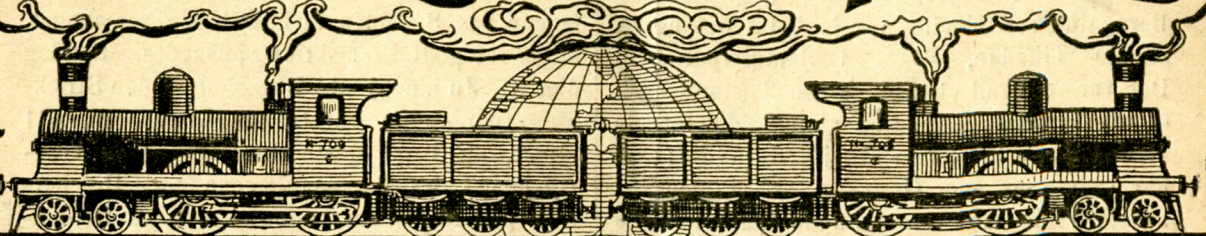


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 24.

15. December 1906.

6. Aarg.

## Simplon Tunnelens Bygning.

(Oversat ved Herm. Ohlsen).  
(Sluttet).

Den fjerde store Overraskelse var Temperaturen paa Nordsiden, som vi i Foraaret 1902 traf, og som tidligere nævnt steg indtil  $55^{\circ}$ , omend Maksimumsgrænsen var sat til  $42^{\circ}$ . Vi har dog heldigvis overvundet denne Kalamitet, fordi vore Køleanlæg var tilstrækkelig stærke, og det kan fastholdes, at vi relativt bedst var denne Modstand voksen. Vi har opnaaet, at Temperaturen om Sommeren (Vandet er da mindre koldt) altid har været om ikke konstant  $25^{\circ}$ , saa dog aldrig højere end  $27^{\circ}$  Varme paa Arbejdsstederne, og da maa man sige, at Arbejderne under disse Forhold næppe har taget Skade paa Sundheden. Det penibelste Moment var, at vi ifølge den stærke Stigning maatte beregne, at Temperaturen vilde hæve sig langt højere og maaske kunde naa op til  $65^{\circ}$ , svarende til Bjergenes udvendige Stigningsforhold, thi tager vi det sidstnævnte Forhold i Betragtning, som det var den Gang vi havde  $55^{\circ}$ , maatte en endnu større Bjerghøjde bevirke en tilsvarende Stigning af Temperaturen, og Spørgsmaalet var da, hvorvidt det vilde lykkes at overvinde denne Vanskelighed, eller om det ikke blev nødvendigt helt at indstille Tunnelarbejdet i et halvt eller helt Aar, medens et

passende Køleanlæg opstilledes. I Sommeren 1902 undersøgte man dette Spørgsmaal, og vi anstillede en Del indgaaende Forsøg efter forskellige Metoder, som nøjagtig viste, at vi, naar Temperaturen steg til  $65^{\circ}$ , maatte aflede 7 Millioner Varmeenheder pr. Time i Stedet for 3 Millioner Kolorier i samme Tidsrum. Alt var foretaget for at møde disse Vanskeligheder, da Temperaturen lidt efter lidt begyndte at synke. Hvorfor? — der vil, bortset fra det geologiske Spørgsmaal, blive et Problem at løse. Medens Afkølingen af Bjerget paa Sydsiden er foregaaet med Vand, formoder vi, at det omvendte har været Tilfældet paa Nordsiden, at Bjerget er blevet ophedet, saaledes at det har bevirket en Ophedning af Vandet.

Den femte store, men tillige den værste Overraskelse var det varme Vand. Efter den oprindelige geologiske Opgivelse, maatte vi, som forhen nævnt, haabe, at der i de varme Bjerghøjder intet eller i hvert Fald kun vilde fremkomme et ringe Kvantum Vand; men tværtimod har vi i August Maaned 1903 paa Sydsiden truffet saadant, omend af kortere Varighed, medens det i December Maaned paa Nordsiden fremkomne var vedholdende og ansloges til 70 Liter pr. Sekund med  $48^{\circ}$  Varme, hvilket svarer til en skadelig Koloriemængde paa 6 Millioner. Det er et Under, at vort Køleanlæg har været fyldestgørende nok; dog maa dette tilskrives den Omstændig-



