

18. Aarg. Nr. 16.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. August 1918.

## Om Bevægelsen med særligt Henblik paa Jernbaneforhold.

Fra Tyask ved Otto Bendixen.

Ved et Lokomotiv og ved et Jernbanetog forekommer de forskellige Bevægelser og Hastigheder, og man tør overhovedet sige, at vore Jernbaner ingen Betydning havde, hvis ikke her blev udført Bevægelser, som netop har den Hensigt at befordre Personer og Gods fra et Sted til et andet.

Den enkleste Bevægelse er den saakaldte fremadskridende. Befinder et Lokomotiv sig f. Eks. nu i Hamborg og efter nogle Timer i Berlin, saa har det udført en saadan fremadskridende Bevægelse, og i det væsentligste handler det sig, naar man har Jernbanevæsenets praktiske Side for Øje, stedse om saadanne Fremskridt.

Men der optræder ogsaa andre og udviklede Bevægelser. Tager vi engang et Punkt i et Lokomotivs Sporkrans i Øjesyn. Vi vil ved denne Betragtning antage, at Maskinen arbejder paa Stedet, saaledes som det sker ved Modeller, hvis Arbejde skal forevises. Efter vor Forudsætning bevæger vedkommende Aksel sig altsaa ikke videre, og Hjulet drejer sig i et fast Lager. Da udfører hvert Punkt aabenbart et Kredsløb, naar Hjulet drejer een Gang rundt. Men betydelig anderledes bliver et saadant Punkts Vej, hvis Hjulet ruller videre, naar altsaa Lokomotivet kører. Thi da kommer til den roterende Be-

vægelse endvidere en fremadskridende. Der opstaar da en Bevægelseslinie, som hverken er lige eller en Cirkel, og Matematikeren betegner denne Linie som en „Cycloide“ (Hjul-linie). Den viser sig som en Række ejendommeligt krummede Linier, der er ordnede som Brobuer ved Siden af hinanden, og hvis Toppunkt støtter sig paa Sporet.

AF stor Betydning netop for Lokomotivet er endvidere de oscillerende Bevægelser. Man forstaar derved saadanne, som kendetegner sig som frem- og tilbagegaaende, svingende eller vuggende. Drejer vi et Hjul rundt ved Hjælp af en Krumtap, saa udfører vi en roterende Bevægelse, bevæger vi derimod en Pumpes Haandtag, saa er Bevægelsen oscillerende, det vil sige svingende eller retningsvekslende. Saadanne Bevægelser kommer aabenbart paa udpræget Maade i Betragtning ved Maskinens Stænger og Styring, og man forstaar let, at her opstaar visse Skadeligheder. Man betænke blot, hvilken Vægt hovedsagelig Gangtøjet repræsenterer. Nu maa dette ved hurtig Kørsel overordentlig hurtigt slynges frem og tilbage, Retningen skal altsaa hyppigt veksles, og ved hver Bevægelse gælder det ud fra Hvilestillingen at antage et hurtigt Tempo, for straks derpaa igen at lade dette svinde hen. Det er klart, at herved opstaar en stærk Materialpaavirkning, og der bliver ogsaa forødt en ikke ubetydelig Kraft. Alligevel vil Overførelsen af den frem og tilbagegaaende Stempelbevægelse til Maskinens roterende Hjul næppe lade sig udføre anderledes end ved en



paa en Tap virkende Stang. Thi saa gammel Dampmaskinens Historie overhovedet er og i Særdeleshed Lokomotivets, er det dog aldrig lykkedes at finde en Erstatning for denne Maade at omsætte Bevægelsen paa. Man maa vel derfor tage til Takke med denne, selv om man ogsaa maatte ønske et gunstigere Middel.

En Bevægelses Bane kan endvidere være lige eller krum. Jernbaneteknikerens Ideal vilde ubestrideligt være det at anlægge sin Bane ganske ligelinet. Det lader sig dog af forskellige Grunde ikke gøre, thi meget lange lige Linier vilde vel hensigtsmæssigt kunde forbinde to Stationer, men de vilde undervejs kun berøre saadanne Steder, som tilfældigvis ligger i denne lige Linie. Men frem for alt tvinger dog hyppigt Terrænet til at slaa ind paa den krumme Bane. Vilde man f. Eks. gennem et Bjerg afstikke en Banelinie efter Linealen, saa vilde Udførelsen sandsynligvis forme sig overordentlig kostbar. Her gælder det langt mere at rette sig efter Jordbundsforholdene, og det er kun muligt, naar man er beredt til at tage de forskelligste Kurver med i Købet. Saaledes vil man ved Gennemskæringen af et Bjerg maaske opad trænge ind i en Tværdal og da maaske gennembore Bjergkammen i en dristig Tunnelbygning, for sluttelig paa den anden Side i en passende Sænkning at finde Vejen nedad. Efter dette Mønster er f. Eks. Sct. Gotthardbanen bygget, og hvem som har set denne vil erindre, hvilke dristige Kurver, der er anlagt ved denne. Kun paa vide Lavlande kan Liniernes løbe ligere, især der hvor Landsbyerne ligger sparsommere spredt. Saaledes viser de nordamerikanske Banestrækninger hyppigt lange lige Linier, og ogsaa paa den lombardiske Slette synes mange Strækningers Retlinethed de Rejsende paafaldende, og som stærkt afviger fra Alpernes kurverige Linier, som han vel har kørt igennem.

