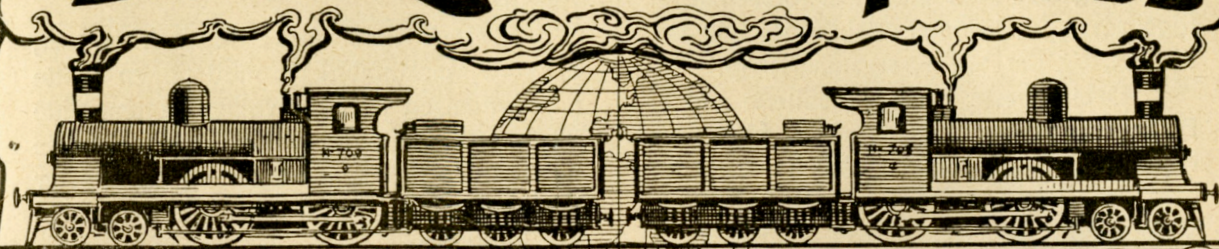


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

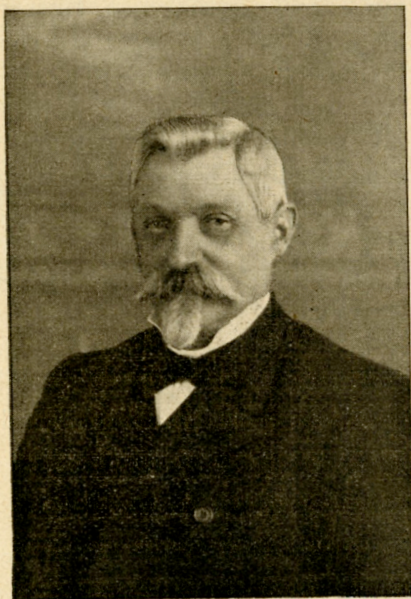
HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FØRENING.

Nr. 7.

1. April 1909.

9. Aarg.



## 25 Aars Jubilæum.

Den 3die Marts fejrede Lokomotivfører P. V. Vorum, Aarhus Ø, 25 Aarsdagen for sin Ansættelse. Jubilaren blev paa Højtidsdagen overrakt et Kaffe-service fra Medlemmer af D. L. & L. F. som Paaskønnelse for det gode For-

hold, han altid har staaet i saavel til Kolleger som til Lokomotivfyrbøderne.

Hr. Vorum hører til de faa, om hvem man kan sige: »Han har ingen Uvenner i Etaten« og hører til de Naturer, som Livets Alvor har sat sit Præg paa, idet Hr. Vorum er Fader til 20 Børn og har kendt megen Sygdom.

## Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

Kan vi selv bygge dem?

Som det vil være vore Læsere bekendt, henkastede vi i Loktid. Nr. 13 f. A. ovenstaaende Spørgsmaal, der bl. a. resulterede i det Svar, som Hr. Ass. Ohmeyer paa Grundlag af Maskinafdelingens Arkiv tilstillede os.

At Artiklen ikke alene har haft speciel jernbanefaglig Interesse, idet den blev op-



taget af den øvrige Jernbanefagpresse, men at den tillige har haft sin socialøkonomiske Betydning ser man deraf, at forskellige af Rigsdagens Medlemmer ønskede sig Lok.-tid. tilstillet, og der tog Spørgsmaalet op.

Dets seneste Fase er resulteret i et af Folketinget nedsat Udvalg, hvor bl. a. Arbejdernes Repræsentanter skal have Sæde; men om dette Udvalgs Sammensætning og Virkemaade vil Ministerens Udtalelser i Folketinget, og som er gengivet nedenfor efter Rigsdagstidende, give tilstrækkelig Oplysning.

Naar vi i Oktbr. f. A. tog Spørgsmaalet om Lokomotivbygning op, var det ikke alene, fordi det fagligt set interesserede os, men tillige fordi man som dansk Mand nationalt set maatte forbaus over, at denne Industri, der herhjemme havde ligget brak fra 1871 til lidt ind i det ny Aarhundrede, da blev vakt til nyt Liv for straks derefter at føre en hensygnende Tilværelse, til stor Skade for de mange ledige Hænder blandt vore Fagfæller.

Hr. Ohmeyer anførte i sit Indlæg: »Der kan ikke herske Tvivl om, at Staten ikke kan strække sig saa vidt som til at yde en Beskyttelse paa 36 % for den hjemlige Lokomotivindustri, naar dens (Statens) Interesser skal varetages paa forsvarlig Maade.«

Formelt maa vi naturligvis give Hr. Ohmeyer Ret i dette; men efter Oplysninger, vi har indhentet hos danske Maskinfabriker, der tidligere har deltaget i Licitationerne, hævder disse, hvad der nærmere præciseredes i Artiklen, nemlig at: —

»En Betingelse for, at der kan skabes en hjemlig Industri paa dette Omraade, er imidlertid, at Statsbanerne søger at samarbejde med vore Maskinfabriker, og at Lovgivningsmagten ikke stiller sig afvisende, hvis Lokomotiverne i Begyndelsen skulde blive en lille Smule dyrere herhjemme end i Udlandet.«

Der anførtes endvidere i Hr. Ohmeyers Art., »at udenlandske Fabriker ikke regner med dansk Konkurrence paa Lokomotivfabrikationens Omraade.«

Da er der dog i de sidste Dage leveret Bevis herfor, idet to tyske Maskinfabriker

(Borsig i Berlin og Maffei i München) har paatænkt at starte en Lokomotivfabrik ved Aarhus.

Der vil ikke herske nogen Tvivl om, at vore Maskinfabriker med nogen Støtte i Begyndelsen fra Lovgivningsmagtens Side vil kunne konkurrere med disse, naar de nødvendige Specialmaskiner og Værktøj er anskaffede, og Haandværkerne er tilstrækkeligt indøvede.

Man kan kun være Ministeren taknemlig for at have taget Spørgsmaalet op, idet det ikke alene vilde give mange Hænder Arbejde, men at det vil gøre sit til at lette Fattigbyrden, om denne Industri kunde bevares for Landets egne Arbejdere; thi selv om Maskinerne tilsyneladende for Tiden kan anskaffes billigere fra Udlandet, er der et Moment, som ogsaa maa tages med i Betragtning, f. Eks. P-Maskinernes store og kostbare Reparationer saa kort Tid efter Anskaffelsen, der ganske sikkert løber op i Tusinder og atter Tusinder af Kroner, og er et Beløb, som ret beset burde lægges til Anskaffelsessummen. Det gode danske Arbejde vil da sikkert ikke være saa dyrt, som det ved en overfladisk Betragtning kunde synes at være.

De interessante Forhandlinger, der er ført i Folketinget om hjemlig Lokomotivbygning skal vi derfor efter Rigsdagstidende gengive nedenfor.

\* \* \*

**Ordføreren (P. T. Nielsen):** Jeg har da kun tilbage at nævne et Samraad, der har været ført om Bygningen af Lokomotiver her i Landet. Jeg tror at kunne sige, at det er et almindeligt Ønske indenfor Finansudvalget, at vi kunde begynde at bygge Lokomotiver her i Landet. Derimod har der ikke i Finansudvalget været fuld Enighed om, i hvilket Omfang det skulde ske, og hvor stor den Støtte eventuelt skulde være, der skulde ydes de paagældende Fabriker til Paabegyndelsen af en saadan Fabrikation. Jeg antager, at den højtærede Minister vil udvikle for det høje Ting de Tanker, han har haft Lejlighed til at fremsætte i Finans-



udvalget dette Forhold vedrørende; saa kunne vi jo nærmere diskutere det her.

**Ministeren for offentl. Arbejder** (*Jensen-Sønderup*): Foranlediget af den ærede Ordførers Udtalelser skal jeg gøre nogle Bemærkninger om det Spørgsmaal, hvorvidt der er Mulighed for i alt Fald at gøre et Forsøg paa at faa Lokomotivbygningen foretaget her i Landet. Jeg gør til Indledning opmærksom paa, at der tidligere er bygget enkelte, navnlig mindre Maskiner her i Landet, men det har i de senere Aar ikke været de indenlandske Fabrikker muligt at konkurrere med Udlandet, og vi have derfor i de senere Aar anskaffet Lokomotiverne fra Udlandet. Som ærede Medlemmer ville kunne se, er der for det kommende Finansaar paatænkt en Bevilling til Anskaffelse af 31 Lokomotiver. Hvis man lægger de sidst betalte Kontraktpriser for Anskaffelse af nye Lokomotiver til Grund, vil den samlede Betaling for disse 31 Lokomotiver blive 1,901,600 Kr., idet den største Type, den saakaldte P-Maskine, sidst kostede 79,900 Kr. at anskaffe, den mellemstore Type, D-Maskinen, 51,000 Kr., og Rangermaskinen, hvoraf der er foreslaet anskaffet 4 Stkr., 30,000 Kr. Naar de anskaffes fra Udlandet, hvad jeg foreløbig gaar ud fra, vil hertil være at lægge Tolden efter den nye Toldlov, 5 pCt., eller med et rundt Tal 95,000 Kr. Nu er der visse Omkostninger med Hensyn til Tegninger, Kontrolprøver og en lille Smule Komplettering af Maskinerne, som foretages, efter at de ere komne hertil, noget, der i Gennemsnit anslaaes til 4000 Kr. pr. Maskine eller for de 31 Maskiner 124,000 Kr. Paa den Maade bliver Anskaffessummen for de 31 Maskiner med et rundt Tal 2,120,600 Kroner.

