstaaelse af Lokomotivpersonalets Stilling — det vil sige Flertallet; der var dog to Mindretal i Kommissionen, der ikke kunde slutte sig til Flertallet; det ene bestod af d'Hrr. Folketingsmænd C. Rasmussen og Lyngsø. Disse forstod bedre at bedømme Lokomotivpersonalets virkelige Stilling og Værd for Samfundet. De foreslog at henhøre Lokomotivførerne i 7de Lønningsklasse med en Begyndelsesløn af 1800 Kr. og en Slutløn af 2600 Kr., at opnaa gennem 4 Tillæg a 200 Kr. hvert 4de Aar. For Lokomotivfyrbøderne foreslog de en Begyndelsesløn af 1200 Kr. og en Slutløn af 1500 Kr. med et Tillæg af 100 Kr. hvert 4de Aar (se Lokomotivtidende Nr. 12 for 15. Juli 1902).

Det var ganske naturligt, at naar saa vigtige Sager laa for, da maatte en energisk Formand have store Betingelser for at samle Personalet om sig og derigennem skabe en kraftig og stærk Organisation. Det skulde imidlertid ikke lykkes Hr. Rasmussen, trods hans store Arbejde og stærke Interesse for Foreningen, at føre den ret længe i det Spor, han begyndte. Det gik ham, som det i mange Tilfælde er gaaet før, Arbejdet voksede ham over Hovedet. Trods hans Flid var det umuligt for ham at udføre blot nogenlunde alt. At Pagh Rasmussen ikke fik Held med sit Arbejde, skyldes i første Række ham selv; han paatog sig meget mere Arbejde, end der tilkom ham; han var valgt som Formand og behøvede ikke, som han gjorde, at paatage sig at være Kasserer og Sekretær tillige; jeg gaar nemlig ud fra, at naar en Bestyrelse bestaar af 6 a 8 Mand, saa maa disse dele Arbejdet imellem sig, at ikke alt bliver lagt paa den enkelte, thi saa maa det nødvendigvis blive udført derefter. Saaledes gik det, Hr. Rasmussen troede sig i Stand til at udføre

alt uden Hjælp, med andre Ord, han arbejdede sig, uden at vide af det, ind i en saadan Misère, at han umuligt kunde lede Traadene fra hinanden igen. Det var da ganske naturligt, at han maatte trække sig tilbage fra det Arbejde, som han sikkert med god Lyst og ærlig Villie dog ikke magtede.

Omtrent paa dette Tidspunkt vil vi kunne finde Begyndelsen til det Ødelæggelsesværk, som i disse Dage afsætter sin Frugt i vor Organisation.

Det vil paa nærværende Tidspunkt blive nødvendig for mig at nævne de forskellige Rørelser, som gjorde sig gældende, og med hvilke af disse vor Organisation maatte kæmpe, for senere at gaa sejrende ud af Kampen.

Den første Kamp mellem Medlemmerne var ved Valget af en ny Formand. Der diskuteredes meget om, hvem der egentlig kunde have de største og bedste Betingelser for at optage Pagh Rasmussens Arbejde. Paa den ene Side stod en Del af Medlemmerne, som var stømt for Lokf. Jørgensen, København, og paa den anden Side arbejdedes kraftigt paa at vælge Lokf. C. Christensen, Esbjerg, der særlig havde tiltrukket sig Opmærksomhed paa Kongressen i København, hvor han var valgt som dennes Vice-Ordfører. Der arbejdedes kræftigt fra begge Sider hver for sin Kandidat. Resultatet af Afstemningen blev som bekendt, at Lokf. C. Christensen, Esbjerg, valgtes med en solid Majoritet. Jeg skal senere komme tilbage til Betydningen af dette Valg. (Fortsættes).

---

## Ingen Bøder.

Ifølge »Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen« har den nuværende russiske Jernbaneminister gjort Skridt til fuldstændig Afskaffelse af Bødestraffen overfor Jernbanefunktionærer. Ministeren er nemlig kommen til det Resultat, at Praksis har vist, at Bødestraffene ingensinde har forringet Antallet af Uregelmæssigheder og altsaa i Virkeligheden har forfejlet deres Maal. Yderligere har Bødestraffen en skadelig Indvirkning paa den Straffedes private Økonomi og skaber



dernæst Bitterhed og Utilfredshed blandt Personalet.