En fuldstændig ligelinet Jernbanestrækning, som turde være den længste i Verden, befinder sig paa den 1600 km. lange australske Østvesttranskontinentale Jernbane, som fører fra Port Augusta i Syd-Australien til Kalgoortie i Vest-Australien. Den begynder i Nærheden af Gordea og er 497 km. lang. Da denne Stræk-

ning tildels er en Ørkenbane og Terrænet er næsten fuldkomment fladt, behøvede Bygmesteren ikke at tage noget Hensyn, men kunde bygge Banen næsten snorlige. Ret betegnende for det Terræn, som denne Strækning gennemskærer er de paa de nyeste Kort indtegnede Navne som f. Eks.: No Mans Land, „Ingenmands Land“ (et Land som ingen tilhører) og Nullarbor Plain (Træløs Steppe).

Kurverne byder forskellige tekniske Vanskeligheder, da man paa en vis Maade kan anse dem som en Fjende af Bevægelsen. Thi et Jernbanetog har, som ethvert Legeme der bevæger sig, den Bestræbelse at opretholde sin Retning. Kører dette altsaa gennem en Kurve, saa gør sig straks den saakaldte Centrifugalkraft, den midtpunktflyvende Kraft, gældende, som fortrænger Masserne fra Kurvens Midtpunkt. Der maa derfor træffes særlige Foranstaltninger for at holde Vognene paa Sporet. Dertil tjener frem for alt Hævningen af den yderste Skinne. Derved bliver nemlig Lokomotivets og Vognenes Tyngdepunkt trængt noget mod Kurvens Inderside, og der bliver altsaa vakt en Kraft, som netop tilstræber Midtpunktet. Ved stærkt krummede Kurver, som man f. Eks. kan se ved Berlins Bybane, anvender man endvidere en Tvangsskinne, som løber tæt ved Siden af den inderste Skinne, og mod hvilken Sporkransen i Nødsfald kan støtte sig.

Af Nødvendigheden af Yderskinnens Hævning viser sig ogsaa, at Hurtigbaner, f. Eks. Forsøgsbanen Berlin—Zossen, hvis Tog skal tilbagelægge ca. 200 km. i Timen, næppe turde have Kurver, thi ved disse maatte Hævningen være meget stor, og det kunde ske, at Vognene maatte ligge saa skraat, at de vilde falde om, hvis Toget af en eller anden Grund var tvunget til at holde der.

Men ved Gennemkørslen ad en Kurve forekommer endnu andre interessante Bevægelsesforhold, som i Almindelighed vel sjælden bliver bemærket. Er Sporet nemlig kurvet, saa er den yderste Skinne noget længere end den inderste. Som Følge heraf maa de yderste Hjul i en Kurve udføre flere Omdrejninger end de inderste. Men det er ikke muligt, fordi to overfor hinanden liggende Hjul jo altid sidder fast paa den samme Aksel. Og faktisk



maa Bevægelsen udlignes ved Glidning, hvorved Hjulene glider paa Skinnerne, slides uregelmæssigt og ogsaa paavirker Sporet stærkt. Hjulenes Indretning adskiller sig altsaa her ganske væsentlig fra den et Automobils Baghjul har. Ved disse er nemlig ved den saakaldte Differential sørget for, at det yderste Hjul i en Kurve kan dreje sig mere end det inderste, thi kun Summen af begge Drejninger bliver stedse ens, og derved fremskaffes netop en Differenciering.

Forbinder vi nu med Begrebet Bevægelse ogsaa Begrebet Tid, saa faar vi Hastighedens Bestemmelse. Tilbagelægger f. Eks. et Lokomotiv paa 3 Timer en Strækning paa 180 km., saa erfarer vi ved Division af 180 med 3, at Hastigheden pr. Time beløber sig til 60 km. Det er altsaa Hastighed lig Vej og Tid. Og for Lokomotivføreren spiller Hastigheden en meget betydelig Rolle. Det er derfor forstaaeligt, at Teknikeren bestandig arbejder med Forbedring af Hastighedsmaaleren, hvilket der dog ikke her skal kommes nærmere ind paa.

