



Nr. 1.

1. Januar 1911.

11. Aarg.

*For det forløbne Aar bringer vi enhver, der har støttet «Dansk Lokomotiv-Tidende», vor bedste Tak!*

*I det Haab, at 11te Aargang, som begynder med dette Nr., maa blive modtaget med lige saa stor Velvilje og Interesse af Medlemmerne som af Overordnede, som det forløbne Aar har bragt, bringer vi hermed vore Læsere de bedste Ønsker om et*

**Glædeligt Nytaar!**

*Red.*

**Aarskiftet 1910—1911.**

**M**ed Jernbanefart gaar alt i Tiden. Og tænk, nu snart et Aar er det siden, Vi første Gang hilste paa 1910, Der nu som en Olding er gleden forbi. Med hvad? Er vi da selv gaet i staa, Eller mon ikke vi glide med maa. Afsted over Stok og Sten maa vi følge Den nye i Rækken og ikke fordølge, At Aarene tæller; og selv vi kan naa At blive *den gamle* med Haarene graa.

Stands da for en Stund, din Tanke vil finde Saa mangen et godt og kærligt et Minde Fra din Barndoms eller Ungdoms glade Dage. Dog sikkert enhver har noget tilbage Af Haab og Livsmod, der kan erstatte Den Tid, der glider, saa ej vi fatte, Hvorhen det bærer. Men lad saa selve det være, og ønske Velkommen til 1911.

M. J.

**Tvedelte Lagere.**

Af Ingeniørassistent G. N. Knub.

Et Lokomotivs Drivhjulslager er — foruden af de fra Lokomotivets Vægt hidrørende lodrette Kræfter — paavirket af Kræfter, der er frembragte af den arbejdende Dampmaskine, og hvis Størrelse og Retning varierer stærkt. De er størst i omtrent vandret Retning; dette vil let indses gennem følgende Betragtninger.

Lad hystaaende Fig. 1 skematisk forestille en eencylindret Dampmaskine. Stemplet er lige begyndt sin Vandring mod venstre, drevet frem af det fulde Damptryk i Cylinderens højre Rum. Hvis Dampens samlede Differenstræk paa Stemplet er lig P, vil Krydshovedet i det givne Øjeblik føres til

venstre med en Kraft  $P$ , som man ved Hjælp af Kræfternes Parallelogram (se »Lærebog i Maskinvæsen for Lokomotivpersonalet«, Side 5 og 7 i 1ste, henh. 2den Udgave) kan opløse i de to Komposanter:  $Q$  i Drivstangens Retning og  $T$  vinkelret

tager de af Dampens Arbejdstryk i Cylindren direkte fremkaldte Kræfter i Betragtning.

I Fig. 2., der fremstiller Forholdene en halv Omdrejning senere, har Kraften  $S$  modsat Retning af den i Fig. 1. Det ses altsaa,

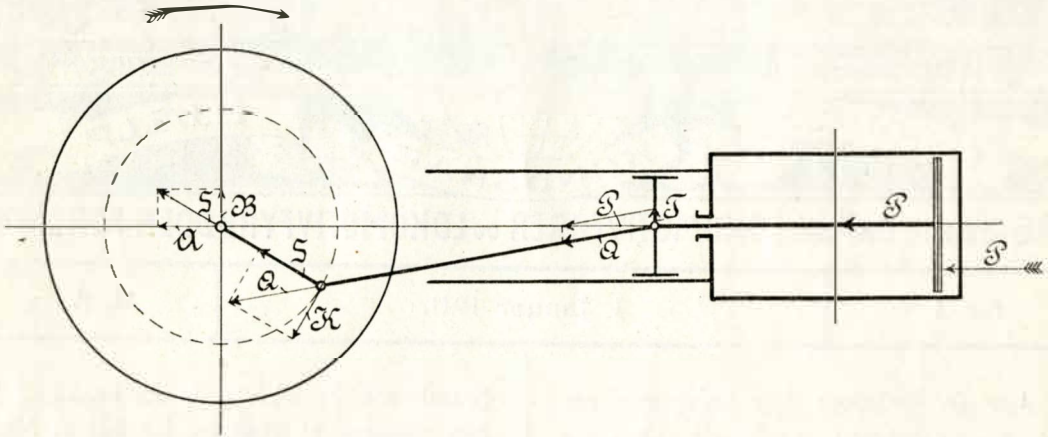


Fig. 1.

paa Krydshovedets Bane; denne sidste Kraft repræsenterer Krydshovedets Tryk mod øverste Lineal, medens  $Q$  altsaa er den paa Krumtappinden virkende Kraft, der atter her kan opløse i to Kræfter, nemlig  $K$  tangentielt til Krumtappindens Cirkelbane og

at  $S$  skifter Retning 2 Gange i Lobet af en hel Omdrejning. Hvis man undersøgte Variationen af  $S$  nøjere, vilde man finde, at den har sine største Værdier, naar Maskinen omtrent staar i sine Dødpunkter, og er lig Nul i de Stillinger af Maskinen, hvor

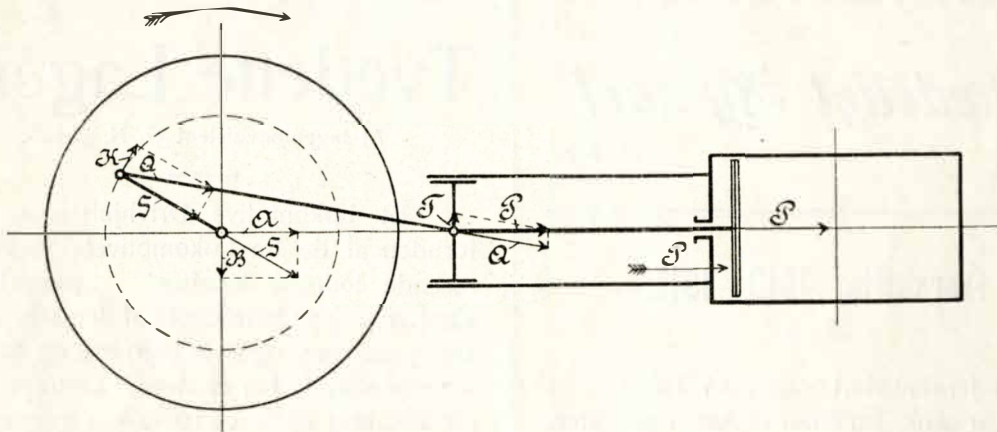


Fig. 2.

$S$  vinkelret derpaa eller — hvad der er det samme — i Krumtapparmens Retning. Medens Kraften  $K$  fremkalder Krumtappens omdrejende Bevægelse, er  $S$  den Kraft, hvorved Krumtappen paavirker Aksellageret — dog under den Forudsætning, at man kun

Drivstang og Krumtapparm staar vinkelret paa hinanden, eller med andre Ord, at de fra Damptrykket hidrørende Paavirkninger (Tryk) i Krumtappageret er størst i omtrent vandret Retning.

Foruden de her omtalte Kræfter fremkal-



der tillige Dampmaskinens saavel svingende som de frem- og tilbagegaende Maskindeles Masser vekslende Tryk i Lageret, selv om man ved Afbalancering med Kontravægte — som paa Lokomotiver eller paa anden Maade — søger at formindske deres skadelige Indflydelse.

Findes der — som paa Lokomotiver — to Krumtappe paa samme Aksel, og denne er understøttet gennem to Lagere, vil endelig Kraften S fra hver Krumtap fremkalde Tryk i *begge* Lagere. Da Krumtap-pene er forskudte  $90^\circ$  for hinanden, vil Lagertrykkenes Varationer ikke følges ad.

Som man af det foregaaende vil have set, er Forholdene i Virkeligheden ret sammensatte, men man er dog i Stand til saavel ad Beregningens Vej som lettere ved Tegning at udfinde den af alle de ovenfor nævnte forskellige Kræfter resulterende foranderlige Lagerpaavirkning, og det viser sig da — som allerede fremhævet flere Gange —, at *denne Paavirkning er størst i omtrent vandret Retning og modsat rettet for hver halve Omdrejning.*

Denne vekslende Paavirkning vil fremkalde et Slid i Lageret, særlig i vandret Retning, der vil bringe det til at »banke«, hvorved ikke blot Lageret selv yderligere og alle Lokomotivets bevægende Dele, især Bandagerne, bliver stærkt slidte, men ogsaa Kedel, Ramme m. v., ja endog Skinner og Banelegemets Overbygning lider meget.

Som bekendt findes altid de største »Huller« i venstre Drivhjulbandage paa Lokomotiver, hvor højre Krumtap »fører«. Man kan bevise, at disse »Huller« for en Del skyldes Slør i Akselkasser og -lagere; jo større Slør, des hurtigere Slid; naar Hullet har naaet 9 mm's Dybde paa ovennævnte Bandage, maa Hjulfdrejning paa samtlige Driv- og Kobbelhjulbandager foretages samtidig, selv om de ikke alle trænger dertil. Lokomotivet skal altsaa løftes og maa i saa Fald altid samtidig underkastes en Reparation, der i Praksis viser sig at koste omtrent lige meget, hvad enten Maskinen har løbet 40000 km. eller 70000 km. Dette Forhold er overmaade uøkon-

misk og foranledigede derfor, at fhv. Direktør for Statsbanernes Maskinafdeling, *Busse*, i 1892 konstruerede sit tvedelte Aksellager for Lokomotiver, idet han paa en snild Maade benyttede Akselkassekilen, som jo findes paa ethvert Lokomotiv til Efterspænding af Sliddet mellem Akselkasse og Akselgaffel, til ogsaa at efterspænde Sliddet paa selve Lageret.

