

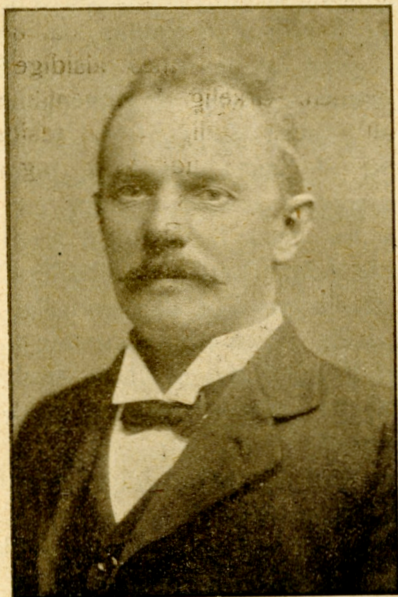
# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 7.

1. April 1910.

10. Aarg.



## 25 Aars Jubilæum.

Den 1. April d. A. fejrer en kendt Mand indenfor vor Organisation, hvis Billede vi her bringer, nemlig Lokomotivfører C. Larsen, Kjøbenhavn H, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren er født 1. Decbr. 1866, blev ansat paa Jernbanens Værksteder 1. De-

cember 1883, blev ansat som Fyrbøder 1. April 1885 i Thisted, var derefter i Aarhus samt Odense, indtil han forfremmedes til Fører 1. Juli 1897, var derefter en kort Tid i Helsingør samt en Tid i Korsør, indtil han den 1. April 1906 atter kom til Kjøbenhavn.

Jubilaren har i flere Aar været i Afdelingsbestyrelsen i Kjøbenhavn H som Kasserer, en Post, som ikke altid er lige behagelig med at faa de kære Skillinger ind, men ufortrødent har C. Larsen Aar for Aar modtaget Genvalg til Posten for Sagens Skyld og uden at trættes stedse arbejdet ihærdigt for at samle Lokomotivfolkene til fælles Enighed og Arbejde for vor Sag.

Vi bringer ham derfor vor bedste Tak og haaber, at han ikke trættes, men usvækket i mange Aar vil arbejde videre som vor gode Kollega saavel i tjenstlig Henseende som i vort Forningsliv.



## Organisationsformerne.

Nærværende Redegørelse for Forholdet mellem Jernbaneorganisationerne specielt med Henblik paa Forholdet mellem Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening og de to Etatsorganisationer, fremkommer som Følge af en mellem Lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg, og under tegnede ført Korrespondance.

Forinden jeg gaar over til at gøre Rede for den Udvikling, der har fundet Sted, tør jeg maaske tillade mig at fremsætte et Par Bemærkninger om Organisationernes Opgave i al Almindelighed.

Som det vil være alle bekendt, er Ønsket om at samle Personalet i højst to Organisationer ingenlunde af ny Dato. Dette Ønske har naturligvis ikke sit Udspring i et øjeblikkeligt Lune, saalidt som det skriver sig fra enkelte Personers Lyst til at herske over vældige Organisationer. Det, der har dikteret Ønsket, er udelukkende Hensynet til, at Organisationerne kan komme til at røgte sine Opgaver saaledes, som de bør røgtes.

Det vil formentlig ikke her være af Vejen at erindre om en væsentlig Forskel paa Jernbaneorganisationernes hidtidige Virkemaade og den Virksomhed, som andre Organisationer har udfoldet. Funktionærorganisationernes Virksomhed i Modsætning til andre Organisationers har hidtil væsentligt bestaaet i at andrage og at modtage Administrationens Svar paa Andragenderne samt publicere Svarene for Organisationernes Medlemmer. Om nogen virkelig Forhandling under Ansvar og med bindende Virkning har der aldrig været Tale, og Generaldirektionen havde, saaledes som ogsaa sket, et Skin af Ret til at betegne Organisationernes Bestyrelser som ansvarløse. Men heller kun et Skin, thi, det gælder i hvert Fald for de to store Organisationer, Bestyrelserne har altid været rede til at bære deres Ansvar overfor Medlemmerne.

For Bestyrelserne kunde denne Stilling

være baade let og behagelig, hvis man ikke tog sig Opgaven altfor alvorligt. Konsekvensen af Administrationens Holdning burde egentlig have været, at Bestyrelserne havde indskrænket sig til blot at sende Administrationen alle de Andragender, enhver nok saa lille Kreds af Medlemmer ønskede indsendt, uden Hensyn til om de harmonerede eller stod i nok saa stærk Modsætning til andre Andragender. Kunde Administrationen ikke imødekomme dem, blev det jo dens Sag. Bestyrelsen var ansvarløs, den kunde med fuld Ret indskrænke sig til at kritisere.

Men det er en given Sag, at paa den Maade kunde Organisationerne ikke komme til at udføre sine naturlige Funktioner.

Organisationerne maatte og maa fremdeles forlange, at enhver Sag gøres til Genstand for virkelig Forhandling, at der skabes Mulighed for den mest alsidige Belysning, gennem virkelig Argumentation saaledes, at enhver Mulighed for ensidig Bedømmelse af Sagen udelukkes, og at alle Personinteresser holdes udenfor en Sags Bedømmelse, men til Gengæld maatte der ogsaa yde Administrationen tilbørlig Garanti for, at alle ensidige eller urimelige Krav holdtes nede og at Administrationen ikke, naar den havde truffet en Aftale, straks blev Genstand for nye Angreb fra andre Dele af Personalet.

Paa dette Grundsyn hviler Ønsket om højst to Organisationer.

Saa langt kan alle alvorligt tænkende Organisationsmænd formentlig hurtig blive enige. At Flertallet af Lokomotivpersonalet, udgaaet som de er af et af Landets bedst organiserede Fag, ikke skulde være alvorligt tænkende Organisationsmænd, lyder jo som en Fabel, og tilbage er saa kun at tro, at det spændte Forhold, der jo unægtelig Tid efter anden er opstaaet mellem Lokomotivpersonalet og Statsbanernes øvrige Personale, maa bero paa Misforstaaelser. Kunde disse Linier bidrage til at hæve disse, vilde der sikkert kun være Grund til at glædes derover.

Jeg skal derefter gaa over til i store

Træk at udrede Forholdet mellem de 3 Organisationer.

Den 11. September 1903 samledes nogle Repræsentanter for Jernbaneforeningen, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening samt Togpersonalets Foreninger for at drøfte Muligheden af et Samarbejde mellem de forskellige Jernbaneorganisationer. Mødet endte uden noget positivt Resultat, men den 9. Oktober, efter at de forskellige Organisationers Bestyrelser havde haft Lejlighed til at drøfte Sagen, samledes Repræsentanterne paany, med det Resultat, at der oprettedes et staaende Udvalg. Forhandlingsprotokollen indeholder herom følgende:

»Paa dette Møde stillede D. J. F. Repræsentanter Forslag om Oprettelse af Samarbejde mellem de tre Organisationer, medens Forbundet ikke kunde inclade sig paa Samarbejde med Togpersonalets Foreninger, hvis Medlemmer væsentligt bestod af ansatte, der var udtraadt af D. J. F.«

Forslaget vedtoges med 6 St. mod 2, idet Repræsentanterne for Togpersonalets Foreninger stemte imod.