En Køreplan angiver den normale Tid, desuden lader den se den korteste Tid, en paa Maskinen anbragt Paaskrift belærer endvidere Føreren om, hvilken Maksimalhastighed hans Lokomotiv maa køre. Her gaar man i Tyskland ikke udover 110 km. Overhovedet er det efter Sagkyndiges Mening uhensigtsmæssigt at forøge Hastigheden til det ubestemte, og 100 km. pr. Time danner allerede en vis Maksimalgrænse for Jernbanens Rentabilitet. Dette hænger saaledes sammen. Et kørende Jernbanetog har foruden Friktionen paa Skinnerne og i Lagerne frem for alt Luftens Modstand at overvinde, som særlig trykker mod Lokomotivets Forende. Men nu vokser dette Tryk med stigende Hastighed meget hurtigt. En vis Recour har for ca. 30 Aar siden gjort sig fortjent ved Undersøgelser paa dette Omraade, og det lader sig i Almindelighed fastslaa, at Luftens Modtryk vokser med Kvadratet af Hastigheden. Det vil sige, at kører et Tog 2 Gange, 3 Gange, 4 Gange saa hurtigt, saa bliver Forskellen i Luftmodstanden 4,9 og 16 Gange saa stor. Man ser deraf ganske almindeligt, at ogsaa ved begrænset Forøgelse af Hastigheden allerede maa anvendes væsentlig mere Kraft, og at

som Følge heraf en større Hastighed koster betydeligt mere Kul. Men det fører snart til Grænsen af det økonomiske Arbejde. Den Rejsende maatte da ved meget store Hastigheder betale tilsvarende høje Priser, hvortil han næppe var beredt. Han vilde snarere benytte et noget langsommere kørende Tog, der var billigere, idet han hellere taalte et lille Tab af Tid.

En Bevægelse kan endvidere med Hensyn til Hastighed være regelmæssig eller uregelmæssig. Er sidstnævnte Tilfældet, saa kan en Forøgelse eller en Formindskelse af Tempoet iagttages, og denne Veksten kan igen foregaa ensformig eller uensformig saavel som hurtigt eller langsom.

## Det store Ansvar.

Under denne Overskrift findes i „Vor Stand“'s sidste Nummer en Artikel af Togfører J. Christoffersen, Esbjerg, som vi mener vore Medlemmer har Krav paa at blive bekendt med og som vi af den Grund optrykker i sin Helhed.

„Den Gang, Lokomotivmændenes Forening forhandlede sig til en Organisationsforbindelse med Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund, var det en bestemt udtalt Forudsætning, at Dansk Lokomotivtidende skulde indtage en noget ændret Holdning overfor de øvrige Jernbaneorganisationer og deres Presse og navnlig afholde sig fra de i dette Blad næsten traditionelle Angreb paa andre Klasser af Jernbanemænd. Denne Forudsætning har Lokomotivtidendes ensidige Redaktion haft noget svært ved at opfylde. Saa snart der melder sig en Indsender med en Lovsang til Forherligelse af Lokomotivmændenes, specielt Lokomotivførernes store Ansvar, saa falder Lokomotivtidendes Redaktion straks for Fristelsen, selv om den paagældendes enøjede Betragtninger nok saa meget rider paa Ryggen af medansatte for at naa op i mindst samme Højde som Luftskipperen.

Sagen er den, at Lokomotivtidende har Tradition. Lige fra den begyndte at udkomme har den paa den mest ubeskedne Maade forherliget Lokomotivmændenes Ansvar til det mangedobbelte. Salig Mauritzen debuterede i sin Tid med at fortælle sine Læsere, at Lokomotivføreren med sin Maskine repræsenterede den Kraft, uden hvilken al Jernbanedrift vilde være illusorisk, og hans Efterfølgere har i deres Redaktion af Bladet fulgt trolig i hans Fodspor.

Vore brave Lokomotivmænd har altid været forfulgt af et slemt Uheld, naar de skulde vælge Redaktør.



De er kommen for Skade, hver Gang de skulde træffe saadant Valg, at vælge blandt dem, der naaede højt i Selvoervurdering og i hvis Haand et Hammerskaft passede langt bedre end en Pen. Bladets Redaktion har været derefter. Selvbehageligheden har lyst ud af Bladets Tekststof, der har dannet Rammen om Billederne af de udenlandske Lokomotivtyper, og de af Bladets Journalister og Indsendere, der ret har formaaet at indsuge salig Mauritzens Aand, faar Lov at boltre sig uhindret.

Alt dette skulde faa Lov til at blive et privat Mellemværende mellem Lokomotivmændene og deres Redaktor, dersom Lokomotivtidende ikke flere Gange i den senere Tid havde søgt at fremkalde Vrangforestillinger om Togførernes Gerning og Ansvar aabenbart i den Hensigt, at Lokomotivførerens Ansvar skulde tage sig dobbelt flatterende ud paa Baggrund heraf. Det er ikke vanskeligt at forstaa, at disse Angreb paa min Klasse netop fremkommer paa et Tidspunkt, da Forberedelserne til de fremtidige Lønningsprincipper er i fuld Gang i en Kommission. Ud af dem lyser mere Misundelse og Skinsygen mod en Klasse medansatte end Omsorgen for selv at faa en ordentlig Løn.