En Beskrivelse af dette Lagers Konstruktion har jeg anset for overflødig her, idet den maa forudsættes bekendt fra »Lærebog i Maskinvæsen for Lokomotivpersonalet«, Side 148 og 218 i 1ste, henh. 2den Udgave.

Dette Lager var saa langt fra noget helt nyt, som de allerede da i en Aarrække havde været anvendt ved stationære Maskiner, hvor de tillod Efterspænding, efterhaanden som Lagerne blev slidte, og havde gjort særdeles god Fyldest, men de tidligere fremkomne Konstruktioner, beregnede for Lokomotiver — f. Eks. af to belgiske Ingeniører — havde i Driften vist sig upraktiske.

Hovedfordelene ved B.s tvedelte Lager er *bequem Efterspænding* og *ringe Slid* med deraf følgende *formindskede Vedligeholdelsesudgifter*. Trods det, at baade Akselkasse og Lager er tvedelt, danner de tilsammen dog et komplet Hele, fordi hver Akselkassahalvdel slutter om begge Lagerhalvdele.

Foruden det formindskede Slid i Lageret, der opnaas ved, at dets Slør ved Efterspænding kan holdes paa en passende Størrelse, bliver Sliddet her ogsaa mindre, fordi det fordeles over en større Flade, idet Lageret ved Delingen kan gives en 60 à 70 pCt. større Anlægsflade mod Akselhalsen end det hele Lager, hvilket vil sige, at det omslutter ca.  $\frac{5}{6}$  af Akselhalsens Omkreds. Da tilmed denne Forøgelse af Anlægsfladen falder netop der, hvor det største Slid indtræder formedelst det foranderlige Lagertryks Paavirkning, saaledes som ovenfor paavist, vil man let indse, at en Deling af Lageret i den Henseende er en Gevinst.

Som bekendt gaar et Maskineri bedst og længst Tid uden Reparation, naar de ar-

bejdende Maskindele er tilpassede fint, og naar der sørges for god og tilstrækkelig Smøring; det samme gælder selvfølgelig for Lokomotivlagers Vedkommende, hvorfor det altid maa være enhver Lokomotivførers Bestræbelse at faa sin Maskine til at gaa med saa ringe Slør som mulig, der dog ved de tvedelte Lagere ikke bør være under  $\frac{1}{2}$  mm i det hele, fordi dette skal fordeles paa 4 Mellemrum, nemlig mellem Akselkassekilen, henh. Akselgafflen og Akselkassens to Dele samt mellem disse og Lageret.

Med Hensyn til Lagerets Tilpasning i Værkstedet, hvilken altid maa foretages meget samvittighedsfuldt, meddeles følgende.

Efter at man paa sædvanlig Maade ved Skrabning har tilpasset Lagerets to Halvdele paa Akselhalsen, — der er besmurt med et tyndt Lag Mønniefarve —, indtil de »pletter« jævnt over hele Anlægsfladen, bortskrabes man yderligere saa meget af dennes nederste Del paa hver Lagerhalvdel til ca. 40 mm fra Underkanten a (se Fig. 3), at Lageret paa denne Del ikke berører Akselhal-

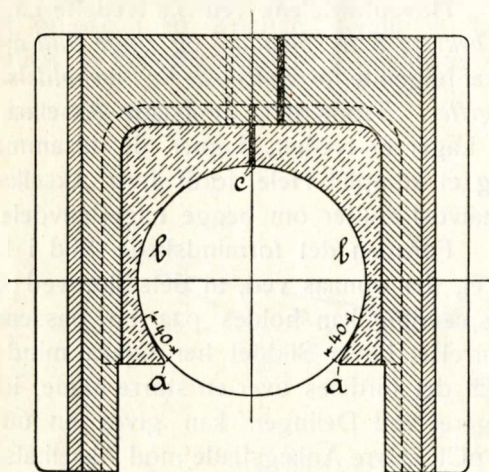


Fig. 3.

sen (dette Forhold er noget overdrevet paa Figuren). Denne Frigang gives navnlig for at opnaa en god Smøring i hele Lageret, idet Kanten a, saafremt den slutter tæt til den roterende Akselhals, ligefrem vildskrabes Olien af denne, hvilket Forhold ved Varmløbning vilde forværres betydeligt. Ved en saadan vil der nemlig finde en Udvidelse af

Lageret Sted, der vil foranledige, at dette kommer i Klemme mellem Akselkasse og Akselhals og haardest paalangs ad Anlægsfladen omtrent ved b, Fig. 3; da Lageret her har omtrent sin mindste Godstykkelse, vil Varmen ogsaa forplante sig hurtigst helt igennem her og frembringe yderligere Udvidelse; det tilstedeværende, samlede Slør i Akselkassen vil ikke strække til hertil, og Lagerdelene søger saa at udvide sig i andre Retninger og underkastes derfor en ringe Formforandring, som tilsidst vil resultere i, at Lageret krummer sig sammen om Akselhalsen; hertil kommer, at der føres fine Metaldele rundt med Akselhalsen, hvilke afsætter sig ved Kanten a. Hvis der altsaa ikke var lidt Luft her i Forvejen, vilde en ringe Opvarmning hurtig bringe Lageret til at klemme saa haardt om Akselhalsen, at der ved a presseses en Grad op, der ved Afskrabning af Olien formindskede Lagerets Smøring stærkt, hvorved Opvarmningen hastig forøgedes, Akselhalsen blev reven og Lageret ødelagt — med andre Ord: en kraftig »Afbrænding«.

Lige saa lidt som ved de hele Lagere kan man her hindre Afbrænding, naar Varmløbningen ikke opdages i rette Tid og Akselkassekilen ikke straks løsnes tilstrækkeligt — og hvor mange Trucklagere f. Eks., der jo alle er hele, løber ikke varme?

Paa den færdig monterede Maskine spændes først Lageret helt fast ved Hjælp af Akselkassekilen; derefter løsnes denne 14 à 16 »Sekskanter« lig ca.  $2\frac{1}{2}$  Omgang af Kilemøtrikken; da denne har 8 Gevind paa Tommen, og Kilen har en Stigning af 1:10, vil det nævnte Antal »Sekskanter« svare til godt  $\frac{3}{4}$  mm samlet Sideslør af Akselkassen i Forhold til Rammen. Man forvisser sig nu om, at Sløret virkelig er til Stede, ved paa kendt Maade at vippe Hjulene med Pinchestænger, eller, hvis Maskinen er under Damp, ved for Drivhjulslagers Vedkommende at kile Drivhjulene fast, bremse Tenderen og lægge Styringen frem eller tilbage, idet man i begge Stillinger slipper Damp ind i Cylindrene (jfr. »Særlige Best. Ma. Nr. 3« samt forannævnte Lære-



bog Side 153 og 223 i 1ste, henh. 2den Udgave).

Iøvrigt skal Tilpasningen være saadan, at der er 3 mm Spillerum mellem Lagerhalvdelen foroven, beregnet paa at optage Efterspændingen ved indtrædende Slid. Akselkassens to Halvdele gives af samme Grund en Afstand fra hinanden af 5 mm; disse Mellemrum udfyldes af Filt til Forhindring af Støvets Indtrængen i Lageret. I Retning af Akslen gives der derimod saa godt som intet Slør. Gaar nu Maskinen godt paa Prøveturen, overgives den til Driften, uden at Lagerne bliver rørte.

I de første 2 à 3 Uger efter Lokomotivets Modtagelse fra Værkstedet kræver Lagerne absolut Lokomotivpersonalets stadige og fulde Opmærksomhed; det er derfor rigtigst at lade Maskinen løbe sine første Par Ture i langsomme Tog. Lagerne maa altid være godt smurte og iøvrigt i god Stand. Med 4 à 5 Dages Mellemrum bør de efterspændes lidt — 1 »Sekskant« eller saa —, indtil det samlede Slør er bragt ned til ca.  $\frac{1}{2}$  mm, hvilket svarer til, at Kilen er løsnet 9 à 10 »Sekskanter« fra fastspændt Stilling. Disse Efterspændinger maa imidlertid som nævnt foretages med Varsomhed og nøje Kendskab til det enkelte Lagers større eller mindre Tilbøjelighed til at »varme«; selv en kun lidt for stor Tilspænding kan let fremkalde Varmløbning. Efter en 5 à 6 Uger vil et saadant velpasset Lager have slidt sig saaledes til, at det i Fremtiden vil løbe normalt uden Varmløbninger og uden videre Slid, saafremt ikke fremmede Aarsager griber ind udefra.

Grunden til, at et Lager i den første Tid maa efterspændes hyppigere end senere hen, ligger deri, at dets Anlægsflade ved Tilpasningen gives en Overflade, bestaaende af lutter smaa Forhøjninger og Fordybninger; Sliddet gaar i Begyndelsen kun ud over Toppene, indtil disse kommer i Plan med Fordybningerne, hvorefter hele Lagerets Anlægsflade bærer.

Varmer et Lager, maa Kilen altid løsnes hurtigst mulig, men dog ikke mere end højst nødvendig, da en stærk »Banken« og

saa kan forøge Varmen, og Lageret maa forsynes rigeligt med Olie. Tiltager Opvarmningen, løsnes Kilen endnu mere og eventuelt tilsættes noget Cylinderolie.

Aarsagen til Varmløbning kan være mangeartet; den almindeligste er vel den, at Støvpartikler — fra Ballasten f. Ex. —, Vand og Slam trænger ind i Lageret; gaar Smørebolstrets Fjedre itu, saa Bolstret ikke ligger til Akselhalsen, kan man ligeledes være sikker paa Varmløbning.

Den Fører, der imidlertid efterser og passer sine Lagere, som nævnt ovenfor, vil altid kunne fremvise de færreste Varmløbninger paa sine Rapporter.

---

## Moderne Jernbanedrift.

(Fortsat).