hed, at vi befandt os om Vinteren, hvor Afkølingsvandet var særdeles koldt, medens vor Beregning selvfølgelig var lagt for det ugunstigste Tilfælde, altsaa i Sommerperioden. Det varme Vand skaffede os en Tilstand, som er ubeskrivelig, besværlig at udholde for de Mennesker, som skulde arbejde derunder; det har været saa nær Grænsen, at vi med vor bedste Villie ikke mere kunde spare Folkene for disse næsten uudholdelige Tilstande. Efter at det blev os muligt at udpumpe det varme Vand af den fyldte Sidetunnel, blev der truffet Foranstaltninger for Tilførselen af Afkølingsvand og derved atter at muliggøre Arbejdet i Tunnelen, samtidig med, at et større Antal Centrifugalpumper, Turbiner og de fornødne Tryk- og Sugeledninger monteredes. Selvfølgelig var vi ikke derfor tilstrækkelig sikre i Tilfælde af et fornyet Indbrud af varmt Vand, hvis Mængde og Styrke og den dermed forbundne Varmer maaske kunde blive saa stærk, at alt Tunnelarbejde umuliggjordes, af hvilken Grund der anbragtes saakaldte Digeporte, saaledes som de ofte anvendes ved Bjergarbejde, i begge Tunneler, og hvorved den bageste Del af den Tunnel, hvori Boringerne foretoges, kunde afspærres i Tilfælde af et Gennembrud. Efter at alle disse Forberedelser med kolossal Møjsommelighed var tilendebragte, optog vi den 20. Marts atter den mekaniske Drift og naaede snart igen at komme ind under normale Forhold, saaledes at vi til Midten af Maj Maaned havde bortskaffet 250 Meter. Da fremstod atter de varme Kilder, som i Løbet af faa Dage i den Grad formerede sig, at Arbejdet den 18. Maj definitivt maatte indstilles og de forannævnte Digeporte nogle Dage senere lukkes. Der var nu ikke andet at gøre end at overlade Resten af det ufuldendte Stykke til Sydsiden.

Det er klart, at alle disse for største Del uventede Kalamiteter har forsinket Arbejdet i saa høj Grad, at den oprindelig fastslaaede Fuldendelse (Maj 1904) ikke kunde overholdes. For at Aarsagen dertil ikke skal kunne tilskrives en utilladelig Optimisme fra vor Side, skal vi gøre gældende, at vi fra Nordsiden havde naaet Tunnelens Midte den 13. Septbr. 1903, altsaa 2 Maaned før det Tidspunkt, vi havde beregnet til, at Gennembruddet kunde være foretaget. Koncessionen blev som

Følge deraf forlænget til den 30. April 1905. Heldigvis havde imidlertid Forholdene i Stenlagene paa Sydsiden forbedret sig saa meget, at et ret godt Fremskridt opnaaedes. Søndag den 31. Juli udgjorde Længden af den Strækning, der endnu var tilbage at udbore, 431 Meter, og i de sidste 14 Dage havde Vagtpersonalet for Pumpeanlægene ved Digeportene paa Nordsiden kunnet observere Detonationerne fra Sprængningerne paa Sydsiden. Lyden fra disse var af samme Lighed som Hammerslag fremkalder ved Slag mod Klippepartierne. Vi haabede nu at kunne fortsætte Arbejdet, saa at Gennembrydningen i begge Tunneler kunde finde Sted i Oktober Maaned. Dette Haab skulde dog ikke gaa i Opfyldelse. Den 6. September 1904 anbores paa Sydsiden, da Afstanden mellem Nord- og Syd-tunnelerne endnu var 250 Meter, en Varmtvandskilde paa 100 Liter pr. Sekund med en Temperatur af 46° C. Som Følge deraf maatte Boringsarbejdet indstilles indtil November. Gennembruddet mellem Tunnelerne foretoges den 24. Februar 1905, medens Sidetunnelens Gennemboring først skete den 6. Juli 1905. Festen for denne Begivenhed kunde dog først senere afholdes, da det bageste Stykke i Sidetunnelen paa Nordsiden i den Periode var fyldt med varmt Vand, saa at man ikke kunde opholde sig derinde.

\* \* \*

Som det efter Dagbladenes Beretninger vel nok er de fleste Læsere bekendt, er Drivkraften elektrisk paa de Lokomotiver, der nu besørger Trafiken gennem Simplon Tunnelen. I efterstaaende skal vi give en kortfattet Forklaring over disse Maskiners vigtigste Punkter og Anvendelse, ligesom Grundlaget for Driftens Gennemførelse skal omtales.