Det, der i første Række har Interesse, er selvfølgelig at blive nogenlunde klar over, hvor stor en Del af denne Udgift der kan siges at være egentlig Arbejds løn. Det har jeg da søgt at skaffe mig nogle Oplysninger om under de Forhandlinger, jeg har ført med Direktøren for Maskinafdelingen

og forøvrigt ogsaa med et Par Fabrikker, og da navnlig en af de Fabrikker herhjemme, der vilde kunne komme i Betragtning, hvis vi skulde gøre Forsøg paa at bygge Lokomotiver her i Landet. Hvis vi da lægge de Oplysninger til Grund, som det har været muligt at tilvejebringe med Hensyn til udbetalt Arbejds løn for Lokomotiver, der ere lavede i Tyskland, vil for de 31 Lokomotivers Vedkommende Lønnen til Arbejdere andrage ca. 400,000 Kr. Hertil komme selvfølgelig de Udgifter, der kunne siges ikke at være direkte Arbejds løn, men Udgifter dels til dem, der føre Tilsyn, og dels til det Kontorpersonale, der altid vil være beskæftiget ved saa store Leverancer. Ogsaa det kunde tilnærmelsesvis regnes ud, men da det i denne Forbindelse har mindre Interesse, skal jeg ikke komme dybere ind derpaa. Jeg har blot ment, at det havde sin Interesse at se, at for de 31 Lokomotiver vil efter de Arbejdspriser, der ere betalte i Tyskland, selve Arbejds lønnen blive omkring 400,000 Kr.

Hvis man nu paa Grundlag heraf vil undersøge de to Eventualiteter, enten at Staten lavede en Lokomotivfabrik, eller at det paa en eller anden Maade lod sig gøre at faa en eller flere private Fabrikker herhjemme til at paatage sig Fabrikationen af Lokomotiver, vil man indse, at vi have Lov til ikke alene at regne med det Antal Lokomotiver, Staten skal anskaffe i Henhold til de Bevillinger, der ere opførte paa Finansloven, men ogsaa til i vor Beregning at gaa ud fra det Antal Lokomotiver, der kan antages at blive Brug for i den nærmeste Aarrække.

Ogsaa dette har jeg søgt at skaffe mig Oplysninger om. Forholdet er da det, at man for Statsbanernes Vedkommende i hvert Fald for en lang Aarrække vil kunne paaregne, at det vil være nødvendigt at anskaffe ca. 40 Lokomotiver aarligt, dels store Maskiner, dels Rangerlokomotiver. Det er beregnet paa den Maade, at man har taget Anskaffelserne i de sidste Aaringer som Følge af den forøgede Trafik og lagt dem til Grund for Beregningen af, hvad der kan siges at ville



være nødvendigt, hvis vi tænke os Trafikstigningen fortsat, som den har udviklet sig de senere Aar.

Med den samme aarlige Stigning i Trafikken vil det være nødvendigt at anskaffe 28 Lokomotiver og Rangermaskiner aarlig for fremdeles at kunne præstere det samme. Men hertil kommer saa, at Maskinerne efterhaanden slides op. Man regner med, at et Lokomotiv vil kunne vare i 30 Aar. Beregnet efter dette vil man til Fornyelse af det stigende Antal Lokomotiver aarlig have Brug for yderligere 12. Paa den Maade fremkomme de 40 Lokomotiver. Man vil endvidere antagelig kunne paaregne, at der vil blive bygget 4 private Jernbaner om Aaret. Man kan sikkert anslaa Antallet af de hertil nødvendige Lokomotiver til gennemsnitlig 3 pr. Bane, saaledes at der til de private Baner aarlig skal anskaffes 12 Lokomotiver, og da ogsaa de private Baner skulle have deres Maskiner fornyede og man ikke kan regne med, at deres Maskiner ville kunne vare længere end Statens, vil Fornyelsen her, beregnet paa samme Maade som for Staten, kræve 10 Lokomotiver. Endelig vil man kunne paaregne, at Entreprenørerne anskaffe nogle ganske vist smaa Maskiner aarlig. Man har da ment at kunne afrunde Tallet paa de Lokomotiver, der aarlig vil være Brug for her i Landet i en længere Aarrække, til ca. 70.

Det er ikke noget ringe Beløb, der paa den Maade er Tale om at give ud til Anskaffelse af Lokomotiver, hvis man regner med 50,000 Kr. pr. Lokomotiv. Det vil nemlig give  $3\frac{1}{2}$  Mill. Kr. aarlig alene til Anskaffelsen af Maskiner. Arbejdslønnen paa Lokomotiverne kan man sætte til ca. 10,000 Kr. pr. Lokomotiv. Jeg tager alt muligt Forbehold, thi Arbejdslønnen er ret forskellig efter Maskinernes Størrelse, saaledes at jo større Lokomotiverne ere, jo større bliver Arbejdslønnen ogsaa, selv om den ikke stiger i samme Forhold. Man har regnet ud, at Arbejdslønnen pr. Kilogram Vægt af store Maskiner har været omkring 20 Øre, medens den pr. Kilogram for de mindre har været 22—23 Øre, det er altsaa

ikke nogen stor Forskel. Men hvis man regner med Gennemsnittet og sætter Gennemsnitsarbejdslønnen til 10,000 Kr., bliver det jo et ikke ringe Beløb at udbetale i Arbejdsløn for de 70 Lokomotiver, der er Tale om at anskaffe aarlig.

Jeg skal ikke komme dybt ind paa Spørgsmaalet om, hvad der er det mest formaalstjenlige, naar der er Tale om at gøre Forsøg paa at bygge Lokomotiver her i Landet, enten at lave en Statsfabrik eller faa de private interesseret i at overtage Fabrikationen. For mig er det klart, at det vilde blive en altfor kostbar Historie, om Staten indlod sig paa at bygge en Lokomotivfabrik. Dog er det ikke saa meget selve Fabrikanlægget, der er afskrækkende for mig. Man siger, at det vilde koste mellem 3 og 4 Mill. Kr. at lave en Fabrik, der vilde kunne præstere de 70 Maskiner — jeg giver det ikke ud for mere, end jeg har faaet det for; det er selvfølgelig en rent kalkulatorisk Beregning, der ligger til Grund for den anslaaede Udgift. Men det er ikke saa meget Anlægsomkostningerne — om end de ere mange —, der for mig gøre det betænkeligt, men ogsaa det, at vi kunne være sikre paa, at det bliver alt for kostbart for Staten at faa Arbejdet udført paa Statens egne Fabrikker. De Erfaringer, der foreligge med Hensyn til, hvad der er udbetalt i Arbejdsløn for de ganske vist ikke mange eller store Maskiner, der ere lavede herhjemme, og hvoraf Staten fik de sidste i 1900, vise, at i Sammenligning med de Arbejdspriser, jeg har nævnt her, er Forskellen saa stor, at man kan sige sig selv, at skulde vi fortsætte med de Arbejdspriser, vilde vi komme til at betale saa meget for meget for Lokomotiverne, at vi hellere maatte give de paagældende det i aarlig Understøttelse for ikke at bestille Arbejdet hos dem, og saa vilde vi endda tjene Penge derved. Eksempelvis nævner jeg, at for de ganske vist smaa Maskiner var Priserne — regnede ud i Kilogram, jeg vil hellere nævne det saaledes end i Penge — i 1900 herhjemme 127 Øre pr. Kilogram, medens det for tilsvarende Maskiner, ganske vist ikke



før 1902, hvor Priserne var gaaede noget ned, fra Udlandet kun var 74 Øre. Der er ikke saa lille Forskel mellem 127 og 74 Øre, og Tallene er tilstrækkelig til at vise, at det var absolut nødvendigt for de paagældende private Fabrikker at ophøre med Fabrikationen, idet de vilde sætte alt for mange Penge til, hvis de stadig skulde betale den omtrentlige Forskel paa de her nævnte Priser.