Som man ser, staar de to Selskaber Canadia Pacific Ry og Atchison Topeka and Santa Fe R. R. øverst. Af de forskellige Overledningssystemer er hidtil mest benyttet Vaughan Horsey Rør og Vaucrain Røggammeroverheder. Desuden findes ogsaa Cole-Union Pacifik og i det sidste Aar tillige Schmidts Overhederen. Paa Grund af de mange Driftsforstyrrelser, som Coleoverhederen har givet Anledning til, synes det som der nu er afsagt Dødsdom over denne, hvorimod det synes, som om Schmidts Overheder med Tiden vil opnaa at finde større Anvendelse paa de amerikanske Baner. Ihvertfald har den høstet stor Anerkendelse. Forsøg, som Great Northern Jernbaneselskabet i 9 Maaneder foranstaltede med denne Overheder, gav 20% Kulbesparelse, medens Reparationsomkostningerne i Sammenligning med Lokomotiver med mættet Damp omtrent var de samme, nemlig 10 og 9,7 Øre pr. Kilometer. At Schmidts System hidtil ikke har vundet mere Udbredelse i de forenede Stater er selvfølgelig, at man i Vaughan Horsey Overhederen har haft en tilnærmelsesvis Erstatning, idet der imellem de to Konkurrenter bestaar en vis Lighed.



Af det fremførte vil man ikke undgaa at lægge Mærke til, at Amerikanerne paa dette Omraade har været langt mere konservative end Europæerne.

des ved de nyeste Konstruktioner. Selv Høj- og Lavtrykssystemet har aldrig rodfæstet sig paa de engelske Baner, og end ikke de store 4-cylindrede Lokomotiver paa Lon-

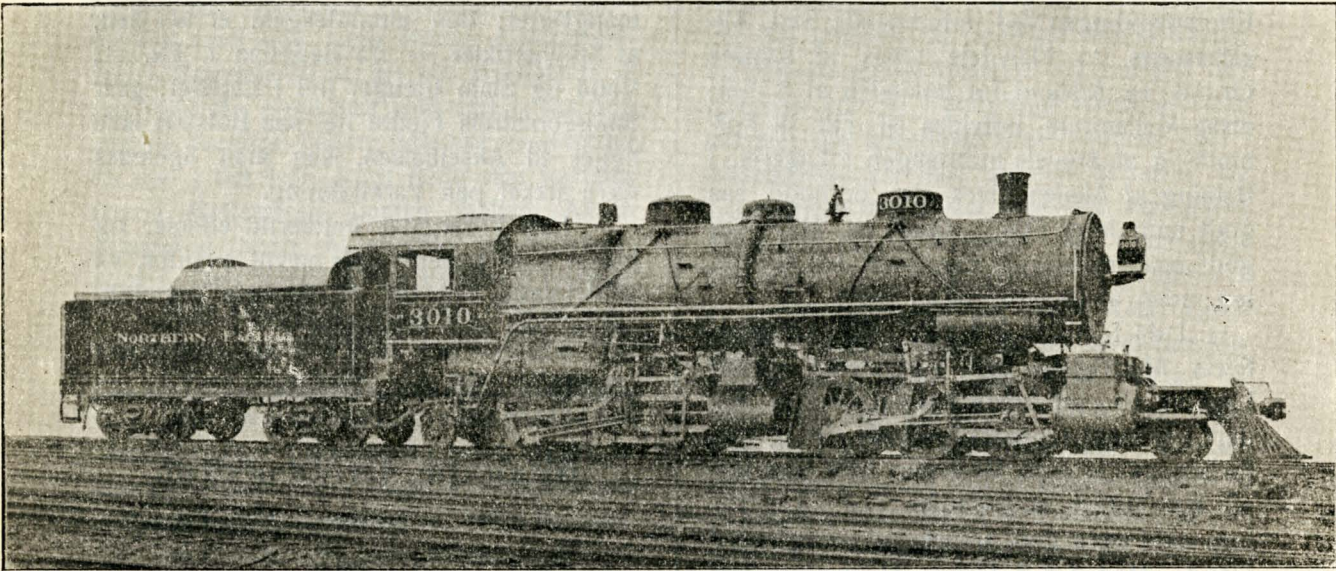


Fig. 3. Mallet Høj- og Lavtrykslokomotiv til Northern Pacific Banen. Baldwin.

For Europas Vedkommende indtager Englænderne med Hensyn til Lokomotivudviklingen ogsaa et særegent Standpunkt, som i og for sig ogsaa berettiger til

don og den store Vestbane, hvoraf vi i nedenstaaende Illustration gengiver Nutidens største engelske Maskiner, er forsynet dermed. Disse har derimod 4 lige store Cy-

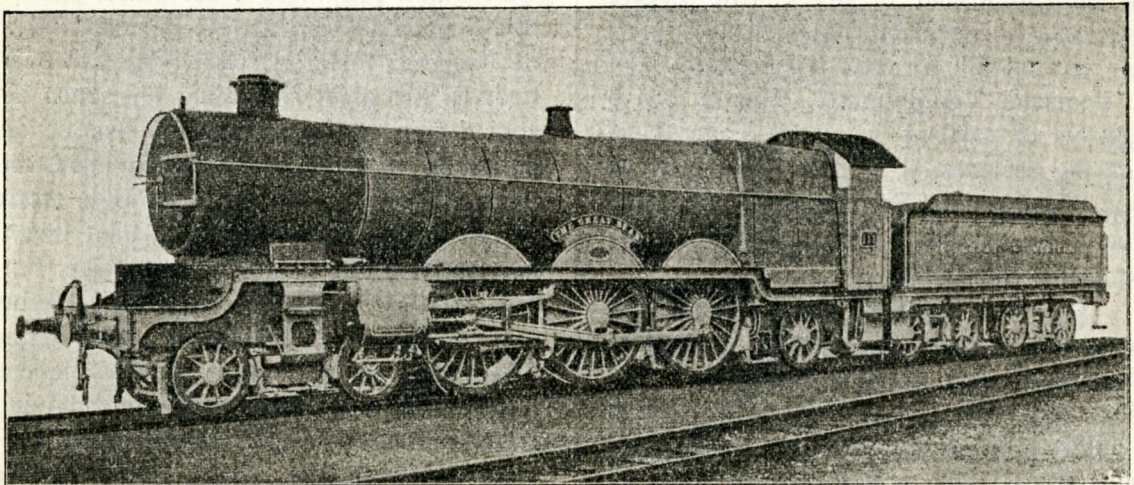


Fig. 4. Englands største Lokomotivtype.

Betegnelsen Konservatisme. Betragter man til Eks. de engelske Lokomotiver, lægger man saaledes straks Mærke til, at de tidligere anvendte enkle Maskintyper endnu bibehol-

lindre, som paavirkes af Højtryksdamp med høj Spænding.

Man ser heraf, at der i Landet for de billigste og bedste Kulsorter lægges mere



Vægt paa Hastighed og Trækkekraft end paa et økonomisk Dampforbrug.

(Fortsættes).

---

## Tjenestenumrene.

---

*Hr. Redaktør!*

Tillad mig Plads i Bladet for følgende:

Da jeg i de sidste Numre af »Dansk Lokomotiv-Tidende« ser, at der ved Aftryk af Personalia ikke mere tilføjes Tjenestenumre, slutter jeg deraf, at Redaktionen i det stille billiger, at der fra anden Side arbejdes kraftigt paa at afskaffe disse. Saa vidt mig bekendt har dette Spørgsmaal ikke været fremdraget paa nogen af D. L. & L. F.s Generalforsamlinger, og jeg kunde derfor ønske at vide, hvorfor dette skulde være af Betydning for D. L. & L. F., idet vi jo dog ikke — som f. Eks. Tog- og Stationspersonalet — har vort Tjenestenummer anbragt paa Frakkekraven; thi at der arbejdes paa at faa det fjernet derfra, er jo kun selvfølgelig.

At Personalet i en Etat som de danske Statsbaner er tildelt et Tjenestenummer, synes jeg ikke i mindste Maade kan skade hverken den ene eller den anden; tvertimod er det jo absolut en Behagelighed for Personalet indbyrdes, at man ved Omtale af hinanden ikke ubetinget er henvist til at skulle benytte Øgenavne, hvilket jo ellers vilde blive en Selvfølge, thi hvordan i Alverden skulde man ellers kunne finde Rede paa den Mængde Petersen, Sørensen, Hansen og Nielsen osv., som jo endnu (trods en Mængde Navneforandringer) er meget stærkt repræsenteret her i Danmark, naar man ikke samtidig med Navnet kunde benytte deres Tjenestenummer.

Det forekommer mig derfor, at der kunde ligge langt vigtigere Ting for D. L. & L. F. at arbejde paa, og at Tjenestenummeret nærmest er en Slags Fordel for saavel Administrationen som Personalet, og at der ved Bibeholdelsen heraf vil spares baade

en Mængde Forvekslinger samt en Mængde for Personalet ret generende Øgenavne, hvorfor jeg paa det kraftigste vil anbefale, at man som tidligere i »Lokomotiv-Tidende«s Personalia tilføjer ogsaa Tjenestenumrene, og at D. L. & L. F. ikke i nogen Retning beskæftiger sig med Afskaffelsen, som jo egentlig for vort Vedkommende er ret betydningsløs.

Esbjerg, i December 1910.

*H. C. Hansen,*  
Lokomotivfyrb. Nr. 35.