*Jeg skal her indskyde den Bemærkning, at det ved denne Lejlighed udtrykkelig blev betonet fra Forbundets Side, at man ikke hermed i nogen Maade opgav sit principielle Standpunkt: 2 Organisationer.*

Dette Udvalgs sidste Møde er i Følge Protokollen afholdt den  $10/3$  1907, men allerede i 1906 var Tanken om at søge Personalet omorganiseret i to Organisationer paany oppe, og der nedsattes senere et Udvalg med den specielle Opgave at søge at finde en Ordning, hvorved denne Tanke kunde realiseres. I dette Udvalg havde bl. a. Lokomotivførerne C. Christensen og L. Mauritzen og undertegnede Sæde. Udvalgets Arbejde resulterede i et Forslag, hvorefter Lokomotivførerne skulde overgaa til Jernbaneforeningen og Lokomotivfyrbøderne til D. J. F. i særlige Afdelinger. Til Trods for at Lokomotivpersonalets Repræsentanter i Udvalget begge lovede at anbefale Forslaget paa Foreningens Generalforsamling, blev dette forkastet uden Diskussion.

Hermed afbrød Lokomotivpersonalet i Virkeligheden selv Samarbejdet med de to store Organisationer, og det endda paa en ret brutal Maade.

Det blev de to store Organisationer, der først kom til at række Haand til Lokomotivpersonalet, en Haand, som dog ikke blev modtaget. Anledningen var Lønningskommissionens Nedsættelse. Saaledes som Situationen havde udviklet sig, stod det vel klart for de fleste, at Lønningsspørgsmaalet for Jernbanetatens maatte tages op, men der var selvfølgelig ingen, der havde tænkt sig Muligheden af, at det vilde blive taget op saaledes som sket. Kommissionen fik imidlertid til Opgave at fremsætte Forslag til nye Lønningsregler for alle de fire Civiletater og at gennemføre Ligestillethed. Hvis Organisationerne vilde bevare Udsigten til at skaffe sig nogen Indflydelse paa Enkelthederne i den nye Ordning, var der kun et at gøre: følge med. Det vilde være aldeles ødelæggende for hele Sagen, om de fire Etatspersonaler skulde til at løbe Kapløb til Kommissionen og bag efter til Rigsdagen for sluttelig for Rigsdagens Øjne at udfægte en Broderkrig om, hvem der skulde længst frem. Dette førte til Tanken om Dannelsen af Lønningsudvalget. Nu hørte der imidlertid ikke megen Indsigt til for at forstaa, at dette Udvalg ikke kunde dannes af Repræsentanter for alle de, der kunde finde paa at lave en Forening, i hvert Fald ikke hvis man vilde bevare Udvalget en Smule Udsigt til at kunne arbejde med Held. Her maatte gaas frem efter store, men ogsaa rene Linier, og da Forholdet nu heldigvis var dette, at alle fire Etatspersonaler organisatorisk set i det store og hele havde fulgt samme Linie, nemlig Funktionærklasserne og Embedsklasserne organiseret hver for sig, maatte denne Linie ganske selvfølgelig følges.

Dette blev den første Lejlighed, hvor man for Alvor maatte beklage den Udvikling, Forholdet mellem de tre Organisationer havde taget. Ikke saaledes, at der var Grund til at beklage Fællesudvalgets faktiske Øpløsning, thi saaledes som Sagerne

stod, vilde dette alligevel ikke kunnet tage Opgaven op, men at dette ikke havde ført til den nærmere Sammenslutning, som var forudsat.

Ingen af de to store Organisationer var imidlertid blinde for Ønskeligheden af under den da foreliggende Situation at have den stærkest mulige Føling med Lokomotivpersonalet, og den 4. Januar 1907 tilskrev Jernbaneforeningen D. L. & L. F. og skitserede overfor denne, hvorledes Lønningsarbejdet var tænkt organiseret. I samme Skrivelse var fremsat Tilbud til D. L. & L. F. om at sende en Repræsentant til at deltage i Forhandlingerne om, hvilke Forslag der skulde stilles. Den 7. Januar fulgte en Skrivelse fra Forbundet, hvori fremsattes det samme Forslag og Ønske om, at Foreningen vilde sende en Repræsentant til et Møde, som kort efter afholdtes af Forbundets Hovedbestyrelse.

Det maa her erindres, at Organisationerne arbejdede under Højtryk. Kommissionen var nedsat i December og skulde være færdig saa tidlig, at Regeringen kunde fremlægge sit Forslag ved Rigsdagens Samling det følgende Efteraar. Kommissionens Formand havde erklæret sig villig til at modtage den paatænkte samlede Indstilling fra alle fire Etatspersonaler og yderligere udtalt, at Kommissionen efter hans Mening maatte afvente denne Indstilling. Før kunde Kommissionen ikke paabegynde Arbejdet. Alligevel modtoges Svaret fra D. L. & L. F. først længe efter, at Lønningsudvalget var dannet og i fuld Gang med Arbejdet.

Svaret gik ud paa, at man paa ingen Maade kunde tiltræde det foreslaede Arrangement; men Lokomotivpersonalet kan neppe selv have tænkt sig, at en Modvilje af den Art fra en forholdsvis ringe Del af det Personale, hvis Interesser stod paa Spil, kunde blive afgørende. Organisationerne maatte fortsætte Lønningsarbejdet efter den en Gang lagte Plan. Nogen lang Forhandling om Formerne tillod Tiden simpelthen ikke; men desuden var en saadan ogsaa afskaaret af D. L. & L. F., idet det i Foreningens Skrivelse hedder, at man »kun kan

gaa med til en fælles Optræden i Lønsagen, naar denne fremmes gennem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg«.

Det var altsaa ikke de store Organisationer, der satte Lokomotivpersonalet ud af Spillet, det var deres egen Forening, der besørgede dette Arbejde, og, ligesom for yderligere at uddybe Afstanden, fremkom saa et Par Maaneder senere en Protest fra Generalforsamlingen, hvori det hedder: »vi forbeholder os fremdeles at foretage, hvad vor Hovedbestyrelse maatte anse for nødvendigt for denne Sags Fremme, uanset om vi derved maatte krydse Lønningsudvalgets Ønsker«.

Denne Protest besvaredes iøvrigt fra de to Foreningers Side med en Redegørelse for Sagens Udvikling, en Redegørelse, som dog, saavidt jeg erindrer, ikke fandt Vej til »Lokomotivtidende«. — — —

Som foran bemærket vil jeg endnu tro, at det spændte Forhold, som, det gentager jeg, ingen hellere end jeg vilde se udløst paa en for hele Jernbanepersonalet tilfredsstillende Maade — maa bero paa Misforstaaelser og Mangel paa Omtanke. Jeg har saa megen mere Grund til at tro dette, som en Skrivelse, D. L. & L. F. for nylig har sendt Trafikministeren i Anledning af de mellem Centralorganisationerne og Ministerierne førte Forhandlinger, tyder stærkt herpaa. Det hedder nemlig i denne Skrivelse »at Lokomotivpersonalet kan ikke med Tryghed overlade Forhandlinger og eventuelle Afgørelser af de Sager, hvorom der kan være Tale, *navnlig Tjenstfordeling* og andet Lokomotivpersonalet vedrørende til andre Tjenestemænd, der ikke kan have noget som helst Kendskab til de særegne Forhold, hvorunder Lokomotivpersonalet arbejder«.