Jeg skal være den sidste til at benægte, at der paahviler Lokomotivførerens et stort Ansvar — men Lokomotivtidende og dens selvglade Indsendere har noget ondt ved at indse, at dette Ansvar er begrænset til Agtpaagivenhed overfor Signaler og til Betjening af selve Lokomotivet. Som Regel bestaar et Tog jo dog af noget mere end af et Lokomotiv og en Lokomotivfører — ellers vilde det blive et temmelig formaalsløst Foretagende at drive Jernbaner — og det er dette mere, Lokomotivtidende fuldstændig savner Sansen for.

Foruden Lokomotivet og Lokomotivførerens bestaar et Tog af Vogne, hvis Antal kan være indtil 60. Disse Vogne skal være sammenkoblede; der skal ogsaa være et bestemt Minimum af Skruebremses paa dem, og disse Bremses skal være betjente, for at Lokomotivførerens og hans Maskine ikke skal køre løbsk eller slaa Toget i Stykker. Lokomotivtidende vil sikkert ogsaa vide, naar den rigtig tænker sig om, at der ret ofte sker Forandring i Togenes Sammensætning undervejs, at Vogne hverken gaar ind eller ud af Togene af sig selv, og at der er et Sikkerhedsmoment i Rangeringen foruden det, der ligger i selve Maskinens Betjening. Desuden skal det under disse idelige Forandringer stadig overvaages, at Maksimum for Akselantal ikke overskrides, at de fornødne Bremses og deres Betjening er til Stede, og at Togets Belastning ikke overskrider Maskinens Trækkeevne, saaledes at Lokomotivfører og Lokomotiv kører i Staa mellem Stationerne; thi sker det, hvad enten det nu skyldes Belastninger, Fejl ved Banelinien eller Materiellet, saa ophører Lokomotivførerens Ansvar, og Togførernes begynder. (Togrgl. § 52.)

Kun fordi Lokomotivtidendes Begreber om alt, hvad der ligger udenfor Lokomotivet og dets Fører, synes under det tilladelige Lavmaal af Jernbaneviden, har jeg tilladt mig at antyde blot en ringe Del af de Op-

gaver, der ligger udenfor Stationsbestyrerens og Lokomotivførerens Omraade, for at vise, at her er et Ansvar, som jeg efter 25 Aars praktisk Tjeneste ikke er bange for at sætte op ved Siden af Lokomotivførerens, og det har tillige den ubehagelige Side, at det ligger spredt over et Omraade af indtil 60 Vognlængder, medens Lokomotivførerens har alle de Midler, han skal bruge i Sikkerhedens Tjeneste, samlet i Lokomotivets Armatur, saaledes at han kan overse og bruge dem fra sin Førerplads. Alt, hvad han i øvrigt skal vide vedrørende Toget eller Signaler, bliver ham meddelt skriftligt.

Det er vistnok ganske utænkeligt, at Lokomotivtidende skulde være paa Jagt efter mere Ansvar end det, der i Forvejen paahviler Lokomotivførerens, saaledes at en Del af Togførernes Ansvar skulde overflyttes til Lokomotivførerens. Foruden at det vilde være overkommeligt for denne samtidig at passe sin Maskine og overtage Togførernes spredte Tilsyn og Gerning, vilde det harmonere daarligt med Lokomotivtidendes daglige Tirader om det frygtelige Ansvar, der allerede paahviler Lokomotivførerens.

At Lokomotivførerens har Ansvar nok, frengaar jo tilstrækkelig tydeligt af at det undertiden glipper. Jeg skal ikke her komme ind paa at opremse de offentlig bekendte Fejl, man har kunnet tilskrive Lokomotivførerens, men blot minde om den kedelige Begivenhed, der skete for nogle Aar siden, at et Tog kørte fra Aarhus til Braband i Stedet for til Hasselager, uden at Lokomotivførerens opdagede det.

Naar den Mand, der har den bedste Udkigsplads i Toget og det største Terrænkendskab, ikke kan mærke, om han kører til højre eller til venstre for Fiskerhuset, saa maa han sandelig være saa optaget, at det ikke vil være raadeligt at paalægge ham mere.

Men Lokomotivtidende er frimodig nok til at udnytte enhver Fadæse til paany at henlede Opmærksomheden paa Lokomotivførerens store Ansvar:

Ja, giv os blot mere i Løn, saa skal vi nok køre paa den rigtige Side af Fiskerhuset."