Hvis man nu vil gøre et Forsøg paa at faa de private Fabrikker — der er egentlig kun to Firmaer, der kan være Tale om — interesserede i at prøve herhjemme om muligt at oparbejde Lokomotivindustrien, havde jeg tænkt mig — hvad jeg har skitseret i Finansudvalget og efter Ordførerens Opfordring gerne skal gentage her —, at man kunde sige til de paagældende Firmaer: Vi ville gerne fra Statens Side ofre noget paa et Forsøg paa, om vi herhjemme ogsaa kunde oparbejde Lokomotivindustrien, men vi maa sikre os, at ikke Staten skal staa i Stikken for det altsammen. Derfor gaar jeg ud fra, at vi med Rette kunde sige til de to paagældende Fabrikker: Det første Aar ville vi fra Statens Side betale, hvad I efter Regning have maattet give ud for Materialer med Tillæg af den bevislig udbetalte Arbejds løn, og saa en passende Afskrivning paa Anskaffelsen af de Maskiner, I dels have maattet anskaffe og dels allerede have, men næste Aar maa Fabrikkerne selv tage en vis Kvotadel af den Forskel, der viser sig at være mellem Prisen paa de Maskiner, vi fremdeles ere nødte til at købe i Udlandet, og paa dem, vi faar herhjemme; der kan jo ikke være Tale om straks at lade alle vore Maskiner lave herhjemme. Dernæst maatte vi for de følgende 3—4—5 Aar eller saa fastsætte en faldende Procent for Statens Vedkommende for Delta gelsen i den Prisforhøjelse, som der vil vise sig at være paa Fabrikationen herhjemme, saaledes at Fabrikkerne kunde vide, at hvis de ikke i Løbet af det Aaremaal, i hvilket der maatte være sikret et vist Antal Maskiner — maa ske 3—4 Aar —, blev i Stand til at fabrikere Maskinerne saaledes, at de kunde klare sig alene ved Hjælp af den Beskyttelse, der

ligger i selve Toldloven, og som jeg om et Øjeblik skal gøre Rede for, maatte Bestillingen høre op, og vi maatte igen tage Maskinerne fra Udlandet. Men jeg gaar ud fra, at det vil findes forsvarligt at gaa den Vej, og at Staten saaledes ofrer noget for at gøre Forsøget. Hvor meget, hvilken Fordeling der skal finde Sted, kan jeg ikke udtale mig om i Forvejen, om det skal være 80—60—40 eller 20 pCt. for Statens Vedkommende, vil kunne blive Genstand for Forhandling eventuelt mellem Ministeriet og Rigsdagen, vel gennem Finansudvalgene, og selvfølgelig ikke mindst med de paagældende Fabrikker.

Men vi maa være klare over, at Arbejderne selv maa være interesserede i, at det Forsøg, der skal gøres, falder ud paa saa gunstig en Maade som muligt. Derfor har jeg sagt i Finansudvalget og gentager her, at hvis man maatte være enig i, at vi i alt Fald skulle prøve Forsøget og finde et Grundlag, hvorpaa det skal gøres, saa vil jeg foreslaa at lade en lille Kommission nedsætte, bestaaende af de Fabrikker, der kan være Tale om, kunne overtage Bygningen af Maskinerne, og et Par Repræsentanter for Arbejderne, som antagelig under Ledelse af Statsbanernes Maskindirektør skulde gennemgaa det Materiale, hvoraf jeg har citeret lidt, men som kan skaffes betydelig fyldigere til Veje end det, vi for Tiden er i Besiddelse af. Forskellen i Arbejdspriserne herhjemme og i Udlandet fik vi saa at se derved, at det antagelig indrettedes paa den Maade, at Forsøgene lanceredes under de samme Mænd under hele Forsøgsperioden, saaledes at disse stadig fulgte med baade i Materialepriserne og i Arbejds lønnen og derved godkendte det Grundlag, som der Aar for Aar blev for Fordelingen af det Tab, der fremkom ved Forskellen mellem Priserne i Indlandet og Udlandet. Paa den Maade bliver det i Arbejdernes Interesse at arbejde for, at det virkelig lod sig gøre i Løbet af denne Periode at præstere saa meget Arbejde for Pengene, saa det blev umuligt for Fabrikkerne at tage Konkurrencen op med Udlandet.



Jeg tror oprigtig talt ikke, at det er saa overmaade meget, man i saa Henseende maa forlange af de paagældende Arbejdere, thi de ville selv med den, kan jeg gerne sige, ringe Beskyttelse, som ligger i den sidst vedtagne Toldlov, alligevel kunne faa, efter hvad jeg kan regne ud, op mod 20 pCt. mere i Arbejdslø, end Arbejdslønnen er i Tyskland. 5 pCt. i Told af et færdigt Lokomotiv, stadigt regnet med Gennemsnitstypen paa 50,000 Kr., give 2,500 Kr. Men da man ikke kan købe alle Raamaterialier uforarbejdede, men maa købe en Del færdige, baade Rør og Plader, kunne Fabrikkerne ikke faa alle Materialier til et Lokomotiv toldfrit. Der er paa Toldloven en Position, som hedder: forarbejdet Jern og Staal, med en Told af, jeg tror 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Øre pr. Kilogram. Foruden denne Told paa en Del af Materialierne er der jo ogsaa endnu i de tre første Aar lidt Told paa Kul, saa falder den heldigvis bort. Antager man — jeg kan dog ikke indestaa for, at det er rigtigt —, at der paa den Maade maa betales ca. 500 Kr. i Told af de Varer, som skulle benyttes, bliver der en Toldbeskyttelse af 2,000 Kr. for et Lokomotiv til 50,000 Kr. Men disse 2,000 Kr., fordelte paa 10,000 Kr., som Arbejdslønnen udgør, ville medføre, at der kan gives 20 pCt. mere i Arbejdslø. Hvis jeg regner med en Arbejdslø af 20 Øre pr. Kilogram, hvad jeg nævnte var Gennemsnittet for Tysklands Vedkommende, vil det sige, at vi her kunne give 24 Øre pr. Kilogram af Lokomotivets Vægt, saa det er ikke nogen ringe Beskyttelse, der ligger i selve Toldloven, og den kunne de private Fabrikker altid regne med, de have.

Men skal Forsøget gøres, maa jeg gaa ud fra, at man er enig med mig i, at vi bør have de paagældende Arbejdere gennem deres Repræsentanter interesseret i, at de virkelig præsterer saa meget Arbejde, eller rettere, da der ikke er Tale om, at de skulle arbejde billigere, at de interesserer i at opøves til at kunne præstere saa meget Arbejde, saa det er muligt at bygge et Lokomotiv saa hurtigt, at de kunne konkurrere

med Udlandet. Jeg føjer til, at jeg har Lov til at gaa ud fra, efter de Forhandlinger, jeg har ført med de to Firmaer, der kan være Tale om, at de ere villige til at sætte hver en Repræsentant ind i en saadan lille Komité. Jeg forudsætter selvfølgelig ogsaa, at Arbejderne ere villige dertil. Jeg haaber, at det i Løbet af forholdsvis kort Tid, et Par Maaneder eller maaske før, vil kunne lykkes at finde det fornødne Grundlag for en Ordning mellem Fabrikkerne og Staten med Hensyn til Fordelingen af det omtalte Tab, og saa vil det maaske allerede være muligt af den Leverance, som antagelig bliver bevilget paa Finansloven, at overlade de paagældende Fabriker et vist mindre Antal Lokomotiver til Forsøg allerede det første Aar. Jeg siger det med al muligt Forbehold, jeg ved jo ikke, hvilke Vanskeligheder der kan komme frem under Forhandlingen, men med lidt god Villie fra alle Sider tør jeg tro, at der kan komme et Resultat, som er tilfredsstillende for alle, saavel for Arbejderne, som ere interesserede i det, som ogsaa for Staten, der kun kan være tilfreds med, at den Kapital, som nu udbetales i Arbejdslø, bliver betalt ud til Folk her i Landet.