De af Firmaet Brown, Boverie og Cie konstruerede Lokomotiver (Fig. 5 i forrige Nr.) besidder 3-koblede Aksler, som uden Tandhjulsoverføring bevæges af 2 Motorer ved Hjælp af Kobbeltængerne. Motorerne har to Hastigheder, henholdsvis 34 og 68 Klm., og deres Trækkekraft udgør 6 Tons ved mindre og 3½ Tons ved større Hastigheder. Den totale Vægt er 62 Tons, Adhæsionsvægten 42 Tons.



Angaaende Trafikens Gennemførelse maa følgende bemærkes.

Ved hver Ende af den 20 Klm. lange Tunnel befandt sig store, mekaniske Kraftanlæg, der tidligere anvendtes ved det omfangsrige Anlæg af Tunnelen. Med nogle Omændringer var det muligt at anvende disse, der forøvrigt havde tilstrækkelig Vandkraft, som Station for Kraftfrembringelsen. I Centralerne Brig og Iselle udvikles Trephasetstrøm med 3000 Volt Spænding. Da foreløbig kun den egentlige Tunnelstrækning, som ligger mellem Brig og Iselle, skal være elektrisk, føres Strømmen direkte til de gennem Tunnelen beliggende Ledninger. I Tunnelen er Kontaktledningerne monterede paa Tværophængninger, der er anbragt paa indmurede Kroge. Kontaktledningen er dobbeltpolig. Returledning af Strømmen foregaar gennem Skinnerne. Tværophængningerne er anbragt med 25 Meters Afstand. En kortere Distance synes ikke nødvendig, og da Tunneltemperaturen er ensartet, udelukkes Frygten for en Forandring af Traadophænget. Skinnesamlingerne er forsynede med Stødforbindinger efter Brown Boverie og Cie.s Patent. I Midten af Tunnelen er anbragt en Krydsningsstation, der skal benyttes, naar det gøres nødvendigt ved event. Forsinkelser. Under normale Forhold finder ingen Togkrydsning Sted i Tunnelen. Stationen er ligeledes forsynet med et Fordelingsapparat, hvorfra Ledningerne i Tunnelens totale Længde kan inddeles i Grupper, hvortil Strømmen afbrydes og tilføres efter Behov. Trafiken foregaar paa den Maade, at ved Togets Ankomst til Brig fra Lausanne frakobles Damplokomotivet og det elektriske tilkobles. Derfra bliver Toget elektrisk indtil Iselle, hvor den modsatte Ombytning af Maskinerne finder Sted. Paa den elektriske Strækning forekommer Stigninger indtil 10 pCt. paa kortere Afstande. Forøvrigt har den nordlige Strækning fra Brig indtil Tunnelens Midte en konstant Stigning paa 2 pCt. Den sydlige Strækning falder fra Tunnelens Midte indtil Iselle med et konstant Fald paa 7 pCt. Der beføres Persontog paa 365 Tons og Godstog paa 465 Tons. Køretiden for de første udgør i Retning Brig - Iselle 20 Min., i modsat Retning 30 Min. Godstogene bruger i hver Retning 40 Min.

## Foreningen Muldvarpen.

Forspil til den nyere Tid  
i en Akt.

Frit efter det kinesiske af Ting Tuang.

Handlingen foregaar i en større By i et mindre Foreningslokale.

Lokalet er forsynet med 2 Rækker Borde, hvorpaa henligger en Del Bøger og Blade, hist og her staar Flasker og Glas i stor Uorden. Døren tilvenstre aabnes, og i dyb Tavshed med alvorlige men skulende Blikke træder 14 a 15 Mand ind, hvorefter samtlige Døre aflaaes og Vinduerne efterses og tildækkes. Alle tager Plads ved Bordene, hvorpaa **L y k k e m a n d** tager Ordet. (De øvrige udbringer et Løve for Lykkemand).

Mine Herrer, Mine Herrer da ingen anden af dem Mine Herrer er kaampetønt til Plassen som Faaremand saa ta'er jaj den; men de ved jo nok Mine Herrer at jaj ikke er no'en Faareninsman naj jaj mæner talønt. Mine Herrer Tiden er kaammen da vi maa skelles fra det Pak. Vi har længe naak taalt disse menneskærs mangel paa dæseplin aag anmasselse. Vi ær alsaæ ænige om at sige stop Mine Herrer, ikke Sant Mine Herrer.

