



Nr. 18.

15. September 1910.

10. Aarg.

Lokomotivpersonalet

og

»Forhandlingsretten«.

Det kan ikke bestrides, at det ud fra et samfundsmæssigt Synspunkt tager sig højst mærkeligt ud at erfare, at Forhandlingsretten for Lokomotivpersonalets Vedkommende foreløbig er lagt i Hænderne paa to Foreninger, som netop savner det allervigtigste Grundlag for en Repræsentation, nemlig Tilslutning fra de Kategoriers Side, som de nu vil agere Talsmænd for. En Kendsgerning er det i hvert Fald, at de i Jernbaneforeningen staaende ca. 100 Medlemmer af »Statsbanernes Lokomotivfører-Forening« kun danner Minoriteten af samtlige Lokomotivførere i Statsbanernes Tjeneste.

Og endnu mere iøjnefaldende bliver dette absurde Forhold, naar man véd, at der i Jernbaneforbundet ikke findes en eneste Lokomotivfyrbøder udover muligvis et Par enkelte, som tidligere i deres økonomiske Vaande har været nødsagede til at søge Optagelse for at faa et Laan gennem den ved Chr. Nielsens Navn nu saa berømte Kautionsforening.

At denne selvvalgte Repræsentation aldeles ikke kan siges hverken at være gyldig

eller retfærdig, maa dog staa enhver, som i Aarenes Løb paa nærmere Hold har fulgt Organisationslivets Udvikling, fuldstændig klart. Man vil aldrig være i Stand til at paavise et eneste lignende Eksempel, hvor Medlemmerne i en faguddannet og teknisk Kreds sættes under Protektion af en Forening, hvis Medlemmer savner alle Betingelser for at kunne repræsentere og allermindst af alt paatale Sager, som indenfor denne Kategori i tjenstlig Henseende jævnlig kan forekomme, og hvori netop de faglige Momenter danner Hovedpunkterne.

I § 9 i Forhandlingsreglerne tilkendes det, at Sager stammende fra Foreninger, der ikke henhører til de to Etatsorganisationer, skal forelægges disse, forinden Sagen afgøres. Men da Jernbaneforeningen som nævnt kun har et Mindretal, og Jernbaneforbundet slet ingen Medlemmer har blandt Lokomotivpersonalet, opstaar et Forhold, som absolut maa give Anledning til Utilfredshed hos Lokomotivpersonalet, men tillige er egnet til at vække Autoriteternes Opmærksomhed og dermed Indførelsen af en mere nutidssvarende og retfærdig Ordning af Organisationsbestemmelserne, thi Meningen med Forhandlingsretten har vel næppe været at hidføre en endnu større Udskillelse og skarpere Stilling overfor hinanden, end Tilfældet hidtil har været.

Gentagne Gange, men uden reelle Beviser har der fra Jernbaneforbundets Side været fremsat den Paastand, at Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening ikke tonede rent Flag, og at den ikke var eksistensberettiget. Et af de vigtigste Argumenter, som den Dag i Dag ofte kan høres, er den rent ud sagt latterlige Paastand, at Lokomotivfyrbødernes Utilbøjelighed til at indtræde i Jernbaneforbundet skal være honnerte Ambitioner. At den virkelige Aarsag maa søges andre Steder, nemlig i Forbundets Mangel paa Forstaaelse af Lokomotivfyrbødernes Gerning og Ønsker og først og fremmest i den fra ældre Tid nedarvede Antipati mod Lokomotivpersonalet i sin Helhed, nævnes selvfølgelig ikke, omend det dog undertiden tydeligt kan læses mellem Linierne.

Det bedste Bevis for, hvor vidt Jernbaneforbundets Paalidelighed og hele Foreningstaktik har kunnet regnes, fremgaar bedst af følgende Opsats, som vi i sin Helhed gengiver efter det af daværende Trafikassistent Ohlsson redigerede »Jernbanebladet«. Artiklen, som fandtes i nævnte Blad i Efteraaret 1903, altsaa for 7 Aar siden, taler et saa tydeligt Sprog, at Kommentarer er temmelig overflødige.

Bladet skriver nemlig:

Længe har det staaet klart for Lederne af Statsbanefunktionærernes faglige Foreninger, at man nødvendigvis maatte se at komme til en saadan Ordning, at de store Spørgsmaal, der angik hele Personalet, søgtes ordnet i Fællig og behandlet ens af de forskellige Foreninger. Saaledes som Forholdene nu er, staa Foreningerne ret skarpt sondrede, og den ene Forenings Medlemmer véd sjældent synderlig Besked om, hvad den anden Forenings Medlemmer foretager sig.

Allerede i 1901 forsøgte et saadant Samarbejde etableret, men det strandede paa den uklare Holdning, Lokomotivmændenes daværende Formand Pagh Rasmussen indtog. Des større Tilfredshed vakte det derfor, at Indbydelsen til et Fællesmøde

denne Gang udgik netop fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening, og de indbudte Foreninger tiltraadte straks Tanken om et Samarbejde ved at vælge Delegerede, der nu har afholdt Møder og som nævnt endelig har opnaaet et gunstigt Resultat. De deltagende Foreninger var: Jernbaneforeningen (ca. 2000 Medlemmer), Dansk Jernbaneforbund (ca. 5000), Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening (ca. 1000) og Togpersonalet (6 smaa Foreninger eller Afdelinger med ca. 600 Medlemmer tilsammen). Det viste sig imidlertid straks paa det første Møde Fredagen den 11. September, at der næppe vilde være nogen Mulighed for at etablere et Samarbejde, naar de sidstnævnte smaa Separatforeninger skulde være med, idet Dansk Jernbaneforbund ikke kunde anerkende deres Eksistensberettigelse, saalænge Pakmestre og Konduktører som hidtil havde Ret til at staa i Dansk Jernbaneforbund og kræve af denne Forening, at den varetog disse Klassers Interesser. Det vedtoges da, at Spørgsmaalet skulde forelægges Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse til definitiv Afgørelse.

Paa et nyt Møde Fredagen den 9de ds. traadte de Delegerede atter sammen. Dansk Jernbaneforbunds Repræsentanter forebragte her Hovedbestyrelsens Svar: Forbundet var med Glæde rede til et Samarbejde med de to gamle Foreninger. Jernbaneforeningen og Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening, men maatte kategorisk sige Nej til enhver Forhandling med de smaa separate Foreninger, hvis Medlemmer var brudt ud af Dansk Jernbaneforbunds Rækker, og som i deres hele underhaands Agitation havde søgt at skade Sammenholdet.

For Jernbaneforeningens og Lokomotivmændenes Delegerede, paa hvem de separate Foreningers to Repræsentanter ikke havde gjort noget heldigt Indtryk ved deres hele personlige og udfordrende Optræden, stod Valget saaledes mellem de smaa Foreningers 600 og Dansk Jernbaneforbunds 5000 Medlemmer. Som det var at vente,

valgte man at etablere Samarbejdet mellem de tre store, gamle Foreninger, hvis Repræsentanter paa Mødet alle stemte ja herfor.

Efter at de separate Foreningers to Repræsentanter havde forladt Lokalet, konstitueredes Fællesudvalget, som bestaar af følgende Medlemmer: Maskiningeniør, Cand. polyt. *I. B. Bruun* og Trafikassistent *Vilh. Ohlsson* (for Jernbaneforeningen), Lokomotivfører *Oscar Larsen* og Lokomotivfyrbøder *Klem* (for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening) og Pakmester *P. D. Pedersen* og Depotarbejder *Tietze* (for Dansk Jernbaneforbund).