**K. M. Klausen:** Det vil sikkert fra alle Sider erindres, at Socialdemokratiet har rejst dette Spørgsmaal mange Gange og Gang paa Gang her i Rigsdagen fremført Ønske om, at Staten selv skulde fabrikere de Lokomotiver, som bruges ved Statsbanerne, og jeg skal navnlig her erindre om, at under den Forhandling, som fandt Sted i Rigsdagssamlingen 1906—07, havde Socialdemokratiet stillet et Spørgsmaal om, hvorvidt det kunde betale sig, at Staten byggede sine Lokomotiver selv. Men Spørgsmaalet mødte den Gang en afgjort Modstand fra alle Sider, og navnlig den daværende Trafikminister, den nuværende Justitsminister, udtalte under Sagens Behandling følgende: »Jeg mener aldeles ikke, der er nogen Grund til at nedsætte en Kommission angaaende dette Spørgsmaal«. Vi se, at Sagen nu er ved at komme ind i en



anden Gænge, og jeg tror, vi kunne være den højtærede Trafikminister taknemmelig, fordi han stiller sig saa velvillig overfor dette Spørgsmaal. Det er vist ikke nogen ny Interesse, den højtærede Minister har faaet her, for jeg ved, at han i Finansudvalget med stor Interesse har taget Del i Behandlingen af dette Spørgsmaal. Jeg mindes ogsaa, at vi i Finansudvalget havde nedsat et Underudvalg, bestaaende af den højtærede Minister og mig, for at undersøge dette Spørgsmaal. Det er derfor, synes jeg, meget glædeligt, at Ministeren stiller sig saa velvillig, at der er Haab om, at vi kunne naa en Løsning af dette Spørgsmaal og kunne naa til at faa et gammelt Strids-spørgsmaal bragt ud af Verden.

Vi havde jo tidligere haft en god Industri med Hensyn til Bygning af Lokomotiver. Jeg skal nævne to Fabrikker, nemlig Smith, Mygind og Hüttemeyer paa Nørrebro og »Vulcan« i Maribo. De have bygget en Mængde Lokomotiver, særlig til Privatbaner her i Danmark. Alle Vegne fra, hvor f. Eks. »Vulcan«s Lokomotiver løbe — og det er paa ikke faa af vore Privatbaner —, hører man den bedste Lov om disse Maskiner. Det er Maskiner, som kun behøve ganske ringe Reparation, og som fuldt ud kunne maale sig med Maskinerne fra Udlandet. Jeg tror, der blev begaaet en stor Fejl den Gang, nemlig den, at man ikke gjorde tilstrækkeligt for at støtte denne private Industri. Staten viste sig meget lunken overfor disse Fabrikker, saa at de ikke længere kunde konkurrere og maatte nægte at give Tilbud ved de Licitationer, som blev udbudte fra Statens Side. Jeg tror, at hvis Staten den Gang havde støttet disse Fabrikker, havde de bestaaet endnu, og det havde vist været til stor Gavn for Statskassen. Undersøger man nemlig Licitationstilbudene fra en Aarrække, viser det sig, at de Priser, der ere forlangte fra Udlandets Side, ere dalede, efterhaanden som de danske Fabrikker kom i Gang med at levere Lokomotiver her i Landet. Ved Licitationstilbudene har man ganske simpelt maattet tage Hensyn til, at der var en saa-

dan dansk Industri. Efterhaanden ere derfor de Priser, man maatte betale, blevne betydeligt lavere, netop af Hensyn til den danske Konkurrence. Men da de danske Fabrikker blev slaaede ned, viste der sig en ganske pludselig Stigning i Udlandets Tilbud.

(Fortsættes.)

---

## Godt Samarbejde?

---

Nedenstaaende Artikel findes i Jernbanetidende Nr. 6. Vi optrykker Artiklen for at vise vore Medlemmer, hvor højt Dansk Jernbaneforbund er hævet over vor Organisation. Vi beder vore Medlemmer læse Artiklen med Opmærksomhed og under Læsningen sende den venlige og særdeles dannede Jonas en hjertelig Tak, særlig for hans udmærkede Oplysning om, at vor Organisation ikke har nogen Eksistensberettigelse.

### »Vidunderlige Forslag.

Det har blandt Organisationsfolk ved Statsbanerne længe været Tvivl underkastet, hvorvidt Lokomotivpersonalets Forening virkelig havde nogen Eksistensberettigelse eller ikke. Men har man først læst de store og gennemgribende Forslag, som findes opført paa Dagsordenen til Foreningens Hovedgeneralforsamling, saa er al Tvivl blæst bort. Man forstaar da, at Foreningen har en Mængde grinagtige Opgaver, som der vistnok skal en ligesaa grinagtig Forening til at løse.

Lokomotivpersonalet nede i Helsingør er blevet fuldstændig paa det rene med, at Betegnelsen Lokomotivfyrbøder slet ikke passer paa en Mand, hvis Opgave det ikke alene er at fyre under Lokomotivkedlen, men som baade skal smøre Glidere og Krumtappe, og hvad alt det Djævelskab hedder, og sætte Vand paa Maskinen. Forunderligt nok, at ingen noget før har kunnet se, at disse mangeartede og vidtløftige Forretninger var ren Assistentjeneste, der maa udføres efter Lokomotivførerens Ordre. Men nu har Lokomotivpersonalet i Helsingør — Gud være lovet — indset det, og de foreslaar derfor at døbe Lokomotivfyrbøderne om til Lokomotivassistenter. — Det er et herligt Navn. Man forstaar blot ikke, hvorfor de ikke har taget Skridtet fuldt ud med det samme og søgt at faa Lokomotivførerne lavet om til Lokomotivforstandere.

Hvilke nye og uanede Opgaver ligger der ikke her for Forbundet? Hvilke herlige Benævnel-



ser kunde der ikke findes for de mange Tjenestegrene af Overportører og Portører. Det danske Sprog er da rigt nok til, at man kan variere dets Sammensætning.

Maa jeg foreslaa Forbundet en Række Benævnelser, som Hovedbestyrelsen efter velvillig Overvejelse kan naa at faa opført paa Dagsordenen for den kommende Kongres: Blokhytteforstandere, Sækkevognsførere, Læseforstandere, Togassistenter, Rangeringsassistenter, Koblingsforstandere, Bremsefangerassistenter, Lampistforstandere, Vægklipperassistenter og Oliepaafylderassistenter.

Efter at Lokomotivfyrbøderne er omdannede til Lokomotivassistenter, forstaar man jo nok, at de ikke maa forlade Tjenesten uden en omhyggelig Rensning, befriede for det Kulstøv og den Olie, der maatte klæbe ved Assistenterne; men de Helsingør Lokomotivmænd foreslaar da ogsaa indført ensartede Rensningsforhold efter endt Rejse. Der staar rigtignok intet om, hvem eller hvad det er, der skal renses, men det ligger da lige for, at det er Lokomotivassistenterne, der paa den Maade vil holde den nye Titel ren og uplettet.

Lidt længere nede læser jeg, at de Aarhus Lokomotivmænd fremsætter følgende Forslag. For at undgaa Misforstaaelse citerer jeg:

»Paa Kedlerne i Lokomotivernes Førerhus ansøges om Anbringelse af en Hane samt en dertil egnet Slange til Vanding af Kullene med varmt Vand.«

Jeg er ikke ganske klar over, om det er Ansøgningen, der skal affattes paa Kedlerne i Lokomotivets Førerhus, eller det er Hanen med den dertil egnede Slange, der skal anbringes der. Men jeg er saa fri at helde til den sidste Antagelse, ikke mindst fordi det vilde være et frygteligt varmt Sted at affatte en Ansøgning.

Hvis nu de Aarhus og Helsingør Lokomotivmænd slog sig sammen og kombinerede deres Ansøgninger, saa kunde der af Hanen og den dertil egnede Slange skabes et ypperligt dertil egnet Apparat til ensartede Rensningsforhold af snavsede Lokomotivassistenter med varmt Vand efter endt Rejse.

Hr. Redaktør. Jeg haaber ikke, De bliver træt af mine udviklede Sætninger, for der er meget mere endnu.

Lokomotivmændene ønsker en anden Retsordning, og det gør jeg ogsaa; og naar Lokomotivmændene i den Henseende ønsker en Voldgift nedsat af sagkyndige Folk, valgt af Personalet, saa anser jeg det for det yderste Udslag af et demokratisk Sindelag. Lad os bare faa alle Tjenesteforseelser henvist til en Voldgiftsret, sammensat af Personalet selv. Som den mest sagkyndige anser jeg anklagede; han maa dog allenfals være bedst inde i sin egen Sag. Nu træffer det sig saa heldigt, at Lokomotivmændene i Aalborg samtidig ønsker en Defensor, og da Defensoren altid vil blive sat grun-

dig ind i Sagen af anklagede, vil ogsaa han blive en af de mest sagkyndige. Efter disse kommer Klageren, der ogsaa maa anses for Sagkyndig. Er det maaske af disse tre, Voldgiftsretten skal sammensættes?