Forholdet er imidlertid det, at Forbundet og, saa vidt jeg ved, heller ikke Jernbaneforeningen som saadan beskæftigede sig med Tjenstfordelingssager, *medmindre dets Assistance paakaldes*. Iøvrigt er alt den Slags Arbejde ganske overladt til Grupperne og Afdelingerne. Skulde det ikke være almindeligt bekendt blandt Lokomotiv-

personalet, er det mig kærkomment at finde Lejlighed til at oplyse, at Forbundet er organiseret saaledes, at der dannes Grupper paa hver Arbejdsplads, at disse Grupper er sammensluttet i Afdelinger, en indenfor hver af Statsbanernes Kredse, og at disse Afdelinger atter samlet udgør det egentlige Forbund, dog saaledes, at samtlige samme Kategoris Afdelinger er samlet under en Fællesbestyrelse, der har Myndighed til at fremme og forhandle alle Sager, der kun har Interesse for Kategorien. Kun i det Tilfælde, at en Sag ikke har kunnet løses tilfredsstillende hverken ved Gruppens eller Afdelingens Forhandlinger, eller den i Følge sin Natur straks vil være at forebringe den øverste Administration, tager Forbundet som saadant fat.

Det vil heraf fremgaa, at hver enkelt Afdeling har det videst mulige Virkeomraade, og at Forbundet ingenlunde kan komme til at virke hæmmende eller indskrænkende, men kun støttende og samlende.

Mod den af de to store Organisationer foreslaede Ordning af Organisationsforholdene er endvidere indvendt, at den vil adskille Fører og Fyrbøder, som naturlig hører sammen. Intet er urigtigere. Det vil af ovenstaaende allerede fremgaa, at der intet som helst vil være til Hinder for, at der fremdeles samarbejdes om Tjenstfordelings-spørgsmaal og lign., nemlig i Grupperne og Kredsene (Afdelingerne), og for Behandlingen af de store Spørgsmaal er der draget Omsorg dels gennem de reorganiserede Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og dels gennem Centralorganisationerne.

*Chr. Nielsen.*

\* \* \*

Til Hr. Chr. Nielsens Artikel følgende Bemærkninger:

Hr. Nielsens almindelige Bemærkning kan jeg i alt væsentligt give min Tilslutning; men netop derfor bliver det yderst vanskeligt for mig at fatte den af disse Bemærkninger dragne Slutning. Paa dette Grundsyn hviler Ønsket om højst to Organisationer for hver

Etat. Jeg omskriver i Tankerne Ordet »Ønsket« til »Nødvendigheden«.

For at opnaa en saadan Tilstand, hvor Ansvar sættes i Stedet for Ansvarsløshed, kræves, at der tilvejebringes en Ordning, hvorefter Organisationerne kan træffe Aftaler med bindende Virkning for de to Parter, Administration og Personale. Efter Hr. Nielsens Mening kan dette kun ske paa den Maade, at der dannes en Organisation for det overordnede og en for det underordnede Personale, altsaa to Organisationer for hver Etat, og at disse samles i en Centralorganisation. Denne Opfattelse er imidlertid ikke rigtig.

Hr. Nielsen har ved forskellige Lejligheder anstillet Sammenligning mellem Statsfunktionærer og de samvirkende Fagforbund, hvorved han mener at kunne fastslaa, at den af ham ønskede Ordning er analog med Fagforbundenes. Jeg skal tillade mig at anstille den samme Sammenligning, men kommer til et andet Resultat.

De samvirkende Fagforbund, som er Centralorganisation for de private Arbejderes Organisationer, dannes af de enkelte Fagkategoriers Landsorganisationer, der atter er en Sammenslutning af lokale Afdelinger. Hvert enkelt Fag bestemmer selv uden fremmed Indblanding, om de vil danne saadanne Forbund eller ikke, saavel som de selv fastsætter Love for den Virksomhed, de indenfor deres eget Fag vil udfolde.

Denne Organisationsform, der har bragt saa store Resultater for private Arbejdere, kan vel ogsaa anvendes med Held af Statens Personale.

En saadan Organisationsform er det jo netop, Medlemmerne af D. L. & L. F. ønsker.

Tager man Fagforeningerne som Mønster, bliver Slutningen ikke »to Organisationer for hver Etat«.

Som det er Medlemmerne bekendt, ogsaa gennem Hr. Nielsens Redegørelse, har de 3 Organisationer tidligere arbejdet sammen; dette Samarbejde blev brudt af de to Organisationer D. J. F. og J. F., og man vil nu give os Skylden herfor. Af Hr. Niel-

sens Indlæg fremgaar det klart og tydeligt, at D. J. F. aldrig havde tabt sit Princip »Kun to Organisationer for hver Etat« af Syne.

Men derved bliver Hr. Niensens Bemærkning »Hermed afbrød Lokomotivpersonalet Samarbejdet« et Slag i Ansigtet paa ham selv; thi han har selv ført Beviset for, at han ved først givne Lejlighed vilde have Samarbejdet bragt til Ophør.

Og Lejligheden kom. Dens Navn er »De fire Civiletaters Lønningsudvalg«. Naar det paastaas, at man her bød os Samarbejde, er det virkelig en mild Overdrivelse. Nej, man tilbød os at sende en Repræsentant til det Underudvalgsmøde, hvor man drøfter, hvilke Forlangender man vilde stille til Regering og Rigsdag; men derudover bød man os intet; det var dertil vi sagde »Nej«.

Saafrømt de to Organisationers Ledelse havde ønsket at være i Kontakt med os, saa havde man holdt sig til den hidtil gældende Deling og givet os 2 af de 6 Pladser i Lønningsudvalget — som bekendt bestod dette af 6 Repræsentanter fra hver Etat. Noget saadant har man aldrig tilbudt os, og vi andre har altsaa heller ikke afslaaet Tilbudet; at sende en Repræsentant til omtalte Underudvalgsmøde havde jo ingen Værdi for os, hvad der da ogsaa senere bekræftede sig; thi saafremt Lønningsudvalget havde ønsket ogsaa paa dette Punkt at være i Overensstemmelse med os, saa havde man jo stillet Forlangende om samme Lønninger for os som de, vor egen Organisation havde fremsat Krav om; det gjorde man ikke, tvertimod foreslog man mindre Lønninger for Lokomotivførerne, end vor egen Organisation havde forlangt; ja, man gik saa vidt, at man skrev i en senere Indstilling, at vore Fordringer *maatte anses for overdrevne*.

Paa samme Tid optog man vore Separatister i Jernbaneforeningen.

Forslaget, som D. L. & L. F. havde forkastet uden Diskussion, fremkom først, efter at Lønningsudvalget var dannet, altsaa efter at man havde brudt Samarbejdet med os.

Forslaget var ikke tiltraadt af vore

Repræsentanter; de havde kun lovet at forelægge det. Forslaget gik ud paa at indmelde Fyrbøderne i D. J. F. og Førerne i J. F., altsaa at opløse vor Organisation. Et saadant Forslag fortjente virkelig ingen anden Skæbne.

Hr. Nielsen udvikler, hvorledes det vilde have været forkasteligt, om Personalet i de forskellige Etater havde løbet Kapløb om Lønninger og havde udfægtet Broderstrid for Rigsdagens Øjne. — —

Jeg er ganske enig med ham heri og vil derfor benytte Lejligheden til at erindre ham om, at det jo netop var det, man opnaede. Vi husker saaledes Postbudene, der ikke kunde finde sig i at staa i Klasse sammen med Portørerne. Statsbanernes Lokomotivførerforening maatte absolut paa sine egne Veje, selvfølgelig, ellers havde de ikke været rigtige Separatister.