\* \* \*

Som alt her i Verden er relativt, saaledes ogsaa med Tjenstnumrene. Hr. Hansen er tilsyneladende vel tilfreds med disse, medens den allerstørste Del af Personalet helst saa dem afskaffede. Denne Utilfredshed kom bl. a. til Orde paa D. L. & L. F.s sidste Generalforsamling, hvor Lokf. C. M. Christensen, Gb., fremhævede det ønskelige i at faa Tjenstnumrene afskaffede. At det skulde være et uundværligt Appendiks for en Tjenstmand, kan vi ingenlunde indse. Det er jo ikke nok, at man i Tjenesten er tildelt et Nr. Det følger endda med udenfor Tjenesten, naar man f. Eks. er paa Rejse. Ja endog vore Hustruer og Børn »nyder godt« af vore Tjenstnumre. Det kan maaske være nødvendigt, at en Soldat er et Nr. Men at det, som Hr. Hansen anfører, skulde være en Behagelighed for os, er der næppe mange, der tror. Trafikassistenterne, hvis Tal er over Tusind, har ingen Tjenstnumre, og hvad der saaledes ikke er nogen Nødvendighed for dem kan næppe være en bydende Nødvendighed for os.

*Red.*

---

*Hr. Redaktør!*

Maa jeg i Anledning af Hr. Jens Gnistfangers »Tossegodhed« spørge Hr. Jens: »Hvad er det egentlig, De ønsker?« Thi De maa undskylde mig min — overfor dette Spørgsmaals Løsning — svigtende Opfattelsesevne; men jeg har virkelig ikke forstaaet et Muk af den hele, sikkert velmente,

Salve, udover det, at De er vred paa Hovedbestyrelsen. Hvorfor er mig til Dato ubegribeligt. Deres Betegnelse Tossegodhed er sikkert udmærket, kun har De ikke været heldig med Adressen.

Jeg skal imidlertid ikke ønske ondt over Dem; dog kunde jeg unde Dem, at De blev tvungen til at sætte Deres virkelige Navn under Deres »Tossegodhed«.

Maa jeg dernæst meget indtrængende bede Dem læse Deres udmærkede Artikel igennem endnu en Gang, og derefter meddele os, hvad det er, De forlanger, Hovedbestyrelsen skal foretage sig, eller hvad den efter Deres Mening allerede skulde have udrettet i Spørgsmaalet »Forhandlingsretten«, saa skal det være mig en Fornøjelse at give Dem Svar paa Tiltale.

De har begyndt Deres Artikel med at fremhæve Generalforsamlingens Resolution om, at vi er villige til at gaa i Forbund med de øvrige Organisationer og fastslaar derved Hovedbestyrelsens Pligt til Forhandling, og De fortsætter med en Anke over, at der intet Resultat er opnaaet, og slutter med en Opfordring til Hovedbestyrelsen om at afkaste Broen.

Naar De derefter paastaar, at De slutter, som De begyndte, med »Tossegodhed«, maa jeg virkelig give Dem Ret.

Esbjerg, i December 1910.

*M. Mortensen.*

## Auditorloven i Folketinget.

**Kierkegaard:** Naar Tinget i Dag maa beskæftige sig med Forslag til Lov om Oprettelse af et Embede som Auditor ved Statsbanerne, har den Sag jo sin Forhistorie, idet daværende Trafikminister Høgsbro i Samlingen 1905–06 ved tredie Behandling af Finanslovsforslaget stillede Ændringsforslag om en Bevilling paa 5200 Kr. til Lønning og Kontorholdsvederlag for en Auditor, som dog kun skulde midlertidig ansættes.

Naar Ministeren den Gang stillede Forslag om en saadan Bevilling, var det efter et Ønske, fremsat af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og gaaende ud paa, at der for Behandlingen af Sager vedrørende Tjenesteforseelser i Jernbanevæsenet maatte fastsættes Regler, hvorved der dels sikredes større Ensartethed i Sagernes Behandling, dels gaves den sigtede Mulighed for et virkeligt Forsvar. — Tinget var enigt om, at det var et billigt Krav og vedtog Bevillingen paa Finanslovsforslaget, og det kunde jo heller ikke nægtes, at derved, at Statsbanernes forskellige Kredsbestyrere optog Forhør, blev Sagerne ikke ensartet behandlede. —

Man ønskede den Gang dog ikke at oprette et fast Auditørembede, men at prøve sig frem, og det var vist meget klogt. Den 1. Juni 1906 blev Auditøren udnævnt, og det er den samme Mand, der endnu indehaver Embedet. Han har nu været Auditor ved Statsbanerne i 4 Aar, og der er indhøstet ikke saa ganske lille Erfaring paa det Omraade. Han har haft med mange forskellige Sager at gøre, over 100 hvert eneste Aar, og som det fremgaar af Motiverne til Lovforslaget, har man Grund til at tro, at Institutionen ogsaa har skabt Tilfredshed iblandt Statsbanernes Personale. Det var tidligere saadan efter Ministeriets Instruks til Kredsbestyrerne, at disse kunde idømme smaa Mulkter indtil 2 Kr. uden nogen Afhøring; men hvis det derimod drejede sig om større Mulkter fra 2–10 Kr. eller Sager, der overhovedet skulde forelægges Generaldirektionen, skulde der optages Forhør. — Naar man tænker paa, at Jernbaneetatens omfatter over 10,000 Mennesker, maa man, forekommer det mig, absolut gaa med til, at disse Folk sikres saa godt, som det overhovedet lader sig gøre. Det er det, Ministeren for offentlige Arbejder nu søger Tingets Hjælp til, ved at denne Institution, der skabtes som midlertidig, nu i Fremtiden bliver varig, at der altsaa oprettes et Embede og udnævnes en Auditor ved Statsbanerne.

Jeg kan kun anbefale det foreliggende



Forslag, men saa maa vi rigtignok ogsaa gøre Fordring paa, at denne Auditor stilles saa absolut frit, at han ikke i nogen som helst Maade kommer til at staa indenfor Statsbanernes Organisation. — Skal denne Mand overhovedet kunne udrette noget, maa han være saa frit stillet som vel muligt. Det er ogsaa netop i Betragtning heraf, at den højtærede Minister foreslaar ham udnævnt af Kongen og lønnet paa samme Maade som Assessorerne i Kjøbenhavns Kriminal- og Politiret. Her vil jeg sige, at jeg for mit Vedkommende — og der er flere, der dele den Anskuelse — vilde sætte mere Pris paa, at den sidste Sætning i § 1, første Stykke, fik en lidt anden Affattelse. Jeg har intet imod, at han lønnes med samme Løn som de nævnte Assessorer, men jeg ønsker, at det i Loven blev fastsat, hvor stor hans Løn skal være, saaledes at man ikke har nødigt at lede en Mængde Steder for at finde, hvor stor hans Løn er. Men, som sagt, Kravet om, at den Mand, der i Fremtiden skal behandle den Slags Sager, er stillet saa frit som muligt, saa han i den Forstand aldeles intet har med Statsbanernes Organisation at gøre, er et ufravigeligt Krav, som vi ikke kunne gaa bort fra.

Med disse faa Ord skal jeg anbefale Forslaget til Tinget. Jeg haaber, det i denne Samling skal lykkes at faa Lovforslaget op-højet til Lov.

**Jessen:** Det foreliggende Forslag er, som den ærede Ordfører nævnede, en Stad-fæstelse af en Ordning, som har været praktiseret i nogen Tid, nemlig siden 1907, og man kan vistnok sige, at denne Ordning har virket tilfredsstillende, den har i alt Fald været et Fremskridt fra det, som man havde tidligere, hvor Personalet følte sig stillet meget utryk overfor de Retsspørgsmaal, som kunde opstaa. Det var jo tidligere de samme Personer, som rejste Anklagen, ledede Forhørene og paadømte Sagen. Og det gjorde selvfølgelig, at Sagerne ikke altid bleve paadømte saa retfærdigt og uhildet, som man kunde ønske. Overfor den tidligere Tilstand har det na-

turligvis været et Fremskridt, at vi have faaet en Auditor, som leder Forhørene og derved bidrager til, at Sagerne oplyses bedre og mere upartisk end tidligere.

Naar det i Motiverne til Lovforslaget udtales, at denne Ordning efter Ministeriets Formening har virket overordentlig heldigt, og at man har Grund til at tro, at den ogsaa har vakt Tilfredshed blandt Statsbanernes Personale, er det for saa vidt rigtigt. Men hvis man deraf lader sig forlede til at tro, at Tilfredsheden blandt Personalet er saa stor, at de ikke have videregaaende Ønsker, er det ikke rigtigt, thi selv om den Ordning, som nu skal stadfæstes, har været et Fremskridt, klæber der alligevel adskillige Mangler ved denne Ordning, og man kan ikke sige, at Statsbanepersonalet føler sig fuldstændig betrygget ved den. Ansættelsen af en Auditor er jo kun en Imødekommelse af en lille Del af de Ønsker, som Personalet ved forskellige Lejligheder har fremsat. Organisationerne for Personalet paa forskellige Omraader have selvfølgelig beskæftiget sig meget med dette Spørgsmaal om, hvilken Retsordning de skulle være underkastede, et Spørgsmaal, der griber dybt ind i hele deres daglige Liv, om jeg saa maa sige. Det var naturligvis den tidligere Tilstands Vilkaarlighed og nogle særlig strenge Domme, der faldt, som bevirkede, at Personalet i højere Grad beskæftigede sig med dette Spørgsmaal end tidligere. De følte Tilstandens Uholdbarhed og søgte derfor selv at tage Initiativet til at faa Forbedringer indførte. De tog Sagen op til Drøftelse indenfor Organisationerne, og et Fællesudvalg fremsatte et Forslag, som blev indsendt til Generaldirektøren, og som indeholdt de Ønsker, som Personalet paa den Tid nærede om en Forandring af Tilstanden. De Ønsker vare efter min Mening overordentlig beskedne, og naar der kun er blevet gennemført en meget ringe Del af dem, er det for mig et Vidnesbyrd om, at der endnu staar overordentlig meget tilbage, inden Personalet bliver tilfreds med den Ordning, der eksisterer.