Maa jeg ikke be' om at faa alle mine Tjenesteforseelsessager henvist til en saadan sagkyndig Voldgiftsret, hvori jeg og min Defensor er i Flertal. Jeg skal da fælde en mild Dom over mig selv.

Hvor megen Tak vil Dansk Jernbaneforbunds Medlemmer, ja hele Jernbanepersonalet ikke blive Lokomotivpersonalets Forening skyldig, naar den ved Hjælp af Administrationens aldrig svigtende Velvilje, som denne Forening altid paaberaaber sig, har gennemført en saadan Retsordning.

Overfor denne Sag blegner endog de vigtige Forslag om Lokomotivassistenterne og deres ensartede Rensningsforhold. Og De vil, Hr. Redaktør, forstaa de dybtliggende Grunde til min Begejstring for Lokomotivpersonalets interessante Hovedgeneralforsamling.

Jonas.«

Altsaa Lokomotivpersonalet bør ikke regnes med til Organisationsfolkene.

Nej saamænd, vi har jo en Gang tidligere bedt os fritaget for det fine Selskab, som Dansk Jernbaneforbund søgte under Lønningsarbejdet. Gennem dette Samarbejde er jo nu Jonas og hans Forretningsfører komne i en højere Kaste end vi Lokomotivmænd, og selvfølgelig maa de derefter holde os paa tilbørlig Afstand.

At vor Organisation er den ældste blandt Jernbanefunktionærernes Organisationer, har jo i denne Forbindelse ingen Interesse. At Forslagene om Dannelsen af Fællesudvalget, om Organisationernes Anerkendelse som Forhandlingsfaktor mellem Administrationen og Personalet og om forandrede Retsregler er stillede af os, er jo kun af rent underordnet Betydning. Dersom vi ikke kan beskæftige os med andet, og først og sidst lave Rabalder, med Opsigelse af vore Pladser (selvfølgelig uden at mene noget dermed), saa har vor Organisation ingen Eksistensberettigelse. Og nu, da vi ikke har kunnet finde Fordelen ved at slutte os sammen med Embedsmændene, ja saa burde vor Organisation opløses, og endelig da vi ikke stiltiende vilde lade Jernbaneforbundet og Jernbaneforeningen bestemme, hvem der skulde vælges som Bestyrelses-



medlemmer for den jysk-fynske Sygekasse, ja saa er det afgjort, at Jonas for Alvor maa tage under Overvejelse: Tidspunktet, da vor Organisation skal ophøre at eksistere.

Jonas gør sig lystig over forskellige af de af enkelte Medlemmer stillede Forslag; den Fornøjelse misunder vi ham ikke; det er lidt, der kan fornøje Børn. Derimod er det mindre lystigt, at Jonas og hans Fæller ved saadanne Udgydelser tvinger Personalet til at strides indbyrdes.

For enhver, der i de senere Aar har fulgt Jernbanetidende, staar det imidlertid klart, at Bladet betragter det som sin vigtigste Opgave at haane Lokomotivpersonalet; nu, maaske Bladet derved er i Overensstemmelse med sin Organisation. Kun kan vi ikke se, at det ogsaa derved bidrager til at styrke Sammenholdet mellem det underordnede Personale.

*Rold.*

\* \* \*

Der slap den altsaa endelig ud, D. L. & L. F. har ingen Eksistensberettigelse, set fra Dansk Jernbaneforbunds Side, men skulde gaa op i en højere Enhed med dette.

Hr. Jonas røber i sit Indlæg en saa afgjort Uvidenhed eller vidtdreven Ensiddighed, at hans Udgydelser trænger til at blive korrigeret og holdt frem i den rette Belysning.

Som det maaske vil være Hr. Jonas bekendt, kom Lokomotivpersonalet ikke med i det selvbestaltede Etaternes Lønudvalg, hvis Arbejde i Parentes bemærket blev kaseret, men har trods dette vidst at hævde sin Eksistensberettigelse. Vi behøver blot at henvise til Rigsdagstidende, som tydeligt nok vil bekræfte dette.

Hr. Jonas vil da finde, at D. L. & L. F. trods alle Anslag netop har hævdet sin Eksistensberettigelse paa et Punkt, som er Livsnerven i enhver Organisation, nemlig Lønspørgsmaalet.

Hr. Jonas synes, det er noget forfærdeligt morsomt, at Lokomotivfyrbøderne øn-

sker Navneforandring. Grinet maa nærmest tilskrives hans Uvidenhed om de Navneforandringer, de forskellige Stillinger er undergaaede i Tidernes Løb. Vi skal derfor til Oplysning for Hr. Jonas og Ligestillede oplyse, at forskellige Stillingers Betegnelse er forandret, f. Eks. kaldtes Portørerne fra første Færd *Dragere*, senere forandredes dette til *Stationskarl*; analogt hermed benævntes den Stilling, der nu benævnes *Overportør*, *Stationskarleformand*; *Bremsevogter* blev senere forandret til *Konduktør* og er nu *Togbetjent*. Det er maaske heller ikke Hr. Jonas bekendt, at Benævnelsen *Trafikassistent* er af nyere Dato? Denne benævntes tidligere *Skriver*.

Endvidere er Maskinassistent tidligere bleven benævnt *Overfyrbøder*; der kunde f. Eks. nævnes alle de Navneforandringer, Ledelsens Navne er undergaaede; men det maa med det her fremførte kunne gaa op for Hr. Jonas, at den Navneforandring, Lokomotivfyrbøderne ønsker, ikke er saa »grinagtig«, som Hr. Jonas paa Grund af Ukendskab til Forholdene kunde synes.

Da Hr. Jonas gør sig lystig over Ønsket om Anbringelsen af en Ventil til Vanding af Kullene med varmt Vand, kan vi foreløbig lettest komme uden om dette ved at spørge Hr. Jonas om følgende:

- 1) Anser De det for at være ligegyldigt, om Kul vandes med varmt eller koldt Vand?
- 2) Har De nogen begrundet Mening om, hvad denne Ventilens Anskaffelse og Anbringelse paa Statsbanernes ca. 600 Lokomotiver vil beløbe sig til?

Vi skal derfor lade Hr. Jonas' Paastand om det grinagtige ligge, til disse to Spørgsmaal er tilfredsstillende besvarede.

Som det fremgaar af Hr. Jonas' Artikel, er han kommet paa Vildspor i Fantasiens Labyrinth, naar han har faaet den Opfattelse, at Lokomotivpersonalet vil fratage Administrationen Domsmagten, — ja hvad kan man ikke faa ud af Skrift, naar det læses med Vrangvilje? Vil Hr. Jonas for Alvor paastaa, at Domsmagten indenfor Administrationen er uvildig, idet den staar som Statens Repræsentant? Men derom kan vi



nærmere tales ved. Men maaske er Fagdomstole i Jernbanesager en for Hr. Jonas jigeegyldig og uvedkommende Ting?

*Red.*

---

## Den jysk-fynske Sygekasse.

---

Ved det nu afsluttede Valg af Bestyrelse til Sygekassen har man set, hvorledes D. J. F. og J. F. har arbejdet Haand i Haand med det smukke Formaal at forhindre, at Lokomotivpersonalet blev repræsenteret i Bestyrelsen. Hertil var vel ikke saa meget at sige, saafremt de allierede følte det som en tvingende Nødvendighed for at bevare Sygekassen fra skadelig Indflydelse, og man saa ved Agitationen for at naa Maalet var gaaet aabenlyst tilværks.

Om nogen egentlig Agitation for at faa Hr. Lokomotivfører Hansen ud af Bestyrelsen kan man egentlig ikke tale; snarere kan der tales om Muldvarpearbejde; og dertil har man udset Dansk Jernbanetidende. I dette Blad Nr. 5 findes en lang Artikel om alt det gode, Sygekassen kunde udrette, saafremt man ikke havde haft saa daarlige Repræsentanter i den jysk-fynske Sygekasse, som Tilfældet har været; men hvad det er, de jysk-fynske Repræsentanter har fejlet, faar man ikke noget at vide om. Bladet skriver: »Men vi skal da heller ikke skjule, at Generaldirektionen gennem Sygekasseformanden ikke uden Kløgt har manøvreret med den jysk-fynske Bestyrelse paa en Maade, der paa visse afgørende Punkter tjente Generaldirektionens Hensigt mere end Personalets Interesser.«

Hvad disse »visse afgørende Punkter« er for noget, meddeler Bladet ikke.