Værkførerne var, saavidt jeg erindrer, heller ikke helt rolige i den fælles Fold og saa fremdeles; den Organisation, som man havde dannet i Civiletaternes Lønningsudvalg, frembød et Skue af den mest syndige Forvirring. Altsaa den Fasthed i Arbejdet og Formen, som man vilde opnaa, var det yderst skralt med.

Hvorfor skal vi nu regnes for ringere end de, der brød det Ord, de gav, da de traadte ind under Udvalget.

Det forekommer mig, at vi handlede rigtigt. Da vi saa, at Samarbejdet mellem os og det øvrige Personale ikke kunde etableres, sagde vi klar Besked og handlede derefter.

Ser man paa de nylig afholdte Valg til Sygekassen, saa faar man det samme Indtryk:

»Statsbanefunktionærerne er endnu ikke modne til et saa intimt Samarbejde som forudsat ved Dannelsen af de store Etatsorganisationer.«

Jeg overlader herefter ganske roligt til Læserne at afgøre, hvem der af os har opført sig korrekt, de Funktionærer, der er Medlemmer af Organisationer under Centralorganisationen og dog gaar sine egne Veje, eller os, som, uden at man har budt os egentlig Forhandling om at indtræde,

staar udenfor villige til, naar som helst de andre Organisationer ønsker det, at deltage i Forhandlinger om Sammenslutning og frem for alt villige til at rette os efter Resultatet af saadan Forhandling; men paa den anden Side lader vi os ikke uden videre diktere, hvorledes vi maa organisere os; saa hellere kæmpe os frem til det, som vi anser for vore uangribelige Rettigheder.

Esbjerg, i Marts.

*M. Mortensen,*  
Lokomotivfører.

## Organisationsbetingelserne.

Interesse og Forstaaelse er de to indholdsrige Ord, der i enhver moderne og maalbevidst Organisation danner Grundlaget for dennes Trivsel. Hvor disse Betingelser er tilstede, eksisterer ingen Modsætninger, idet Forbindelsen mellem de to Faktorer derigennem stedse knyttes tættere og tættere sammen. Hvor derimod Interesserne mangler, hvor Overmod, Indskrænkethed eller Egoismen har rodfæstet sig og svunget sig op til Højsædet, vil alle Forsøg paa en Ændring være unyttig, alt Arbejde være frugtesløst, ja! endog lammes. I praktisk Forstand: Ilden vil slukkes. Hvor ikke det agitatoriske Arbejde finder Sted under parlamentariske Former, hvor ikke Modparterne lærer at indse deres Fejl, muligvis moralske, mod Samfundet, bliver dette Arbejde kun til Ideer, og Planerne naar aldrig indenfor Virkelighedens Grænser.

Men hvorledes skabes Interesse og Forstaaelse og af hvem?

Benytter vi vor Organisation som Sindbillede og følger det indre Foreningsliv, der virksomt foregaar mellem Hovedbestyrelsen og Afdelingerne paa den ene Side, og tillige ser, hvorledes de sidstnævnte Bestyrelser atter danner Forbindelsesledet mellem Hovedbestyrelsen og Medlemmerne,

maa det staa enhver klart, at »alle« maa være medvirkende; enhver bør uden Undtagelse yde sin Støtte. Tanken om Stands- og Personsanseelse kan ikke her komme i Betragtning. Maalet bør udelukkende være for os en Stræben for at højne Standen i tjenstlig og moralsk Henseende, Forbedringer til Gavn saavel for os selv som den efterfølgende Generation uden derfor at fremkalde en selvbestaltet Overvurdering af sin egen Person hverken i eller udenfor Tjenesten; først hjælpe sig selv dernæst andre Medansatte i dette Arbejde. Sker dette, vil alt i saa Henseende virke frugtbringende i Foreningslivet og skabe det rette Grundlag for Behandlingen af større Opgaver. Men enhver skal kunne forstaa, at hans Hjælp er nødvendig; ingen maa holde sig tilbage!

Til Aarskiftet indenfor vort Organisationsliv, der for enhver dansk Lokomotivmand har en stor Betydning, derfor et Par Ord om Interesse og Forstaaelse. Interessen har Blikket for alt, den tager de store Maal i Øjesyn og behandler disse efter forudgaaende Undersøgelse med udpræget Fremsynethed. Omend den klart forstaaer de dermed forbundne Vanskeligheder, der til Tider fremkommer, taber den dog ikke den for enhver Opgaves Gennemførelse nødvendige Foretagelseslyst, tvertimod, der udvikles derved en maalbevidst Virksomhed, som omend langsomt og til Tider maaske uforstaaelig for enkelte dog skrider sikkert fremad. Beregnende og planmæssigt behandles selv tilsyneladende ubetydelige Detailler i større Opgaver, og end ikke momentane gunstige Resultater formaar at aflede Opmærksomheden. Dette er Kendetegnet for Interesse.

At den enkelte Persons Overbevisning om Organisationens Betydning og Nødvendighed kun fremkommer gennem »Forstaaelse«, er en Kendsgerning, og intet opvækker og styrker Organisationstanken mere end godt ledede parlamentariske Meningsudvekslinger indenfor mindre Kredse, hvor ikke alene Ønsker og Klager kan drøftes, men tillige hvorledes disse paa en regelbunden Maade kan gennemføres. Der er

Stedet for Erhvervelse af Selvstændighed og Uegennyttighed og til ofte at lære større og bedre Ideer at kende, men fremfor alt Kollegialitetsfølelsen. Ikke den Begejstring, som ofte fremkaldes i større Forsamlinger, er den afgørende, Nej! hovedsagelig de Resultater, som forekommer i det daglige praktiske Liv, fører til Selverkendelse og kan benyttes som Grundlag ved Gennemførelsen af større Opgaver. Modstanderne belæres, den svage styrkes, og den tvivlende oplyses, det er Forstaaelsens Arbejde i store Træk.

Ikke sjældent lever i mindre Kredse en Del Lokomotivmænd, hvis Lod det nu ikke har været at komme til at indtage en forstaaende Stilling. Disse Mennesker ser kun Svagheder og Fejl; men om Støtte til Afhjælpning af mulige mindre heldige Egenskaber er der ikke Tale; Kritik og til Tider grundløse Beskyldninger er deres kærester Tanker. Formaålet er kun at udsaa Mistæneliggørelse, og om Midlerne, som benyttes, skænkes der ingen Tanke. Og dog burde hver enkelt leve i den Overbevisning, at vi »alle« har en moralsk Pligt til at bringe vort Offer, saaledes at Arbejdet ikke yderlig besværliggøres for dem, som er valgt til Talsmænd.

Saa vel de levende som skrevne Ord er et fremragende Middel til at lægge Tankerne blot for enhver. Fagpressen er den traadløse Telefon, hvortil tusinde tager Høret for derigennem at modtage Oplysninger og Meddelelser; derfor bør ogsaa enhver efter sin Evne tage Del i dette Arbejde. Netop Pressen er den bedste Repræsentant for enhver Stand, et fortræffeligt Middel under Arbejdet, hvilket saa meget mere bevirker, at den ogsaa er sit fulde Ansvar bevidst. Med Alvor og Saglighed tager den Hensyn til alle Forhold, og som et Værn staar den overfor alle Angreb, der rettes mod Organisation, samtidig med at den danner Bindeleddet imellem Nord og Syd, Øst og Vest.

