

17. Aarg. Nr. 23.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. December 1917.

Lokomotivet i Sprogene.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

Gaar vi til Østen, saa finder vi ligeledes, i Lighed med det Ungarske ingen Overtagelse af Ordet Lokomotiv, men Oversættelser.

vanligste Udtryk. Endvidere har man hu luen zei tshi tji = Ildhjulvognsdampmaskine, hu = Ild, luen = Hjul, zei = Vogn, tshi tji (poetisk Ord forestillende Hvislingen af den udstødende Dampmaskine) = Dampmaskine. Benyttet bliver ogsaa: tsen tshi tji kuan zei

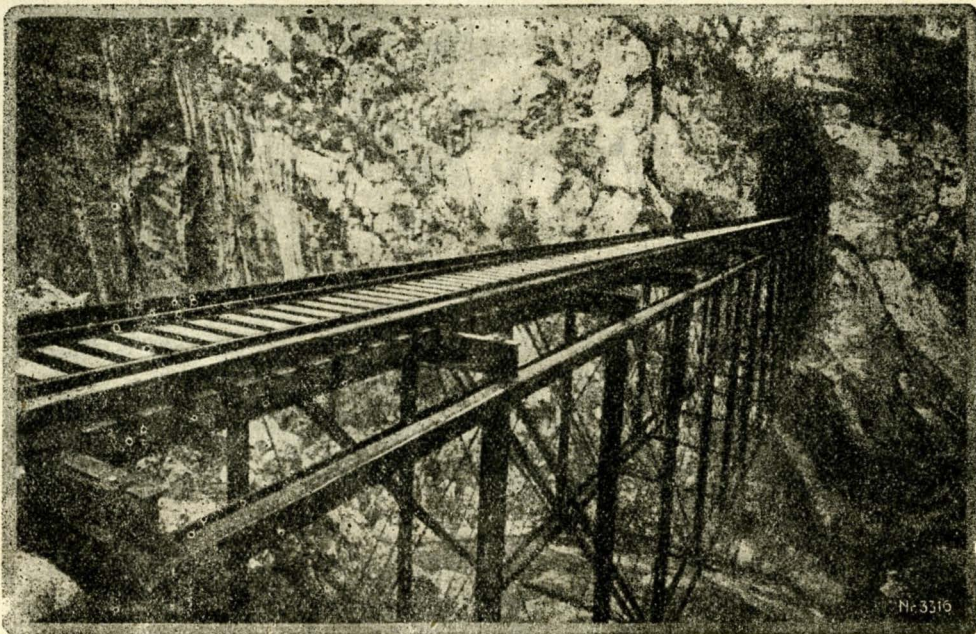


Fig. 9. Infiernillo-Bro og Tunnel paa den peruvianske Centralbane i Andesbjergene, 3320 m. over Havfladen.

Japaneren siger til Lokomotiv: kikwan-scha = Maskinvogn.

I Kinesisk findes forskellige Oversættelser, saaledes f. Eks. ho ze tao (ogsaa ud-talt hou zei toui) = Ildvognshoved, af ho = Ild, ze = Vogn, tao = Hoved; det er det sæd-

= Dampmaskinvogn; ligeledes: hsin doon tshi tji = bevægende Dampmaskine og slut-telig endnu i Folkesproget: loong ton = Dragehoved.

At finde et godt tysk Ord for Lokomotiv turde være meget svært. Samtidig rense og

berige Modersmaalet er et Hverv for de bedste Hoveder, siger Goethe. Derfor er Forsøg til nogle Forslag foretaget i det følgende.

De her henhørende Fremmedordbøger lader os i Stikken ved Fortyskningen, de komme næppe ud over „Dampwagen“ og „Dampferos“.

Det simpleste Ord for et ved Damp drevet Køretøj: „Dampfer“ (Damper) er desværre op-

Ogsaa det Tyrkiske og Græske har fra Vesterlandet (Okcidenten) overtaget henholdsvis vaporu og vaporu for Damper, men ikke for Damp; herfor har hvert af disse Sprog deres eget Ord, henholdsvis: duman og atmos.

Blandt de i Fremmedordbøgerne foreslaede Fortyskninger var i og for sig Dampwagen (Dampvogn) vel temmelig egnet, selv om det ogsaa kun kan erstatte Damploko-

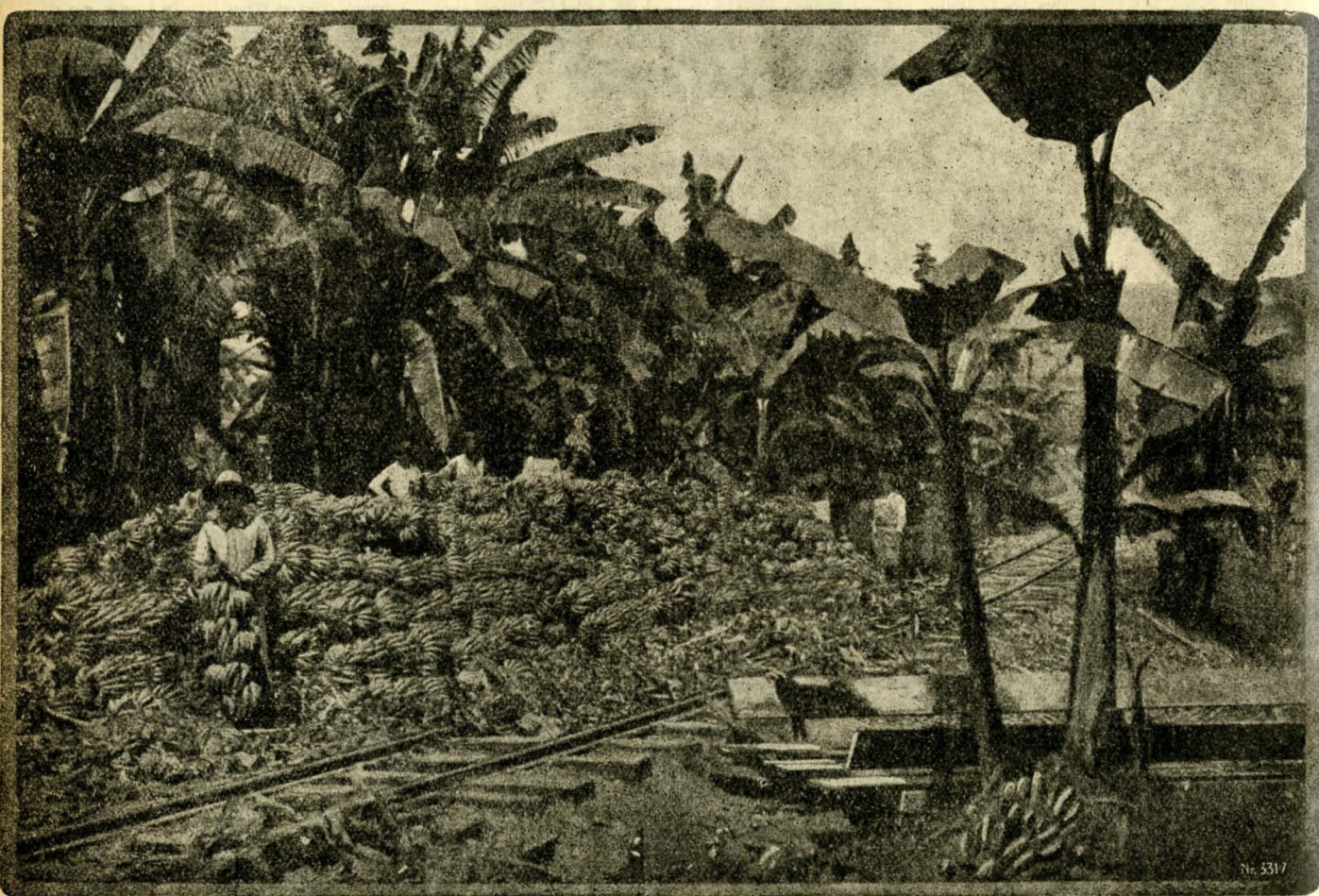


Fig. 10. Bananhøst ved Guatemala Banen.*)