J. Christoffersen.

Vi vil gerne knytte nogle Bemærkninger til denne Artikel. Vi er ikke bekendt med den omtalte Forudsætning for Organisationsforbindelse med Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund og for det andet har vi ikke hvis en saadan Forudsætning eksisterer, overtraadt denne, idet vi ikke traditionelt har angrebet andre Klasser af Jernbanemænd, men har indskrænket os til at svare og forsvare os, naar der hertil har været Anledning. Det er det der har fundet Sted, og vi er af den bestemte Overbevisning, at alle danske Lokomotivmænd staar bag os i saa Henseende og meget skal have sig frabedt at blive forsynet med Mundkurv af Jernbaneforeningen eller af



Dansk Jernbaneforbund. Vi kan derfor spare os at svare paa Hr. Christoffersens Bemærkninger om enøjede Betragtninger o. s. v. Det er vist en ganske anden Kategori af Tjenestemænd ved Statsbanerne, som af al Kraft kliner sig op af Lokomotivførerne og som søger at reducere denne Stilling til intet eller omtrent intet, for derigennem at søge bevist, hvor uendelig meget de selv betyder. Til den Slags Bestræbelser agter vi ikke at tie.

Togførerne kommer derefter ind paa Betragtninger angaaende alle Dansk Lokomotiv Tidendes Redaktører og beklager sig over, at disse ikke har passet i hans Kram. Som Svar hertil vil vi gerne have Lov at citere, hvad nu afdøde Folketingsmand Jens Busk engang sagde, at „saalænge de andre Blade rakker mig ned, er der ingen Grund til Frygt, men vent med at passe paa, naar de begynder at rose mig, saa er der nok noget galt ved mig“.

Vi er tilfreds med at Hr. Christoffersen beklager, at D. L. T.s Redaktører ikke passer ham. Vi har heller ikke tænkt os Muligheden af at kunne redigere Bladet tilfredsstillende for d'Hrr. Togførere. Men vi maa ærlig bekende, at vore Bestræbelser ikke har gaaet i den Retning, men at vi i den Henseende har søgt at værne Lokomotivmændenes Interesser saa ofte, der har været Anledning dertil. Og det har der flere Gange været det sidste Aar paa Foranledning af d'Hrr. Togførere.

At det til Tider blandt andet ikke har faldet i Hr. Christoffersens Smag beklager vi; men derved er der intet at gøre.

Hr. Christoffersen erkender, at der paahviler Lokomotivføreren et Ansvar og antager, at „Dansk Lokomotiv Tidende“ og dens selvglade Indsendere har noget ondt ved at indse, at dette Ansvar er begrænset til Agtpaagivenhed overfor Signaler og til Betjening af selve Lokomotivet. Det første er rigtigt, fuldkommen rigtigt. Der er ingen andre end Lokomotivmændene, der betjener Lokomotivet og heller ingen andre, der har Ansvaret for at Signalerne respekteres. Men det er rigtignok en noget enøjjet Betragtning, for at blive i Hr. Christoffersens Sprog, at det er Grænsen. Vi har altid troet, at Lokomotivføreren havde Ansvaret for at ikke alene Lokomotivet, men hele Toget bragtes til Standsning paa de rig-

tige Steder; dertil har man bl. a. Vacuumbremsen og i skruebremsede Tog Haandbremsen, som skal betjenes efter Signal fra Lokomotivet.

Vi savner saamænd ikke Sansen for de indtil 60 Vogne et Tog kan bestaa af, vi har saamænd mange Gange set ned af en saadan Række Vogne, fordi vi vidste, at vi ogsaa havde noget med dem at gøre, bl. a. skulde paase at de fulgte med, vi vidste jo, at der vankede, hvis man kørte fra nogen af dem. Ja, der vankede til Lokf., ikke til Togf., saa vort Omraade kan saamænd ogsaa spænde over 60 Vogne. Vi kender helt godt Betydningen af en saadan Vognrække paahængt Lokomotivet, det har vi følt saa ofte, og vi kan ogsaa fortælle Hr. Christoffersen, at vi sætter vor gennem mange Aars praktisk Lokomotivførergerning indvundne Erfaring ind paa, at den Følelse kender han slet ikke og forstaar den ikke, og trods dette vil vi alligevel ikke stemple ham som enøjjet.

Jo, „Dansk Lokomotiv Tidende“ ved saamænd meget godt, at Togføreren skal paase, at det foreskrevne Antal Bremses findes i Toget og er betjente, vi ved ogsaa, at Togføreren skal meddele til Lokomotivføreren saavel Bremsernes Art som Antal og Togets Størrelse og eventuelle Forandringer undervejs, alt dette ved vi meget godt. Men vi ved ogsaa, at Togføreren i Reglen forsømmer en Del heraf. Paa den anden Side har vi ikke vidst, at Togføreren har ret meget at sige med Hensyn til Belastningen udover at paase, at den holdes indenfor de fastsatte Rammer. Vi har hele Tiden været af den Mening, at Lokomotivføreren ved Forhandling med Stationen, i mange Tilfælde med Togføreren som Mellemled, eventuelt forlangte Toget lettet, til andre Tider indvilgede i at medtage et større Antal Vognladninger end foreskrevet, det sker virkelig ikke paa Togføreren's Ansvar saavidt vi ved. Det kan virkelig godt være, at Hr. Christoffersen har Ret i, at Togføreren's Ansvar begynder, hvis et Tog standser paa den frie Bane. Men vi er slet ikke helt sikre paa, at Lokomotivføreren's ophører (vi behøver vel ikke at citere Reglementsbestemmelsér).