Der nedsattes et Tremandsudvalg til at udarbejde en Forretningsorden. De tre Foreninger bevarer som hidtil deres uafhængige Stilling, men deres indbyrdes Forhold tænkes ordnet saaledes, at ingen Sag, der angaar hele Personalet, maa fremføres af nogen af disse Foreninger, før den har været forelagt til Drøftelse i Fællesudvalget og dette har gjort Indstilling til de tre Foreninger. Fællesudvalget bliver saaledes af udpræget raadgivende Karakter.

At der hermed er gjort et stort Skridt fremad, er uden for al Tvivl. Og vi ønsker Lokomotivmændenes Organisation, fra hvem Indbydelsen udgik, til Lykke med det gode Resultat.

Som man her erfarer, er Sammenslutningstanken udgaaet fra D. L. & L. F. (Fællesudvalget) og har sikkert ogsaa været ærlig ment i Modsætning til Chr. Niensens Dobbeltpil med Statsbanernes Lokomotivførerforening, som tilsidst forskaffede den førstnævnte den saa længe attraaede Ære for en kort Stund og sig selv Tabet af deres Selvstændighed.

Men sikkert er, at D. L. & L. F. nok skal vide at finde Udveje, saafremt de i Øjeblikket førte Forhandlinger skulde briste, saaledes at den opnaar den fornødne Repræsentation uden Tabet af sin Selvstændighed. Uretfærdigt vil det ogsaa være, om ^{9/10} af samtlige Lokomotivfolk ved de danske Statsbaner skal stilles under Formynderskab hos to Foreninger, hvis Opgave hidtil

ved flere Lejligheder kun har været at modarbejde disse.

Emil Alsborg.

Kilometer- eller Timepenge.

Efter Pressens Udtalelser ser det ud til, som om den tyske Jernbaneadministration i Øjeblikket omgaaes med Planer angaaende en Ændring af Lokomotivpersonalets Emolumenter fra Kilometer- til Timepenge. I hvert Fald er der i *Flensburger Annoncenblatt* fremkommen følgende Udtalelser om dette Spørgsmaal: —

At forhøje Sikkerheden paa Jernbanerne har fra Begyndelsen af været Maalet for alle Jernbaneadministrationers Bestræbelser; dog er man i Almindelighed aldeles ikke enig om, hvilke Veje man i saa Henseende bør slaa ind paa. Katastrofen ved Mühlheim viser til Eks. dette.

Indførelsen af et automatisk virkende Sikkerhedsapparat paa Lokomotiverne havde saaledes i sin Tid under Debatten i det prøjsiske Deputeretkammer, hvor forøvrigt en Model var opstillet, en decideret Modstander i Jernbaneministeren, idet denne derigennem frygtede for en Formindskelse af Lokomotivførernes Ansvarsfølelse.

Ud fra denne Forudsætning er der nu udstedt en Forordning, der i Grundtrækkene siger følgende: Lokomotivpersonalets Anvendelse til Kørsel over lange Strækninger uden Standsning har vel vist sig at være praktisk, og yderligere erklærer det med denne Kørsel betroede Personale overensstemmende, at Tjenesten godt kan udføres uden Overanstrengelse; *men desuagtet er det dog et Spørgsmaal, om ikke de med Hurtigkørselen forbundne store Sportler har øvet en vis Indflydelse ved Bedømmelsen heraf.* Saavel i Dagbladene som under Rigsdagens Behandling af Katastrofen ved Mühlheim er Opmærksomheden fra flere Sider bleven henledet paa dette Punkt.

Jernbanedirektionerne (Kredsbestyrererne — Red. Anm.) vil i Løbet af 2 Maa-

neder have at udtale sig om og i Særdeleshed opgive, om det vil være formaalstjenligt at bevilge Lokomotivpersonalet Timepenge i Stedet for Kilometerpenge. *Ønsket om Indførelsen af Timepenge er ofte kommen til Orde indenfor Lokomotivpersonalets Kredse.*

Hvad det angaar med Spørgsmaalet, om det vil være tilraadeligt paa bestemte Strækninger at medgive Iltogene en tredie Mand paa Lokomotiverne, som kunde understøtte Lokomotivføreren ved Observationen af Signalerne, da vil en saadan Forholdsregel have en Indskrænkning af Lokomotivførerens Ansvarlighed til Følge. Saafremt Føreren ikke kender Strækningen tilstrækkeligt, er derimod Medgivelsen af en tredie Mand nødvendig.

At dette ogsaa skulde være en Hjælp for en strækningskyndig Lokomotivfører, kan ikke godkendes. Tilstedeværelsen af en tredie Mand, hvis lagttagelser iforvejen ikke kan være saa paalidelige som den virkelige Førers, vil snarere skabe Forstyrrelser end Nytte paa Lokomotivet. Et for kortere Tid siden indtruffet Uheld har ogsaa bevist, at en tredie Mand paa Maskinen ikke er nogen Garanti for en mere sikker Observation af Signalerne.

Vigtigere end Spørgsmaalet om Indførelsen af en tredie Mand paa Maskinerne er Forøgelsen af Lokomotivpersonalets Ansvarsfølelse og lagttagelsesevne under Kørslen. Der maa skabes en fuldstændig Garanti for, at i Særdeleshed Lokomotivførerne ved Kørslen gennem de forskellige Distrikter er indgaaende kendte med de betræffende Strækninger. *Et godt uddannet Lokomotivpersonale, der er i fuld Forstaaelse af de med Stillingen paahvilende Pligter, er den bedste Garanti for en samvittighedsfuld Observation af Signalerne og Kørselens Sikkerhed.*

— — — —

Som ovenfor anført har ogsaa Dagspressen indset, at Emolumenterne spiller en Rolle ved Kørsel over lange Distancer uden Standsning, og der er heller næppe Tvivl om, at den store Del af Lokomotivførerne helst vil køre den Art Tog, der kommer

hurtigst over Vejen og sædvanligvis giver den bedste Fortjeneste. Der ligger dog her en Fare for Sikkerheden, idet Lokomotivpersonalets foresatte af Hensyn til Kørepenge kunde give »køresyge« Adgang til en uforholdsmæssig lang Arbejdstid. Kan være, at de af de overordnede vilde blive betragtede som »flittige« Mennesker, og der kunde i den Forbindelse nævnes Navne, hvis Tal dog til Held for Sikkerheden stadig formindskes; men Drivfjederen hos disse er den ene egoistiske — de højest mulige Kørepenge — Driftssikkerheden stilles her i anden Række.

Som Togenes Art har udviklet sig, ligger der et Misforhold i, at Kørepenge er ens for Gods- som Persontog. Regnet med samme Vejlængde er Kørepenge for et Godstog eller Blandettog med den ca. firedobbelte Køretid, hyppige Ophold og Rangering paa Stationerne ganske anderledes fortjent end med Iltogene, der rutscher igennem.

Den Vej, Lokomotivpersonalet skal, er imidlertid ikke til forøgede Kørepenge og dermed forlænget Arbejdstid.

Det, der maa være Opgaven for os, er at opnaa en saa høj fast Lønning, at Kørepenge bliver et ganske underordnet økonomisk Spørgsmaal.

Det radikaleste vilde selvfølgelig være helt at afskaffe Kørepenge og give Personalet et passende Tillæg som Ækvivalent — men endnu er vel enkelte foresatte hildede i gamle Fordomme.

Saafremt vor Administration i Lighed med den tyske vilde tage Spørgsmaalet om Timepenge i Stedet for Kilometerpenge ved Gods- og Blandettog under alvorlig Overvejelse, vilde den ulige Fordeling af Kørepenge ophøre, og »Kilometerslugerne« Tid efter anden ophøre at eksistere til Held for det første Bud i Jernbanernes Katekismus: »Driftssikkerheden«.

Red.



Jernbanetog som elektrisk Strømforbinder.