Enighed gør stærk, er Ord, som saa ofte har været udtalt imellem os. Forhaabentlig vil i det kommende Aar disse Ord

blive til Virkelighed; dog maa de vigtigste Faktorer, Interessen og Forstaaelsen, være de bærende Kræfter. Kun derigennem vil ovenciterede Devise faa praktisk Betydning.

*Emil Alsborg.*

---

## Statsfunktionærerne og Forhandlingsretten.

---

I Deres ærede Blad (Social-Dem.) Nr. 57 findes som Svar paa den af Ritzaus Bureau udsendte Redegørelse en Artikel med ovenstaaende Overskrift.

I Artiklens Slutning omtaltes Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening paa en Maade, som er i Strid med de virkelige Forhold.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening er den først stiftede faglige Organisation blandt Statsbanernes Personale og kan som Følge heraf ikke med Rette betegnes som værende en Separatforening stiftet af misfornøjede fra andre Organisationer. Desuden tæller Foreningen et Medlemsantal paa 954 af Statsbanernes knapt 1100 Lokomotivmænd, hvilket er saa stor en  $\frac{1}{10}$  Del, som ikke paa meget nær naas af Dansk Jernbaneforbund eller Jernbaneforeningen.

Endvidere skal tilføjes, at saa godt som alle vore Medlemmer er udgaaede fra Smede- og Maskinarbejdernes Forbund, og en stor Del af disse har deltaget i de to store Lockouter. Jeg synes, der hører en høj Grad af Dristighed til at stemple os som daarlige Organisationsfolk.

Yderligere skal her bemærkes, at Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening ikke var repræsenteret ved Mødet paa Gimle den 24. f. M. Foreningen var indbudt, men havde ikke anmeldt nogen Deltagelse. (Der er tilstillet Ritz. Bureau Anmodning om Rettelse i den Retning).

Det kan maaske have Interesse for



Læserne af Bladet at vide, at der tidligere var et Samarbejde mellem de 3 Organisationer D. J. F., J. F. og D. L. & L. F., og af disse var vor Organisation stiftet paa det mest demokratiske Grundlag, idet saavel Lokomotivførere som Lokomotivfyrbødere stod samlede i D. L. & L. F., hvorimod D. J. F. og J. F. er Klasseforeninger henholdsvis for Over- og Underklasser. Det mellem de tre Organisationer herskende Samarbejde blev paa en brutal Maade afbrudt af de to Organisationer uden nogen forudgaaende Meddelelse eller Forhandling med os, og da det saakaldte kombinerede Lønningsudvalg dannedes, foreslog dette Udvalg Lønninger for Lokomotivførerne, der var mindre end de af vor Organisation forlangte; vort Forlangende var dog ret beskedent, idet vi kun stillede Fordring om at blive sat i samme Lønningsklasse som Værkmestre af 2den Grad; desuagtet tilskrev D'hr., som repræsenterer de foranævnte Klasseforeninger, de lovgivende Myndigheder, at vore Krav var aldeles urimelige; en i Sandhed nobel Fremgangsmaade af D'hr.

Til Belysning af den i Artiklen anførte Paastand, at ca. Halvdelen af Lokomotivførerne staar i J. F., tjener, at knapt  $\frac{1}{4}$  er Medlemmer af denne, og det er Folk, som brød ud af vore Rækker, fordi vi ekskluderede 2 Lokomotivførere for brutal og ukollegial Opførsel; disse Folk tog J. F. under Armene og gav dem Repræsentationsret i deres Forening. —

Den Del af Lokomotivfyrbøderne, der staar omtalt som værende Medlemmer af D. J. F., er saa latterlig lille, idet der af Statens 650 Lokomotivfyrbødere kun findes 12, som er Medlemmer.

Vi overlader dristigt til alle fagorganiserede at bedømme vor Organisations Eksistensberettigelse og kun tilføje, at vi ved Anmodning om Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Optagelse i Centralorganisationen erholdt af Formanden, Hr. Stationsforstander Dickmann i Esbjerg, et benægtende Svar.

Til Slutning kun dette, at vi til Trods for D'hr. skal vide at benytte vor Organi-

sation saaledes, at man nok skal indrømme os den attraaede Forhandlingsret.

Esbjerg, den  $\frac{4}{3}$  1910.

*Chr. Christensen,*  
Lokomotivfører,

Formand for Dansk Lokomotivfører-  
og Lokomotivfyrbøder-Forening.

\* \* \*

Ovenstaaende Imødegaaelse af Forretningensfører for D. J. F. Chr. Nielsens Angreb paa D. L. & L. F. i Social-Dem. har været tilstillet samme Blad, — men nægtet Optagelse.

*Red.*

---

## Generalforsamlingen.

---

Fredag den 18de Marts Kl. 9<sup>15</sup> Fm. aabnede Formanden D. L. & L. F.s ordinære Generalforsamling paa »National« i Kjøbenhavn. Den bestod af 62 Delegerede (34 Førere og 28 Fyrbødere foruden Hovedbestyrelsen). Mythen om, at Fyrbøderne til enhver Tid dirigerer Foreningen, vil antagelig efter denne Repræsentation have faaet sit Grundskud!

Lokomotivførerne A. Madsen, Ms., og F. Knudsen, Ng., overtog Hvervet som Dirigenter.

Generalforsamlingens Sekretærer blev Lokf. C. M. Christensen, Gb., og Herm. Ohlsen, Ms.

Justeringsmænd blev Lokf. C. Larsen, Kh., og Lokf. M. Mortensen, Es.

Generalforsamlingen erkendtes lovlige indvarslet.

Allerede efter at Formanden og Hovedkassereren havde aflagt Beretningen tog Forhandlingerne fart, og saavel ældre som yngre Medlemmer tog livlig Del i disse. Det bliver Aar efter Aar mere og mere fornøjeligt at overvære D. L. & L. F.s Generalforsamling: Dirigentens overlegne Ro og Upartiskhed i Forbindelse med parlamenta-

risk Indsigt forplanter sig uvilkaarligt til de Delegerede. Forhandlingerne føres i urban afdæmpet Tone, og man mærker, at de, der tager Ordet til Dagsordenen, i Forvejen har overvejet Sagerne grundigt.

Under Beretningen samlede ganske naturligt Hovedinteressen sig om D. J. F. og J. F.s Anslag mod D. L. & L. F. i Spørgsmaalet om Forhandlingsret og tillige den Mangel paa Hensyntagen, der er udvist fra Regeringens Side. Da man ikke under nogen Omstændighed vil opløse D. L. & L. F. for at kunne faa Sæde i »Statsfunktionærernes Centralorganisation«, vedtog Generalforsamlingen følgende Resolution, der er tilstillet Offentligheden: —

I Anledning af de Bestræbelser, der er rettede af de to Organisationer »Dansk Jernbane-Forbund og Jernbane-Foreningen om at faa gennemført andre Regler for Forhandlingsret mellem Administration og Personalet, Bestræbelser, der er koncentreret om at faa Retten til med bindende Virkning at forhandle og afslutte Overenskomster mellem Regering, Administration og Personalet gennemført saaledes, at det kun gælder for »Statsfunktionærernes Centralorganisation«, hvor D. L. & L. F. er udelukket fra at indtræde, idet der af D. J. F. er forlangt, at »Statsfunktionærernes Centralorganisation skulde dannes saaledes, at kun 2 Organisationer fra hver Etat kan indtræde, udtaler Generalforsamlingen:

»at D. L. & L. F. til enhver Tid er rede til at indtræde i Forbund med de øvrige Organisationer, medens den bestemt maa protestere mod og tilbagevise det Forlangende, som er stillet af D. J. F., at vi skulde opløse vor Organisation og enkeltvis indtræde i Jernbane-Foreningen, henholdsvis i »Dansk Jernbane-Forbund«.