taget af Dampskibet og endda ikke alene i det tyske Sprog. Overalt har Lokomotivets ældre Brøder. Dampskibet, forud taget det korte Udttryk; man erindre kun det engelske: steamer. Dansk: Damper, Svensk: ångare (af ånga = Damp). Det enkleste forefindes i de romanske Sprog. Det Franske har ved Siden af la vapeur = Damp, som Nydannelse le vapeur = Damper; Spanieren siger: el vapor for begge Dele, ligeledes Portugiseren: o vapor.

motivet, men ikke de elektriske, Trykluft-, Benzin- o. s. v. Lokomotiver. Men desværre er Ordet Dampwagen gennem det tekniske Sprogbrug fast optaget, idet man siden Slutningen af Halvfjerdserne i Almindelighed herved udelukkende forstaar den inderlige, for Driftstilstanden ikke adskillelige Forbindelse af et Lokomotiv med en Vogn (se Fig. 12), saaledes som den paa Hoved-, Side- og Gadebaner er bekendt gennem de gængse Konstruktioner

*) Det maatte være dejligt at holde for „Stop“ der. (Ovs. Anm.)

af Weizenborn, Thomas, Rowan, Serpollet o. a. Den nyere Tid har ganske vist Udtrykket: Dampftriebwagen (Dampsporvogn)*) og tilsvarende ved andre Drivmidler indført: Akkumulatortriebwagen, Benzoltriebwagen.

Man taler officielt om Triebwagen, Triebwagenzügen, Triebwagenfahrten o. s. v., og betegner dem i de offentlige Køreplaner med T. Selv om ogsaa her igennem Ordet Dampf-wagen blev frit, saa kunde dets Anvendelse for Lokomotiv af ovennævnte Grunde ikke anbefales.

Den videre i Ordbøger brugte Forty skning „Dampfros,, (Damphest) er rent digterisk og som saadan anvendt i forskellige Værker. For Digteren passer iøvrigt det klangfulde, rytmiske Ord „Lokomotive“ ogsaa ganske godt. Man har en tysk Studentersang: „Stosseufzer einer alten Lokomotive“ (Et gammelt Lokomotivs Hjertesuk): „Es lag eine Lokomotive im alten Eisen drin“. I Vers 3 hedder det: „Da sprach die Lokomotive“, men til Slut: „Vergeblich das Dampfros hat“.

Selv om ogsaa Dampfros er godt Tysk,

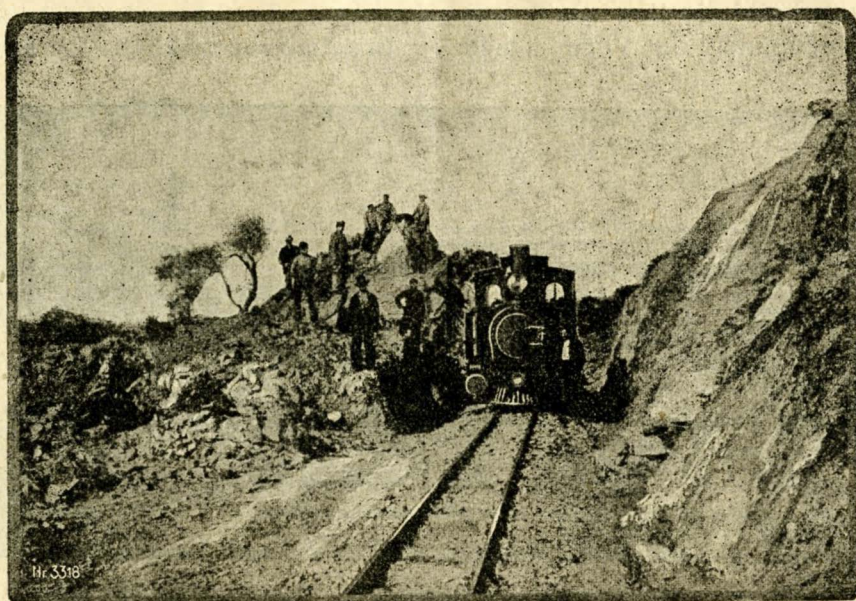


Fig. 11. Gennemskæring paa Otavi Banen. Sporvidde 600 mm.

Gaar det ikke med Dampf-wagen, saa kunde man i Analogi med den kinesiske Betegnelse tænke paa Feuerwagen (Ildvogn). Man har da ogsaa Feuerspritzen (Ildsprøjter). Nu kunde jo Feuerwagen ogsaa til Nød lade sig anvende paa Lokomotiver med Explosionsmotorer; men hvorledes gaar det saa med de saakaldte fyrløse Lokomotiver (Lokomotiver, som lades med Damp fra et stationært Anlæg) og de elektriske Lokomotiver? Ilden eller Fyret er endnu mindre end Dampen det afgørende Kendetegn paa Lokomotivet. Feuerwagen er altsaa heller ikke brugbart.

saa er det dog med sit større Tal paa Medlyde og sine to betonede eller da i det mindste lige gældende Stavelser mere tungt og klangløst end Ordet „Lokomotive“. Vilde man erstatte det digteriske Ros med das Pferd fra den almindelige Tale, saa havde man et højst uskønt Ord: Dampf-pferd, vanskeligt at udtale og derfor saarende den sproglige Finfølelse, et Ord, som iøvrigt ved utydelig eller hurtig Udtalelse vilde blive til: Dampfer. Og hvorledes skulde man betegne Trykluft- eller det elektriske Lokomotiv? Druckluftpferd, elektrisches Pferd?

*) Fransk: voiture automotrice á vapeur, ogsaa kort voiture á vapeur. Engelsk: steam motor car. Paa Dansk har vi intet tilsvarende Ord, idet hverken Dampdrivvogn eller Drivvogn er Sprogbrug, og Motor tænker vi os ikke i Forbindelse med Damp. Paa Dansk vilde man nærmest sige Dampsporvogn. Vi har en Gang haft en saadan paa Københavns Strandvej.

Ogsaa andre Sprog anvender næsten kun digterisk saadanne med Hest (Pferd) sammensatte Ord. Hollænderen taler om: ijzeren paard, Svenskeren om: jernhäst, Finlænderen om: rautahevonen, alle tre = Jernhest, Danskeren om: Damphest og Spanieren siger: caballo de fuego = Ildhest; men alle bruge kun disse Udtryk digterisk.