Det Forslag, som Fællesudvalget i sin Tid indsendte til Generaldirektionen, gik i sine Hovedtræk ud paa at faa en mere fast Ordning. Jeg maa maaske faa Lov til ganske kort at referere, hvad de ønskede den Gang. Der var for det første Ønsket om, at den almindelige Instruks, som den kaldes, blev omarbejdet saaledes, at den gav en Vejledning for, hvilke Straffearter og Strafferammer Personalet kunde underkastes, endvidere Ønsket om en Auditor, hvilket altsaa er imødekommet. Endvidere ønskede man, at det, naar der rejstes Anklage mod en Tjenestemand i en eller anden Retning, saa i Anklagen angaves, efter hvilke Paragraffer i den almindelige Instruks Tiltalen rejstes. Det forekommer mig, at det er et billigt Krav. Dernæst indeholdt Forslaget et Krav om, at Anklagen i Afskrift snarest muligt skulde tilstilles den anklagede, saaledes at han kunde faa en Frist til at iværksætte sit Forsvar. Der var saa endelig Regler om, hvilke Straffe — navnlig Bødestraffe — der kunde idømmes. Dernæst var der et Krav, som jeg tror, Personalet lagde megen Vægt paa, nemlig, at der etableredes en Medhjælp for ham ved Forsvaret, saaledes at der beskikkedes en Mand, eller han fik Lejlighed til at udnævne en Mand, som kunde være til Stede i Forhørene og i det hele kunde staa ham bi med Raad og Daad under Sagen. Man mente, at han derved paa mere effektiv Maade kunde iværksætte sit Forsvar, end han maaske ellers vilde være i Stand til. — Mange af dem, mod hvem der rejses Tiltale, ere jo i en saadan Stilling, at det ikke altid er givet dem selv at kunne varetage deres Forsvar. Man krævede tillige, at den anklagede fik Ret til at forlange Vidner indstævnedes og afhørte, saa at han derved fik nogen Indflydelse paa, hvorledes Sagen blev oplyst. Naturligvis skulde Klageren til Gengæld have den samme Ret. Man forlangte endvidere, at der i Dommen skulde henvises til den Paragraf i Instruksen, i Henhold til hvilken Dommen var falden, og hvis Straffen var skærpet under

Hensyn til tidligere Domme, skulde det anføres i Dommen. Dernæst krævede man, at den anklagede skulde have Regres til en højere Instans, hvis han ikke følte sig tilfreds med den en Gang afsagte Dom, og endelig var der et Krav om, at den saakaldte Konduiteliste blev atskaffet. Det er et Spørgsmaal, jeg vil tillade mig at komme lidt nærmere tilbage til senere.

Resultatet af disse Anstrengelser var, som jeg sagde før, at de kun fik bevilget et af Ønskerne, nemlig Ansættelsen af en Auditor, og det har naturligvis betydet ikke saa lidt for en mere ensartet og, kan jeg sige, mere retfærdig Retspleje. Det er selvfølgelig af Betydning, at man har en upartisk Mand, der ikke er alt for afhængig, til at lede Forhørene og søge Sagen opklaret. Men der mangler, som sagt, adskillige Ting endnu, før Personalet kan føle sig betrygget.

Der er den Ulempe ved den nu bestaaende Ordning og den Ordning, som altsaa nu vil blive stadfæstet, hvis det foreliggende Lovforslag gennemføres, at Auditøren vel leder Forhørene og søger Sagen opklaret, men det er Administrationen, der alene dømmer, og det saaledes, at den ikke behøver at rette sig efter Auditørens Indstilling. Administrationen kan se ganske bort fra den og fælde Dom paa et helt andet Grundlag end det, som Auditøren har indstillet. Derved føler Personalet selvfølgelig, at det ikke er saa godt betjent med Hensyn til Retspleje, som det mener at have Krav paa. Det er klart, at naar Administrationen alene har Domsmyndigheden, er der Fare for, at der kan fældes Domme, som ikke ere helt retfærdige. Det vil i de fleste Tilfælde være Administrationen, der har rejst Anklagen, og den vil som Følge deraf være interesseret i, at Dommen ogsaa bliver i Overensstemmelse med Anklagen, selv om der muligvis ikke under Sagens Oplysning er kommet det Resultat frem, som man oprindeligt havde tænkt sig, og der er derfor stærk Stemning hos Personalet for at faa denne Tilstand afløst af en anden. — Dertil kommer i denne For-



bindelse, at anklagede ikke har nogen Garanti for, at der ikke kommer uvedkommende Hensyn til at spille en Rolle ved Sagens Paadømmelse. Det menes, at der af Statsbaneadministrationen ofte er afsagt Domme paa et Grundlag, som den anklagede slet ikke har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med, hvor han slet ikke ved, hvilke Ting der er fremlagt i Sagen, og ikke har haft Lejlighed til at tage det i Betragtning ved sit Forsvar. Der kan foreligge hemmelige Dokumenter, fortrolige Skrivelser og saadanne Ting, som han ikke kender det mindste til, og som under den bestaaende Ordning kunne faa en meget bestemmende Indflydelse paa Dommen.

Den anklagede faar ikke en Gang nogen Udskrift af selve Sagen. Han har ganske vist Lov til at indsende et Forsvarsskrift, og Auditøren skal selvfølgelig oplyse ham om alt, hvad der er fremkommet. Det tror jeg ogsaa sker. Men vi kunne let være enige om, at det ikke altid er let for en Mand, hvis Skoleuddannelse maaske ikke har været videre grundig, at følge disse Oplysninger, at huske dem og straks være klar paa, hvorledes Sagen ligger, og hvad han skal anføre til sit Forsvar. Grundlaget for en saadan Retsordning maa være, at den anklagede faar Adgang til at gøre sig bekendt med alt, hvad der foreligger i Sagen, enten ved en Udskrift af alle Sagens Akter eller ved Udlaan af Dokumenter. Man vil dertil sige, at der kan foreligge Dokumenter, som ikke maa komme til andres Kundskab, men dertil svarer jeg, at saa maa saadanne Dokumenter heller ikke spille nogen Rolle ved Dommen. Det er en fundamental Fordring, at ingen dømmes, uden han har haft Lejlighed til at forsvare sig mod alt, hvad der er bragt frem mod ham.

Blandt de hemmelige Dokumenter, som vistnok ofte have spillet en Rolle, naar der er afsagt Domme i disse Sager, er den saakaldte Konduiteliste. Det er en Ting, som jeg tror, Statsbanernes Administration sætter meget stor Pris paa. Men jeg tror, at Personalet til Gengæld har en Følelse

af, at der derved kan tilføjes dem betydelig Uret. Disse Konduitelister ere en Slags hemmelige Skudsmaalsbøger, hvori de overordnede, uden at de underordnede faa noget at vide derom, kunne opføre Karakterer, give Skudsmaal for de forskjelligste Forhold i Tjenesten og udenfor Tjenesten, f. Eks. gøre Bemærkninger angaaende de underordnedes Forhold overfor Publikum og i det hele om deres hele Optræden. Dette rummer selvfølgelig en Fare for, at der gives Karakterer og fremsættes Skudsmaal, som bero — det gør det for Resten altid — paa et rent subjektivt Skøn. Men i et saadant subjektivt Skøn tages der let Hensyn til Ting, som i Virkeligheden ere og bør være det paagældende Forhold uvedkommende. Der er en ikke ringe Klasseforskel indenfor Jernbaneetaten, og der kan let ud af en saadan Klasseforskel fremkomme Sammenstød mellem overordnede og underordnede paa en saadan Maade, at det maaske ikke egner sig til at fremdrages og gøres til Genstand for Retsbehandling, men som derimod kan spille en Rolle i disse Konduitelister. De overordnede have ved dem alt for stor Adgang til, hvis de ville det, eller hvis de ikke ere saa gode, som de burde være, at skade de underordnede. Der er indenfor Personalet mange Fortællinger om, hvorledes saadanne Konduitelister have bidraget til at nedsætte en Mand paa uretfærdig Maade. Naar en Mand er saa uheldig at paadrage sig sine overordnedes Mishag — og det kan jo ske ved mange forskjellige Ting, enten fordi han ikke bærer sit Skæg saaledes, som den overordnede synes, han skulde bære det, eller fordi han gaar med et rødt Slips, hvor den overordnede gerne vilde have, han skulde gaa med et grønt —, kan der paa mange Omraader ved disse Konduitelister skabes Lejlighed for overordnede til at iværksætte Trakasserier mod underordnede, som unddrage sig enhver Kontrol, hvorfor der, som sagt, er et meget stærkt Ønske indenfor Personalet om at blive af med disse Konduitelister.

Jeg synes ogsaa, man maa sige, at det er

en uheldig Ting, at man saaledes skal være Genstand for en hemmelig Bedømmelse uden at have Lejlighed til at imødegaa Anklagen eller ligefrem sige: Det er ikke sandt. Jeg kan nemlig godt tænke mig, at saadanne Konduitelister i visse Tilfælde kunne indeholde noget, som ikke er i Overensstemmelse med det faktiske, men den paagældende, hvem det gaar ud over, har ingen som helst Adgang til at imødegaa det og faa det berigtiget, han maa lade det staa for det, det er, og det føler Personalet sig meget brøstholdent ved.