Paa Statsbanerne i Natal i Sydafrika er der ved en Telegrafledning bleven observeret nogle højst mærkværdige elektriske Ladninger, som selv hos de sydafrikanske Telegrafteknikere endnu staar som en uopløst Gaade, endskønt disse som Følge af det derværende Klima dog ikke er ukendt med den atmosfæriske Elektricitets Paavirkninger.

Ved Dell, en Krydsningsstation paa Natal—Transvaal-Banen, maatte for nogen Tid siden Telegrafledningen flyttes fra Banens Vestside til Østsiden. For ikke at fremkalde nogen Forstyrrelse i Driften anlagdes den nye Ledning, som først efter Fuldendelsen i begge Ender skulde sættes i Forbindelse med den forhaandenværende Ledning. Da den nye Ledning, der var ca. 550 Meter lang, omtrent var færdig, fik Telegrafarbejderne, som var beskæftiget med Traadenes Fastgørelse, pludseligt saa heftige elektriske Stød, at de nær var styrtede ned fra Telegrafmasterne. Selvfølgelig blev der øjeblikkelig foretaget en Undersøgelse af Ledningen og særlig af begge Enderne for at faa konstateret, hvorledes Forbindelsen var opstaaet og Strømmen sluttet; dog viste det sig, at alt var isoleret. Man stod med andre Ord overfor en Gaade, som man ikke syntes at kunne finde Løsning paa.

Da Fænomenet imidlertid vedblev at gentage sig, fortsatte man med Ihærdighed Undersøgelserne, hvorved man til sidst opdagede, at Strømmen kun blev sluttet, hver Gang et Tog passererede forbi Arbejdsstedet. Som Følge deraf indstilledes saa Arbejdet, naar disse nærmede sig.

Efter Arbejdets Fuldendelse indberettede Telegrafmesteren Sagen og Resultatet af sine Undersøgelser til Autoriteterne, som besluttede at foretage en endnu mere indgaaende Undersøgelse af disse mystiske Forhold. Der opstilledes derfor i dette Øjemed en provisorisk Ledning med 12 Traade,

som paa de nærmest liggende Banegaarde forsynedes med Maaleapparater. Den løb ligesom den virkelige Ledning parallelt med Sporet i ca. 13 Meters Afstand.

For at kunne vurdere Sagens Betydning er det nødvendigt at lære Stedet og andre Forhold ved Banegaarden Dell at kende. Denne ligger paa et 250 Meter langt vandret Højdedrag, der til begge Sider har et Fald af 1:30. Højden over Havets Overflade udgør ca. 1500 Meter, hvad der har til Følge, at Barometeret for det meste er staaende paa 660 mm. Om Vinteren skinner Solen om Dagen næsten altid; men til Trods herfor stiger Temperaturen paa Grund af den høje Beliggenhed sjælden over 15° Celsius, og om Natten er det koldt. For det meste er det Frostvejr og Taage.

Det første Tog, som efter den provisoriske Telegraflednings Fuldendelse skulde køre, var et Godstog. Da Strækningen her har et stærkt Fald, behøves der ikke alene ingen Trækkekraft at anvendes, men der maa yderligere bremses meget stærkt. Ved disse Togs Passage viste der sig ikke Spor af elektriske Udladninger, idet Maaleapparaterne forblev aldeles rolige. Det næste Tog var derimod et stort Kultog forspændt med 3 Lokomotiver, som skulde transporteres op ad Stigningen.

Saa snart det første Lokomotiv kørte ind paa Forsøgsstrækningen, begyndte Guldbladene i Elektroskopet at bevæge sig, og snart veg ogsaa Naalen i Galvanometeret noget fra sin oprindelige Stilling og vedblev dermed, indtil den havde naaet Maksimalhøjden, da alle 3 Maskiner, som arbejdede med fuld Kraft og udslyngede store Masser af Damp og Kulrøg, var kommen ind paa Strækningen. Ogsaa imellem de opstillede Kulspidser sprang der store Gnister.

Da det sidste Lokomotiv forlod det paagældende Interval, fremkom der endnu en stor Gnist, hvorefter samtlige Maaleapparater i Løbet af faa Sekunder vendte tilbage til deres Hvilestilling. Disse Tildragelser gentog sig akkurat paa samme Maade ved senere Togs Passage over det samme Sted. De i Dell holdende Tog udviklede

ved Igangsætningen kun ringe elektriske Virkninger, ligesaa de, der kørte ned i Dalen, hvorimod de modsat kørende Tog, og i Særdeleshed naar der var forspændt 3 Lokomotiver, fremkaldte saa stærke Udladninger, at der maalttes Gnislængder af indtil 12 mm, medens der under Dalkørslen kun saas Gnister af indtil 0,4 mm Længde.

Enkeltkørende Lokomotiver havde ingen Indflydelse paa Galvanometeret; ved to sammenkoblede Maskiner tiltog Paavirkningerne, som var størst ved Anvendelsen af 3 Lokomotiver i et Træk. Naar Togene grundet paa Krydsninger maatte bringes til Standsning, forsvandt samtidig de elektriske Fremtoninger, naar disse holdt. Ved Igangsætningen varede det dog nogen Tid, inden den elektriske Indflydelse havde naaet sin fulde Højde, idet denne omtrent faldt sammen med det Tidspunkt, da Toget havde naaet sin største Kørehastighed. Sent om Aftenen og om Natten, naar Temperaturen var sunken ned til Frysepunktet, observeredes kun svage elektriske Udladninger.

Foruden de her nedskrevne Forsøg foretoges endnu en Del andre Forsøg. Af en Beholder fremstilledes en Art Leydner-Flaske, der, efterhaanden som Togene kørte forbi, fjernedes længere og længere fra Sporet. Det med Flasken forbundne Elektroskop viste indtil en Afstand af ca. 36 Meter en ringe Udladning.

I Sydafrikas højtliggende Egne, hvor Luften er meget tør og tynd, og hvor Vinden stryger hen over store kolde Landstrækninger, forekommer ofte i de elektriske Ledninger, der tjener som Forbindelse i Belysningsøjemed, lignende Fremtoninger. De anses for at stamme fra en i et ukendt Punkt opstaaet Friktion. Udviklingen af Elektricitet gennem et forbigående Tog er dog endnu aldrig observeret hverken der eller andre Egne, i hvert Fald ikke i saa fremtrædende en Grad, at den i de foreliggende Tilfælde har været forbunden med Fare for Mennesker.

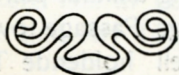
Undersøgelser over Lokomotivpersonalets Høreorganer og over Signalthørelsen

Af Dr. med. V. Saxtorph Stein, Kjøbenhavn.

(Sluttet).

Dampfløjtens Tonehøjde sættes af Zwaardemaker til a_2 , men ved stærk Anblæsning skal den hurtig nærme sig den øvre Grænse for Høreevnen. Det er ikke lykkedes mig at faa Tonehøjden for vore danske Dampfløjter nøjere bestemt, men efter et Skøn at dømme varierer den ikke meget fra den af Zwaardemaker angivne. Nogle af vore Lokomotiver ere dog forsynede med to Fløjter, en højere og mere intens til Brug paa Linjen, en dybere og svagere til Brug paa Stationerne, hvilket maa siges at være en meget heldig Foranstaltning. Hørevidden for Dampfløjten har jeg ikke søgt at bestemme, da det for Lokomotivpersonalet kun drejer sig om at høre Signaler, der ere givne i umiddelbar Nærhed af det, eller i højest en Lokomotivlængdes Afstand, naar der nemlig køres med »Forspand«. Jeg har undersøgt Høreevnen for dette Signal under begge disse Forhold og fundet, at det altid hørtes med Lethed. Man maatte jo ogsaa være komplet døv for ikke at opfatte denne mægtige Tone, der frembringes i ens umiddelbare Nærhed. Tonehøjden er heldigt valgt, da den ligger henvend Midten af Skalaen og Tonen derfor kan opfattes selv ved udtalt Bas- og Diskantdøvhed.