Bladet knytter hertil følgende Bemærkninger:

I mange Tilfælde har Ministeren Ret, navnlig naar Bøden er beregnet for højt i Forhold til Vedkommendes Indtægt; hertil kommer endvidere, at Bøden i de fleste Tilfælde kun rammer det Beløb, der er beregnet til Familiens Underhold, og slet ikke den rette Skyldige, men dette kan vel næppe undgaas. Meget interessant vil det være at se, hvilke Erfaringer man vil komme til, naar Bødestraffen afskaffes, og navnlig hvad man vil sætte i Stedet, thi den store Arbejder- og Funktionærstand, som et Jernbanenet paa 60,000 Km. nødvendigvis kræver, kan daarlig undvære Straffemidler, og disse maa endda kunne gøres ret følelige. Bødestraffen er ingen fuldkommen Indretning, men er hidtil anset for at være den virksomste.

Saa vidt det tyske Fagblad. Naar vi hertil skal knytte nogle Bemærkninger, maa de nærmest falde i Traad med den russiske Ministers Anskuelse, idet Bødestraffen, foruden at den, som ovenfor ganske korrekt bemærket, i Reglen kun rammer Familien i økonomisk Henseende, tillige rammer højst forskelligt, eftersom den paagældende Funktionær er mere eller mindre økonomisk anlagt, ja man kan maaske endog tænke sig det Tilfælde, hvor Bøden kun kom til at figurere i Husholdningsregnskabet som et større eller mindre + til den i Forvejen tilstedeværende Gæld. Allermest pinlig virker den naturligvis for den, der nøje har afpasset sine Udgifter i Forhold til Indtægterne, og saa pludselig ser sig berøvet maaske 50 Kroner, et Beløb, han med sine forholdsvis smaa Indtægter vil have uhyre Vanskelighed ved at dække.

Ingen er fejlfri! Fejltagelser og Forglemmelser ved Jernbanedrift er lige saa uundgaelige for Jernbanemænd som Fejltællinger for Embedsmænd i Banker og lignende Pengeinstitutioner, men de første giver man Bøder, degraderer dem eller sætter dem til en Tjeneste, der giver mindre Indtægt, — de sidste giver man — Fejltællingspenge.

Kan man ikke komme helt bort fra Straffesystemet, burde man sikkert komme dertil, kun at straffe en ligefrem Fejl eller

Forglemmelse, naar den virkelig medførte en Ulykke, og det er jo heldigvis uhyre sjældent, naar fraregnes de Ulykker, der overgaar Jernbanens eget Personale, og som netop afgiver det bedste Bevis for, hvor vanskeligt det er at undgaa Fejl, selv om der maa bødes med Liv eller Førlighed.

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### De københavnske Afdelinger

afholdt Maanedsmøde den 1. Avgust. Det vedtoges at afholde Udflugt til Lyngby og Frederiksdal efter Besøget paa Glad & Co.s Fabriker den 6. ds., og gaves der Festkomiteen Bemyndigelse til at benytte et Beløb dertil af indtil 50 Kr.

Til Festkomite-Medlemmer (der forøgedes til 7) for næste Aar valgtes: Førerne Mortensen og Jespersen samt Fyrbøderne G. Lund, C. F. Thomsen, V. L. Thomsen, Kassinger og Florentz.

Efter Anbefaling af Forslagsstillerne vedtoges følgende Resolution, der tilstilles de øvrige Afdelinger:

I Anledning af, at nogle Lokomotivførere indenfor D. L. og L. F. har søgt at sætte Splid i vor nuværende Organisation — der maa siges at være eneste og rette Talsmand for Lokomotivpersonalets Krav — ved at starte en Separatistforening for Lokomotivførere, tilsiger vi D. L. og L. F. vor bedste Støtte ved at erklære, at vi ved eventuel Forfremmelse til Lokomotivførere ikke vil indmelde os i ovennævnte Separatistforening, men vedblivende kun betragte vor nuværende Organisation som eneste Garanti for, at Lokomotivpersonalet kan opnaa forbedrede Vilkaar.