Nu hører der jo ikke stor Kunst til at regne ud, at naar Medlemmerne af D. J. F. læser dette, vil de tænke: »Vi stemmer ikke paa Mænd, der ikke varetager vore Interesser«. Medlemmerne forudsætter jo

selvfølgelig, at Bladets Udtalelser er rigtige, og da Bladet udkom den 2. Marts, var der jo ikke Tid til at imødegaa Artiklen, inden Valget var afgjort.

Den jysk-fynske Bestyrelse har i et bestemt Spørgsmaal »Revisorspørgsmaalet« nægtet at stemme saaledes, som der blev den dikteret. — Diktatet, der blev os forelagt, stammer antagelig fra de allierede Magter. — Dertil er der vel ikke stort at sige; vi antager, at Sygekasseinteressenterne vælger Bestyrelse, for at den selv skal afgøre de den forelagte Sager og ikke gaa til Kreti og Pleti for at faa dikteret det Standpunkt, som den maa indtage.

Dersom man fra Personalets Organisationer havde haft noget reelt at klage over den jysk-fynske Bestyrelse, saa havde det været smukkere og mere ærligt, om man havde fremsat disse Anker saa tidligt, at der havde været Tid til for de paagældende at imødegaa Angrebene.

Den Fremgangsmaade, Jernbanetidende har valgt, smager af et planlagt Overfald paa sagesløse Personer.

Vi spørger Dansk Jernbanetidende: Hvornaar og ved hvilken Lejlighed har Lokomotivfører V. Hansen svigtet Personalets Interesser?

Videre spørges: Er det alle Bestyrelsesmedlemmer, der har svigtet »paa visse afgørende Punkter«? I bekræftende Fald: Skal da den øvrige Del af Bestyrelsen hældes ud ved næste Valg?

Et fyldestgørende Svar paa disse Spørgsmaal vilde allerede paa nuværende Tidspunkt være af Interesse.

*Rold.*

---

## Kontingentforhøjelsen.

---

(Se sidste Blads Bemærkning.)

Paa Generalforsamlingen d. 13. Marts blev som allerede bekendt vedtaget en Forhøjelse af Kontingentet til vor Forening;



denne Forhøjelse var bleven et nødvendigt Onde, om vi ikke skal staa stille i Udviklingen, og om vi ønsker vort Blad skal følge det Spor, som det i det sidste Aar er slaaet ind paa.

Da denne Forhøjelse tilsyneladende paa enkelte Steder har vakt nogen Modvillie og Bitterhed, kan det være paa sin Plads at undersøge, hvor berettiget et saadant Skridt har været.

Jeg vil først nævne vort Blad; vi kan sikkert alle være enige om, at som Bladet er blevet, siden vor nuværende Redaktør overtog Ledelsen af dette, har det været udmærket, og vi ønsker alle, det skal vedblive at gaa frem til endnu større Nytte og Oplysning, men dertil kræves ogsaa ret store Midler. Jeg skal i denne Forbindelse henlede Opmærksomheden paa forrige Aars afsluttede Regnskab, og enhver vil kunne indse, at vi til det næste Regnskabsaar vil komme op paa en Udgift til dette af cirka 3000 Kr. Alene en saa stor Stigning kræver Forøgelse af Indtægterne til Hovedkassen. Man hørte ejheller en eneste Repræsentant paa Generalforsamlingen, der ønskede, at Bladet skulde blive staaende ved det nuværende, men alle Udtalelser angaaende dette Æmne gik i Hovedsagen ud paa et endnu bedre Blad, saa Interessen for dette kan blive endnu større. Det er givet, jo bedre Talerør og Oplysning, des stærkere bliver Organisationen.

Der er naturligvis mange Grunde, som kan fremdrages og bevise Kontingentforhøjelsens Nødvendighed, som f. Eks. Afdelingernes alt for smaa Midler, disse er i Almindelighed saaledes, at mangt et lokalt Ønske maa henlægges af Mangel paa Penge. Det nye Kontingent vil raade Bod paa dette. Afdelingernes Indtægt vil stige med hundrede pCt., og man vil være i Stand til paa mange Maader at opfylde Medlemmernes Ønsker. Vi maa naturligvis ikke glemme, hvorledes Hovedkassens Midler hvert eneste Aar bliver bestormet med Anmodninger om mange forskellige Ting, der samlede kræver store Pengemidler.

Hovedkassen kan absolut ikke opfylde

alle de Krav, uden den maa have Indtægter derefter. Dem af os, som gennem Aarene er kommen til de aarlige Generalforsamlinger med Ønsker, snart om en og snart om andre Reformers, det være sig smaa eller store, vil sikkert give mig Ret i, at en Nægtelse alt for ofte har været Tilfældet; der er endogsaa til Tider faldet ret haarde Ord til Hovedbestyrelsen, fordi den har maattet stille sig afvisende, men det har desværre været nødvendigt. For dem, som var Hovedkassen paa nært Hold og i nøje Kontakt til denne, kunde det naturligvis bedst skønnes, hvor langt man turde vove sig. Selv har jeg gennem 10 Aars Arbejde i Hovedbestyrelsen ofte været nødsaget til at modsætte mig Opgaver, som jeg af ganske Hjerte ønskede fremmet. Naar det nu var saaledes, maa vi alle bidrage til, at saadanne Forhold forandres; vi har da til Gengæld noget mere Krav paa, at Hovedkassen i højere Grad kan imødekomme Medlemmernes Ønsker.

Jeg skal nævne et andet Eks., der efter min Mening allerede kan forsvare Forhøjelsen. Som bekendt har der i det sidste Aar været to af vore Foreningsfæller, som har været suspenderet, grundet paa afstedkomne Uheld. Alle er vel enige om, at i intet Tilfælde sker der Uheld med Villie fra nogen Sider, men vi maa ligeledes være enige om, trods den allerstørste Agtpaagivenhed, saa kan Uheldet træffe sin Mand og dermed ogsaa berøve ham for en kortere eller længere Tid en Del af sin Indtægt, saa han i dette Tidsrum umuligt kan skaffe det nødvendige til sit Hjem og Familiens Underhold. Ordet **Hjælp** i vort Motto bør da ikke staa som et dødt Ord men virkeliggøre sig saaledes, at ikke baade Hustru og Børn skal lide Nød, fordi Forsørgeren ved et i hans ansvarsfulde og vanskelige Stilling overgaet Uheld har beskaaret hans Indtægt for en Tid eller maaske for bestandig.

Som sagt i saadanne Tilfælde maa Organisationens træde til straks og yde baade moralsk og pekuniær Støtte, hvis vort Motto skal staa, ikke blot paa Papiret, men som et Udtryk for vor inderste Tanke om **Soli-**



**daritetsfølelsen.** Hvor er vel Glæden større? Hvor er vel Hjælpen mere kærkommen, end netop naar det ser mest mørkt ud for os. Lad os kun indrømme med det samme, vi er alle uden Undtagelse underkastet Skæbnens skjulte Luner.

Til de af vore Medlemmer, som mener, at Forhøjelsen ikke var nødvendig, siger jeg, tænk nøje over de Ting, jeg har nævnt her, og jeg er overbevist om, at alle i deres stille Sind giver mig Ret.

Til Slut kun dette: Da vi for godt 10 Aar siden samledes til fælles Arbejde for vore fælles Interesser, da var der ingen, som syntes at nære Betæneligheder ved det Kontingent, som da blev fastsat, omend der i Virkeligheden var større Grund dertil. Husk paa de Lønninger, som den Gang var gældende, og paa dem, vi nu har, vi vil da snart komme til det Resultat, et Kontingent af 80 Øre maanedlig ingenlunde er for stort.

Ingen maa svæve i den Vildfarelse, at med Lønningslovens Vedtagelse er vor Op-gave som Foreningsmænd forbi. Nej, der ligger et stort Arbejde for endnu, og til dette kræves baade Penge og Mænd, der ved deres Bidrag tilkendegiver, at der bag dem virkelig staar et Lokomotivpersonale med den faste Beslutning, at **Enighed, Kundskab og Hjælp** er mindst de 30 Øre mere værd, at ikke en eneste Mand af **Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening** forlader sine Foreningsfæller og sin Organisation for 3 smaa Sølvpenge.

København, den 22/3 1909.