Ved Detonationen af Knaldsignalet frembringes efter Zwaardemaker en stærk Hovedbevægelse, til hvilken der slutter sig en Række hurtigt aftagende Bisvingninger, hvilke i Forening bringe et større Stykke af membrana basilaris til at svinge. Det normale hollandske Knaldsignal er ladet med 12 g Krudt. Ved de Forsøg, som Zwaardemaker og Guye foretog, anvendte de Knaldsignaler, der vare fyldte med $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{5}$ og $\frac{1}{10}$ af den normale Ladning. Paa en Banegaard lod de disse svækkede Patroner eksplodere under Hjulene paa et Lokomotiv og fandt herved en Grænseværdi for Høreevnen for



dette Signal; med $\frac{1}{10}$ af normal Ladning hørtes det nemlig ikke af et Individ, der paa højre Øre hørte Uret i Kontakt, paa venstre Øre ikke engang dette, skønt det anvendte Ur af unge normalthørende Individer hørtes i 10 Meters Afstand; Hørevidden for Talestemmen var $\frac{20}{5}$, for Hviskestemmen $\frac{5}{5}$, for Talordet 66 (paa hollandsk) $\frac{5}{2}$. Naar Ladningen var $\frac{1}{5}$ af den normale, hørtes Detonationen den ene Gang, men ikke ved Forsøgets Gentagelse, og først ved Halvdelen af normal Ladning hørtes Knaldet ved begge Forsøg. Guye slutter heraf, at for ikke at høre det normale Knaldsignal maa Hørevidden for Talestemme være sunken til 2—9 cm.

Denne Grænse forekommer mig endnu ikke at være tilstrækkeligt paalidelig, thi ét er det at anstille et Laboratoriumsforsøg paa en Banegaard, hvor den undersøgte ikke har andet at gøre end høre efter, og noget helt andet er det, naar Signalet eksploderer under Hjulene paa et Eksprestog, der drønende og larmende farer fremad i en mørk stormfuld Vinternat. Der kræves endnu flere Forsøg, inden Grænsen kan siges at være betryggende fastslaaet.

Det er kun med en Del Besvær lykkedes mig at faa anstillet ét praktisk Forsøg med Knaldsignalet. For at faa saa meget ud af det som muligt valgte jeg at anstille Forsøget med den tidligere omtalte Fører, hvis Hørevidde for Hviskestemmen var omtrent $\frac{1}{2}$ Meter, og som selvfølgelig ikke blev underrettet om, hvad der skulde ske. Signalet, der i dette Tilfælde kun bestod af én Kapsel, ellers anvendes 2—3 afvekslende paa de to Skinner, blev lagt ud lidt foran et Stationsmærke, hvor Farten alligevel skulde sættes ned; jeg kørte med paa Lokomotivet og saa, at Føreren i samme Nu, som Detonationen lød, drejede Hovedet imod paa-gældende Side af Lokomotivet; denne Bevægelse kom saa præcis som en Refleksbevægelse; ved Ankomsten til Stationen stod han af for at undersøge Hjulene; han troede, at en »Bandage« var sprungen, hvorfor jeg underrettede ham om den rette Sammenhæng. Jeg tvivler ikke om, at han virkelig

hørte Knaldet, men nogen Grænse fandt jeg ikke ved dette Forsøg; det blev ogsaa anstillet under særligt gunstige Forhold paa en klar, stille Sommerdag med et langsomt Tog; det er ikke umuligt, at man under ugunstigere Omstændigheder vilde have fundet en Grænse.

Hovedvægten ved vort Signalsystem er lagt paa de optiske og ikke paa de akustiske Signaler, men sikkert med Urette. De optiske Signaler fordrer, at Opmærksomheden er henvendt paa dem, men selv da kunne de svigte, naar nemlig Luften er opfyldt af Taage eller Sne, naar en eller flere af Lygterne i et »Signalbillede« blæser ud eller skjules af Sne og lignende, eller selv i klart Vejr, naar et Øjeblikks Selvforglemelse bringer Føreren til at forveksle det Signal, der gælder ham selv, med det, som gælder et andet Tog paa samme Linje. De akustiske Signaler derimod tiltvinge sig Opmærksomheden, de venter ikke, til man muligvis vil lægge Mærke til dem; naar Valget af deres Tonehøjde, Intensitet og Anvendelsesmaade er truffet med den fornødne Skønsomhed, saa tage de intet Hensyn til de atmosfæriske Forhold, intet til muligt indtrædende Svækkelse af Agtpaagivenheden, de trænger sig ind paa vedkommende Funktionær og tilraaber ham et Varsko, som han ikke kan undgaa at opfatte; de akustiske Signaler ere levende og virksomme, de optiske ere døde, aldeles fraset det sløvende, der er i, at de ingen neutral Hvilestilling har, men i Hvile altid ere indstillede paa »Fare«. Man kan derfor kun med Glæde hilse de nyere Forslag, som ere fremkomne vedrørende en Kombination af akustiske og optiske Signaler, og som jeg her ikke skal komme nærmere ind paa.

Signalerne ere dog ikke det eneste, som Lokomotivfunktionærerne skulde kunne høre, om de end ere det vigtigste.

Det er blevet paastaet (Zwaardemarker), at Taleforstaaelsen ikke turde gaa under et vist Minium, da det kunde blive nødvendigt under Kørselen at udveksle nogle Ord. Dette er sikkert rigtigt, kun er det et Spørgsmaal, hvor langt man tør gaa ned.

Paa mine Ture har jeg overbevist mig om, at jeg, selv under den største Larm, kunde gøre mig forstaaelig for alle dem, som jeg kørte med, om end kun med stort Besvær ved de mere tunghørige; ganske vist maa man tale meget højt, ja raabe, men der er jo heller ikke Brug for lange Samtaler. Naar en Fyrbøder og en Lokomotivfører har kørt sammen i nogen Tid, har der udviklet sig et meget fuldstændigt Tegnsprog imellem dem, og desuden gøre de, maaske til Dels ubevidst, megen Brug af Aflæsning paa den Talendes Mund. Forholdene opfordre heller ikke til synderlig Brug af Stemmen; »naar man har en Fyrbøder, der forstaar sine Ting, er der ikke meget at tale om«, sagde en gammel Lokomotivfører til mig.

Ulige vigtigere er det, om de kan høre, naar der kommer noget i Uorden ved Maskinens Gang, og hermed kommer jeg til det vanskeligste Punkt. De Lyde, det herved drejer sig om, ere forholdsvis svage og drukne let i det øvrige Virvar; deres Tonehøjde og Intensitet kan ikke nøje bestemmes, og det er følgelig meget vanskeligt at anstille en Undersøgelse, som specielt tager Hensyn til Høreevnen for dem. Hertil kommer, at Øvelsen har saa overordentlig meget at sige; jo længere en Fører har kørt, desto lettere opfatter han dem, selv om hans Hørelse virkelig aftager, idet andre Sanser, som Lugt og navnlig Følelse tages med til Hjælp. Da disse Lyde kunne opstaa alle Steder paa Maskinen, er det for Orienteringens Skyld af Vigtighed, at begge Øren ere tilnærmelsesvis lige gode, aldeles fraset den bedre Funktion, som beror paa binaural fremfor paa monaural Hørelse.