Vilh. Thomsen. G. O. F. Lund.

Chr. F. Thomsen.

Da et enkelt Medlem havde misforstaaet den paa forrige Maanedsmøde vedtagne Resolution, klargjorde Forslagsstilleren, Lokf. Mortensen, Meningen med den.

Roosen,  
Mødets Sekretær.



### København H. Afdeling.

Som Afdelingsbestyrelse er valgt:

Formand: Lokf. 97 I. Mortensen.

Kasserer: Lokf. 218 C, Larsen.

Repræsentanter: Lokf. 292 C, Jantzen og Lokfyrb. 495 S, Hansen.

## De københavnske Afdelinger.

Besøgsudvalget og Festudvalget — Formænd henholdsvis Lokf. Roosen og Lokf. Mortensen — havde ved Samarbejde truffet følgende Arrangement til den 6. August.

Kl. 2 Eftermd. mødtes ca. 25 Medlemmer udenfor Glad & Co.s kemiske Fabrik paa Nørrebro.

Direktøren, Hr. cand. polyt. Vindfeldt-Hansen, var saa elskværdig personlig at vise Medlemmerne omkring. Fabriken raffinerer aarlig ca. 50,000 Tdr. Raolie og beskæftiger nogle og tredive Mennesker, idet den fremstiller saa godt som alle Slags Oliekemikalier. Ja, saa rationelt drives Virksomheden, at — bogstavelig talt — ikke en Draabe Olie gaar til Spilde, og dette bevirker, at Fabriken kan klare sig i Konkurrencen paa det udenlandske Marked. Vi saa hele Processen, saa de forskellige Produkter af samme Grundstof, lige fra den klareste Olie og ned til den saakaldte Vognsmørrelse. Der var Olie, som var lige saa smuk og appetitlig som Smør. Fabriken har saa godt som stadig Leverance af Cylinder- og lys Mineralolie til De danske Statsbaner. Et Apparat — ideelt — men vistnok Hr. Vindfeldt-Hansens Smertensbarn, bestod af et Rørsystem, og saaledes, at Raolien pumpedes ind i en Forvarmer. Derfra fordeltes den i mange Rør, som hver for sig kunde sættes i Forbindelse med en Beholder. Disse Rør ophededes ved Gas til forskellig Temperatur, og denne Proces bevirkede, at der af de forskellige Beholdere tappedes Olie af forskellig Vægtfylde. Vi saa paa Laboratoriet mange saadanne Uddrag. Den eneste Svaghed ved Apparatet var — efter Hr. Vindfeldt-Hansens Udtalelse — denne, at Virksomheden ikke var storslaaet nok, men dertil var selve Raffinade-Virksomheden ikke stor nok. — Vi saa Poser, hvorigennem Cylinderolien filtreres, idet

den ved Pumper trykkes igennem. Ligeledes saa vi, hvorledes Tønderne renses, og hvor rene, de i Virkeligheden var. Naar der desuagtet lejlighedsvis findes Snavs i Cylinderolien, mente Hr. Vindfeldt-Hansen, at Grunden nærmest maatte søges deri, at ikke alle Vedkommende aabnede Tønderne paa den eneste rigtige Maade, nemlig ved — som vist — at slaa de øverste Baand løse, men i Stedet for anvendte Brækjern, hvorved der let gik Splinter af Laaget.

Vi saa Fabrikationen af Osteløb, et Stof, som igen anvendes til Ostefabrikation. Osteløb er et Uddrag af Kalvemaver.

Paa Lageret fandtes for 60—70,000 Kr. Kalvemaver, og da hver Mave repræsenterede en Udgift af 20 Øre, fandtes der altsaa ca. 350,000 Maver. Der laves ogsaa Tabletter af Osteløb. En halv Tablet i to Potter Mælk er tilstrækkelig til i samme Øjeblik at frembringe Tykmælk. Saadanne Tabletter benyttes meget, navnlig i England, derimod aldrig her hjemme. Efter at have beset det Hele, blev vi yderligere opvartet med en Forfriskning og en Cigar.

Lokf. Roosen takkede paa Foreningens Vegne Hr. Direktør Vindfeldt-Hansen for den mod Medlemmerne udviste elskværdige Imødekommenhed.