(Alle i Kor: Det er kun Fyrbødere, de maa tæmmes, de er for frække).

**L y k k e m a n d** fortsætter: Mine Herrer tak faar de vænlige Ord saam de sa'e. Jaj har jo næstop sagt i min Opfaardring om Overgaaelsen i den ny Faarening om dænehærsens store anmasselse aag de store Ufører som saa'en naæet beværker paa mine Herrer, hele Agtelsen og derfaar maa vi saa selv oprette vaar Faarening. Jaj har nu skrævet aag trøkket Laavene faar Mine Herrer, faar saa har vi en Rættesnaar, særlig Pag 5 er nødvendig faar Mine Herrer, vi maa huske paa vad dær nu kan ske eftersaam at vi er gaæet paa dæn Peter. Nu vil de andre tilstædeværende Hærrer naak si'e et Par Aar aasse.

En Stemme (dyb): Skal vi inte ha'e en lille Forfriskning, Luften er saa muggen.

(4 Mand staar Vagt ved Døren indtil Kellneren har bragt Forfriskningen, som afleveres ved Indgangen, hvorefter Døren atter aflaaes).



Lykke mand fortsætter igen: Vi skal nu tale no'et om vad vi skal gøre faar at faa dette hærsens Blad sla'et i Støkker faar det øelægger jo vaar go'e Hænsigt; dersom nu no'en ønsker Ordet saa ska han bare si'e det til maj som Faaremand.

Bukkeholt: Maa jeg faa Ordet (begynder at tale).

Lykke mand afbryder: Jaj har ikke sagt værsгаа.

Bukkeholt: Hold Bøtte, dit Fæ, lad os være fri for dit Vrøvl.

Lykke mand: Kære Væn tal daag lidt maaderat husk paa dænne hærsens Agtelse og dæseplin.

Bukkeholdt: Fa'en med den (fortsætter): Jeg vil nu blot sige Jer, at dengang jeg kun var Fyrbøder, da var der s'gu Kale til, nu er de Tider forbi, thi nu vil ingen bestille noget, men de vil dog ha' mere i Løn; saadanne Mennesker maa vi holde os fra Livet. Nu har jeg været her i nogle Aar, men aldrig haft et ordentlig Menneske, allesammen storsnudedede. Vi ved allesammen, hvad det vil sige, naar man staar og kører i al Slags Vind og Vejr, især naar det er i en Brandstorm, saa maa man jo holde Tankerne sammen og klare det hele, for ellers bliver det jo en regulert Væltepeter, og derfor synes jeg saa godt om Pag. 5.

Lykke mand: Bittemand har Ordet.

Bittemand: Ja, det er jo dette med Deciplinen og Agtelsen, den maa absolut bankes ind i disse Personer. Som de jo ved, mine Herrer, forstaar jeg mig saa godt derpaa. Da jeg var ung, var Prygl en fast Regel, men selv om det nu ikke har hjulpen paa min Størrelse, saa vil jeg dog foreslaa Formanden istedetfor Løn og Tjenstforbedring at andrage om Udlevering af en Tamp eller helst en Revolver til enhver af os.

Alle Stemmer i Kor: Hør, Hør.

Forslaget vedtages.

Lykke mand: Klejnskov har Ordet.

Klejnskov: Vi er jo nu alle enige om, at vor Foreningsvirksomhed er den mest heldigste for hver enkelt af os, vi naar maaske nok i Tidens Løb at faa de gamle Forhold igen, hvor man hver især i al Fortrolighed kunde tale sin Sag hos de Foresatte. Ogsaa jeg er glad for Pag. 5, thi derigennem kan jo

vore højtærede Overordnede se, at det udelukkende kun er første Klasses Kræfter og Eliten, som findes her i Foreningen, og jeg tror, at vi alletider nok skal høste Fordelen. Jeg vil dernæst takke Bittemand, fordi han har lagt Grundstenen og udvist en ualmindelig Dygtighed for vor Sag, og derfor foreslaar jeg, at vi optager ham som Æresmedlem i Foreningen — — ja, hvad hedder den?

Lykke mand: Jaj har tængt at den skal hække Praafossen, Væltepeterfaareningen eller Muldvarben.

Det sidste vedtoges, hvorefter

Klejnskov fortsætter: Ja, at vi optager ham som Æresmedlem i Foreningen Muldvarpen, idet vi haaber, at han ved enhver Lejlighed ikke vil vige tilbage for at vise os andre, hvordan vi skal handle, for paa den heldigste Maade at opnaa de mest slaaende Resultater. Bittemand leve! (Hurra).