Af Hensyn til disse svage Lyde kunde man til Dels slutte sig til de Avtorer, der fordrer normal Hørelse af Lokomotivfunktionærer, men det ovenfor omtalte Forhold, Øvelsen, gør, at Sagen bliver noget mere kompliceret. Saaledes som jeg ogsaa har fremhævet i det »Forslag til Undersøgelse af Lokomotivpersonalet«, hvilket jeg paa Opfordring har tilstillet Generaldirektoratet,

vil det være nødvendigt at stille Fordringerne forskelligt, eftersom det drejer sig om Ansættelse som Fyrbøder, Overgang fra Fyrbøder til Lokomotivfører eller Afskedigelse. Der kræves dog endnu flere Undersøgelser, inden man kan faa paalidelige og betryggende Grænser fastslaaede for Lokomotivfunktionærerne, og saa staar endnu tilbage alle de Spørgsmaal, som vedrøre det øvrige Sikkerhedspersonale. Undersøgelser vedrørende den Rolle, som Lidelser af Sansorganerne have spillet ved Jernbaneulykker o. a. m.

I det foregaaende har jeg holdt mig til en begrænset Side af Sagen; muligvis skal jeg en anden Gang vende tilbage til andre af de foreliggende Spørgsmaal, saafremt jeg faar Lejlighed til at komplettere mine Undersøgelser.

D. L. & L. F.

Hovedbestyrelsesmødet d. 9. Septbr.

Fraværende Lokf. M. Mortensen, Es. (meldt Forfald).

Til Behandling var:

Punkt I. *Lokomotivfyrbødernes Forfremmelse.*

Af de udsendte Spørgeskemaer manglede endnu 7, bl. a. fra de store Depoter Kjøbenhavn Gb. og Aarhus H. Statistiken kan derfor ikke udarbejdes, førend Spørgeskemaerne er indsendte til Formanden.

Kh.s Afdeling ønskede paa Grund af de indskrænkede Pladsforhold to Mands Betjening paa Rangermaskinerne, og blev det overdraget Afdelingen at søge Sagen fremmet.

Punkt II. *Lokomotivformandspladsernes Besættelse.*

Hovedbestyrelsen havde i den Anledning henvendt sig til den nye Direktør for at høre hans Stilling hertil, og han havde meddelt Hovedbestyrelsen, at han ikke delte den afgaaede Direktørs Opfattelse af Spørgsmaalet.

Maa vi i den Anledning opfordre Lokomotivpersonalet paa det kraftigste at søge disse Pladser*.

Punkt III. *Forhandlingsretten.*

Paa et tidligere afholdt Møde mellem Repræsentanter for D. L. & L. F., »Dansk Jernbaneforbund« og »Jernbaneforeningen« var der fra de to sidstnævnte Foreninger fremsat Forslag, at Lokomotivfyrbøderne og Lokomotivførerne skulde indmelde sig i henholdsvis D. J. F. og J. F., og skulde disse Foreninger fremsætte Forslag sigtende hertil. Fra D. J. F. var der imidlertid intet Forslag modtaget, og fra J. F. var modtaget en Skrivelse om, at man afventede Jernbaneforeningens Generalforsamling.

Da D. L. & L. F. ifølge Generalforsamlingsbeslutning af Marts Maaned d. A. ikke kan indlade sig paa noget, der vil betyde en Adskillelse for D. L. & L. F., har man i Samraad med »Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund«, der repræsenterer Værkstedsarbejderne, og hvis Medlemmer ligeledes kategorisk har nægtet at inkorporere sig under D. J. F., henvendt sig til Indenrigsministeren Jensen-Sønderup om Spørgsmaalet.

Punkt IV. *Langaa Stations Oprykning til c Sats.*

Fra Medlemmerne i Langaa var modtaget Besværing over, at den efter Lønningsloven af 27de Maj 1908 var sat i Klasse *d*, endskønt Indbyggertallet var over 1000, og saaledes rettelig hørte ind under Sats *c*.

Da det kan bevises, at Indbyggerantallet ved sidste Folketælling berettiger Langaa til *c* Satsen, vil Hovedbestyrelsen søge Sagen fremmet.

Punkt V. *Lønningsloven.*

I Anledning af, at der til Hovedbestyrelsen er indkommen Klager fra Medlemmerne over Lønningslovens uheldige Virkninger, er der til Ministeriet for offentlige Arbejder indsendt følgende Skrivelse. Dog skal forudskikkes den Bemærkning, at de anførte Eksempler er valgte i Flæng.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder!

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening tillader sig herved ærbødigt at forelægge nedenaanførte Sag for det høje Ministerium, idet vi andrager om, at der ad administrativ Vej eventuelt ved Lov maa blive raadet Bod paa det ved Loven af 27. Maj 1908 skabte uheldige Forhold, hvorved en i Anciennitet ældre Lokomotivfører kan risikere ved Forflyttelse at opnaa ringere Løn end yngre Kolleger paa den tilflyttede Station.

Grunden til dette Forhold er, at Lokomotivfyrbødernes Løn i Kjøbenhavn er højere end andre Steder i Landet. For at klarlægge Sagen tillader vi os at henvise til Lønningsforholdet for nedenaævnte 2 Lokomotivførere, nemlig:

Lokomotivfører Nr. 28 Johansen ansattes som Lokomotivfyrbøder d. $\frac{1}{12}$ 97, var sidst som saadan stationeret i Struer og forfremmedes d. $\frac{1}{11}$ 08 til Lokomotivfører ligeledes i Struer med Begyndelseslønnen for 9. Lønningsklasse Sats a—b = 1770 Kr., forflyttedes d. $\frac{1}{4}$ 10 efter Ansøgning til Kjøbenhavn, hvor han fremdeles oppebærer 1770 Kr. i aarlig Løn.

Lokomotivfører 483 Mygind ansattes som Lokomotivfyrbøder d. $\frac{1}{4}$ 98, var sidst som saadan stationeret i Hillerød og forfremmedes d. $\frac{1}{4}$ 09 til Lokomotivfører med samtidig Forflyttelse til Kjøbenhavn ligeledes med Begyndelseslønnen for 9. Lønningsklasse Sats a—b = 1770 Kr.

Formentlig i Henhold til fornævnte Lovs § 5 1. Stykkes 2. Punktum sammenholdt med § 6 rykede han imidlertid d. $\frac{1}{4}$ 10 op paa næste Lønningstrin $1770 + 240 = 2110$ Kr.

Ved denne Oprykning, der efter vor Formening er i fuld Overensstemmelse med Lønningsloven, opstod imidlertid det Misforhold, at sidstnævnte Lokomotivfører den $\frac{1}{4}$ 10 opnaaede en Lønningsindtægt af 2110 Kr. aarlig, medens hans førstnævnte Kollega, der er 5 Maaneder ældre i Anciennitet, først opnaar denne Indtægt den $\frac{1}{11}$ 1912 til Trods for, at begge nu er stationerede i Kjøbenhavn.

I Haab om, at det høje Ministerium kan tiltræde vor Anskuelse, at Billighed taler for, at den i Anciennitet ældre Lokomotivfører bliver stillet paa mindst samme Lønningstrin som hans yngre Kollega paa samme Station, og at det maa være Ancienniteten i Forbindelse med Opholdsstedet, der bestemmer Lønnen, og ikke en af Delene alene — beder vi, da Tilfældet ikke er enestaaende og vil kunne indtræffe oftere i Fremtiden, ærbødigt om, at Loven maa blive fortolket saaledes, at Lokomotivførere, der er udnævnte som saadanne paa et billigere Opholdssted, ikke ved senere Forflyttelse til et dyrere Opholdssted kommer til at lide Lønningstab derved.

p. t. Kjøbenhavn, 16. Juli 1910.

Chr. Christensen,
Formand.

*) Red. Anm.