Der er tillige en anden Ting, som jeg vil tillade mig at fremdrage, og som ogsaa blandt Personalet har bidraget til, at Personalet føler sig utrygt og mener ikke altid at kunne stole paa, at der vederfares dem Retfærdighed. Det menes indenfor Personalet — og der nævnes bestemte Eksempler i saa Henseende, i hvert Fald Mand og Mand imellem —, at Personalet ikke er sikret imod, at der, naar de have afgivet Forklaring i en eller anden Sag som Vidne og med den Sandhed, Vidner i Reglen følge, og det for øvrigt er paaviseligt, at de have holdt sig til Sandheden, fra overordnedes Side er iværksat Forfølgelse imod dem, eller i bedste Fald ere de blevne Genstand for Trakasserier. En saadan Vidneførsel kan give Anledning til, at deres Konduiteliste ikke bliver saa god, som den maaske ellers vilde blive, og man mener at kunne paapege Eksempler paa, at der ligefrem er sket Forfølgelse af Folk, som have afgivet sandfærdige Vidneforklaringer i en Sag, naar denne Vidneforklaring har været i de overordnedes Disfavør. Menneskene ere jo ikke saa gode, som de burde være, og det er maaske noget menneskeligt, i hvert Fald gør det sig vist gældende hos mange Mennesker, at hævne sig, naar der er Adgang dertil, paa dem, som mere eller mindre frivilligt ere komne til at skade dem. Man mener, som sagt, at kunne paapege Eksempler paa, at Folk, som have afgivet saadanne Vidneforklaringer, ere blevne truede med forskellige uheldige Følger deraf, med Forflyttelse eller maaske endog med Afske-

digelse. Selvfølgelig er dette et Brud med al sund og god Retsordning; den Mand, der afgiver Vidneforklaring og holder sig til Sandheden, bør være beskyttet mod, at der sker ham noget ondt af den Grund. Det bør efter min Mening være ligefrem strafbart, at overordnede af den omtalte Grund have søgt at skade underordnede.

Der er altsaa, tror jeg, hos Personalet et levende Ønske om at faa en mere gennemført Retsordning end den, der skabes ved det foreliggende Lovforslag, og om at faa en mere detailleret Ordning, saaledes at de med større Tillid end nu kunne se Retssager i Møde, hvor de sigtes eller beskyldes for at have overtraadt et eller andet af Statsbanernes Reglementer. Hvorledes en saadan Retsordning skal være, skal jeg ikke give mig af med at skildre i Enkelt-heder. Jeg skal blot tillade mig at komme med nogle Antydninger, og man har for øvrigt et Fingerpeg i det Forslag, som i sin Tid var fremsat fra Personalets Side, og som jeg refererede før.

Det er nu ikke min Mening at anbefale Oprettelse af egentlige Jernbanereiter, i alt Fald ikke i den Forstand som andre Specialretter: Krigsretter og gejstlige Retter. Jeg mener, man bør have saa faa Specialretter som muligt, at man i alle Tilfælde, hvor det kan lade sig gøre, skal holde sig til de almindelige Domstole, ganske vist med Tilkaldelse af teknisk sagkyndige, naar Dom skal fældes paa et Omraade, hvor de almindelige Dommere maaske mangle noget af den Sagkundskab, der er nødvendig for fuldt ud at kunne se til Bunds i Forholdet. Paa den anden Side bør Retsordningen indenfor Jernbanerne være noget af en virkelig Ret, saa at Personalet kan være betrygget. Saavel overordnede som underordnede maa kunne indanke Sager for denne Retsinstitution. Nu kunne kun de overordnede etablere Sager og endda kun i et begrænset Omfang, idet Auditørens Virksomhed kun bruges i Sager, som det efter Generaldirektørens Skøn maa anses for formaalstjenligt at lade behandle af Auditøren, eller andre Sager, hvori Generaldirektoratet



for Statsbanerne maatte anse det for hensigtsmæssigt at lade en Undersøgelse foretage af Auditøren. Det burde efter min Mening være saaledes, at naar en underordnet føler sig forurettet, maa han kunne gaa til en Ret og søge Retsbeskyttelse, som man i det almindelige Liv kan gøre. Men en saadan Ret eksisterer ikke indenfor Jernbaneetaten. Det maatte endvidere være en Ret, der kun dømmer efter, hvad der foreligger i Sagen, uden at tage Hensyn til andet, hvor altsaa den gamle Retsregel gælder, at hvad der ikke findes i Akterne, findes ikke i Verden. Det er en god Regel, der bør praktiseres her saavel som i andre Retter. Der maa heller ikke fremkomme noget i Sagen, som den anklagede ikke har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med og gøre sine Indvendinger imod. Først da kan Forsvaret få den tilstrækkelige Styrke, som det bør have. Der maa endvidere være et Forsvar for den anklagede, en Mand, han kan raadføre sig med, som er til Stede i Retten, naar der holdes Forhør, og i det hele kan bistaa ham under Sagen, kan forlange Vidner afhørte, Dokumenter producerede paa ethvert Trin af Sagen, lige saavel som den anklagede selv maa kunne forlange at faa Sagen optagen til en bedre Undersøgelse, end der muligvis er blevet den til Del. Den anklagede maa ligeledes blive bekendt med, hvad han bliver dømt efter.

Man har for Øjeblikket, som bekendt, den almindelige Instruks for samtlige Tjenestemænd ved de danske Statsbaner. Den indeholder en Fortegnelse over alle eller dog en stor Del af de Forsømmelser, som Tjenestemænd kunne gøre sig skyldige i. Det er en Instruks om, hvorledes de skulle opføre sig, og derved ogsaa en Vejledning for, hvornaar de have forset sig, nemlig, naar de ikke have fyldestgjort de Krav, der stilles i Instruksen. Jeg tror, det vilde være ønskeligt, om der i denne Instruks ogsaa blev fastsat, hvilke Følger Forsømmelser kan medføre, saa at det ikke bliver saa vilkaarligt som nu, hvilke Straffe der kan idømmes. Det bør ogsaa være den eventuelle Domstol, der skal afgøre, hvorledes denne

almindelige Instruks skal fortolkes. Nu er det Administrationen, der fortolker den, altsaa de, der selv have udarbejdet den, hvad der selvfølgelig er ganske uholdbart.

Det er ogsaa et almindeligt Ønske hos Personalet, at der etableres en Appelinstant, saa at der bliver Anledning til at faa Afgørelserne prøvede ved en højere og mere overlegen Instans. Dette Krav er anerkendt i den almindelige Ret, man skal ikke være absolut bunden ved den Afgørelse, der er truffet første Gang, der maa være Lejlighed til ny Prøvelse af de foreliggende Kendsgerninger og derved en Mulighed for at faa Dommen forandret. Baade den anklagede og Administrationen, der i dette Forhold nærmest bliver Anklager, burde have Lejlighed til at indanke Sagen, saaledes som Tilfældet er i andre Lande, f. Eks. i Belgien. Det vilde være et godt Skridt fremad, hvis man kunde faa noget saadant her i Danmark.

Jeg skal ikke gaa videre med mine Antydninger af, hvorledes jeg kunde tænke mig, at en saadan betryggende og tidsvarende Retsordning skal være. I saa Henseende vil det være naturligt, at der fremsættes Ønsker fra Personalet. Jeg har Grund til at tro, at der ogsaa vil fremkomme saadanne Ønsker, og jeg vil bede den højtærede Trafikminister om at være lydør overfor disse Ønsker, se med Sympati og Velvillie paa dem og tage under alvorlig Overvejelse, i hvor udstrakt Grad de kunne imødekommes. At Jernbanepersonalet har Krav paa en betryggende Retsordning, turde vi vel alle være enige om. Det drejer sig om en betydelig Del af det danske Samfund. Over 10,000 Statsbanefunktionærer — saa vidt jeg erindrer — ville blive undergivne en saadan Retsordning, og det staar for mig som uomtvisteligt, at de have Krav paa, at denne Retsordning bliver saa god og fyldestgørende som muligt, saaledes at de med Tillid kunne se dens Afgørelser i Møde.

Om selve det foreliggende Forslag skal jeg ikke sige meget. Jeg tænker mig, at det bliver henvist til et Udvalg, hvor der

vil blive Lejlighed til at drøfte selve Lovfor­slagets Enkeltheder, og hvad der i det hele kan gøres for at imødekomme de Ønsker om en betryggende Retsordning, som Per­sonalet har. Jeg anbefaler Lovforslaget til velvillig fortsat Behandling i dette Ting.

**Ivar Berendsen:** I Modsætning til de to ærede sidste Talere, der have talt temmelig lidt om selve Lovforslaget, skal jeg tillade mig at behandle dette. Det an­gaar Oprettelsen af et Embede med et me­get begrænset og et fast afgrænset Om­raade. Man skulde altsaa paa Forhaand tro, at naar det blev forelagt her i Tinget, vilde man enten i Motiveringen finde Hen­visning til, at enhver jo ved, hvorledes et Auditørembede ved Statsbanerne bør være indrettet, og nu ønsker altsaa Trafikmini­steren at faa et Auditørembede ved Stats­banerne, eller man vilde i Motiveringen benytte den Lejlighed, som selve Lovfor­slaget byder, til at give en fyldigere Moti­vering for og Forklaring af Embedets Natur. Men, som ærede Medlemmer ville se, er ingen af Delene Tilfældet. Lovforslaget kommer som en uskyldig Fortsættelse eller Lovfæstelse af noget, der har været siden 1906 paa foreløbig Maade. Motiveringen henviser til, hvad der foregik i 1906, og den Gang foregik der ingenting eller næ­sten ingenting andet end det, der som Motivering aftrykkes i Begyndelsen af Be­mærkningerne til Lovforslaget. Det er jo muligt, at Rigsdagen efter en omhyggelig Behandling naar til det Resultat, at der skal ansættes en Auditør ved Statsbanerne, at Lønningen til denne her er rigtig af­passet, og at Embedet skal ordnes netop saaledes, som Trafikministeren i sit For­slag har tænkt sig det. Men selv om vi komme derhen, betænker jeg mig ikke paa at sige, at Lovforslaget — og jeg skal gaa det igennem i Enkeltheder —, saaledes som det her foreligger, kan tjene som et typisk Eksempel paa, hvorledes Forberedelsen af et nyt Embede ikke bør foregaa, naar Forslag derom forelægges Rigsdagen. Forhistorien viser i øvrigt —

men det er noget, som alle Partier have ens Ansvar for —, at det hævner sig at indføre den Slags Bevillinger paa Finans­loven mellem anden og tredie Behandling.