Statsbanernes Kemiker, Hr. cand. polyt. Jacobsen, som beredvillig deltog i Turen, virkede med sædvanlig Elskværdighed som Led mellem Fabriken og Foreningen.

Efter dette meget vellykkede Besøg samledes Medlemmerne med deres Damer og Børn paa Nørrebro Station for at tage en Tur i Skoven. Maalet var Frederiksdal og Furesøen.

Kl. 4,25 afrejstes med Tog 369 til Lyngby, hvor flere sluttede sig til. Der styredes straks ned til Dampbaaden for at komme saa hurtigt som mulig til Frederiksdal. Ankomsten til Baadelejet blev der straks velvilligt stillet en egen Baad til Disposition for Deltagerne, hvis Antal lige kunde rummes i denne. Kort efter kastedes los, og Baadene styrede ud gennem den bekendte og naturskønne Kanal, som gennemskærer nogle af de smukkeste Steder fra Lyngby til Frederiksdal og munder ud i Furesøen — denne idylliske og besungne Sø, som alle, der har Sans for Naturen, ikke kan



blive trætte af at beskue. Straks efter Afgang fra Lyngby mærkedes snart, at vi var kommen paa Skovtur. Stemningen var hurtig kommen over Deltagerne, der var Liv og Glæde over at være kommen ud i det fri i selskabeligt Samvær. Efter 20 Minutters Sejlads lagdes bi ved Broen i Frederiksdal, hvorefter vi med det samme begav os til den dejlige Frederiksdals Krohave, for at hensætte den medbragte Forplejning, hvorefter Deltagerne begav sig paa Fodtur omkring i Egnen for rigtig at nyde den skønne Natur omkring os. Efter en Times Forløb styredes atter til Haven for at undersøge, hvad de medbragte Kasser og Kurve indeholdt. Ved et langt Bord bænkedes vi os, og Damerne gik straks i Lag med Borddækningen, der maatte ske hurtig, thi vi var alle blevne godt sultne. Da vi havde stillet den værste Sult, begyndte en livlig Konversation, og snart hørtes en Brander, stukket ud snart her, snart der. Alle gjorde deres bedste for at bringe den rette Stemning til Stede, og alle var da ogsaa enige om, at denne Udflugt var den bedste, de københavnske Afdelinger har haft. Der manglede naturligvis heller ikke paa Lovprisninger over dette fra de forskellige Taleres Side.

Deltagerne spredte sig nu omkring i Haven ved de forskellige Forlystelser, nogle ved Gyngen, andre ved Kegelbanen, hvor forresten heller ikke Damerne manglede ved Kuglerne, ja Fru Mortensen maatte endogsaa for sit heldige Slag »8 om Kongen« bøde 10 Øre til Keglerejserens Lomme; der var naturligvis andre af Damerne, som vilde lære os Mænd at slaa en skæv, men — desværre — det kunde vi i Forvejen.

Kl. 8,45 brød vi op for at marschere ad Prinsessestien til Lyngby. Den ingenlunde korte Vej tilbagelagdes naturligvis med Sang og Skæmt. Ankomsten til Lyngby toges ind paa Hotel »Rustenburg«, hvor det sidste Glas tømtes inden Hjemrejsen. Her holdtes Taler af Lokf. Mortensen og Lokfyrb. Lund. Kl. 11 fandt Hjemrejsen Sted.

Ankomsten til København skiltes alle med Ønsket om snart igen at faa en lignende Tur.

Besøgsudvalget og Festudvalget benytter samtidig Lejligheden til at takke alle, som

deltog, og haaber paa samme Tilslutning, naar der igen kaldes.

Paa Udvalgenes Vegne:  
Vilh. Jespersen. G. Lund.

## Før og nu.

(Af C. M. C.)

### II.

Det kunde have sin store Interesse at foretage en nøjagtig Opgørelse af det Antal Timer, der gennemsnitlig gjordes Tjeneste den Gang, vor Løn fastsattes (1870) og nu efter Lønningsloven af 1903. Resultatet vilde vistnok hælde til den forkerte Side og vise os, at vor Løn, i Forhold til Timeantallet, i Stedet for at gaa opad er gaaet nedad, trods det, at Livsforholdene senere er steget enormt i Pris.