G. O. F. Lund.

\* \* \*

I Tilslutning til Hr. Lund skal vi tilføje, at der blandt andet som Følge af, at der endnu ikke er indført nogen lovbefalede Eksamen for Lokomotivpersonalet, i teknisk Henseende er uopdyrkede Felter, der kan tages under Kultur. Men da der her hjemme sker saa lidt paa Teknikens Omraade, er det nødv. for at holde Lokomotivpersonalet a jour med Oplindelser og Fremskridt paa faglig Omraade at ty til udenlandsk Literatur, at dette fordyrer Bla-

det er selvsagt indlysende; men for at dygtiggøres i sit Fag, og det er enhver Pligt, er vi overbevist om, vil ingen være karrige for de dertil nødvendige Udgifter, thi ved at støtte Kontingentforhøjelsen, støtter Lokomotivpersonalet sig selv og gør derved vort Motto til Virkelighed. Det er uomtvisteligt, at vort Blad kan blive for Lokomotivpersonalet, hvad f. Eks. »Frem« er for den almindelige Folkeoplysning, i Modsætning til visse andre Jernbaneblade, der skal leve af personlige Overfald og »Bibliotheksnyt«. (Et typisk Eksempel paa det første vil man finde andet Steds i Bladet.)

Derfor, ærede Lokomotivmand, ønsker Du selv at bidrage til, at Dit Fag skal gaa fremad i Intelligens og dermed følgende Anseelse, da se ikke, som Hr. Lund meget rigtig anfører, paa 3 smaa Sølvpenge, de vil i Tidens Løb vise sig at være anvendt til egen Fordel.

R e d.

---



---

## D. L. & L. F.

---

### De københavnske Afdelinger.

Lørdag den 20. ds. blev Afdelingernes store aarlige Karneval afholdt i Arbejderforeningens store Festsal. Som Deltager i Karnevalet fik jeg Lejlighed til i Enkeltheder at betragte dette fra forskellige Sider; og jeg synes, det kunde være rigtigt at omtale det lidt nøjere.

Det første, man lægger Mærke til, naar man kommer i en Balsal, er, om Musiken kan staa for en kritisk Prøve, og om den kan tilfredstille de danselystne; ogsaa jeg foretog den Prøve; og til min Beroligelse opdager jeg, at Lederen af Musiken ikke er nogen mindre Personlighed end selve den bekendte Musikkdirektør Hr. Stick; allerede dette betød for mig noget af en Garanti for, at den forestaaende Nat vilde glide let, i Takt med hans ypperlige Instrument — aa, hvor var det ikke behageligt at vugge sig over Gulvet i Takten af Eldoradovalsen! Naa, nu nok om det; ellers glemmer jeg naturligvis, hvad det var, jeg egentlig vilde skrive om.

Min første Nysgerrighed var altsaa tilfredsstillet; og jeg begyndte saa at undersøge Krogene omkring i Salen for at faa



et Overblik over de forskellige Masker, der i Aftenens Løb indfandt sig. Jeg kan ikke nægte mig den Fornøjelse at lade nogle af disse passere Revy for mig nu i dette Øjeblik, jeg skal skrive. En Certosa-Herre var aldeles ypperligt fremstillet af Lokfrb. Hansen; en gammel Handelskone, »lidt halt«, fremstillet af Lokfrb. Jørgensen, Roskilde, stod i ingen Henseende tilbage som en tro Kopi af det, Masken skulde forestille.

Ja, man savnede end ikke en Karrikatur af Alberti med sit »Hjemmetrykkeri«; hvad siger man om en rigtig udmærket Skomagerdreng med hullet Tøj og ingen Uld paa Hælene, fremstillet af Frk. Ketelsen. Ja, jeg kunde for Resten godt fylde hele Bladet med Omtale af alle de gode Masker, der var mødt. Jeg maa dog holde inde og kun nævne, at Birnbaum, vor Redaktør og mange flere fortjener ikke at glemmes.

For Damernes Vedkommende undlader jeg af Frygt for Fejltagelser at nævne nogen bestemt, men kun udtale, at alle de deltagende Damer fortjener en Tak for de særdeles smukke Dragter, de mødte med.

Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, naturligvis <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Time forsinket og paa en omvendt Tid af Aaret, oplevede jeg et Eventyr i den grønne Skov; man læste paa Programmet, at Hr. Vh. Thomsen var Forfatteren. Jeg var spændt paa, hvad dette skulde bringe; pludselig slaar Musiken an; og ind valser tre dejlige Skovnymfer, i hvem jeg straks genkender Frk. Ketelsen og Frk. Hetmar; den tredie er mig ubekendt, men det forklejner ikke; hun dansede storartet. — De øvrige Deltagere var Hr. Kassinger, Florentz Petersen og Nielsen. Endelig nævner jeg Frk. Nielsen som Taterkvinde, en Figur, hun fremstillede ganske fortrinligt. Eventyret i Skoven gik kvikt og let, omend der efter min Mening kunde have været lidt mere Handling deri; men alligevel, jeg vil takke Thomsen, fordi han gav mig Anledning til at komme paa Eventyr i den grønne Skov.

Hvad der særlig glædede mig, var, at jeg blandt Fstedeltagerne saa en Del fra Provinsen, saaledes fra Gjedser, Korsør, Roskilde og Nyborg.

Alt i alt gik Karnevalet udmærket og var præget af en festlig Stemning fra først til sidst. — Afslutningen var et dundrende Hurra for D. L. og L. F. og Musiken, som er bleven saa populær ved sin Leder, Hr. Stick.

G.

---

## Misbrug af Signaler.

---

Maa det være mig tilladt at protestere mod Hr. Andreas Jydes nedsættende Artikel. Jeg havde i Grunden ikke ventet mig den Slags Overfald fra en medansat; thi jeg betragter det som et meget uberettiget Overfald. I de 8 Aar, jeg har kørt, har jeg aldrig set, at Lokomotivpersonalet har hilst paa hinanden paa den af Hr. A. J. skildrede Maade.

Man faar Indtrykket af, at det maa have været meget livlige Mennesker, Hr. Andreas færdes imellem eller har iagttaget, naar de saadan agerer levende Sprællemænd, hvor de krydser et Lokomotiv eller kører forbi en Banevogter.

Vore overordnede maa jo ved at læse Hr. A. J.s Artikel faa mindre pæne Tanker om os. De maa jo tro, at saa snart vi er udenfor deres Synskreds, er vi som ellevilde og ikke ved, hvilket Ben vi vil staa paa.

Nej, min gode Hr. Andreas, slaa De koldt Vand i Blodet; og lad os hilse paa hverandre, som vi har gjort til Dato; det kan vi godt være bekendt. Er der endelig en særlig ivrig Hilser, saa bliver han nok bremsset. Men i alt Fald vil jeg bede om, at vi ikke alle bliver røfledede i Flæng for hans Skyld. Deres Artikel har en vis Lighed med en Maskinbestyrers Ordre om, at der ikke maa henligge Kul omkring Vandhullet paa Tenderen. Begge Dele er nemlig i høj Grad prægede af Overdrivelse.

Alex.





## Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Sluttet.)

Paa den Tid, vort Besøg faldt, var der stor Opræden af »Singhalesere«, et Folkefærd fra Ceylon. Paa Ryggen af 8 Elefanter og en Del Kameler efterfulgt af Vogne forspændt med Æsler kom hele Optoget ind i deres spraglede og maleriske Dragter. Det var en stor aaben Plads med et Vandbasin i Midten; her opførte de deres Krigsdanse med tilhørende Sange. En Trolldmand foreviste nogle ret sjældne Færdigheder, til sidst svaledede hele Sværmen sig af i det store Basin, under almindelig Jubel fra de mange Børn.

Inde i St. Pauli blev jeg tilfældig skilt fra mine Rejsefæller og i Stedet for at spille Tiden paa at finde dem, gik jeg ned til Havnen og passerede paa Vejen derned det store og nye Monument af Fyrst Bismark. Det er udført helt i Granit af brunlig Farve, Soklen, der er cirkelrund og af kolossal Dimension, er omgivet af unge stærke Mænd i forskellige plastiske Stillinger, hvilket skal illustrere det unge Tysklands Kraft. Stor og mægtig at se til troner Bismark højt oppe, langt over naturlig Størrelse; selve Stenen giver Figuren et hvast Præg, men den unge Kunstner har vist ogsaa truffet Fyrstens Ansigtstræk sjælden godt, man læser i disse Træk en ubøjelig Villie og Sjælskraft. Efter Opsynsmandens Opgivende er Monumentet 65 Fod højt og virker ligesom de fleste tyske Mindesmærker mest ved sin Størrelse. Jernkansleren et værdigt Minde.

Ved St. Pauli Anløbsbrygge gik jeg ombord i en af de smaa Dampere, der løber paa Rundfart i Havnen. Det er meget interessant men ikke for Folk med svage Nerver, og som er ængstelig anlagt, vedkommende vilde staa i en stadig Frygt for en Katastrofe, her er en Trafik uden

Lige. Mængder af store og mindre Dampere løber med utrolig Fart paa kryds og tværs mellem hverandre, udstødende hæse Brøl. Man ved snart ikke, hvad man imponeres mest af, enten den utrolig store Trafik eller den Færdighed, hvormed Styrmandene forstaar at manøvrere i dette Virvar.