Naar jeg nu gaar over til en gennem­gribende og gennemgaaende Kritik af Lov­forslaget og dets Grundlag, vil jeg betone, at dette ikke betyder, at jeg ønsker at hin­dre Auditørens Virksomhed. Jeg ønsker navnlig ikke at føre Tilstanden tilbage til de utaaelige Forhold, der vare forud for 1906. Jeg ønsker endvidere at tilføje, at jeg ikke har noget mod den Mand per­sonlig, der har den største Udsigt til at blive Auditør, hvis Auditørembedet oprettes. Efter alt, hvad jeg har hørt og læst om Manden, er det en alvorlig Mand, en Mand med Interesse for sin Gerning, en Mand, der gør sit bedste for ikke at være vilkaarlig. Jeg vil ogsaa sige til den højtærede Trafik­minister, at da han jo kun afvikler For­tidens Bo, har han ikke Ansvaret, det er hans Administration, der har Ansvaret. Han havde Ret til at tro, at Grundlaget og Formen for det Lovforslag, han fore­lægger, ere i Orden. Men det er det, der ikke er Tilfældet, hvilket jeg i Enkelthederne skal tillade mig at vise.

Jeg maa begynde med Begyndelsen, og der bliver min Fremstilling jo noget anderledes end den, det ærede Medlem fra Hurup (Kierkegaard) fremkom med. Be­gyndelsen er det af det ærede Medlem fra Møen (Jessen) omhandlede Andragende fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg af 31. December 1904, der blev skrevet efter en omhyggelig Overvejelse fra alle Sider, og som gik ud paa, at man maatte ønske Afskaffelsen af den utaaelige Tilstand, hvor de disciplinære Forseelser straffedes eller kunde blive straffede — ogsaa med For­flyttelse og lignende haarde Straffe — i Medfør af hemmeligholdte Indberetninger alene, altsaa uden Undersøgelse eller For­hør. Den daværende Trafikminister (Høgs­bro) foreslog saa paa Finansloven for 1905—06 mellem anden og tredie Behand­ling af Finanslovsforslaget en Bevilling til en Auditør som foreløbig Foranstaltning,



og han paaberaabte sig i saa Henseende udtrykkelig Andragendet. Ja, ikke nok med det. Bevillingen gik meget glat gennem Udvalget, alle Partier sluttede sig til den, og den kom her op i Salen. Det ærede Medlem fra Ringsted (Zahle) sagde, at det var et første Skridt henad den rigtige Vej, som maaske og forhaabentlig kunde udvikle sig til en Ordning, der udelukkede Vilkaarlighed. Men saa for den daværende Trafikminister (Høgsbro) ud mod den formastelige: han maatte ikke slaa denne Bagatel op, det var noget ganske foreløbigt, Trafikministeren var ingenlunde sikker paa, at han vilde den Vej ud, det hele var foreslaaet paa Grund af et foreliggende Andragende fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg. I Landstinget havde man ikke andet at bemærke, end at det var en Skam, at nu skulde Marinen og Hæren ikke være ene om at have en Auditor, nu skulde ogsaa en Civiletat, som vel sagtens er noget ringere, have noget saa fint som en Auditor.

Dermed er jeg færdig med, hvad der foregik i 1906. Men da jeg nu skulde til at undersøge dette historiske Forhold, viste det sig, at ikke blot havde det ærede Medlem fra Ringsted gjort en meget fornuftig Bemærkning med Hensyn til, hvad en saadan Auditor burde være eller føre til, men at de Oplysninger, der forelaa for Folketingets Finansudvalg den Gang, vare urigtige. Det var ikke en Auditor, Jernbaneorganisationerne havde forlangt, det var en Retsordning med 11 Punkter, som det ærede Medlem fra Møen (Jessen) omhyggeligt har fremsat her for Tinget. Af disse 11 Punkter var Auditøren Nummer 2, og han havde kun den Betydning, som Organisationerne tillagde ham i Forbindelse med det Tillæg og de Sikkerhedsforanstaltninger, som man forlangte: Bisiddere, Vidnernes Afhøring, Retten til at tage Defensor, Konduitelisternes Afskaffelse o. s. v., o. s. v. — Det var en Retsordning, man havde forlangt.

Men de 10 Punkter, af hvilke nogle

ere lige saa væsentlige som Auditøren, vare spildte paa Vejen fra Jernbaneorganisationerne, inden de naaede ind i Folketinget. Folketinget maatte ikke se dette Andragende. Om det er spildt paa Vejen fra Generaldirektionen til Ministeriet, ønsker jeg oplyst. For hvis det er sket, vil det være den bedste Illustration, man kan ønske sig, af, hvor skarpt et Blik og hvor dyb en Sonde de parlamentariske Ministre maa have overfor deres Fagadministrationers Chefer. Jeg har den allerstørste Respekt for den Villie, den højtærede Trafikminister under Finanslovbehandlingen har vist til omhyggeligt at besvare de Forespørgsler vedrørende Statsbanerne, som ere blevne rejste til ham her i Tinget, men jeg er vis paa, at det ærede Medlem fra Slagelse (H. Neergaard), det ærede Medlem fra Nyborg (Birch) og det ærede Medlem fra Helsingør (Christian Rasmussen) ikke mindre end jeg ved de allerfleste af Besvarelserne, og netop ved de Besvarelser, hvor Saaret laa nogenlunde dybt, og hvor det ikke var saa let at naa ned til det, mere end en Gang have beklaget, at den højtærede Trafikministers Sonde ikke var dyb nok. Jeg ved altsaa ikke, om Andragendet er spildt paa Vejen, eller om det er spildt senere, men saa meget er sikkert, at de Oplysninger, som bleve forelagte først Finansudvalget og senere Folketinget, vare saa mangelfulde, at man kan sige, at denne Auditor den Gang er bleven indført som en foreløbig Institution paa et fejltagtig Grundlag. Et af de 11 Punkter blev taget ud og budt Folketinget som Jernbaneorganisationernes Ønske — omtrent paa samme Maade som det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) forleden Dag tog en halv Sætning af, hvad den forhenværende Finansminister havde sagt i Landstinget, og bød Folketinget det som det, der var foregaaet i Laanesagen.

Mig forbavser det, der foregik i 1906, slet ikke, for jeg har set lige saa galt før, og værre endda. Og jeg har ogsaa set det senere. I 1908 under Behandlingen af

Lønningslovene var der et Ændringsforslag angaaende 12 à 14 Mænd, jævne Arbejdere ved 10 Punds Vægten for Postgods paa Jernbanen, men da det ærede Medlem fra Ringkjøbing (J. C. Christensen), som den Gang var fungerende Finansminister, gav sit Nik som Tilslutning til, at denne Sag — Forslaget om, at de kunde komme ind paa Lønningsloven — kunde ordnes administrativt, faldt Ændringsforslaget bort. Nu har jeg oplevet det, at da disse 12—14 Arbejdere, fordi de ikke kom paa Lønningsloven, gav et Andragende ind til Administrationen, fik de først det Svar, at det dem vedrørende Ændringsforslag var forkastet. Da de beviste, at dette ikke var rigtigt, fik de det Svar, at Opfyldelsen af deres Ønske havde Konsekvenser. Da de beviste, at dette ikke var rigtigt, naaede de saa langt som til daværende Finansminister Bruns Finanslovsforslag; men samtidig med, at han faldt, og den nuværende Finansminister kom til Magten, forsvandt de, og de ere aldrig komne til Syne siden. Det ærede Medlem fra Ringkjøbings Nik, givet til Folketinget, er stadig uindfriet.

Altsaa, Grundlaget, paa hvilket Auditøren blev indført som en foreløbig Institution, var urigtigt. Men derfor behøvede Forholdet ikke at være anderledes, end at det var det rette og maaske det eneste rette at indføre en saadan Auditor. Han var saa fra 1906 til nu — med en Forhøjelse i 1908 — det, man i offentlige Kontorer, som lægge Statsbudgetter, kalder »S. f. A.«, 3: Som forrige Aar. Og maa jeg til den nedsatte Sparekommission i Forbigaaende sige, at jeg vil paa Forhaand udtrykke min uskrømtede Beundring for denne Kommission, dersom det lykkes den at komme bag om »S. f. A.«: Som forrige Aar. Det vil være med blid Vemod, de, som lægge Statsbud-

getter, ville komme til at mindes »S. f. A.«, hvis det virkelig bliver saaledes i Fremtiden, at Bevillinger, der en Gang ere givne, gaa nedad. (Fortsættes).

## Forskelligt.

### En betydningsfuld Afgørelse for Personalet.

Paa given Foranledning kan vi oplyse, at ifølge Generaldirektørens Afgørelse behøver en ansat, som forflyttes og har Krav paa Huslejegodtgørelse, *ikke mere forud* at udlægge det skyldige Beløb, men kan, ved at indsende Regning ledsaget med de fornødne Beviser for, at dette skyldes, faa Pengene udbetalt forskudsvis for en Maaned ad Gangen.

Ved denne Reform er en af de gamle Uretfærdigheder stedet Hvile til Gavn for Personalet, som sikkert vil hilse denne med saa meget større Tilfredshed, som vi ved, at mange Tjenestemænd tidligere har været nødsagede til, undertiden mod høje Renter at optage Laan for paa Statsbanernes Vegne at blive i Stand til at betale de respektive Husejere den forfaldne Husleje.