Punkt VI. *Frikort til Lokomotivførerne.*

Foranlediget ved, at Skibsmaskinassistenter og Styrmand, som Lokomotivførerne inden Lønningsloven af 27de Maj 08 stod i Lønningsklasse sammen med, har opnaaet Kørekort i Stedet for Fripas, vil Hovedbestyrelsen søge at faa samme Begunstigelse indført for Lokomotivførerne, en Begunstigelse, som de dog allerede har i begrænset Omfang (Skovrejsen til Holte og Rungsted i Sommerhalvaaret); men man vil i Lighed med vore tidligere Klassefæller søge det udvidet til alle Statsbanernes Ruter.

Punkt VII. *En Eksklusion.*

(Se Loktid. Nr. 13 Side 203 under Struer Afd.)

Efter de Oplysninger, der var forelagt Hovedbestyrelsen, og under Henvisning til Afdelingslovenes § 5 sanktionerede Hovedbestyrelsen den af Struer Afdeling truffne Afgørelse, saaledes at den paagældende er udelukket fra Optagelse i D. L. & L. F. i et Aar, regnet fra Eksklusionsdagen.

Punkt VIII.

Fra *Nyborg Afdeling* var indsendt Klage over, at man anvendte Lokomotivførerrapporter til Klosetpapir og derved indviede Offentligheden i Lokomotivførernes Bemærkninger paa Rapporten. Der vil i den Anledning ske Henvendelse til rette vedkommende om det uheldige heri.

Punkt IX. *En Understøttelsessag fra Kh. Gb.*

Et afgaaet Medlem havde modtaget et Laan af Hovedkassen, som Gb. og Kh. Afdelinger kautionerede for. Hovedbestyrelsen godkendte dette.

P. Hansen.

Til Medlemslisten

Kjøbenhavn H. Afdeling.

Indmeldte er:

Lokomotivfører Hessner
Lokomotivfyrbøder M. Andersen
» P. Petersen
» O. Christensen
» J. Nielsen

Struer Afdeling

foretog d. 22. August Udflugt til Toftum Bakker. Desværre var Vejret meget uheldigt, saa Tilslutningen var kun ringe.

Efter at have drukket Kaffe i Kroen gik Turen til Bakkerne og Stranden, hvorefter Aftensmaden spistes i Proprietær Buhls Pavillon.

Senere paa Aftenen dansedes der i Kroen, og trods de faa Deltagere gik Dansen dog saa livligt, at den ærværdige Krovært med Hustru blev smittede og dansede med.

Hjemturen foretoges med Trafikbestyrerens Tilladelse med 3108.

Viggo Gundel,
Formand.

Roskilde Afdeling,

hvorunder hører Kjøge Depot og Masned-sund Underafdeling, har vedtaget at sende Krans til alle Dødstald, der indtræffer blandt Medlemmer af D. L. & L. F. Landet over. De ærede Afdelinger bedes derfor sende Roskilde Afdeling en Meddelelse, naar Dødsfald indtræffer.

Palstrup,
Fm.

Til Medlemmerne.

I Loktid. Nr. 17 er der uden Redaktionens Vidende optaget en Annonce om en »Regnskabsbog for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere«. Naar vi gør opmærksom paa, at det er en Separatist, Lokf. Reitzel-Nielsen, der er Forfatteren, vil den sikkert ikke gaa af som varmt Brød. Hvad man i det hele taget skulde med en saadan »Regnskabsbog« er ikke let at se, da enhver Lokomotivfører opfører sine daglige Notitser i den udleverede Lommebog. Et Bevis for Separatisternes ringe Tal er det, at han har bejlet til Medlemmer af D. L. & L. F. — ja selv til de forhadte Lokomotivfyrbødere! men en Betingelse for, at man i det hele taget skulde købe omtalte Regnskabsbog, vilde dog være, at Forfatteren stod som Medlem af den Forening, blandt hvis Med-

lemmer han har villet søge Afsætning for sit Produkt. Saavist som ethvert Medlem af D. L. & L. F. skyer al Separatisternes Gerninger og deres Væsen, vil Hr. Nielsen faa et Afslag paa sit Frieri.

* * *

Mærk.

Af Hensyn til at have en *samlet* Fortegnelse over de Afdelinger, der sender Kranse til afdøde Medlemmer, anmodes de respektive Afdelinger om at indsende Meddelelse herom til Redaktionen. Fortegnelsen vil da blive optrykt i Bladet.

* * *

Til nye Medlemmer!

Love for D. L. & L. F. faas ved Henvendelse til Hovedkassereren.

Forskelligt.

Fhv. Direktør Busse

har faaet overdraget Hvervet som Landmandsbankens tilsynshavende med Helsingør Jernskibsværft.

* * *

Metalovertrækning.

Ifølge *Schweizerische Bauzeitung* har Opfinderen af den autogene Aluminiumsvejsning Elektrokemikeren *Schoop* opfundet en ny Fremgangsmaade, hvorved han er i Stand til at overtrække enhver Genstand — ogsaa brændbart Materiale — som Træ, Celluloid, Glas o. s. v. med Metaller af alle Slags. Det flydende Metal, som fremkommer gennem et Rør, hvis Lysning er meget lille, bliver ved Hjælp af højspændt Metaldamp eller Gas med stor Hastighed sprøjtet ud over de betændte Flader, hvorved der opstaar et ensartet tæt og glat Overtræk. Naar den tilstrækkelige Tykkelse er naaet, kan det hele udtages som en selvstændig Del.

Opfindelsen vil kunne anvendes til Beskyttelse af Træmaster, Fremstilling af

paraboliske Spejl, Erstatning for Tinkapsler paa Flasker, Overtræk af evt. Beholdere eller Kar med Bly, Tin eller Zink, Fremstilling af Klicheer, Stempler eller hule Legemer til Forbindelse af Metalgenstande med hinanden o. s. v.

* * *

Et gammelt Privilegium.

Den prøjsiske Jernbaneforvaltning forhandler i Øjeblikket om at afskaffe et Kuriosum, der kan betegnes som ganske enestaaende.

Det drejer sig om Byen Lauenborgs Privilegium, der giver Borgerne Ret til fuldkommen fri Rejse og Godstransport paa Jernbanestrækningen Lauenborg—Büchen.

Sagen hænger saaledes sammen:

Da Banen fra Berlin til Hamborg for omtrent 55 Aar siden blev anlagt, var Lauenborg et dansk Hertugdømme. Banen skulde imidlertid gaa gennem Lauenborgs Omraade, og den danske Regerings Tilladelse var saaledes nødvendig. Tilladelsen blev ogsaa givet, men paa den Betingelse, at Banen skulde gaa over Byen Lauenborg. Der lagde sig imidlertid tekniske Vanskeligheder i Vejen herfor, og Banen maatte føres over Büchen, hvorefter den danske Regering stillede den Betingelse, at samtlige Indbyggere i Byen Lauenborg skulde have Adgang til gratis Befordring for sig selv og deres Gods til Büchen, naar Forbindelsesbanen Lauenborg—Büchen blev anlagt.

I Aarenes Løb har det imidlertid vist sig, at Arrangementet er meget ufordelagtigt for Jernbaneforvaltningen, og man har derfor indledet Forhandlinger med Byen Lauenborg om en Afstaaelsessum herfor.

Summens Størrelse bliver nu udregnet paa det statistiske Bureau paa Grundlag af de sidste 20 Aars Trafik.



Fra en Rejse til Midnatssolens Land.

(Med Verdens nordligste Jernbane).

(Fortsat).