Imidlertid kendte man ikke heller tidligere saa meget til den Adskillelse mellem Godstogskørsel og Persontogskørsel, som navnlig i de senere Aar har gjort sig gældende. Kørselen er efterhaanden bleven specialiseret. Paa adskillige Baner løb der kun blandede Tog, og i det hele taget løb der kun faa rene Persontog. Dette Forhold er imidlertid bleven diametralt modsat og har vel for en stor Del sin Aarsag i Publikums stadig højere Raab om hurtig Rejse. Man er fra blandede Tog gaaet til rene Persontog og rene Godstog; dog findes der endnu paa de fleste Baner blandede Tog, men, som sagt, i Realiteten har man forladt de blandede Tog og er gaaet over til rene Tog. Konsekvensen heraf er da den, at en Del af Personalet stadig kører Godstog og en anden Del Persontog. Dette har da medført, at Godstogspersonalet som Regel bruger den dobbelte, ja tredobbelte Tid for at køre det samme Antal Kilometer som Persontogspersonalet.

Det Spørgsmaal paatrænger sig da uvilkaarligt, om det Kørepenge-system, vi har, er overensstemmende med denne Adskillelse af Kørselen, og om ikke det paa den sidst afholdte Generalforsamling fremsatte Krav om højere Betaling for Kørsel med Godstog er berettiget.

Det er jo en Kendsgerning, at saa godt



som alt kørende Personale hellere kører Persontog end Godstog, og Grunden hertil er selvfølgelig den, at der for det første er mere Arbejde, dernæst den lange Tid, det tager at komme over Banen. Dertil kommer den ubehagelige Omstændighed, at Godstog ikke bliver fremmet i samme Grad som Persontogene, og at disse altid har Forrang i Tilfælde af Forsinkelse.

Dette kan derfor ogsaa ofte medføre ubehagelige Kalamiteter for Personalet. Imidlertid hører man ofte i den senere Tid, efter at Spørgsmaalet er rejst, dette drøftet om en højere Betaling for Kørsel med Godstog, og Kravet herom er vist fuldt berettiget; dog skulde man hellere lægge al Kraft ind paa at faa Kørepengene afskaffet og faa disse erstattet paa passende Maade ved en tilsvarende Forhøjelse af den faste Løn. Dette synes mig unægtelig den bedste Løsning, og navnlig maa det ikke glemmes, at her er Nøglen til et godt Forhold mellem Personalet og en god — en virkelig god — Kørselsfordeling med en fornuftig, begrændset Arbejdsdag.

Det er beklageligt, at dette skal siges, men Tilfældet er det, at Begæret efter at køre og tjene store Kørepenge ofte har været til Hinder for en fornuftig Kørselsfordeling.

I Almindelighed betragtes Kørsel med Godstog som Andenrangs Kørsel, og denne Kørsel som mindre vanskelig end Persontogskørselen. Dette forekommer mig at være en forkert Betragtning. Jeg kunde fristes til at sige: tværtimod; Godstogskørselen fordrer sin Mand fuldt saavel som Persontogskørselen. Den større Hastighed med Persontogskørselen er jo betinget af et udmærket Bremsesystem, som Lokomotivføreren i enhver Henseende er Herre over. Det modsatte er Tilfældet med Godstogskørselen, her kan Lokomotivføreren ikke nøjes med at stole paa sig selv, men maa regne med adskillige Muligheder — daarlig Bremsebetjening, daarlige Bremsere, og af at Bremsebetjeningen ikke kan høre de fra Lokomotivet afgivne Signaler; dernæst mangler han Bevidstheden om at være Herre over sit Tog i samme Grad som Persontogsføreren. Man skulde tro, dette maatte kunne opveje Persontogenes større Hastighed.

Som det vil være de fleste af Lokomotivpersonalet bekendt, har der, i hvert Fald for

de sjællandske Baners Vedkommende, eksisteret et Kul- og Olie-Præmiesystem. Dette kan det have sin store Interesse at skænke sin Opmærksomhed, idet det i økonomisk Henseende bragte det daværende Personale et Gode; men dets daarlige Sider, og da navnlig den, at det efter Sigende var en evig Kilde til Uenighed mellem Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder, gør, at alle maa være tilfreds med, at dette nu er en Saga.