I England er maaske iron horse (Jernhest) blevet noget mere Sprogbrug end i andre Lande; digterisk hedder det her undertiden iron steed (Jernganger). Navnlig i tidligere Tider var vel iron horse et i Folkemunde temmelig gængse Udtryk. Tredgold fremhæver dette udtrykkeligt i sin Bog „Railroads and Carriages“ (Jernbaner og Vogne) med

ikke har overtaget Ordet „Lokomotive“, saa finder vi ogsaa her næppe noget anvendeligt. Det russiske parowos = Dampslæber er ikke brugbart, thi et Lokomotiv kan ogsaa skyde, desuden tænker det Tyske ved Slæber igen som ved Damper paa et Bugserskib (Schleppschiff)*). Vilde man anvende Ordet for Landmaskiner, saa vilde det vel bedre erstatte „Trakteur“, d. v. s. et ikke paa Skinner løbende Vejllokomotiv, det franske: routièrre, det engelske: traction engine eller det italienske: trattore, locotrattore.

Ogsaa Zugkopf (Trækhoved) er ikke anvendeligt, thi et Skydelokomotiv kan man ikke betegne som Trækhoved.

Brugbar var vel den i hvert Fald mærkvær-

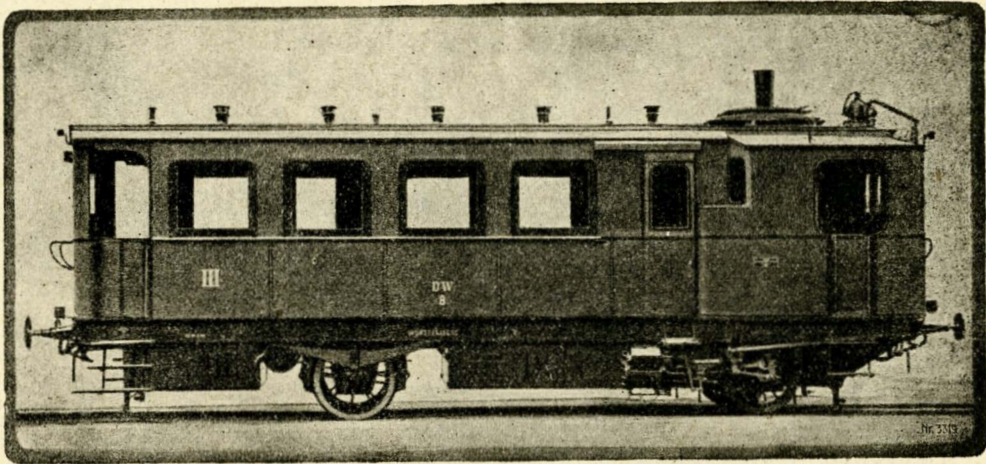


Fig. 12. Moderne Dampvogn (Dampsporvogn). Maskinfabriken Eslingen.
Fast Forbindelse af Lokomotiv og Personvogn.

Hensyn til Datiden (1822). Men man finder Udtrykket iron-horse endnu i Nutiden, navnlig i de noget populært holdte Tidsskrifter som „Lokomotive Magazine“, „Railway Magazine“ o. s. v. Endog Udsagnsordet to horse (forsyne med Hest) forekommer. Saaledes f. Eks. „Railway Magazine“ 194. 1, S. 17: „Of these trains the larger proportion are „horse-d“ by the famous blue engines“. (Af disse Tog bliver største Delen forsynet med Hest ved de bekendte blaa Maskiner). Rigtignok har Forfatteren af hine Linier selv sat horsed i Anførselstegn.

Se vi os videre om efter eventuel Tilskyndelse til brugbar Fortyskning i de Sprog, som

digte klingende tyrkiske Betegnelse Landdamper; der er iøvrigt i Tyskland for længere Tid tilbage af en Oldenburger-Professor blevet foreslaaet Ordet Bahndampfer (Banedamper). Men Betegnelsen Damper for et Skib er for stærkt indgroet til, at man nu i det tyske Sprog kunde bruge det for et Bevægelsesmiddel paa Land. Det maa ogsaa bemærkes, at mange, navnlig engelske Baner, besidder store Dampere for Trafiken til Fastlandet og til Irland, og at saadanne Dampere vel nærmest vilde blive forstaaet som „Banedamper“.

*) Paa Dansk vilde dette Ord heller ikke kunde anvendes for Lokomotiv, thi ved Slæber forstaa vi, i det mindste i Jernbanens Fagudtryk, et rent Godstog.

Fra Finanslovsdebatten.

I sidste Nr. af „Dansk Lokomotiv Tidende“ gjorde vi de Synspunkter til Genstand for Omtale, som de forskellige politiske Partier fandt Anledning til at fremsætte i Anledning af Statstjenestemændenes Pladsopsigelser. — Uden iøvrigt at komme nærmere ind paa alle de Taler, der i større eller mindre Grad havde Adresse til Statsbanerne, vil vi dog efter Rigsdagstidende citere de Udtalelser, der særlig havde Lokomotivpersonalets Interesser for Øje, samt ligeledes citere Ministerens Svar til de anførte Henstillinger:

Folketingsmand **Andreasen**, Næstved, udtalte under sin Tale den 29de bl. a. følgende:

Vedrørende de saakaldte Rangerførere skal jeg bemærke, at de Maskiner, der benyttes til Rangering ved større Stationer, betjenes i Modsætning til, hvad Tilfældet er i Udlandet, kun af een Mand, der ikke alene er Fyrbøder, men ogsaa Fører, og som lønnes som Fyrbøder. Dansk Lokomotivmandsforening har henvendt sig til Statsbaneadministrationen og fremsat nogle Krav, gaaende ud paa, at Lokomotivførere efter 1 Aars Tjeneste som Førere af Rangerlokomotiver forfremmes til Lokomotivførere, endvidere, at alle Rangerlokomotiver bemannes med 2 Mand, Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder, og endelig, at Godtgørelsen for Rangertjenesten for Lokomotivførere ansættes til 20 Øre og for Lokomotivfyrbødere til 15 Øre pr. Rangertime. Jeg vil gerne anbefale denne Henvendelse, specielt det først nævnte Ønske: at de, der fører Rangerlokomotiver, lønnes efter det Arbejde, de udfører. Af Anmærkningerne til Finanslovsforslaget ses det, at Statsbanerne udtaler i Anledning af et Forslag om en Lønforhøjelse paa 200 Kr. til Værkmestre paa Statens Maskinværksteder, at denne Forhøjelse er nødvendig, fordi Haandværkere og Arbejds mænd nu har højere Løn end Værkmestre selv med betydelig Anciennitet. Akkurat det samme Forhold gør sig altsaa gældende med Hensyn til Maskinpersonalet ved Statsbanerne, og hvis Staten vil tage Konsekvensen af sin Stilling til de omtalte Værkmestre, kommer den i mange, mange Tilfælde til at forhøje Lønningerne. I hvert Fald vil jeg, der tidligere har talt herfor, varmt lægge den højtærede Minister paa Sinde at imødekomme dette berettigede Krav: at man ogsaa giver de Lokomotivfyrbødere, der har den ansvarsfulde Post at føre Rangermaskiner, hvilket kræver mindst lige saa stor Agtpaaagivenhed som Føring af Tog paa fri Bane, en anstændig Løn, saa at deres Arbejde bliver betalt med, hvad det er værd.