De store Skibe bugseres baade for ind- og udgaaende og fortojer ved Pæle i Havnen, da saa godt som al Losning foregaar i Lægtene. Varerne optages fra disse ved Hjælp af Oplagshusenes Elevatorer og Kajernes Lossekraner. Paa Øer i Havnen findes Maskinfabriker og Værfter, hvorfra der stadig lyder en voldsom Larm. Over alt møder Øjet travl Virksomhed. Hist fæster Øjet sig ved den store Sejlskibsflaade med sin stolte Rejsning; det er mest store Jernskibe, der sejler paa Langfart, flest Barkskibe, men ogsaa mange firmastede Fuldskibe samt en enkelt Femmaster, af hvilke der kun eksisterer to i den tyske Sejlskibsflaade.

Om Aftenen traf jeg mine Rejsefæller paa den Restauration, hvor vi spiste Frokost, ifærd med Aftensmaden, selv var jeg dygtig sulten og lod mig en engelsk Bøf rigtig smage.

Efter en livlig Diskussion angaaende Tiden for Hjemrejsen, en vilde i St. Pauli og en anden hjem, enedes vi om at tage med Toget, som afgaar fra Hamburg Kl. 8<sup>10</sup> Em. og har Forbindelse med Tog 917 fra Vamdrup.

Trætte ankom vi til Aarhus; vor Mangelighed havde vi ingenlunde plejet paa Rejsen, men i Bevidstheden om at have anvendt Tiden vel, vare vi alle veltilfredse med, hvad vi havde set og oplevet.

Paa en forceret Rejse er der meget af det i Hast sete, som ikke fæster sig blivende i Hukommelsen, men i det store og hele bevares dog Rejsens mange Indtryk levende i Erindringen med Udbytte og Glæde til sene Tider.

P. A. Andersen,  
Lokomotivfyrbøder 180.

\* \* \*



Idet vi hermed afslutter Rejsebeskrivelsen, bringer vi Hr. Andersen en Tak, fordi han har ladet Læserne i Tankerne følge Rejseselskabet til de herlige og solrige Egne.

Som Hr. Andersen straks anførte i sin Rejsebeskrivelse: »Naar man een Gang har været paa Rejse i fremmede Lande og set noget af alt det store og skønne, som man har læst eller maaske kun hørt om, paa staas det, at man ikke slipper for atter at faa Udlængsler.« Ja, efter de Skønheder, Hr. Andersen har søgt at aabenbare — i Særdeleshed fra Rom, maa man give saavel Hr. Andersen som gamle Ludvig Bødtcher Ret, naar han siger, at

»Rom er et fortryllet Bur;  
og ingen Fugl paa hele Kloden,  
som holdtes fangen en Gang blot deri,  
sig føler siden ganske fri,  
men mærker en usynlig Snor om Foden.«

Betænker man nu, hvilket aandeligt Udbytte de 4 Rejsefæller har faaet af deres Rejse, som naturligvis har støttet sig til en god Del Forhaandsviden, vil sikkert de fleste give os Ret i, at en Rejse i fagligt Øjemed og lige saa vel funderet vilde give nye og friske Impulser for vort Fag; og maatte man derfor ønske, at Administrationen i nogen større Udstrækning vilde betænke Lokomotivpersonalet, naar de 5000 Kr., der aarlig bevilges i Rejseunderstøttelser, uddeles.

Man maa tit forbavses over, hvor lidt Jernbanemændene i Almindelighed, trods Frirejser paa fremmede Baner, kender til Udlandet. I og for sig er det naturligvis let forstaaeligt. Har man først faaet Foden indenfor Statsbanerne, bliver man der og avancerer. Man har sin korte Ferie: 8 eller 14 Dage. I den tager man ud for at hvile sig. Det er de færreste, der rejser til Udlandet. De har ganske simpelt ikke Raad dertil, især ikke naar de er gifte; vore Lønninger er jo endnu, selv med de sidste Forhøjelser, ret beskedne.

Og de, der rejser til Udlandet, tager selvfølgelig mere Feriehensyn til en smuk

Egn, end de drager derhen, hvor der er noget at lære i deres Fag. Det et jo heller ikke saa let for en Tjenestemand, der kommer rejsende, at faa at se det han har Brug for; men vort Land er jo ikke større, end at Ledelsen ogsaa kunde sende Lokomotivpersonalet paa Stipendierejser for i Udlandet at studere alt Lokomotivtjenestens vedrørende; disse vilde sikkert komme hjem med friske Impulser og Kendskab til fremmed Praksis, som vilde være gavnlig for den Institution, vi tjener.

*Red.*

---

## Foredrag.

---

I Henhold til givet Løfte af Hr. Lokf. Carstensen til tidligere Elever, som har gaaet til Kursus hos ham, ønsker han at holde nedennævnte Foredrag, som særlig er beregnet for Lokomotivfyrbødere; og ønsker han, om d'Hrr. Censorer ved sidste Eksamen her vil komme tilstede.

Foredraget afholdes Torsdag den <sup>15</sup>/<sub>4</sub> Kl. 8 Em. paa Hotel »Carl«, Bernstorfsvej 7, og omhandler det her af Lokf. Carstensen opgivne Tema:

*Fysik og Matematik i den daglige Tjeneste.*

Populært Foredrag med paafølgende Spørgetime og Diskussion, foranlediget ved, at der ved den i Marts d. A. afholdte Prøve for Lokomotivførere i København er eksamineret i Spørgsmaal udenfor Fordringerne og af Eksaminatoren udtalt: »Dette burde enhver Lokomotivfører vide.«

Se »Lærebog for Maskinvæsen« Side 15 fra Atmosfærisk Tryk til Side 22 »Dampens Ekspansion« og »Kompression« og fra Side 172 til Side 189 samt Afsnittet om Vakuumbremser.

— — — —

Idet vi paa Forhaand takker Hr. Car-



stensen for det givne Løfte, haabes der paa god Tilslutning.

P. A. V.:  
L. Mortensen.

## Personalialia.

<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 09.

### Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

- 52 B. Pedersen, København G. 1, med Tjeneste-Nr. 25 i København H. 1.  
119 T. P. Tomassen, Herning — 31 Struer.  
120 P. Olsen, Slagelse — 68 Nyborg.  
121 H. P. V. Rønne, Helsingør — 91 Kalundborg.  
366 J. R. Larsen, Odense — 194 Struer.

### Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

Nr.

- 846 i Kbhvn. T. J. N. B. Jørgensen med Tjeneste-Nr. 52 i Kbhvn. G. 1.  
7019 i 2. Kreds C. Frandsen — 119 Esbjerg.  
2058 i Aarhus O. Jensen — 120 Gjedser  
843 i Kbhvn. A. E. Larsen — 121 Masnedsund.  
2126 i Aarhus T. C. Petersen — 366 Glyngøre.

### Forflyttede er Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

- 161 N. P. Hansen, Esbjerg, til Odense.  
66 M. Madsen, Glyngøre, til Herning.  
327 A. E. Jensen, Kbhvn. H. 5., til Helsingør.  
332 J. A. Jacobsen, Masnedsund, til Kbhvn. H. 5.  
22 C. F. Kruse, Gjedser, til Slagelse.

<sup>15</sup>/<sub>4</sub> 09.

### Forflyttede er Lokomotivfyrbøderne: Nr.

- 273 J. C. Jensen, København G. 5, til Aarhus Ø.  
290 P. H. Kohl, Aarhus Ø, til København G. 5.

<sup>30</sup>/<sub>4</sub> 09.

### Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 207 H. M. Sørensen, Frederikshavn, med Pension paa Grund af Tilskadekomst i Tjenesten.

### Navneforandring:



Lokomotivfrb. Nr. 428 V. C. Jensen, København H. 1., hedder fremtidig V. C. Vidstrup.

*Rettelse.* I Referatet i sidste Nr. af Slagelse Afdelings Generalforsamling staar: Til Sekretær Lokomotivfører Th. M. Schmidt. Skal staa: Lokomotivfyrbøder Th. M. Schmidt.

## Spiller De hjemme?

*Forsøg engang mit nye Klaveralbum „Det grønne Hefte“, som altid bringer et Dusin af de mest efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prøvehefte kan bestilles og Abonnement tegnes hos min Broder, Lokomotivfører VILH. JESPERSEN, København H. Heftet kan ogsaa faas for Violin. Pris 1,25.*

— Ærbødigst

 Olfert Jespersen,   
Åbildgaardsgade 3, København.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.