I det hele synes vi den Tone, Hr. Christoffersen anslaar, er noget vel overlegen. Vi



forstaar meget godt, at Hr. Christoffersen ikke er bange af sig, naar han sætter det, Togfø-  
 ren har at gøre, op ved Siden af Lokomotiv-  
 førerens Gerning. Men Mod gør det ikke alene.  
 Vi mener at kunne spore, at Hr. Christoffer-  
 sen har fat i Hammerskiftet for at forsøge  
 at slaa fast Togføreren uendelig store Betyd-  
 ning; men vi tror ikke han er saa heldig i  
 Brugen heraf som i Brugen af Pennen, den  
 falder ham vist bedre i Haanden.

Vi kan slutte som vi begyndte og forsikre Hr.  
 Christoffersen om, at det ikke er fra vor Side  
 Angrebene er begyndt og at vi villig erkender,  
 at Togføreren ogsaa har en Del Forretningør  
 at varetage. Men det hedder altid i d'Hrr.  
 Artikler, at Lokomotivførere kun har Ansvar  
 for Signaler, medens Togføreren har en for-  
 færdelig Bunke at passe, et forfærdeligt An-  
 svar. Og for at man kan faa det rette Indtryk  
 maa dette nærmere forklares og defineres.  
 Nej, det er saamænd ikke saadan at løbe til  
 at se det.

Javist hænder det det glipper somme Tider  
 for Lokomotivføreren og Hr. Christoffersen  
 behøver saamænd ikke at opremse de offent-  
 lig bekendte Fejl, man har kunnet tilskrive  
 Lokomotivføreren — de er godt nok kendte  
 — og beviser tydeligt at han har et Ansvar,  
 men han kan sikkert ikke minde os om et  
 eneste Tilfælde, hvor Togføreren er trukket  
 offentligt frem som den ansvarlige. Saa kan  
 Togføreren holde sig beskedent tilbage. Slet  
 saa beskeden er Hr. Christoffersen ikke i sin  
 Artikel. Hans smukke Slutning sætter til Fuld-  
 kommenhed Prikken over T'et:

„Ja, giv os blot mere i Løn, saa skal vi  
 nok køre paa den rigtige Side af Fiskehuset.“

Denne ~~kanne~~ ~~Slutning~~ vil vi lade staa for  
 Hr. Christoffersens egen Regning. Kommen-  
 tar er overflødig. Men det er kedelig for d'Hrr.  
 at det gaar mere og mere op for Publikum og  
 d'Hrr. Lovgivere, at Ansvaret trods alt er  
 henne paa Maskinen og ikke i E.-Vognen.

— — —  
 Vi har modtaget følgende:

Hr. Togfører Christoffersen, Esbjerg, har  
 i en Artikel i „Vor Stand“ udøst et langt Ve-  
 raab over Dansk Lokomotiv Tidende.

Anledningen til Artiklens Fremkomst frem-  
 gaar ikke helt klart af Indholdet; men vi maa

formode det er N. H.s Indlæg: „Togfører kon-  
 tra Lokomotivfører“ i Lokomotiv Tidende Nr.  
 12, der har faaet ham til at iføre sig Strids-  
 skjorten. Og nu giver C. baade Bladet og  
 Lokomotivføreren raat for usødet? Han græ-  
 ver Citater frem af afdøde Mouritzen, paastaar,  
 at vi altid er uheldige i Valget af Redaktører,  
 der alle holder bedre paa et Hammerskift end  
 en Pen. Maa vi gøre Hr. C. opmærksom paa,  
 at dette betragter vi ikke som en Fornærmelse.

Videre paastaar Hr. C., at Dansk Lokomo-  
 tiv Tidende boltret sig i Selvbehagelighed, at  
 Bladet lyser mere af Misundelse og Skinsyge  
 mod en Klasse Medansatte end af Omsorg for  
 selv at faa en ordentlig Løn.

Egentlig kan det være os ret ligegyldigt, hvad  
 Hr. C. eller rettere sagt hvad Togførerne men-  
 ner om os, og vi skal derfor lade alle disse  
 Udgydelser staa for, hvad de er.