Forslaget vedtages.

Bittemand springer op paa en Stol, og med en synlig bevægelse, næsten bristende Stemme takker han for Æren og indbyder tilsidst hele Selskabet paa Kage og Vin.

Idet det sidste Ord udtales, springer de fleste op.

Formanden (ringer stærkt): Mine Herrer — Mine Herrer hør Mine Herrer Forglem ikke Pag 5 Mine Herrer. Naa saa sludter vi Mødet.

Mødet er sluttet.

(Tæppet falder).

---

## Separatismen.

Atter ser vi os nødsaget til at pille lidt i Separatisternes i Forvejen pjuskede Fjerdragt. Lokf. Nr. 321 Petersen i Struer har som Repræsentant for Separatisttyngelen dersteds begaaet et Opslag, i hvilket blandt andet forekommer følgende:

»Efter de for Tiden forekommende Skrivrier i det gamle Fagblad, hvor hele Førerstanden haanes, synes man ikke, det kan være vanskeligt for ærede Kolleger at blive klar over, at deres Plads er i den ny Forening.

Af Hensyn til Forarbejderne i Anledning



af Revision af Lønningsloven, bedes De udmelde Dem snarest.«

Vi har hidtil ikke vidst, at Separatisterne havde startet noget nyt Fagblad, men dette maa jo være Tilfældet, naar en af selve Styrelsen kan tale eller rettere skrive om »det gamle Fagblad«, og en saadan Start skulde vi ogsaa tage os let, men naar Hr. Petersen skriver »hele Førerstandens«, maa vi tage til Genmæle og gøre Hr. Repræsentanten opmærksom paa, at det kun er den Klike, hvortil han og Konsorter hører, som vi bærer med vor Foragt, og det fordi disse har sveget trufne Aftaler og er faldet deres Kammerater i Ryggen og ved Løgn og falske Foregiveness søger at trække flere til sig, hvilket dog sikkert ikke lykkes, da Lokomotivførerne — saavel de indenfor som de udenfor Organisation — er klar over, at den Sæbeboble, der hedder Separatister indenfor Lokomotivpersonalet, en skønne Dag vil springe og kun efterlade en Ring af skuffede Forhaabninger.

Naar Hr. Petersen skriver »Af Hensyn til Forarbejderne i Anledning af Revision af Lønningsloven«, slaar vi herved fast, at enten lyver han eller hans Kollega Hr. Strand i Aarhus, eller ogsaa lyver de begge to, hvad vi er tilbøjelig til at tro, thi Løgn er et Begreb, der er i høj Kurs indenfor Separatistledelsen — efter Bestyrelsesmedlemmernes Udtalelser at dømme.

Saaledes gik — efter Forlydende — Repræsentanten Lokf. Raarup i Fredericia og fortalte, at Lokf. Mauritzen slet ikke kunde blive Medlem af den ny Forening, og at dette var vedtaget paa Generalforsamlingen. Da Mauritzen forespurgte hos Repræsentanten, om dette var rigtigt, svarede denne, at det var Løgn.

Et Par Stykker gaar i Aarhus og fortæller, at deres højere Foresatte har udtalt, at de sympatiserede med Separatismen og vilde være særlig lydhor overfor disses Ønsker.

Saafernt Separatisterne vil nævne Navnene paa de Foresatte, der har udtalt sig saaledes, vil samme Foresatte sikkert erklære disse Sigtelser for løgnagtige.

Selve Formanden har i nogen Tid gaet og fortalt, at tre af vore allerhøjeste Foresatte til ham (Bønnelycke) har udtalt sin Forbavelse over, at D. L. og L. F. ikke var repræ-

senteret i Uniformskommissionen og over, at der ikke var indsendt noget Andragende om Uniform. Dette har vi i disse Dage dokumenteret er Løgn.

Naar vi saa til Slut nævner, at selve den ny Forenings Medlemsliste er Løgn, tror jeg, at De, Hr. Petersen, ikke tager os det ilde op, naar vi udtaler, at selve Foreningen af 1906 om føje Tid ogsaa er Løgn.

---

## Lokomotivpersonalets Vinterkapper.

Maa vi have Lov til i god Tid at lægge et godt Ord ind for Kraverne paa vore Vinterkapper af ny Model.