Man passerer Elv efter Elv, Savværk efter Savværk, alle Steder ser man flydende Tømmer; men i Længden virker ogsaa dette trættende og ensformigt, og vi spejdede stadig efter, om der ingen Bjørne, Ulve eller Elsdyr skulde vise sig i Skoven, men forgæves. Banen med al sin Larm og Støj har jaget Dyrene længere ind i Skovene; vi maatte nøjes med, hvad vi af den Slags havde set i Stockholms Djurgaard. Af Lapper og Renner var vi forberedt paa ingen at træffe paa denne Aarstid. Rennerne gaar helst i Sneen, hvorunder de Lav- og Mosarter gror, som de lever af; Græs bryder de sig ikke meget om og gaar derfor om Sommeren helt op i Finmarken og ind i Rusland, om Vinteren derimod driver de sydpaa og kan da endog træffes helt nede efter Stockholm til.

Det er mange Rensdyr, en saadan Lapfamilie kan eje; for at anses som en velstaaende eller rig Finlap maa vedkommende være Ejer af en Hjord paa 3000 og derover. Det maa have sin Vanskelighed at tælle og holde Samling paa en saa bevægelig Formue (Fig. 4). Ind til Narvik, der rigtignok ogsaa ligger nord for Polar-



Fig. 4. Lappe-Familie.

cirkelen, kom dog nogle Finlapper, medens vi opholdt os der; de kom med hele store Bundter af Rengevir, som de søgte at sælge sammen med forskellige Smaagenstande lavede af Hjortetakkerne; de opholdt sig noget nord for Byen med deres Hjorde. Det er nogle smaa pudsige Folk klædte i lange skørtelignende Kofter af graat Vadmel besatte og kantede med Striber af forskelligfarvet Tøj; fra Knæene og nedefter er deres tynde bøjede Ben indviklet i Skind eller Læder, der ender i nogle støvlelignende Sutter, som omslutter Fødderne. Deres Ansigtsform og -træk røber, at de er af mongolsk Afstamning, og deres Stamme-frænder maa søges blandt Asiens Folkeslag. I Norge mødes tre Folkeslag, de egentlige Nordmænd, Kvæner og Lapper. De to sidste Folk taler hver sit Sprog, der forholder sig til hinanden som norsk til tysk; alle har de dog tilegnet sig noget af Landets Sprog, men er meget vanskelige at forstaa. Kvæner og Lapper har Afstamning fælles og er i en tidlig Tid over Rusland indvandrede til det nordlige Sverige og langt ned i Norge og har udgjort de egentlige Urbeboere af den skandinaviske Halvø. I Nutiden er det jo et Folk, der er paa Retur. En Fællesbetegnelse for disse Folk er Ordet Finlap. Lap betragtes som et Skældsord, men føjes til for ikke at forveksle dem med de ægte Finner, af hvilke der ogsaa findes en Del. Navnet er ellers betegnende, eftersom deres egentlige Domicil er Finmarken og Lapmarken.

Laplandsekspressen kører som sagt ikke med nogen svimlende Fart, der er god Tid til at se sig om og spadsere i Sidegangen og ud paa Vognenes Platform og tale lidt med Togets Passagerer, som mest var Svenskere, dog ogsaa nogle Tyskere og Englændere samt nogle faa Danske, hvoraf vi traf to i Selskab og ivrig Samtale med en ældre svensk Herre. Der var en ung Kjøbenhavnner, der betroede os, at han var taget paa Udenlandsrejse i Selskab med sin Moders Tjenestepige, og at de ligesom os agtede sig til Narvik. Den omtalte ældre Herre stod just og fortalte om en stor na-

tional Fest, der skulde afholdes ved Gillevara netop den Aften, som Toget med os naaede dertil. Festen afholdes hvert Aar i Anledning af Midnatssolens Komme og oppe paa et ved Gillevara liggende Bjerg »Dundre«, hvorfra denne kan ses, og hvor der skal findes en gammel Kongeborg eller saadan noget. Vedkommende Herre vilde overtale os til at gøre et Ophold der og overvære Festen, der skal være noget enestaaende i sin Slags. Enhver ugift Herre eller Dame, forklarede han, kunde her hente sig en Mage den Aften, men maatte til den Ende helst være forsynet med en Økse — et lidt underligt Redskab til det Brug, syntes vi — men saadan skal det nu engang være, om der skal komme noget ud af den Fest. Hvad denne egentlig bestaar i, fik vi ingen rigtig Forklaring paa; men naar alle de mange Deltagere under Midnatssolens slørede Straaler ved Musik og Sang har tilbragt Aftenen sammen og udset sig den, som en mener at kunne trampe Livet igennem og sammen med, som den gamle udtrykte sig, saa kommer Festens store Øjeblik, da enhver maa se at være i Nærheden af den udkaarne; thi Kl. 12 lyder et Signal, og saa skal Øksen falde, og er man heldig, siger den gamle, saa hugger man sig henholdsvis en Mand eller en Kone. Begge Københavnerne var lutter Øre og steg selvfølgelig ud ved Gillevara. Hvad Udfaldet blev, ved jeg ikke, vi traf dem ikke mere; men jeg antager, at de i Fællesskab har kunnet hjælpe sig over en eventuel Skuffelse. For os var der jo intet Valg; trods alle Dundrebjergerne havde vi for længe siden hugget os en Kone. Angaaende Bjergets Højde udtrykte den nævnte Herre sig paa følgende Maade: *„Dette Berget er saa mycket højt, at man kommer derifrån at tage Vorherre udi Hånden.“*

De større Bystationer, man med Laplandsekspressen passerer og standser ved, er for det første Langsele, hvorfra der udgaar Bane til Hernösand, derefter Mellandsel med Bane til Örnsköldsvik, Vännäs med Bane til Umeå og Holmsund, Jörn,

derefter Boden, hvorfra der udgaar to mindre Baner henholdsvis til Luleå og Morjärv, der ligger nord for Haparanda ved Enden af den bottniske Bugt. Fra Boden gaar Banen i nordvestlig Retning tværs gennem Lapmarken ind til Riksgränsen. Paa den lange Strækning gennem Lapmarken passerer kun Gillevara og Kiruna (Fig. 5),

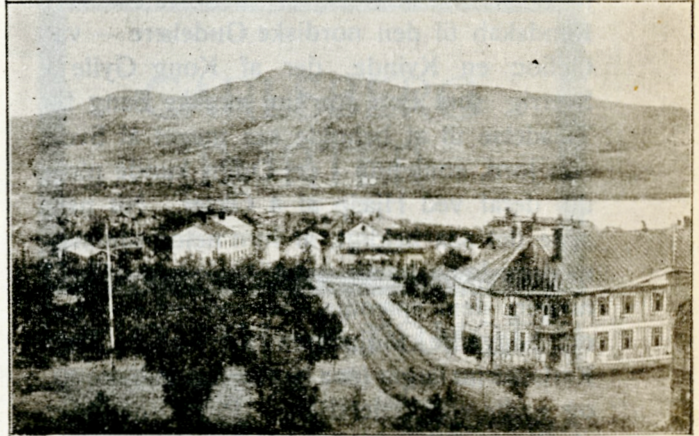


Fig. 5. Kiruna med Jernbjerget.

begge bekendte for deres rige Malmbrud, for hvis Skyld Banen er ført helt herop i disse ellers saa ugæstmilde Egne (Fig. 5a). I Sommermaanederne gaar der jo nu tillige en bred Strøm af Turister op til Midnatssolens Land; for den Sags Skyld løber Laplandsekspressen, dog kun tre Gange ugentlig, i begge Retninger i Tidsrummet fra 18. Juni til 1. September.

(Fortsættes).

Indsendt.

Hr. Redaktør!

Med megen Interesse læser jeg i Dansk Lokomotiv-Tidende om en Rejse til Midnatssolens Land, foretaget af 4 Lokomotivførere fra Aarhus. Tillad mig blot at gøre opmærksom paa en lille Unøjagtighed i denne

forøvrigt saa underholdende og livligt skrevne Beretning. Der staar:

»hun (d. e. Gefion) pløjede da en Fure saa bred og dyb, at Sjælland skiltes fra Skaane, og af Furen dannedes Øresund.«

Dette er ikke rigtigt.