Generalforsamlingen paalægger Hovedbestyrelsen, at den paany henvender sig til Regeringen og Administrationen med Anmodning om, at de Forhandlingsregler, der er under Udarbejdelse, maa blive saaledes affattede, at D. L. & L. F. faar Ret til med

bindende Virkning at afslutte Overenskomster mellem Regering, Administration og Lokomotivpersonalet.

Endvidere paalægger Generalforsamlingen Hovedbestyrelsen, saafremt disse Bestræbelser skulde mislykkes, saaledes at vor Organisation bliver forhindret i at føre Forhandlinger paa Lokomotivpersonalets Vegne, da at indlede Forhandling om Optagelse i »De samvirkende Fagforbund«.

Denne Beslutning vedtoges med 53 Stemmer for og 15 imod.

Under Beretningen blev der anket over, at Korsør Afdeling i Anledning af de stedfundne Tvangsforflytninger ikke havde handlet med fornøden Hurtighed, thi om dette var sket, kunde disse Forflytninger muligt have været afværget. Det paalagdes Afdelingsbestyrelserne straks at underrette Formanden, naar der indtræffer Ting, der gaar Medlemmernes Interesser nær.

I Anledning af den herskende Uvilje mod Tjenstnumre ønskede Lokf. C. M. Christensen at faa disse afskaffet.

Lokf. Larsen, Fa., ankede over Anciennitetsberegningen for forskellige Lokomotivførere, der efter hans Opfattelse burde have Løntillæg (Se Lok.tid. Nr. 12—09).

Lokf. M. Mortensen, Es., og flere paatalte den Formfejl, Fa. Afdeling havde begaaet ved at gaa uden om Hovedbestyrelsen i dette Spørgsmaal. Lokf. M. Mortensen, Es., og Lokfb. Lilie, Kh., ønskede, at Hovedbestyrelsen skulde tage Spørgsmaalet op.

Lokfb. Frantz C. Nielsen, Ar., lyste efter det ugentlige Fridøgn og ønskede Eksamensspørgsmaalet fremsat for Regeringen.

Efter at endnu mange Talere havde haft Ordet til Virksomheden og Bladet, blev Regnskaberne godkendt med den Tilføjelse, at Bladets Trykningsomkostninger skal nedbringes.

Punkt 3. Forslag fra det paa forrige Generalforsamling nedsatte Udvalg om en ny Retsordning.

Formanden gav en Oversigt over Ud-

kastet til Regler for Forhandlingsret. Da Ordre D 880 ikke giver Personalet Forhandlingsret i det ønskede Omfang, ønsker man disse udvidede saaledes, at det ogsaa faar Indflydelse paa Forfremmelser og Afskedigelser, Angivelse af, hvilke §§ den formentlige skyldige har forset sig imod, samt i hvilket Omfang Straffen udmaales.

Udvalgets Indstilling godkendtes enstemmigt af Generalforsamlingen.

Punkt 4. Forslag fra det paa forrige Aars Generalforsamling nedsatte Udvalg om Oprettelse af et Dansk Lokomotivmands-Forbund.

*Godkendtes.*

Punkt 5. Skrivelse fra Togpersonalets Forening om Samarbejde.

Forkastedes.

Punkt 6. Skrivelse fra Statsbanernes Lokomotivfører-Forening om Samarbejde.

Forkastedes under Henvisning til D. L. & L. F.s tidligere givne Tilbud.

Punkt 7 I og II. Forslagsstilleren Lokf. Hoffmann, Kø., tog efter Dirigentens Anmodning Forslagene tilbage.

Punkt 8. Aarhus Afdeling foreslaar, at der indsættes i Afdelingslovenes § 3 følgende: Nyansatte, som ikke har staaet i deres faglige Organisation til Ansættelsesdagen, betaler 5 Kr. i Indskud, som tilfalder Hovedkassen, og erholder først Stemmeret efter et halvt Aars Forløb.

Lokfb. Frantz C. Nielsen, Ar., havde efter Opfordring fra »Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund« sat det paa Dagsordenen ud fra den Forudsætning, at de forskellige Organisationer hver for sig burde gøre sit til at støtte hinanden.

Forslagsstilleren tog sit Forslag tilbage til Fordel for følgende Ændringsforslag, der vedtoges enstemmigt: —

»Hovedbestyrelsen indleder Forhandling med »Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund« angaaende Lokomotivfyrbø-

deraspiranterne, samt om Overgangsbestemmelser mellem de to Organisationer.

Punkt 9. 1. Struer Afdeling foreslaar: Hovedbestyrelsen skal hvert Aar udsende Spørgeskemaer om, hvor stort et Antal Lokfbr. der til Stadighed udfører Lokomotivførertjeneste.

Vedtoges.

2. Forandring af Reglerne for Udstedelse af Fripas til pensionerede og disses Hustruer.

Der indsendes Andragende om, at fhv. Ansatte, disses Hustruer og Enker kunne faa udstedt 6 Fripas aarlig paa den Station, hvor Pensionen udbetales.

3. Der rejses ensartede Monumenter for de Medlemmer af D. L. & L. F., som omkommer under Udførelsen af deres Tjeneste. Bekostningen uddrages af Hovedkassen.

Vedtoges med følgende Ændring: —

Bestemmelser om Monument træffes i hvert enkelt Tilfælde paa første Hovedgeneralforsamling efter Indstilling fra den paagældende Afdeling. Udgiften paalignes Medlemmerne.

Punkt 10. Slagelse Afdeling foreslaar, at der af Hovedkassen udredes et Beløb paa 200 Kr. til Prinsesse Maries Fond.

Forkastedes.

Punkt 11. 1. Fredericia Afdeling foreslaar: Der bortloddes hvert Aar 2 Rejsestipendier paa ca. 100 Kr. hvert, et til en Lokf. og et til en Lokfbr. Beløbet udredes af Hovedkassen.

Forslaget forkastedes, og følgende Ændringsforslag vedtoges: —

Uddeling af Rejsestipendier udsættes, til D. L. & L. F.s Formue bliver saa stor, at Udgifterne hertil kan afholdes af de indvundne Renter.

2. Anskaffelse af Medlemsemler.

Forkastedes.

- Punkt 12. Aalborg Afdeling foreslaar, at der ansøges om Uniform for Lokomotivpersonalet.

Forkastedes.

- Punkt 13. Lokfbr. V. Thomsen, Hg. Afd., foreslaar, at der ansøges om, at Lokomotivpersonalet fritages for Renholdelsen af Armatur paa Kedlen, i Førerhuset m. m.

Vedtoges.