Sagen er, at den nuværende Facon paa Kraver er i højeste Grad upraktisk, idet de i opslaaet Stilling danner en Trag, der naar til op over Ørerne. Denne Trag er som Beskyttelsesmiddel illusorisk, men velegnet til at samle Støv, Regn og Blæst ned om Halsen, og under Sneforhold er den ubrugelig i opslaaet Stilling, thi Sneen samler sig i Tragten, og naar Varmeudstrålingen fra Legemet tør den her opsamlede Sne, løber det iskolde Vand den Paagældende ned ad Ryggen; dette kan, foruden at være en højst ubehagelig Fornemmelse, under visse Forhold foraarsage Forkølelsessygdomme. I Magsvejr, naar Kraven er slaaet ned, er den uskøn og giver Bæreren af Kappen et puklet Udseende.

En Krave paa ca. 100 mm. Bredde og let afrundede Hjørner vil være mest praktisk, i Særdeleshed naar der paa Undersiden af Kraven anbringes et Spændestykke, der, naar Kraven er opslaaet, kan knappes over i en Knap paa den modsatte Side; anbringes de øverste Knapper som foreskrevet i Spjeldet mellem Lappet og Krave, da vil Lokomotivpersonalet have den bedste Beskyttelse for Bryst og Hals, naar Kraven er opslaaet og Spændestykke og Lappet er overknappet.

Kappen vilde ogsaa faa et bedre Udseende, naar den folderige Ryg blev en Del indskrænket, dog ikke saa meget at den bliver helt glat.

Maaltagningen og Tilpasningen lader en Del tilbage at ønske, thi Forholdet er jo det, at Skrædderen telegraferer til Depotterne: »Kommer den og den Dag for at maaltage.«



Det Personale, der ikke er hjemme, synes der saa til efter det gamle Maal.

At en saadan Fremgangsmaade giver de slettest mulige Resultater, er indlysende. — Vi kunde tænke os en mere praktisk Fremgangsmaade, til Eks.:

Der gives den Ansatte Meddelelse om, at man paa den og den Dag kunde henvende sig paa Skrædderens Bopæl for at maaltages, og de Ansatte, der ikke vilde henvende sig der, kunde lade sin egen Skrædder tage Maal og indsende dette Maal inden en bestemt Dato til Jernbaneskrædderen. Naar Kappen saa passede efter dette Maal, var Skrædderen ansvarsfri, i modsat Fald maatte han sy om. — Vi vilde gerne rette en høflig Henstilling til Administrationen om at tage dette Spørgsmaal under velvillig Overvejelse.

## Betragtninger

ved

### Startningen af Dansk Lokomotivførerforening.

(Af Herm. Ohlsen).

Motto: Lær at agte dig selv,  
og andre skal nok vide at agte  
dig. (Mazarin.)

I min forrige Omtale her i Bladet angaaende de absurde Grunde, hvormed Hr. Bønnelycke og Meningsfæller søger at samle Proselytter for den ny Forening, berørte jeg i Korthed indirekte Ordene Agtelse og Disciplin, da Hovedaarsagen ved Startningen af den ny jo synes at være Frygten for en Forringelse af disse to Begreber, saafremt Førerne og Fyrbøderne forbliver sammen i en Forening. I det fra d'Hr. Separatisters Side alt fremkomne, staar deres Opfattelse med Hensyn til disse Spørgsmaal i en saa skarp Modsætning til hvad der i Almindelighed kan forlanges af ethvert nogenlunde rettænkende Individ, at jeg ikke kan undlade nærmere at klarlægge min Anskuelse om Værdien og Betydningen af disse to Ord, saaledes at Hr. Bønnelycke med Busenfreunde vil kunne forstaa, hvilket Ansvar de har paataget sig ved at opkaste sig til Forsvarer for Hr. Emigs Navneretsprin-

cipper eller Hr. Andersens malhonette Gæringer.