Naar derimod Hr. C. paastaar, at vort Blad  
 har søgt at fremkalde Vrangforestillinger om  
 Togførernes Gerning og Ansvar, saa maa vi  
 protestere. Vi maa formene, at Hr. C. har  
 sigtet til omtalte Indlæg af N. H. Maa det  
 da være os tilladt i al Beskedenhed at frem-  
 hæve et lille Stykke af C., hvor han jo netop  
 understreger hvad N. H. har fremdraget, „at  
 hvis det sker, hvad enten det nu skyldes Be-  
 lastninger, Fejl ved Banelinien eller Materie-  
 ellet, saa ophører Lokomotivføreren Ansvar  
 og Togføreren begynder (Togrgl. § 52).

Vi er overbeviste om, at Hr. C. ikke kan faa  
 en eneste Lokomotivfører til at protestere  
 herimod. Vi er alle rørende enige baade  
 med Hr. C. og N. H., der i sin Artikel i Bla-  
 det for 16. Juni skriver saaledes:

„Efter at have passeret gennem nogle af Vognene  
 kom jeg forbi en Tjenestekupé, hvis Dør stod lidt  
 paa Klem og hvis Gardiner heller ikke var trukket  
 helt for. I Kupéen sad Togføreren og to Togbe-  
 tjente. Togbetjentene røg deres Piber og læste i  
 nogle Aftenaviser. Henne i det ene Hjørne sad Tog-  
 føreren, en lidt ældre, hvidskægget Mand, der efter  
 at have tændt den halvlange Pibe var gledet over i  
 Morfeus' Arme. Han lignede, som han sad der, en  
 hyggelig rar gammel Bedstefar, der tog sig en Lur,  
 som om han befandt sig i Familiens Skød. Jeg stod  
 og saa lidt paa dem, de bemærkede mig ikke, og jeg  
 tænkte, at den gamle Togførers Dagværk nok havde  
 været lang og streng og at Trætheden som Følge  
 deraf nu var kommet over ham. Da jeg gik til-  
 bage til min Kupé og Stormen og Regnen synes at



tage til i Styrke, kom jeg uvilkaarlig til at drage nogle Sammenligninger mellem de ved Toget tjenstgørende, der sad i Tjenestekupéen, og de to tjenstgørende der foran paa Lokomotivet. — Hvilken Forskel! — Her Ro, Hvile og Varme — paa Lokomotivet under største Agtpaagivenhed Uro og Arbejde, Spænding, Regn og Storm.

N. H. har her paavist, hvilken Forskel der er rent fysisk paa de to Tjenestemænds Arbejde, paavist at Togføreren under Kørselen tilbringer Tiden i en lys og forholdsvis behagelig Kupé. Naar nu Hr. C. selv i sin Artikel siger, at Togføreren's Ansvar begynder i det Øjeblik Toget standser, saa forekommer det os noget vel kraftigt at paastaa, at det er os, der bringer Vrangforestillinger om Togføreren's Gerning. Er Billedet ikke rigtigt, bærer Hr. C. selv Ansaret.

Maa vi tilslut stille Spørgsmaalet: Hvad var Aarsagen til N. H.s Artikel? Misundelse og Skinsyge, svarer Hr. C. Nej, Anledningen var ganske simpelt den, at Togførerne paa et Møde vedtog, at de ved Revision af Lønningsloven vilde kræve sig tildelt mindst samme Løn som Lokomotivføreren. Det er det, som har givet N. H. Anledningen. Det er det, som Hr. C. saa smukt kalder at ride paa Ryggen af andre medansatte. Men naturligvis, det er kun for Lokomotivførerne noget saadant er forbudt. Togførerne maa altid handle, som de finder for godt. Togføreren er jo da Chef for Toget.

## Forhandlingerne hos Finansministeren.

I vort foregaaende Nr. meddelte vi en kort Oversigt over Forhandlingerne hos Finansministeren den 30. Juli og meddelte tillige, hvem der deltog i disse Forhandlinger.

Forhandlingerne fortsattes som bebudet den 6. August og strakte sig over et Par Timer, men man naaede heller ikke den Dag at blive færdige.

Forhandlingerne drejede sig i Særdeleshed om Procenttillæget for de lavere lønnede og et Supplementstillæg til det for indeværende Aar gældende Dyrtidstillæg.

Forhandlingerne fortsattes paany hos Fi-

nansministeren den 13. August og førte til Enighed.

Overenskomsten, der vil blive forelagt Rigsdagen i Begyndelsen af September Maaned, vil i alt væsentlig i Princippet falde sammen med det af Københavns Kommune vedtagne Forslag for sine Tjenestemænd.

Forsaavidt det skulde lykkes Regeringen at faa Lovforslaget uændret gennemført i Rigsdagen, kan enhver Lokomotivmand regne med en 25 pCt.s Forøgelse af sin fulde Lønning, regnet fra 1. April. Udbetalingen vil, hvis Forslaget gennemføres, kunne forventes at finde Sted omkring d. 1. Oktober.

Et Supplementstillæg til det nuværende Dyrtidstillæg vil antagelig kunne forventes udbetalt i November Maaned, hvorved Dyrtidstillæget for 1918 antagelig vil blive 720 Kr. Lønningerne under 1300 Kr. vil faa et noget større Supplementstillæg.