- Punkt 14. 1. Aarhus Afdeling foreslaar, at Lokfbr., der forretter Førertjeneste, faar foruden Kilometerpenge tillige Nat- og Timepenge saavel som Godtgørelse for midlertidig Forflyttelse betalt som Lokomotivførerne.

2. Odense Underafdeling foreslaar, at Rangerførerne erhoder Natpenge som Lokf. i Lighed med Betaling for Rangering.

Forslagene forkastedes, og følgende Udtalelse vedtoges: —

Generalforsamlingen udtaler sin Sympathi med de i Forslaget nedlagte Tanker; men overlader det til Hovedbestyrelsen at fremme Forslagene, naar dette er belejligt, da en partiel Revision for vore Medlemmer alene er uigennemførlig.

- Punkt 15. Aalborg Afdeling foreslaar Ændringer i Beregningen af Diæter for Repræsentanterne.

Forkastedes.

- Punkt 16. Kjøbenhavnske Afdelinger foreslaar, at Tidspunktet for D. L. & L. F.s Generalforsamling henlægges til April Maaned.

Vedtoges.

- Punkt 17. Østerbro samt Randers søger om Oprettelse af Afdelinger.

Vedtoges.

- Punkt 18. Valg af Medlemmer til Hovedbestyrelsen.

Valgt blev: Lokf. M. Mortensen, Es., og Lokfbr. J. Søndergaard, Gb. (Genvalg).  
Til Redaktør genvalgte Lokf. P. Hansen, Ge.

Til Revisorer valgte Lokf. Kirkensgaard og Lokfbr. H. H. K. Nielsen, Kh. H.

## D. L. & L. F.

### Kjøbenhavnske Afdelingers

Karneval.

Skrivebordet blev vundet paa Nr. 103.

„Karnevalsavisen“ sendes til Medlemmer udenfor Kjøbenhavn mod Indsendelse af 8 Øre i Frimærker til Lokomotivfører

Viggo Mottlau,  
Sønder Boulevard 87/2,  
Kjøbenhavn.

\* \* \*

### Roskilde Afdeling

har valgt følgende Afdelingsbestyrelse:

Formand Lokf. Palstrup

Kasserer Lokfb. F. Petersen

Repræsentant Lokfb. N. Lassen

For Masnedsund Underafdeling:

Repræsentant Lokfb. P. Petersen

## Spørgsmaal og Svar.

### Spørgsmaal I.

Naar et »særligt Arbejdstog« har været udenfor Stationsmærket og Stationsforst. (eventuelt en Assistent) er Leder af Toget, er da denne Tjenstmand berettiget til at beordre Lokomotivføreren at køre ind paa Stationen naar Indkørselssignalet viser »Stop« (hold udenfor), med den Motivering, at han

rangerer Toget paa sit Ansvar, uden at han har forvissat sig om, at Togvejen er fri?

Stationsforstanderen (eventuelt en Assistent) er Leder af Toget og Stationsbestyrelsen er overgivet en anden Tjenstmand.

*Sp. II.*

Hvis Lokomotivføreren adlyder ovennævnte Ordre, og det viser sig, at Togvejen ikke er fri, saa der sker Uheld, er da Lokomotivføreren fritaget for, at der gøres Ansvar gældende mod ham, uanset om Ordren er mundtlig eller skriftlig?

*Sp. III.*

Naar en overordnet giver en underordnet en Ordre paa sit eget Ansvar, der er stridende mod gældende Ordre og Bestemmelser eller Instrukser, skal denne Ordre da ikke være skriftlig?

*Sp. IV.*

Er Stationsforstandere berettiget som »højerestaaende Embedsmand« til at suspendere Lokomotivførere, naar han nægter at passere Stopsignalet i det i Sp. I. nævnte Tilfælde, naar Stationsforstanderen (evt. Assistenten) nægter at lade Togvejen efterse, forinden Toget føres ind paa Stationen?

\* \* \*

*ad I.* Ja! Stationsforstanderen (eventuelt en af Stationens Assisterter) er berettiget til at rangere Toget ind paa Stationen. Selvfølgelig maa da denne Tjenestemand have Ansvaret for Rangeringen.

*ad II.* Ja! Dog kun, hvis Lokomotivføreren formener, at Ordrens Udførelse ikke vil medføre direkte Fare for Driftens Sikkerhed (jfr. Almindelig Instruks § 4.

*ad III.* Det er ikke nødvendigt, og det gør ikke Lokomotivføreren mere ansvarsfri end den mundtlige Ordre.

*ad IV.* Nej!

Hvem skulde forøvrigt i et saadant Tilfælde føre Toget videre?

Regler for Suspension findes i Lønningsbestemmelserne § 3.

---

## Sprogforholdene paa den internationale Jernbanekongres i Bern.

---

Paa den internationale Jernbanekongres, der skal finde Sted i Juli Maaned dette Aar i Bern, er der anmeldt 600 engelsk-, 500 fransk- og 200 tysktalende Deltagere. Det engelske Sprogs Overlegenhed skyldes foruden Betydningen af det amerikanske Jernbanenet tillige, at talrige eksotiske Baneforvaltninger har deres Sæde i London, grundet paa, at disse Baner er byggede for engelske Penge. Det store Antal fransktalende Deltagere fremkommer ved, at der iblandt disse ikke alene maa medregnes alle romanske Folkeslag, men overhovedet alle Forvaltninger, hvis Sprog ikke er engelsk eller tysk, til Eks. Orienten, Rusland o. s. v.

---

## Et nyt System til Sikring for Toggangen.

---

**Statsbanerne gør for Tiden Forsøg med det paa Dalmose—Skelskør-Banen. Interview med Baneingeniør Elver.**

Paa Banelinien Dalmose—Skelskør lader Statsbanerne for Tiden foretage Forsøg med et engelsk System til Sikring for Toggangen. De Apparater, der forsøgsvis er opstillede, er de saakaldte »Webb-Thompsonske Togstav-Apparater«, et System, der skal være meget enkel i sit Princip. Paa Statsbanernes Vegne overværer Baneingeniør Elver Forsøgene, medens de engelske Ingeniører Dechants og Smith udfører og kontrollerer Anlægget paa Firmaets Vegne.

Under en Samtale med Ingeniør Elver udtaler denne bl. a.:

Systemet gaar — i al Korthed — ud paa følgende: Den paagældende Banestrækning, der forudsættes enkeltsporet, deles i Intervaller, der hver for sig har et Togstavapparat i hver Ende, saaledes at en Endestation har 1, en Mellemstation 2 Apparater. Hvert Togstavapparat indeholder en Række særligt formede Metalstave — ca. 8 Tommer lange og  $\frac{1}{2}$  Tomme tykke — og to sammenhørende Apparater staar ved en Ledning i elektrisk Forbindelse med hinanden, saaledes at der fra det ene Apparat kun kan udtages en Togstav, naar der — ved Afgivelsen af en elektrisk Strøm fra en Induktor. ved det andet Apparat — gives Tilladelse dertil. Er først en Stav udtagen, er det baade mekanisk og elektrisk umuligt at udtage endnu en Stav fra noget af de to sammenhørende Apparater, indtil den udtagne Stav paany er anbragt i et af disse.

Sikringen for Togene tilvejebringes nu derved, at det forbydes Lokomotivføreren at køre ud paa en Strækning, førend han er i Besiddelse af den til Strækningen hørende Togstav; herved er det udelukket, at to Tog kan mødes og støde sammen paa Banelinien.