Ved nøjere at gennemlæse det berøgtede Opraabs Indhold, som Hr. Bønnelycke altsaa er Forsvarer for og Forfatter af, og som understøttes af de øvrige Medlemmer af Kliken, bliver Totalindtrykket, at der fra d'Hr.s Side lægges et stort Arbejde i en udvidet Magtbrynde, thi enhver, der kender Forholdene med Hensyn til det retslige Spørgsmaal, maa give mig Ret i, at der i vor Straffebogs mange Paragraffer sikkert gives dem tilstrækkelig Lejlighed til at faa en indrapporteret Fyrbøder tiltalt og afklapset, naar der kun findes den mindste Grund i Forbindelse med et velment Sindelag. Forholdene er her som ved Militæretaten, den Underordnede har langt større Vanskelighed med at frigøre sig i saadanne Tilfælde. At Opraabets Forfatter i sit Hjertes Inderste har tænkt sig Forholdene som kun angaaende Forenings-Interesser, maa vel være udelukket, da det af følgende udplukkede Jeremiade-Sætning: »og Agtelsen og Disciplinen svinder Tid efter anden helt bort« tydelig fremgaar, at der menes i tjenstlig Henseende; for saa naive kan Hr. Bønnelycke og Konsorter vel ikke være, at forlange Disciplin i en Forening, der er Statsbanerne uvedkommende, og hvor kun fælles Interesser behandles.

Hvorledes forstaaer man, at Agtelsen og Disciplinen Tid efter anden forsvinder?

I det efterstaaende skal vi nærmere undersøge dette interessante Spørgsmaal.

Enhver ved jo af Erfaring, at hvor en Overordnet eller Foresat forlanger Arbejdet punktlig og godt udført, men samtidig selv opfylder de moralske Fordringer, som kan kræves af ethvert Menneske, og paa en rolig og værdig Maade omgaas sit Personale, der findes den rette Agtelse, medens Vedkommendes personlige Optræden tillige skaber den nødvendige Avtoritet, — ikke at forvæksle med Klikens Disciplin, som kun hører ind under Militæretaten, Justits- eller Skolevæsenet, men aldeles ikke kan bringes i Anvendelse paa frie Mænd.

Anderledes bliver Forholdene, hvor den ledende Personlighed er et tildels umoralsk Individ eller fattes de fornødne Evner til at varetage en ledende Stilling, eller muligvis



i Kraft af sin Mangelfuldhed ved en selvbestaltet Opstyltethed søger at ignorere den Underordnede, der maa det indrømmes, at der næppe kan blive Tale om Agtelse, ligesom Ordet Avtoritet i Kraft deraf tildels af sig selv bortfalder.

Det er en Selvfølge, at der ved ethvert Arbejde eller Foretagende absolut bør findes en Leder, hvis Anordninger maa efterkommes, og hvor en saadan Person falder ind under det første Afsnit i det foran nedskrevne, vil det daglige Arbejde gaa sin rolige Gang til gensidig Tilfredshed og uden at der høres Tale om Brud paa Disciplin eller Agtelse, hvilket desværre ikke forventes at blive Tilfældet, naar Vedkommende optræder som i andet Afsnit, thi der bliver Arbejdets Udførelse lig tantaliske Kvaler og Arbejdsstedet en Trædemølle, medens de fleste Anordninger kun udstedes for at besværliggøre den Underordnedes Stilling. Min Opgave er ikke at tage Stilling til enkelte eller bestemte Personers Klassifikationer, dog tror jeg ikke at have overtraadt Fornuftsgrænsen ved at udtale som min Overbevisning, at efter hvad der hidtil er fremkommet fra Separatistklikens Medlemmer, var det ønskeligt og formaalstjenligt, om disse lagde sig ovenstaaende Motto paa Sinde; forhaabentlig vil det danske Lokomotivpersonale da ingensinde mere faa Lejlighed til at læse et saa smædefuldt Aktstykke som det her i Bladet gengivne Forsvar for en Voldshandling, og muligvis vil vi snart faa et Dementi af Opraabets Ordlyd at se, thi efter Udtalelser af Hr. Strand, som Repræsentant i den ny, er der jo taget skarp Afstand fra dette. Hvorfor da ikke gøre Skridt til fuldt at dementere det offentlig. Jeg kan ikke tro, at d'Hrr. tænker, at Fyrbøderne har forglemmt denne Fornærmelse, tværtimod har denne sikkert prentet sig saa godt fast i deres Bevidsthed, at den kan siges at være rodfæstet og aldrig glemmes, men staar som et slaaende Bevis for Lokomotiv-Separatisternes Herskesyge og Dannelsestrin i det 20. Aarhundrede.

At Hr. Separatist Strand (Aarhus) ikke vil tillægge saadanne unge Menneskers Beslutning nogen Betydning, spiller for saa vidt ingen Rolle, som man derved maa gaa ud fra, at nævnte Herre kun har talt af egen Erfaring,

idet der antagelig aldrig har været Anledning til at fæste Lid til hans Udtalelser; men Hr. Strand faar trøste sig. De nuværende Lokomotivfyrbødere (Paahænget — ikke sandt?) staar mere maalbevidste og besidder større Selvagtelse, end det synes at Hr. S. gennem sine Udtalelser er i Besiddelse af.