Da Folketingsmand **H. P. Hansen**, Slagelse, den 23de s. M. fik Ordet, henvendte han sig til Trafikministeren med forskellige Bemærkninger, og fortsatte saaledes:

Statsbanernes Budget viser, at paa flere Omraader har man søgt at reformere paa Lønningerne og i nogen Grad gøre Finansloven til en Lønningslov. Det er egentlig ganske forstaaeligt, eftersom den nugældende Lønningslov stammer fra 1908 og derfor i meget høj Grad trænger til Revision, men det har ikke hidtil været almindeligt, at man paa Finansloven rykkede Folk op fra een Lønningsklasse til en anden eller gav Ekstratillæg i den Udstrækning, det finder Sted her, til Folk, som skal udføre et Ekstraarbejde. Jeg har ikke i og for sig noget derimod og skal heller ikke fremføre noget Angreb i den Anledning, men kun rette den Henstilling til den højtærede Trafikminister, om der saa ogsaa vilde være Anledning til at lade dem, der arbejder som Rangerførere, rykke op i en højere Lønningsklasse, nemlig at lade dem blive Lokomotivførere. Det Spørgsmaal har været omtalt af det ærede Medlem fra Næstved (**Andreasen**), og ogsaa jeg vil efter Opfordring fra mange Rangerførere nede paa min Egn henstille til den højtærede Minister, om det ikke var muligt, at de omtrent 300 Mennesker, hvoraf mange undertiden maa køre i 7 eller 8 Aar som Rangerførere, kunde forfremmes til Lokomotivførere.

Den 24de fik Ministeren Ordet for at svare alle de mange Taleres Henvendelser, Forespørgsler og Kritik, og til Trods for, at Ministerens Tale, der ved sin udprægede Grundighed er meget interessant, tillader Pladsforholdene os kun at citere den Del af Talen, der formede sig som et Svar til ovenanførte Folketingsmænd.

Det ærede Medlem fra Slagelse (**H. P. Hansen**) og det ærede Medlem fra Næstved (**Andreasen**) har hver for sig omtalt Spørgsmaalet om Rangerlokomotivførerne. Fra Lokomotivpersonalet er der indsendt et Andragende til Ministeriet, og det var de ærede Medlemmers Hensigt at anbefale dette Andragende. For nogle Aar siden blev der klaget meget stærkt af Lokomotivpersonalet over, at Lokomotivfyrbødere ikke blot i fuld Udstrækning benyttedes som Førere af Rangerlokomotiver, men ogsaa i meget stor Udstrækning benyttedes som Førere af Lokomotiver paa Linien. En nærmere Forhandling om dette Forhold førte til Indrømmelser fra Statsbanernes Side, saaledes at paa een Gang jeg tror 80 Lokomotivfyrbødere blev forfremmet til Lokomotivførere, og der blev aftalt en vis Fremgangsmaade, hvorefter nye Udnævnelser af Førere fremtidig skulde finde Sted. Dermed mente man at have opnaaet i hvert Fald en foreløbig Løsning af Spørgsmaalet om Betjening af Rangerlokomotiver, idet man fra Statsbanernes Side ikke har villet eller kunnet erkende, at Tjenesten paa Rangerlokomotiver kan sidestilles med Tjenesten paa Lokomotiver, der fører Tog frem paa Linien. Nu er altsaa Spørgsmaalet taget op igen, og Lokomotivpersonalet ønsker en Forhandling derom. Det siger da sig selv, at jeg paa dette Tidspunkt ikke ret vel kan udtale noget

som uafviselig opstaar paa Grund af mangelfuld Uddannelse, kan let blive skæbnesvanger.

Disse selvfølgelig, indlysende og med Rette af Offentligheden stillede Fordringer, finder ikke den ønskede Imødekommenhed hos Jernbanemyndighederne.

De af de preuszisch-hessische Lokomotivføreres Fagorganisation fremsatte Ønsker om systematisk, praktisk og theoretisk Uddannelse af Lokomotivføreraspiranter, er der enten slet ikke, eller i meget ringe Grad taget Hensyn til, selv de af Lokomotivførereforeningen paa egen Bekostning oprettede Uddannelseskursus for Udvidelse af Fag- og almindelige Kundskaber, har ingen Støtte fundet.

En simpel Fordring til Opnaaelse af Jernbanernes Driftssikkerhed er at undgaa Overanstrengelse i Lokomotivtjenesten.

Tjenesten, som i sig selv er blevet betydelig sværere og mere oprivende paa Grund af, at Lokomotiverne trænger til Reparation, for det meste af Anvendelse af ikke tilstrækkeligt uddannede Fyrbøderpersonaler, og af de nu anvendte Erstatningsstoffer, forlanges endnu den Dag i Dag efter 3 Aars Krig i et Omfang langt udover Grænsen for Bestemmelser og det tilladelige.

Man maa ogsaa betænke, at paa Grund af Mangel paa Hvile og utilstrækkelig Ernæring, er Kræfterne blevet meget formindskede.

Tjenesteydelser paa over 400 Timer om Maanedn, og over 15 Timer for en enkelt Tur, er ingen Sjældenhed. At saadanne tjenstlige Forlangender af Lokomotivpersonalet kan blive farlige for Driftssikkerheden, maa ethvert almindeligt Menneske kunde forstaa.

Lokomotivføreren for det ved Schönhausen fornylig forulykkede Tog havde haft Tjeneste i 16 Timer, og kørt hele Natten igennem. Jernbanemyndigheder og Kontorer, som forlanger eller tillader saadan Tjeneste, værdsætter ikke Lokomotivtjenesten, saadan som den af vægtige Grunde burde.

Til vigtige Stillinger hører der „Kvalitetsmennesker“. Men disse søger da kun saadanne Poster, hvori de kan finde deres Tilfredsstillelse.

Desuden værdsætter man ogsaa en Stilling efter dens Rangstilling, Lønnen, og om man ellers ser op til den.

Alle disse Betingelser, som gør at en Stilling synes eftertragtelssværdig, er i en meget ringe Grad til Stede hos Lokomotivførerstillingen.

Derfor er det intet Under, at det ikke mere er de bedste og dygtigste, som gaar Lokomotivførervejen. Det lyder utroligt, at Lokomotivføreren har en Løn af fra 1400 til 2500 Mark.

Denne Højstelønning naas dog først efter 25 Tjenestear i en Alder af omtrent 50 Aar. Mange opnaar det overhovedet ikke, fordi Lokomotivføreren, paa Grund af den oprivende Tjeneste maa tage sin Afsked i 47 Aars Alderen, efter gennemsnitlig 21 Tjenestear. Lokomotivmændenes Lønninger er langt overfløjet af Værkstedarbejdernes. Disse fortjener aarlig 1000 Mark mere. Men derfor skal det dog

ikke siges, at disse har en glimrende Indtægt, ogsaa disse frister nødtørftig nok Livet.

Det behøver derfor slet ikke at være paaafaldende, at Lokomotivførervejen ikke mere synes eftertragtelssværdig.

Anseelse og Ære opnaas ikke, thi som en Stilling mellem Embedsmænd, som Lokomotivføreren er, bliver den ikke betalt, og heller ikke behandlet af Jernbaneledelsen.