Ved Indførelsen af dette System bortfalder enhver hidtil anvendt telegrafisk Melding om Togenes Afgang og Ankomst, idet der med selve Apparaterne foretages de fornødne »Vækkermeldinger«.

Systemet er iøvrigt gammelkendt i England, om end ikke just i dets nuværende Skikkelse. Ogsaa paa en Række russiske Baner er det indført.

Særlig Glæde af det havde man paa den transsibiriske Bane under Krigen mellem Rusland og Japan, hvor det ved sin enkle Form og Evne til at kunne tilpasse sig efter den uregelmæssige Toggang bevirkede, at de vældige Troppetransporter foregik betryggende og forholdsvis hurtigt.

Systemet har den Fordel, hurtigt at kunne bringes i funktionsdygtig Stand. De to engelske Ingeniører begyndte saaledes i Mandags paa at installere Systemerne paa

Forsøgs-Banelinien, og paa et Døgn var deres Arbejde endt. Det koster ca. 1000 Kr. for en Endestation, det dobbelte paa en Mellemstation. De nye Apparater vil bevirke en Tidsbesparelse ved Vækkermeldinger og gøre Forstaaelsen mellem Stationerne hurtigere og sikrere. Mange Togulykker har som bekendt netop til Aarsag haft misforstaaede Telegrammer.

Endelig er der med Apparatet kombineret en Telefon, saaledes at Stationerne paa enkel Maade kan komme i telefonisk Forbindelse med hverandre. Og da det nye Apparat kun kræver een Ledning, vil der ogsaa ad den Vej frembydes større Sikkerhed, idet man under urolige Vejrforhold vil undgaa Sammenslyngninger af Telegrafledningerne og de deraf følgende Misforstaaelser. Særlig for Lokalbaner, hvor Togene holder ved en Række Mellemstationer, skal Systemet egne sig.

Statsbanerne vil nu foreløbig i et Par Maaneder prøve det engelske Togstav-System paa Dalmoose—Skelskørlinien; muligvis vil det ligeledes blive prøvet paa Strækningen Masnedsund—Masnedø, hvor Toggangen er ret intensiv, og af disse forskellige Forsøgs-Resultater afhænger det, hvorvidt Statsbanerne maatte finde Anledning til at anvende Systemet i videre Omfang.

— ng —

---

## Elektricitetens Udvikling i Jernbanevæsenet.

---

(Fortsat).

Dog nu skete det sidste og største Skridt, nemlig Opfindelsen af en fuldkommen Vekselstrømsmotor. Og dermed var Vejen aaben for Anvendelsen af Vekselstrøm med høj Spænding, som ledes gennem en tynd Ledning.

Den første Enfaset-Vekselstrømsbane i Schweiz er Linien Locarno—Bignasco i

Maggiatal, som er 27 km lang. Dernæst kommer Linien Zürich—Zug—Thalwyl—Luzern, der hører til de vigtigste Hovedruter i Schweiz. Her vil dette System kunne bevise, hvorvidt det er de svære Opgaver i Gods- og Hurtigtogtrafikken voksen.

Endnu større Udvidelser til elektrisk Drift er forestaaende. Med en Forbindelse fra Bern over Lötsch til Simplon vil for første Gang i Evropa fremkomme en ny stor Hovedlinie, hvor Elektriciteten har fundet Anvendelse fra Begyndelsen af, og som tillige vil komme til at danne et meget vigtigt Led i den internationale Trafik.

(Fortsættes).

## Personalialia.

### Forflyttede er:

$\frac{9}{2}$  10.

Lokomotivfyrbøder C. A. Nielsen, Esbjerg, til Aarhus

$\frac{1}{4}$  10.

Lokomotivfyrbøder J. L. G. Christensen, Kbhavn. H. 1, til Struer

Lokomotivfyrbøder H. F. Hansen, Struer, til Kbhavn. H. 1

Lokomotivfyrbøder A. C. Kjølhede, Kbhavn. H. 1, til Kbhavn. H. 5

Lokomotivfyrbøder V. O. Hansen, Kbhavn. H. 5, til Kbhavn. H. 1

### Afskediget er:

$\frac{31}{5}$  10.

Lokomotivfører H. P. Rasmussen, Skanderborg, med Pension efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed

Lokomotivfører H. C. S. Hansen, Assens, med Pension paa Grund af Svagelighed

$\frac{30}{6}$  10.

Lokomotivfyrbøder H. C. Hansen, Randers, og M. F. G. Petersen, Glyngøre, begge paa Grund af utilstrækkelig Synsstyrke

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus H. eller Ø. snarest.

Lokomotivfyrbøder R. P. Rasmussen, Fredericia.

### Bytning.

En Lokomotivfører i Esbjerg ønsker at bytte med en Kollega i Korsør eller Kjøbenhavn. Billet modt. Red.

### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Kjøbenhavn kunde ønske at bytte Opholdssted med en Kollega i Jylland, helst i 2. Kreds. Billet mrkt.: M. 100 bedes sendt Bladets Kontor.

# I. G. Brørups Møbelforretning

31 Dannebrogsgade 31 Kjøbenhavn

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivfunktionærer med Møbler i alle Stilarter.

Stor Rabat gives mod Kontant.

Afbetaling indrømmes med 10 à 12 Kr. maanedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.

Foreningens Medlemmer tilbydes til ren en gros Pris: »Salvador Melange«, fineste holl. Tobak, 1 Kr. 30 Øre pr. Pd. — »Golden Shag« 12 Øre pr. Pakke. Prøver udleveres gratis. — Cigarer fra 3 Kr. pr. 100 Stk. Ingen Butik, 25—30 % Besparelse.  
Packness & Co., Helgolandsgade 7, Kbhvn. Tlf. Vester 2840.

*Tuborg Pilsner*  
Danmarks Nationaldrik.

## Tandlægerne

Frøken Marie Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66<sup>a</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159 y  
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.

## MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1 Kr. pr. Fl.

M. Sørensen, Montanagade 28, Aarhus.

## SYMASKINER

Symaskinereparationer

billigst og bedst hos

KARL TH. PEDERSEN

Kannikegade 12, Aarhus.

## Skrædermester A. Norlem

Nansensgade 3 St. Tlf. Byen 5180.

Billigste Skræder paa Pladsen.

Klædninger efter Maal fra 45 Kr.

Garanti for Pasning.

## TANDLÆGE KIERSGAARD

FREDERIKSBERGGADE 23  
SYGEKASSENS TANDLÆGE

# Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

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

Fra 1. Maj d. A. udvides Forretningen til ogsaa at omfatte 1. Sal, hvor monterede Værelser vil forefindes.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rymsgade 4<sup>a</sup> tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

Hele Tandsæt fra **20 Kroner.**

Smertefri Tandudtrækning.

Plombering omhyggeligt og human.

5 Aars skriftlig Garanti paa bedste Tænder.

Tandudtrækning, Plombering og kunstige Tænder fra **1 Kr.**

## Tandlæge Ruben,

Vesterbrogade 20, Kjøbenhavn.

10—3 og 6—8. Søndag 10—12.

Jernbanefunktionærer 5 pCt. Rabat paa bedre Ting.

Mine Priser er billigere end Sygekassens.

## Carl Nielsen, Guldsmed & Juveler,

Bruunsgade 25, Aarhus.

Telefon 791.

Telefon 791.

## Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjøbenhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.