Ifølge Snorre Sturlesons Edda — der jo er det Værk, vi skylder det meste af vort Kendskab til den nordiske Gudelære — var Gefion en Kvinde, der af Kong Gylfe i Sverrig som Løn for sin smukke Sang fik Tilladelse til at beholde saa meget af Sverrigs Jord, som hun i eet Døgn kunde pløje ud deraf ved Hjælp af 4 Okser. Nu passede det saa heldigt, at hun netop sammen med en Jætte havde avlet 4 saadanne Skabninger; dem spændte hun saa for en Plov og begyndte Pløjningen der, hvor Byen Karlstad nu ligger (paa Nordsiden af Venern), og endte ved Venersborg. Pløjejorden blev af Okserne drevet ned i Kattegat og »satte sig fast« øst for Fyn. Gefion kaldte det Sjølund = Sjælland. Der, hvor Jorden var taget, blev naturligvis et stort Hul, som fyldtes med Vand; det er Søen Venern, og tager man et Landkort, vil man se, at Halvøerne og Bugterne paa det nærmeste passer til hinanden. Nordsjælland er saaledes Venerns nordlige Del, Isefjord svarer til den lille Halvø, der i Venern udgaar fra Åmål omtrent. Gefion bosatte sig paa Sjælland og giftede sig med Odins Søn Skjold, der jo boede i Lejre, og som var Stamfader til de efterfølgende Konger i Danmark, Skjoldungerne.

Ifølge en anden Myte skal det være Mælaren, der fremkom der, hvor Pløjningen foregik.

Saavidt Mytologien.

Men under alle Omstændigheder er Myten ikke at forstaa saaledes, at Sjælland

har været landfast med *Skaane* — en Antagelse, som forøvrigt er meget almindelig.

Disse Par Bemærkninger særlig for dem, der interesserer sig lidt for nordisk Mytologi.

Med forud Tak for eventuel Optagelse er jeg

Deres ærbødige

Smith,

Assistent, Maskinkontoret.

Personalia.

¹/₉ 10.

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

H. L. E. Ohlsen, Masnedssund, i Aalestrup
J. C. Børgesen, Kjøbenhavn Ø, i Korsør

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

N. M. Eriksen, Aarhus, i Struer
V. C. Höyer, Aarhus, i Struer
N. M. Madsen, 5. Kreds, i Korsør
K. Knudsen, Nyborg, i Aalestrup

Forflyttede er:

Lokf. E. P. C. Jespersen, Aalestrup, til Kbhavn. G 1
Lokfrb. V. F. Jensen, Struer, til Viborg
— K. E. Poulsen, Slagelse, til Masnedssund
— H. P. Rasmussen, Struer, til Slagelse
— A. C. Jørgensen, Aalestrup, til Slagelse
Lokf. S. K. Sørensen, Struer, til Aarhus
— A. G. Keller, Struer, til Aarhus

¹/₁₀ 10.

Lokf. S. J. Sørensen, Struer, til Aarhus
Lokfrb. N. P. Gaarde, Esbjerg, til Skanderborg

Fotografier fra Kongressen
faas hos Fotograf C. Laursen, Højbjergkvarteret pr. Aarhus.

Jernbane-
funktionærer!
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,
færdigsyede og efter Maal,
og

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Viborg ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia. Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokfrb. i Kjøbenhavn ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Skanderborg eller Randers. En Godtgørelse kan ydes. Billet mrkt. »E. M.« modtager Bladets Kontor.

Send os et Brevkort!

Vi anbefaler vort righoldige Lager af Cigarer (ca. 200 forskellige Mærker) og Tobakker til alle mulige Priser, fra billigste til dyreste.

Alle originale danske Mærker fra de store Fabrikker føres paa Lager. Største Udvalg af direkte importerede Cigarer.

Vort kendte Mærke Upman I., Kr. 6,30, roses af alle for Kvalitet og Drøjhed.

Nyt Mærke: Cerut Nr. 14, drøj, lang, vel-smagende, Kr. 3,00 pr. 100.

Bese vort Lager eller ring til Central 117. Varer udbringes over hele Byen. Udenbys portofrit.

E. Krüger & Co.,

Istedgade 14, St., Kjøbenhavn,
(Telefon: Central 117).

Kjøbenhavns billigste Guldsmed

er absolut F. Micheelsen
Sønder Boulevard 37

Lokomotivfunktionærer 5 Procent Rabat

Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Herre-, Dame- og Børnefodtøj.

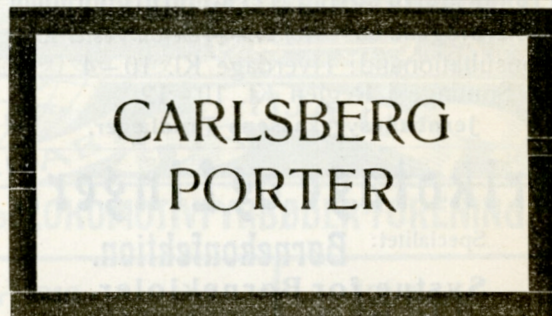
Reparationer udføres smukt, solidt og billigt i Løbet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.



Specialitet:
Montering af 2
3 og 4 Vær.s
Lejligheder.
Alt forarbejd.
af prima Mate-
rialier. Egne
Værksteder.
10 Aars Garan-
ti. — Rimelige
Betalings-
vilkaar.

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

**Gummi-Kravetøj**

(hvidt og kulørt).

Største Udvalg.

Billigste Priser.

Nedfald. Flip, kulørt, 60 Øre,
opst., kulørt, 45 Øre, alle Nr.,
dobbelt Flip, kulørt, 75 Øre,
og hvide 65 Øre.

Kulørt Serviteurs 1,00,

hvidt do. 0,75,

Manchetter 0,75 faas i

„Flippen“, Istedg. 128, Kbh. V.

Ærb. K. Hintz.

Obs.! Svare hv. Gum. Flipper opst. hjemkomne à 0,75.
Postordres ekspederes pr. omgaaende.

MØBLER til 2—3—4 Værelser.
Rimelige Betalingsvilkaar.
Flycht & Co. A/S 5, Elmegade 5.
Kjøbenhavn.

Tuborg Pilsner

Danmarks Nationaldrik.

10% paa Hatte, Lintøj, **Tøjhuset**
Undertøj og alle
øvrige Artikler Vesterbrogade 17
indrømmes Dem! Kjøbenhavn B.

Husk, at Saaler og Flikker kan leveres paa $\frac{1}{2}$ Time. Kun 1ste Kl.s Materiale. Bruunsgade 8. Telf. 2262. Aarhus.
--

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66^a Kbhavn. Telefon Vester 159
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10-4
og Søndage i Reglen Kl. 10-12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

Trikotage og Lingeri.

Specialitet: **Børnekonfektion.**

Systue for Børnekjoler.

Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.

N. Chr. Jensen, Bruunsgade 39, Aarhus, Tlf. 2596.



**Carl Nielsen,
Guldsmed & Juveler,**

Bruunsgade 25, Aarhus.

Telefon 791.

Telefon 791.

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rygs-gade 4^a tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

JØRGEN LARSENS

Skræder-Etablissement
for elegant

Herre- og Dameskræderi

anbefales Foreningens Medlemmer.

33. Gasværksvej 33. Telef. Vester 2657.



Godsbanekvarterets
Trikotage-
& Manufaktur-
handel,

Sender Boulevard 59, Hj. af Arkonagade,
er Stedet, hvor de Herrer Lokomotivmænd
bør gøre deres Indkøb.

Johannes Nielsen. Telefon Vester 1175. V.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34,
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjø-
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.