Jernbaneledelsens ringe Paaskønnelse af Lokomotivtjenesten indvirker desværre ogsaa paa andre Steder.

I Længden kan selv Lokomotivføreren henfalde i Tvivl om sin egen Stillings Værdi. Derved bliver de moralske Egenskaber og den samvittighedsfulde Tjenesteydelse ikke fremmet.

Og med hvilke Anskuelser indtræder Efterfølgerne under disse Forhold i Lokomotivførerstillingen? Formindskelsen af Menneskematerialets Kvalitet af Lokomotivmændene bærer i sig en stor Fare for Jernbanedriften, for Stat og Folk.

Derfor er dette Spørgsmaal værd en Gang at drøfte for Offentligheden.

Naar det hedder i en Beretning om en stor Jernbaneulykke: Lokomotivføreren har sandsynligvis Skylden, saa har Sagen for det meste en dybere Grund, end som almindelige Mennesker straks antager.

(Berliner Tageblatt 20/11 17.)

Forsaa vidt ikke Stedsbetegnelser og lignende forraadte dette, kunde ovenstaaende Artikel akkurat ligesaa godt være møntet paa danske Forhold. Vi kan uden Spor af Overdrivelse — maaske med Undtagelse af Tjenestetidernes — sige, at den fremsatte Skildring passer ganske glimrende ogsaa paa danske Forhold.

Skal man frem til bedre Tilstande, mod Forhold, som er passende, er den eneste Vej den, at alle Lokomotivmænd maaltbevidst slutte sig sammen i deres faglige Organisation, da kan Maålet naas.

Red.

Jernbanetidende.

I Lokomotivtidende Nr. 21 har vi optaget en Artikel af „Caspar Røgbrænder“, hvori behandles et Svar Togfører Altofte har fremsat i „Dansk Jernbaneblad“ paa en Artikel, der har staaet i „Frederiksborg Amtstidende“.

Vore Læsere er bekendt med dette Forhold og ved, at „Caspar Røgbrænder“ kun har forsvaret Lokomotivmændene mod det Angreb, Togfører Altofts Artikel indeholdt.

I den Anledning finder „Jernbanetidende“

sig foranlediget til i sit sidst udkomne Nummer uden at meddele sine Læsere noget om Sagen at fremsætte følgende:

Dansk Lokomotivmandsforbunds Medlemsblad er nu igen kommet ind paa sit Yndlingstema: Hvem har det største Ansvar. En lille forøvrigt ganske spagfærdig Artikel i Dansk Jernbaneblad, skrevet af Togfører Altofte, har givet Lokomotivtidende Anledning til atter at beskæftige sig med dette højest vigtige Emne. Vi vil ærlig talt grumme nødig blande os i den Diskussion, som minder os meget om de Problemer, vi i Drengaaarene havde under Behandling under Frikvartererne. Men mener Lokomotivtidende ikke, det har bedre Opgaver at tage Vare, saa skal vor Medvirkning til en grundig Belysning af Ansvarsproblemet naturligvis ikke mangle. Det er imidlertid vor Opfattelse, at alle Parter — oggaa Lokomotivpersonalet — staar sig bedst ved ikke at faa Emnet stærkere uddybet for aabne Døre og Vinduer. Glansen gaar let af Sct. Gertrud i vore Dage; vi behøver saamænd ikke selv at være saa hidsige paa at skruppe den Smule af hinanden, vi har. Lokomotivtidende bør imidlertid forstaa, at en fortsat Behandling af det i sig selv saa latterlige Emue kan gøre det nødvendigt for os at overtage Hr. Altoftes Rolle i Diskussionen. Og saa kan det hælde, der bliver rokket ved flere Piedestaler, end Lokomotivtidende skotter om.

Som det heraf fremgaar, finder „Jernbanetidende“, ikke Anledning til at komme ind paa Realiteten i Sagen, formodentlig af lutter „Hensynsfuldhed“ overfor Lokomotivpersonalet; men derimod anslaaer det en Tone, som for at blive i Billedet, den større og stærkere Dreng finder Anledning til at benytte, naar han i Frikvarteret staar overfor en Kammerat, han mener nemt at kunne banke.

„Caspar Røgbrænder“s Artikel indeholdt kun et „Maa vi være her“, og det maa derfor overraske, at „Jernbanetidende“, der ellers ynder at reklamere med Retsfølelse og Retsind, anslaa en Tone, hvis skolemesterlige Karakter maa kalde til Eftertanke.

„Jernbanetidende“ maa vide, at „Dansk Lokomotiv Tidende“ uden Hensyn til den formående Pegefinger ogsaa i Fremtiden agter at værges Lokomotivpersonalet mod alle Angreb, ogsaa dem, der maatte fremkomme i „Jernbanetidende“.

Vi sætter imidlertid stor Pris paa Samarbejdet med „Dansk Jernbaneforbund“; men „Jernbanetidende“ maa endelig ikke tro, at fordi vi er bleven Part i „Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg“, at vi dermed er kommen under Formynderskab af det ærede Blad. — Nej! vore Piedestaler er der

saamænd ingen Grund til at rokke ved; thi de er desværre faa og smaa. Derimod synes det os, at den „Jernbanetidende“ har stillet sig paa, er bleven for høj. — Svimmelhed kan undertiden medføre Ulykke.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning

Boulevardbanen.

Tirsdag d. 27. November deltog vi i Forevisning af Boulevardbanen efter Indbydelse af Generaldirektoratet. Deltagerne samledes Kl. 10 Fm. i 3die Klasses Ventesal paa Personbanegaarden, for inden Turen at faa lidt at vide om de tekniske Enkeltheder.

Efter at Trafikminister Hassing Jørgensen havde budt Velkommen, holdt Kommitteret Ernst et instruktivt Foredrag over Anlægget, som han betegnede som et vigtigt Led i den samlede Jernbaneplan, fordi at alle Banelinier herigennem sattes i Forbindelse med hverandre, saaledes at direkte Forbindelse nu var etableret mellem Nord- og Kystbanen og de øvrige Banelinier. Endvidere var der saadanne Fordele, som at man slap for Niveauoverskæringerne, der havde været til Gene for alle. — Dernæst omtaltes de Vanskeligheder, der havde været at overvinde, bl. a. fordi at Grundvandet stod ca. 3 Meter over Tunnelens Fundament, der var saaledes paa forskellige Steder anlagt Brønde med elektriske Pumper, der automatisk gik i Gang, saa snart Vandet naaede en vis Højde, ligeledes var den udvendige Side af Tunnelen beklædt med et Lag Kridt, saaledes at den var helt vandtæt. — Det bortgravede Fyld var dels kørt ud i Svanemøllebugten, dels i Kalvebodstrand, og begge Steder havde man indvundet et Areal paa ca. 27 Tdr. Land. Overingeniøren omtalte dernæst Tunnelens Størrelse og viste, at denne langt overgik andre europæiske Bybaner, ja, at Forholdet var det, at hvert enkelt Rør var dobbelt saa stort som nogen af de omtalte. — Til Eks. saa de underjordiske Baner i London ud som Kloaker i Sammenligning med Boulevardbanens Rør. Han omtalte, at Aarsagen til, at Anlægget var saa stort, til dels skyldtes, at der skulde anvendes Damplokomotiver, og for at forhindre, at Luften i Tunnelen skulde blive for daarlig. Han omtalte dernæst det Luftfornylsessystem, som var anlagt, dette var imidlertid ikke helt færdig.