---

**Den sjællandske Laanekasse** har indbudt forskellige af de indenfor Jernbanestanden bestaaende Foreninger med opsparede Penge midler til et Møde i Jernbaneforeningens Lokaler Tirsdag den 4. December.

Paa Mødet vil man fremsætte Forslag om et Samarbejde mellem de paagældende Foreninger og Laaneforeningen til en paatænkt Udvidelse af sidstnævntes Virksomhed, navnlig i Retning af at aabne Foreningen for det udenfor Sjælland ansatte Personale, ligesom man ogsaa nærer Ønske om at kunne byde Medlemmerne en Nedsættelse i Laanrenten.

Bestyrelsen har fastsat følgende Regler for Ydelsen af Konverteringslaan:

Konverteringslaan ydes kun efter motiveret Ansøgning og kun naar  $\frac{3}{4}$  af det ældre Laan er afdraget og de ikke hindrer Bevillingen af ordinære Laan.

---

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### De københavnske Afdelinger.

Tirsdag den 4. December afholdtes Møde med følgende

#### Dagsorden:

1. Forhandlingsprotokollen.
2. Forslag om Afdelingsbestyrelse for 1907.
3. Sygekassevalget.

Mødet aabnedes af Lokf. Mortensen.

1. Protokollen godkendtes.
2. Til Formand for København H. valgtes Lokf. Mortensen, Kasserer Lokf. Larsen, Repræsentanter Lokf. Jansen og Fyrb. S. Hansen, og til Revisorer Fyrbøderne 370 Petersen og 437 Larsen.

Til Formand for Godsbanegaarden valgtes Lokf. Jespersen, Kasserer Lokf. Christensen,



Repræsentant Fyrb. Kassinger, og til Revisorer Lokf. Kirkensgaard og Fyrb. Højer.

3. Til Repræsentant i Sygekassen vedtoges det, at Førerne stemmer paa Lokf. O. Larsen og Fyrbøderne paa Depotarbejder Tietze.

Endvidere vedtoges det at afholde Juletræ den 5. Januar 1907.

A. Østerberg,  
Mødets Sekretær.

### Tillidserklæringen

er endvidere tiltraadt af

Skanderborg Afd. med 13 Lokfrb.

Kallundborg — — 9 —

### PERSONALIA.

1.—12. 06.

Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 62 J. K. Hansen, Hjørring, til Lokomotivfører med Tj. Nr. 183 i København G.

Haandværker i Aarhus Nr. 138 J. M. Lydersen til Lokomotivfyrbøder med Tj. Nr. 62 i Frederikshavn.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 318 P. S. Antonsen, Fredericia, til Viborg.

Lokomotivfører Nr. 390 J. Nielsen, København G., til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder Nr. 398 R. P. Overgaard, Frederikshavn, til Hjørring.

Lokomotivfyrbøder Nr. 366 I. R. Larsen, Esbjerg, til Odense.

Lokomotivfyrbøder Nr. 178 N. I. Nielsen, Nyborg, til Odense.

1.—1. 07.

Lokomotivfyrbøder Nr. 282 V. Andreasen, København G., til Helsingør.

Lokomotivfyrbøder Nr. 317 A. K. K. F. D. Frederiksen, Helsingør, til København G.

1.—2. 07.

Lokomotivfyrbøder Nr. 343 H. M. Kann, Næstved, til København H.

Lokomotivfyrbøder Nr. 416 C. H. Strubberg, København H., til Næstved.

### Medlemslisten.

København Afdeling I. Slettet for Restance: Lokomotivførerne Nr. 119 Spangenberg og 194 C. Olsen. — Udmeldte: Lokomotivførerne Nr. 146 J. C. Jensen og 310 Carstensen. — Indmeldte: Lokomotivfyrbøderne Nr. 530 Sandberg og 534 Lillie.

### Annonceringen.

Da de nu staaende Annoncer udløber med December Maaned, bedes ny Annoncer indsamlet og tilsendt Ekspeditionen snarest.

**EKSPEDITIONEN.**

### Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i en Provinsby paa Sjælland.

V. Andersen, Lokfrb. Nr. 282,  
København G.

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. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

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