Jeg skal i al Korthed skitsere dette. Der var ligesom nu fastsat et bestemt Kvantum Kul og Olie for en vis Vejlængde, hvad der af dette kunde spares indbragte den saakaldte Præmie, og baade Fører og Fyrbøder var interesseret i, at der sparedes paa begge Dele. Af Kulpræmien erholdt Føreren  $\frac{9}{10}$ , medens Fyrbøderen fik  $\frac{1}{10}$ . Det modsatte var Tilfældet med Oliepræmien.

I denne Fordeling af Præmien laa Kilden til Spliden, idet Interessen for at spare ikke var lige.

Imidlertid indbragte denne Præmie — som omtalt — Personalet en ret væsentlig Indtægt, der for Lokomotivførernes Vedkommende kunde andrage indtil ca. 50 Kr. om Maaned, ja endog derover, og for Fyrbødernes Vedkommende ca. 20 Kr. om Maaned.

Da dette afskaffedes i Midten af Firserne, fik det Personale, som havde oppebaaret ovennævnte Præmie, denne afløst med et personligt Tillæg, beregnet efter Gennemsnittet af den Indtægt, den enkelte havde haft af denne.

Saa indførte man Mulksystemet, en nydelig Erstatning for Præmiesystemet.

(Fortsættes).

---

## Medlemslisten.

- Aalborg Afdeling. Indmeldt fra 1. Juli 1906:  
Lokfyrb. Nr. 312 H. P. Steengaard.
- København Ø. Afdeling. Indmeldt fra 1. Juni 1906: Lokomotivfyrbøderne Nr. 280 Borg og 512 I. C. Tegner.
-



## PERSONALIA.

1.—8. 06.

Forfremmet er:

Haandværker i Aarhus Nr. 19 H. P. C. S. Jensen til Lokomotivfyrbøder Nr. 528 i København H.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder Nr. 197 A. L. Petersen, Aalborg, hedder fremtidig A. L. Holman.

## Til Medlemmerne.

Det tjener herved Medlemmerne til Underretning, da jeg er afskaaret fra at føre en berettiget Kritik over Redaktørens Person og Virksomhed, samt Fejlen ved, at vi har Annoncer paa Omslaget af »Dansk Lokomotivtidende, derved, at Redaktøren har nægtet mig Optagelse af min Artikel og ikke vil anerkende en Voldgift som dømmende i denne Sag, har jeg nu afsluttet al Konference med Hr. Redaktør Mauritzen og skal ikke oftere beskæftige mig med hans Person og Virksomhed.

Aalborg i Avgust 1906.

A. L. Holman,  
Lokomotivfyrb. 197.

\* \* \*

Den ærede Indsender har ønsket ovenstaaende indrykket under Bekendtgørelser, hvortil vi dog ikke finder nogen Anledning, da Bladets Spalter staar ethvert Medlem aabent, naar de indsendte Indlæg holder sig indenfor Sømmelighedens Grænser, hvilket man ikke kan sige om det af Hr. Holman

her omhandlede Indlæg, i hvilket Organisationen sigtes for paa Svindlermaade at gøre sig Indtægt.

Som man af ovenstaaende Meddelelse fra Hr. Holman kan se, er det Redaktørens Person og ikke Sagen, der i første Række interesserer ham.

Vi havde tiltroet Hr. Holman en større kritisk Sans end den, der bundes i Personligheder. Red.

## Saml Annoncer til Omslagets 3die og 4de Side

og indsend disse snarest til Ekspeditionen.

Adr.: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36, 1ste Sal, Fredericia.

**Jernbaneetatens Fællesindkøbsforening,**  
København, Helgolandsgade 12, tilbyder sine Medlemmer:

Prima Nøddekul	Kr. 2,22 pr. Td.
Skotske Anthracite Nøddekul	— 4,22 —
Knuste engelske Kokes	— 1,98 —
Briketter	Kr. 4,55 pr. 100 Stk.

Tilbringning samt Op- og Nedbæring er indbefattet i Prisen. Tre Maaneders Afbetaling indrømmes.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar. I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petilinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36<sup>1</sup>, Fredericia.