Efter Foredraget, der hilstes med Bifald, gik man ned paa Perron 5 for at tage Plads i Toget, der befordrede Deltagerne til Østerbro og tilbage. Undervejs bemærkede vi en Masse Fordybninger i Udgravningernes Sidevægge, hvis Hensigt var en dobbelt, dels at spare Materiale, dels den at kunne benyttes som Tilflugtssted for Personale paa Strækningen. Lignende Fordybninger bemærkede vi med smaa Mellemrum i Tunnelens Væg. Ved Frederiksborggades Station gjordes et Ophold for at faa Lejlighed til at se Anlægget der. Da Toget standede og vi kom ud, kunde man ikke se en Haand for

sig, Dampen svøbte sig tæt om alle, den kom løbende efter Toget og med Toget, men kort efter var den forsvundet, og det var atter klart. Som ovenfor nævnt fungerede det Apparat ikke, der skulde fjerne Dampen. Det fugtige, klamme Vejr gjorde det naturligtvis ikke bedre. Vi kom uvilkaarligt til at tænke paa de stærkt trafikerede Sommersøndage, hvor Tog efter Tog skal standse her, om det nu vil lykkes at fjerne Dampen tilstrækkelig hurtig, ellers vil dette være en voldsom Gene. Forhaabentlig virker Luftfornyelsesapparatet til den Tid tilfredsstillende. — Iøvrigt er der Røgaftræk paa forskellige Steder i Tunnelen. Ved Stationen udvider Tunnelen sig betydeligt for at give Plads til Perroner, Loftet er her fladt og bæres af en Mængde Søjler, der forneden var beklædt med glacerede Sten. Vi fik Indtryk af, at Stationen var meget lang og ret rummelig. Man begav sig nu op til Jordens Overflade. Tunnelen er dobbelt her, idet der er en Etage over Sporene, hvor der skal indrettes Biletkontor. Saavidt vi forstod Overingeniøren, var der lavet Opgange fra Stationen ved Nørregade, paa begge Sider af Frederiksborggade og ved Gothersgade, saaledes at Publikum kan forskaanes for at gaa tværs over stærkt trafikerede Gader.

Vi skulde videre, og lidt efter satte Toget sig atter i Bevægelse, og et Øjeblik efter var vi atter ude af Tunnelen i den frie Udgravning ved Østre Anlæg, og kort efter standsedes paa Østerbro Station. Strækningen fra Personbanegaarden til Østerbro er 3,2 Km. Halvdelen er aaben Udgravning og Halvdelen Tunnel. — Efter et kort Ophold paa Østerbro Station returneredes til Personbanegaarden, denne Gang uden Standsning. Vi bemærkede, at det tog ca. 7 Minutter at køre dette Stykke Vej. Da vi kom tilbage, var der dækket Smørrebordsborde, hvorom Deltagerne samlede. Ved Bordet talte Trafikministeren for Statsbanerne og mindedes 3 Navne, afd. Folketingsmand, Ingeniør Hammerich, fhv. Generaldirektør Ambt og Overingeniør Ernst, der hver for sig havde bidraget til Anlæggets Realisation.

Generaldirektør Andersen Alstrup takkede paa Statsbanernes Vegne og knyttede hertil en Tak til Rigsdagen og haabede paa Lovgivningsmagtens Velvilje, naar nu de store Banepplaner kom for, thi uden disses Gennemførelse vilde det blive vanskeligt at bestride den voksende Trafik. Derefter havde Borgmester Jensen Ordet paa Hovedstadens Vegne og udtalte Ønsket om Held for det nye Anlæg, som han haabede maatte blive til Glæde for Kommunen.

Til Slut talte Trafikminister Hassing Jørgensen og bad den københavnske Presse om venlig Forstaaelse af, hvorfor Anlægget var taget i Brug, forinden det var helt færdigt, hvilket var sket dels for at frigøre de Arealer, hvorpaa den gamle Banegaard laa, dels fordi det Tidspunkt, hvor hele Anlægget kunde ventes færdig var uvist paa Grund af de Vanskeligheder, der var forbundet med Fremskaffelsen af forskellige Materialer. Dermed blev Bordet hævet, og Deltagerne spredtes.

Finska Lokomotivmannas Förbundet.

Til „Nordisk Lokomotivmands Forbund“s Præsident er der, midt under de vanskelige Tilstande Finland for Tiden befinder sig i, indløbet Meddelelse om, at „Finska Lokomotivmannas Förbundet“ ønsker at optages som Afdeling af Forbundet. Vi anfører her de udvekslede Skrivelser Ordlyd:

Helsingfors, den 15. October 1917.

Till Nordiska Lokomotivmannaförbundet.

Undertecknade ha härmed nöjet meddela, att Finska Lokomotivmannaförbundet, f. de Finska Förare- och Eldareföreningen, definitivt beslutit ansluta sig till Nordiska Lokomotivmannaförbundet för att i enigt samarbete med de skandinaviska kollegerne verka till förmån för lokomotivmannakåren och dess gemensamme strävande. Vi uttala övertygelsen, att de finska lokomotivmännens sentida anslutning icke skall misförstås och att deras ärliga kamp för kårens framtid skall möta sympati inom brödräfbunden i skandinavien.

För centralbestyrelsen för Finska Lokomotivmannaförbundet:

Konst. Lindqvist.

Karl Mannelin

Præsidentens Svar:

Nordiske Lokomotivmands Forbund.

Finska Lokomotivmannaförbundet, Centralbestyrelsen,
Helsingfors.

Herrer Lindqvist og Karl Mannelin!

Med største glæde har jeg mottat Deres ærede av 15de oktober, hvori Finska Lokomotivmannaförbundet meddeler sin indmeldelse i og tilslutning til Nordiske Lokomotivmands forbund.

Jeg har paa sekretariatets vegne noteret indmeldelsen og vil da fra dato Finska förbundet ta del i vort forbunds arbejde,

Jeg hilser paa forbundets vegne finske kolleger varmt og hjertelig velkommen og uttaler forvisningen om, at sammenlntningen av alle nordiske lokomotivmænd maa bli til lykke og held for arbeidet med at hævde vor stands ære og velfærd.

Med hilsen til alle finske venner.

Trondhjem, den 20. 11. 1917.

Thv. Nordahl,
Præsident.

Hermed er de fire Organisationer, der oprindelig stiftede «Nordisk Lokomotivmands Forbund», atter sammenknyttede. «Finska Lokomotivmannas Förbundet» har paa Grund af de særlige Forhold i Landet i en Aarrække været forhindret i at kunde deltage i Arbejdet i N. L. F., men har dog stadig med Sympati og Interesse fulgt dette.

Ogsaa vi hilser det finske Forbund Velkommen og haaber, at der dermed gives N. L. F.s Ord en forøget Vægt saaledes at de Krav, der rejses eller støttes af Nordisk Lokomotivmands Forbund sejrrikt maa blive gennemførte.

*Betal dit Kontingent punktlig.
Restance gavner ingen*



Referat.

Hovedbestyrelsesmødet d. 19. November 1917.

Alle Hovedbestyrelsesmedlemmer var til Stede.