\* \* \*

I den gamle engelske By Canterbury ved Foden af de normanniske Mure er der forrige Aar blevet opsat et ret originalt Mindesmærke. „Invicta“, det Lokomotiv, som i Maj Maaned i Aaret 1830 befordrede det første Tog over den første sydengelske Jernbanelinie, er nemlig i Original bleven opstillet paa en Sokkel til Erindring om dets Opfinder. Til Beskyttelse mod Forvitring er det forsynet med en særlig Art Lakfarve.

For enhver, som interesserer sig for Damp-

Jernbane-  
funktionærer!  
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,  
færdigsyede og efter Maal,  
og



lokomotivets Udvikling, frembyder nævnte Monument meget seværdigt. Cylindrene og Glimerkasserne er omtrent som paa de moderne Lokomotiver. Cylindrenes Diameter er 25 Centimeter med et Stempelslag af 45 Centimeter. Hjulenes Diameter er 1,20 Meter. Kedlen er 3 Meter lang og har en Diameter af 1 Meter.

\* \* \*

I Finansaaret 1909—1910 har de preussiske Statsbaner udbetalt 20,000 Mark til 55 Tjenestemænd og Arbejdere som Præmie for Opfindelser til Driftssikkerhedens Fremme.

\* \* \*

Den fra Mülheim-Katastrofen saa sorgelig berømte Lokomotivfører Garbe er død. Som bekendt blev han umiddelbart efter Sammenstødet arresteret, men løslodes senere mod en Kautions paa 20,000 Mark, som hans Organisation stillede til Disposition. Dødsårsagen var Sindssyge. Sagen er derfor afsluttet, idet det er bevist, at der ved Signalgivningen ingen Fejl er begaaet, og hele Skylden udelukkende maa tilskrives den afdøde.

\* \* \*

Jernbanedirektionen i Saarbrüchen har indført en Undersøgelsesvogn for Tunneler. Drivkraften er Elektricitet. Til Belysning af Tunnelvæggene er der paa Vognens Platform anbragt en Krans af Glødelamper i et Antal

af 56, hvis enkelte Sider kan udveksles. Til Forstærkning af Belysningen foroven findes der i Toppen yderligere 22 Lamper. I hver af Vognens Ender er der opstillet Projektører til Belysning af Sporene. Den anvendes nu til regelmæssig Undersøgelse.

### 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.

### Bytning.

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

### Bytning.

En Lokomotivfører i Provinsen (5te Kreds), god Tjeneste, ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn Gb. Billet modtager Red.

CARLSBERG  
PILSNER



\*\*\*\*\*  
**Herm. N. Petersen & Søn**

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

**Bredgade 23, Kjøbenhavn**

Filialer i alle større Provinsbyer

\*\*\*\*\*

**10%**

paa Hatte, Lintøj,

Undertøj og alle

øvrige Artikler

indrømmes Dem!

**Tøjhuset**

Vesterbrogade 17

Kjøbenhavn B.

**BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.**

anbefaler d'Hrr. Jernbanefunktionærer vore 1ste Klasses Hvidt- og Skibsølssorter.  
 Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølssorter til følgende Priser pr. Dusin: Dobbeltøl 72 Øre, Prima 90 Øre, Hvidtøl Nr. 1 80 Øre, Hvidtøl Nr. 2 60 Øre, Skibsøl Nr. 1 80 Øre og Skibsøl Nr. 2 60 Øre.  
 Send os et Brevkort eller ring til 3968.

**Tandlægerne**

**Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose**  
 Vesterbrogade 66<sup>2</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159y  
 Konsultationstid: Hverdag Kl. 10—4  
 og Søndage i Reglen Kl. 10—12.  
 Jernbanesygekassens Tandlæger.

# Drik i Fredericia: Fredericia Dobbeltøl!



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

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

## JØRGEN LARSENS

Skræder—Etablissement  
 for elegant

## Herre- og Dameskræderi

anbefales Foreningens Medlemmer.

33. Gasværksvej 33. Telef. Vester 2657.

**C. L. LARSEN. Dannebrogsgade 42.**  
 Egen Import af hollandske Cigarer og Tobakker. Sendes overalt paa Efterkrav.  
 Stort Udvalg af Piber.

**Kød!** C. ANDERSEN, Slagtermester, Gasværksvej 21.  
 1ste Klasses Varer. Billige Priser.  
 Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd.  
 Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

**Afklippede Frimærker,**

Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund.  
 (20 Øre pr. 100 Gram).

**Viggo Gundel, Struer.**

Eget Fabrikat **Pianoer**  
 Nye og brugte

Uden Udbetaling. 10 Aars Garanti.

**W. Mentzler & Co., Helgolandsgade 1.**  
 Telefon 7068.



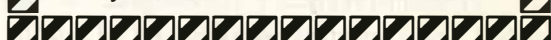
**Brødr. Christiansen**

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

**Trikolage- & Manufakturforretning**

**Maskinstrikkeri & elektr. Systue**

Strømper forfødtes i Lobet af 2 Dage  
 Jernbanemænd 5 Procent Rabat



**Viggo Nielsen.**

BØGER PAPIR MUSIK  
 Istedgade 64 (Istedgaard)

**MØBLER** til 2—3—4 Værelser.  
 Rimelige Betalingsvilkaar.  
**Flycht & Co.** Als 5, Elmegade 5.  
 Kjøbenhavn. 5.

**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 Lobet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.



# SYMASKINER

Symaskinereparationer

billigst og bedst hos

**KARL TH. PEDERSEN**

Kannikegade 12, Aarhus.

**Vald. Jensen**

→ Kolonial-, Vin- og Materialhandel ←  
Ingerslevgade 128 Tlf. Vester 701 y

anbefales Medlemmerne af D. L. & L. F.  
Særlig anbefales **Cacao** 2,00, 1,60 135  
Øre pr. Pd. — Specielt anbefales min  
Kaffe 95 Øre pr. Pd.

**Komplet Lager af Sygeplejeartikler.**  
NB. Varer forsendes overalt i Landet.

## Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.



**Skrædermester Wilh. Theisen**

Istedgade Nr. 71 Mezz.

Iste Klasses Skræderi

anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd



## MARINE-ROM

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

**Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus.** Tlf. 2268.

# Skotøj i hele Ejendommens 4 Etager.

J. Andersens  
**Skotøj-Magasin,**

49, Adelgade 49,

Grundlagt 1887. Telf. Palæ 150.

staaende i Kvalitet og i nyeste Façons. Specialitet: **Let, elegant, randsyet, moderne Fodtøj billigt.** Provisionsordre pr. omgaaende og portofrit tilsendt. **DE BILLIGE PRISER** fremkommer ved smaa Drifts-

udgifter i Forretningens **egen Ejendom**, og **store, direkte Indkøb og Produktion uden Mellemandlere.**

Min **22aarige Virksomhed** er en Borgen for **Reellitet** og kulant Expedition.

Har **ingen Filialer**, men kun Eneudsalg i **Adelgade 49 St., 1. 2. og 3. Etage.**

NB. Alle Jernbanefunktionærer **indrømmes 5 % Rabat** efter de **billige Priser**, som bedes bemærket.

**Mine Herrer!!!** Undertegnede tillader sig at anbefale min Forretning for det finere Herreskræderi.

Bedste engelske Stoffer. Fint Snit. Moderate Priser.

**Carl Olsens Skræder-Etablissement, Enghaveplads 8, Tlf. Vester 1081 u.**

## ≡ Trikotage og Linned. ≡

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**  
Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1.** (Ved Højbroplads).

# I.G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797 y. 31 Dannebrogsgade 31 København Tlf. Vester 797 y.

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.



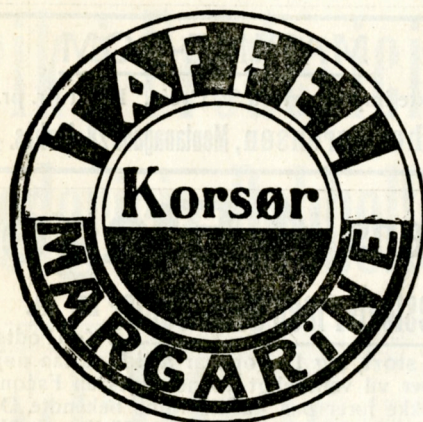
**Fiskehallen, Istedgade 40.** 1ste Kl. Varer i Laks, Helleflynder, Torsk, Rødspætter samt fine blanke Aal. Prima Fiskefars à 50 Øre pr. Pd. 3 Pd. à 45 Øre. **Vildt.** Varerne bringes. — Telefon Vester 478 y. Ærb. N. C. Axelsen.

**Køb**

**Zephyr Reform Kravetøj**

i Special-Udsalget

**Gl. Kongevej Nr. 1** (Hj. af Vesterbrogade),  
Anbefales særlig Jernbanefunktionærer.



**Trikotage og Lingeri.**

Specialitet: **Børnekonfektion.**

**Systue for Børnekjoler.**

Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.

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

**Livsforsikringssselskabet „DANMARK“.**

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>3</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggsgade 4<sup>3</sup>, Tlf. Vester 1480 y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>2</sup>, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9<sup>2</sup>, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

**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 Ryggsgade 4<sup>3</sup> tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

**H. J. Hansens**

**Skræderforretning**

**38 Sønder Boulevard 38**

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

**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.

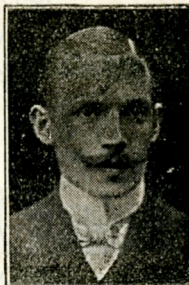
Kulørt Serviteurs 1,00,

hvidt do. 0,75,

Manchetter 0,75 faas i

„**Flippen**“, Istedg. 128, Kbh. V.

Ærb. **K. Hintz.**



Obs.! Svære hv. Gum. Flipper opst. hjemkomne à 0,75. Postordres ekspederes pr. omgaende.

**Adressefortegnelse.**

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34  
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjø-  
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.