1. Meddelelser fra Formanden. Formanden åbnede Mødet og gav forskellige Meddelelser angaaende modtagne Skrivelser. Indledede en Diskussion om Foreningens Stilling ved Lønningslovens Revision, evtl. overfor Lønningspørgsmaalet, som i 1918 atter vilde rejse sig. —

Emnet gav Anledning til en meget omfattende Debat, i hvilken alle Medlemmerne i Hovedbestyrelsen deltog. Der var absolut Enighed om at Fortsættelse af de aarlig tilbagevendende Dyrtidstillæg under den Form, som Tjenestemændene faar dem tildelt, maatte man bort fra. — Den nedsatte Lønningskommission maatte gennem Tjenestemændenes Repræsentanter bibringes Forstaelsen af, at nu maatte der, forsaavidt Kommissionen paa Grund af Arbejdets Omfang ikke blev færdig med sin almindelige Betænkning, gives et midlertidig Lønningstillæg, som i hvert Fald svarede til Prisstigningen fra 1908 til 1914. —

Under denne Debat meddelte Formanden, at C. O. havde nedsat et Lønningsudvalg, og at C. O. paa Forslag af ham havde valgt Lokfører M. Mortensen, Esbjerg, ind i dette Udvalg. —

Hovedbestyrelsen bifaldt Forslaget. —

Lillie ansaa det for uheldig for Foreningen, og tillige en vanskelig Stilling for saavel Formanden som for Hr. Mortensen, da vi kun havde en Repræsentant i C. O.'s Bestyrelse, og at han ikke tillige var Medlem af C. O.'s Lønningsudvalg. —

Formanden delte fuldtud Lillies Opfattelse og fandt af den Grund Anledning til at nedlægge sit Mandat i C. O.

Lillie takkede Formanden for hans udmærkede Arbejde som Foreningens Repræsentant i C. O. —

Hovedbestyrelsen gav sin Tilslutning hertil ved at rejse sig. Som Foreningens Repræsentant i C. O. valgtes Lokfører M. Mortensen.

2. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

Forretningsudvalget. — Lillie redegjorde for Forretningsudvalgets Arbejde siden sidste Hovedbestyrelsesmøde. — Refererede Forhandlingen hos Generaldirektøren angaaende Ansættelse af Lokomotivførere som Depotforstandere ved Rangerdepoterne, der var resulteret i, at Generaldirektøren havde godkendt en saadan Ordning. Protokollen forelaa imidlertid endnu ikke — Ekspeditionen i denne Sag vilde forhaabentlig dog ske

saaledes, at disse Pladser vilde blive besat omkring 1. Januar. — Angaaende forskellige andre Sager, Foreningen har forelagt Generaldirektoratet, kunde der i den nærmeste Tid ventes Forhandling. —

Omtalte dernæst den Maade man gik frem paa ved Tjenestereguleringen, han udtalte sin Beklagelse af, at at den Aand og de Forudsætninger, hvorunder han havde arbejdet i Udvalget, nu svigtedes og skabte Meningsløsheder i Tjenestefordelingene. — En Række Beklagelser fra Medlemmer forelaa, og alle var berettigede. — Forretningsudvalget havde derfor ogsaa gjort Skridt til overfor Generaldirektøren at udtale Foreningens Beklagelse samt anmode om hans Indgriben i Forholdet. —

Refererede dernæst en Konference angaaende Flytningen af det Personale, der ved Boulevardbanens Aabning bliver overflødig i Kb. H. — Resultatet heraf blev, at dette Personale glider ind blandt Personalet paa Gb. i Henhold til Ancienniteten, og at Ordningen for Lokfyrb. træder i Kraft straks, medens Lokførerne senest 1. Februar 1918 skal være ordnet i Tur efter Anciennitet. —

Bladudvalget. Vording redegjorde paa Bladudvalgets Vegne for de stadig stigende Priser paa Papir. Omtalte Annonceindtægterne, der endnu holdt sig paa samme Niveau som sidst. — Toges til Efterretning. —

Lønningsudvalget. Lillelund gennemgik paa Lønningsudvalgets Vegne forskellige Lønsager. Det fremgik af Svarene, at der efter den nu Distriktordning viste sig en vis Utilbøjelighed til at bevilge Personalet Godtgørelser, det tidligere har erholdt. Henstillede, at Sagerne burde forelægges Generaldirektoratet for at faa klaret disse Afgørelser. — Toges til Efterretning, henvises til Forretningsudvalget. —

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg. Lillie refererede de sidste Møder i Udvalget og gav Oplysninger om forskellige Skrivelser. Fællerudvalget havde fremsendt til Generaldirektoratet. —

Forhandlingerne angaaende Kørepengene kunde forventes paabegyndt i Maanedens Slutning. — Toges til Efterretning.

Velfærdsudvalget. K. Johansen omtalte paa Udvalgets Vegne en Henvendelse, der var rettet til Distrikcheferne, paa hvilken Svar endnu ikke var indløben. — Toges til Efterretning.

Fællesrepræsentationen. Formanden omtalte det konstituerende Møde og meddelte, at Foreningens Kontingent hertil var 154 Kr. 50 Øre. En Anmodning om, at „Dansk Lokomotivtidende“ tilstilledes samtlige Bestyrelsesmedlemmer i Fællesrepræsentationen, godkendtes. — En Skrivelse fra Fællesrepræsentationens Forretningsudvalg angaaende Oplysninger om tidligere indsendte Lønkrav henvistes til Forretningsudvalget.

Centralorganisationen. Formanden refererede de sidste Møder i C. O. — Meddelte, at Lønningskommissionens første 7 à 8 Møder kun havde beskæftiget sig med det grundlæggende Arbejde, og at Kommissionen havde delt sig i en Række Udvalg. — Omtalte Vedtagelsen af en Resolution, der blev stillet i Anledning af en Kronik, Formanden for C. O., Stationsforstander Henriksen, havde skrevet, og som ikke dækkede de Opfattelser, der var de bærende i C. O. —

Lillelund gav Oplysninger om Valg af Formand for Statsfunktionærernes Laaneforening, hertil var valgt Hr. Toldinspektør Ivar Berendsen.

3. Hovedkassens Kvartalsberetning. Larsen gennemgik Regnskabet, der i Forhold til Budgettet stillede sig noget ugunstig. Aarsagen hertil var de store Udgifter ved Dyrtidstillægskampagnen samt det ekstraordinære Delegeretmøde. —

Paa det kritiske Revisionsudvalgs Vegne fremsatte Vording nogle Bemærkninger til Regnskabet, hvilke toges til Efterretning. —

Lønningssagen. Lillelund gjorde paa Udvalgets Vegne Rede for, hvilke Ændringer i Lønningslovens forskellige Paragraffer Udvalget havde tænkt at foreslaa.

Eventuelt. Paa Forretningsudvalgets Vegne udbad Lillie sig H. B.'s Tilladelse til at foretage forskellige Dispositioner, dels i Foreningsøjemed, dels i Anledning af Aarsskiftet. Tilladelsen blev givet. —

C. M.

Til Afdelingsbestyrelserne.

I Henhold til Forretningsordenens Punkt g, anmodes d'Fr. Afdelingsformænd om at erindre Indsendelsen af en fuldstændig og nøjagtig Fortegnelse over samtlige Afdelingens Medlemmers Navne og Adresse. Denne bedes tilstillet Bladets Expeditør snarest og senest 10de December d. A. De til Redaktionen indgaaede Medlemsforiagnelser vil blive tilsendt Expeditøren.

løvrigt henledes Opmærksomheden paa Forretningsordenens andre Bestemmelser, der bedes overholdt.

Tilskadekommen Lokomotivfører

For nogle Dage siden paakørtes Lokomotivfører Hansen (Vordingborg) paa Maskinafdelingens Sporomraade paa Gb. Paa Vej til Tjenesten vilde Lokomotivføreren gaa til Side for en Maskine, men tog sig ikke i Agt for et Rangertog paa Værkstedssporet, der paakørte ham og tilføjede ham flere ret alvorlige Kvæstelser. Han fik saaledes den ene Arm brækket. Ligeledes blev saavel Ansigt som Ryggen slemt tilredt. Hansen befinder sig nu i god Bedring.

Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør!

Lokomotivpersonalet har i Anledning af Boulevardbanens Aabning modtaget en lille venlig Hilsen fra Generaldirektoratet, som der maaske kunde levnes mig en ringe Plads til Omtale. Ordlyden af denne er følgende:

Til Lokomotivpersonalet Gb.

Det meddeles, at Generaldirektoratet har tilskrevet 1ste Distrikt saaledes: „I Anledning af Boulevardbanens forestaaende Aabning meddeles til videre Bekendtgø-

relse for Lokomotivpersonalet, at Fyring paa Strækningen Personbanegaarden—Østerbro er strengt forbudt, og at der maa drages Omsorg for, at Fyret er klart inden Afgangen fra Personbanegaarden, henholdsvis Østerbro.

Man beder Distriktet føre nøje Tilsyn med, at Forbudet mod Fyring overholdes og at drage Omsorg for, at Overtrædelse paatales, eventuelt ved Mulktering. Og at Maskinsektionen af Distriktet er anmodet om at sende Indberetning i hvert enkelt Tilfælde, hvor Forbudet ikke overholdes.

(sign.) Hunderup.

Saa mange er Ordene og saa stramme. Jeg har fra mange Sider hørt Beklagelser over den Form, man har givet Skrivelsen. Udsigt til Mulktering o. s. v., fordi det menes, at det samme kunde være naaet paa anden Vis. Og det mener jeg med. Det er ganske klart, at Lokomotivpersonalet lige saavel retter sig efter en høflig Henstilling som efter et kategorisk Forbud, thi det er ogsaa Mennesker, der er i Besiddelse af Forstand, og i væsentlig Grad har Forstand paa Kørsel med Lokomotiver og Fyring paa disse. Personalet kan udmærket godt begribe, at det maa undgaas at fyre paa den angivne Strækning, men Praksis er en Ting, Teori en anden. Jeg vil antage, at der af Personalet vil blive gjort de største Anstrengelser for ikke at komme til at overtræde Forbudet, men der kan stadig komme et „Men“ i Vejen. Som Livet er mangfoldig, som Arbejdets Udførelse den ene Dag kan være fuldstændig forskellig fra en anden, saadan er det ogsaa her. Brændslets Varmevne er saa højst forskellig. Statsbanerne maa jo tage, hvad de kan faa, saa en ellers omhyggelig Beregning kan slaa fejl. Forsinkelser kan medføre dette, og saa meget andet. Skulde det saaledes ske, at der tilfældig blev noget i Vejen, det kan formentlig ske dér som andet Steds, vilde jeg dog anse det for temmelig haardt straks at fare til Mulktering. Jeg vil haabe, at det ingen Sinde maa blive nødvendig at gribe ind, hverken med Paataler eller Mulktter, og da er Aarsagen vist nærmest den, at Personalet selv kan indse det berettigede i Forbudet. Og dette kunde være naaet, selv om Skrivelsen havde faaet en lidt mere hensynsfuld Form. — Verdenskrigsperioden har jo gjort, at Fyring paa Lokomotiverne er meget forskellig fra tidligere, og jeg véd, at det fra kompetent Side er erklæret, at Fyringen med Koks og det daarligere Brændsel gik meget bedre end forventet. Aarsagen hertil er den, at Personalet i nogen Grad har faaet frie Hænder til at indrette sig paa denne Fyring, saa at Kørslen kan foregaa nogenlunde planmæssig. — Dette er naaet ved forstaaende Medvirkning fra Personalets Side, og det omskrevne Forhold vilde sikkert kunne være bleven gennemført paa samme Maade.

Med Tak for Optagelsen,

ærbødigst

Caspar Røgbrænder

For 1 Krone aarlig sikrer Du Dig Støtte og Hjælp, om Uheld eller Ulykke rammer Dig

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. & M. F.

Lokomotivfyrbøder B. Greffel. — Aarhus.

Lokomotivfyrbøderaspirant A. M. Dalsgaard. — Langaa.

Til Adressefortegnelsen.

Expeditorrens Adresse er: Lokomotivfører Alf. Olsen.
Siesta, Solvej, Helsingør.

Personalialia.

1. December 1917.

Forfremmet til Lokomotivfyrbøder:

Haandvk. A. V. Jørgensen, Vrkst. Nyborg, i Struer.

Forflyttet efter Ansøgning:

Løkfører C. M. Rasmussen, Slagelse, til Aarhus Ø.

" J. Pedersen, Struer, til Slagelse.

Forflyttet efter Ordre:

Løkfører C. C. M. Andersen, Kbh. Persbg. til Kbhvns Godsbg.

" A. C. Petersen, " " " " "

" J. C. Pedersen, " " " " "

" P. Johansen, " " " " "

" C. J. Olsen, " " " " "

" L. P. Pedersen, " " " " "

" C. C. G. Frederiksen, " " " " "

" J. A. N. Nepper, " " " " "

" N. P. Pedersen, " " " " "

" H. C. V. Martinsen, " " " " "

" E. M. Petersen, " " " " "

Lokfyrb.	E. O. A. Thomsen,	"	"	"	"
"	T. G. Pedersen,	"	"	"	"
"	F. C. Madsen,	"	"	"	"
"	R. M. J. Jensen,	"	"	"	"
"	J. F. Nielsen,	"	"	"	"
"	H. S. Dilleng,	"	"	"	"
"	K. A. H. Petersen,	"	"	"	"
"	N. B. Nielsen,	"	"	"	"
"	J. Knudsen,	"	"	"	"
"	T. G. Meng,	"	"	"	"
"	A. V. Nilsson,	"	"	"	"

Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Nyborg
eller Fredericia.

Chr. Holmtoft,
Vedde.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner:

Den mest økonomisk og let
teste Maade at bruge Hushold
ningssæbe paa. Faas overalt.



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 275 Mill. Kr.Samlede Garantimidler
over 75 Mill. Kr.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold).

Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hr. Købmænd ikke
blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette
anføres, at vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning.

Modefor
retningen „Lilli“

GODTHAABSVEJ 55

Tlf. 887 y.

Tlf. 887 y.

DAME- OG BØRNEHATTE.

Vesterbro's Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres FODTØJ

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Ryg

CREMO

Tobak.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion: Vesterbrogade 98 a¹, Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22³, Telefon Vester 4011.
{ For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.