Det Dyrtidstillæg, der forfalder 1. Oktober, kan forventes udbetalt allerede den 1. September, idet det er lykkedes Finansministeren at faa Finansudvalgets Tilladelse til at dette kan finde Sted.

Med Hensyn til Dyrtidstillæget for 1919 vil dette antagelig blive 720 Kr. plus den maanedlige 25 pCt.s Forhøjelse af Lønningerne.

Der er saaledes opnaaet Enighed mellem Tjenestemændenes Repræsentanter og Regeringen, og Forhandlingerne har denne Gagg været præget af en meget større Forstaaelse af Tjenestemændenes vanskelige økonomiske Stilling end under tidligere Forhandlinger med Regeringen.

Alt i alt kan man med Rette sige, at Meddelelsen om dette Resultat vil vække Tilfredshed i Tjenestemandshjemmene; men Pøngene vil, selv om de nu kommer i større Portioner end Tjenestemændene ellers er vant til, komme paa et tørt Sted. Vi kunde bare ønske, at Tjenestemændene paa et meget tidligere Tidspunkt havde erholdt nogle større Tillæg end de har faaet, de vilde da have været i Stand til med de Beløb, som man nu imødeser udbetalt med Længsel, at kunne naa noget videre end til delvis Udfyldning af de mange Huller den af Krigsperioden skabte Dyrtid har slaet.

Men forhaabentlig vil dette 25 pCt.s Tillæg, som fremtidig fra 1. Oktober hver Maaned



vil blive udbetalt, medføre en noget gunstigere Stilling i økonomisk Henseende for Tjenestemændene, saaledes at disse kan se Fremtiden imøde med større Fortrøstning.

## Fællesrepræsentationen for offentlig ansatte Tjenestemænd i Danmark

holdt den 9. August sit første ordinære Repræsentantmøde i Studentereforeningens Bygning København. Sammenslutningen tæller nu 49 Organisationer med ialt 51,629 Medlemmer.

Angaaende Lønsagen vedtoges følgende Udtalelse:

„Fællesrepræsentationen for offentlig ansatte Tjenestemænd i Danmark, forsamlede til det første ordinære Repræsentantmøde, fremhæver Nødvendigheden af, at det af Regeringen paabegyndte Arbejde for en midlertidig Forbedring af Standens slette økonomiske Kaar hurtigst muligt bringes til en for Standen tilfredsstillende Afslutning, saaledes at Tjenestemændene med nogenlunde økonomisk Tryghed kan imødesee Tiden indtil den endelige Lønreform har fundet Sted.

Endvidere finder Fællesrepræsentationen det paakrævet, at de kommunale Raad snarest muligt træffer omfattede Foranstaltninger til en grundig Forbedring af de kommunale Tjenestemænds Lønvilkaar.“

Formanden, Stationsforstander **Henriksen**, Sorø, ønskede ikke Genvalg. Forsamlingen bragte ham ved Haandklap og Hurraraab en Tak for hans dygtige Arbejde.

Indtil den nyvalgte Styrelse har konstitueret sig, fungerer Overlærer **Thorv. Pedersen**, Aalborg, som Styrelsens Formand.

Vore Medlemmer i Bestyrelsen genvalgtes.

Betal dit Kontingent punktlig  
Restance gavner ingen



## 25 Aars Jubilæum.

Den 1. September kan Lokomotivførerne **A. V. Jahnsen**, Kronprinsesse Sophievej 2<sup>3</sup>, København F., **I. P. Busch**, Frederiksalles 43 og **J. E. Hare**, Jægersgaardsvej 134<sup>1</sup>, Aarhus, fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

## 80 Aar.

En gammel Lokomotivmand, pens. Lokomotivformand **J. P. C. Simonsen**, Kb., fylder den 21. August 80 Aar. S., som er kendt af alle som kom i Berøring med ham, som en pligtopfyldende, elskværdig og tærvillig Medansat, indtil han ved sit 50 Aars Jubilæum den 1. Februar 1914 søgte Afsked med Pension. S. nyder sit fortjente Otmium i Kb., hvor han har vundet sig en Vennekreds.

Det bedagede Fødselsbarn maa siges endnu at være rask og rorig, naar Hensyn til hans „A Snese“ tages.

Højtidsdagen fejrer S. sammen med sine Børn (Adr.: Bogbindermester Nielsen, Slotsgade, Nykøbing F.).

Lokomotivmændene sender deres gamle Veteran sin Lykønskning med de bedste Ønsker for Fremtiden.

L. S. Høegh.

## En Fest.

Ved en Festlighed, der den 20. Juli var arrangeret af Aarhus Lokomotivfyrbøder Afdeling, til Tranbjerg Kro, overrakte Hr. Lillie, der efter Invitation var kommen til Stede sammen med sin Hustru, et Guldur, som en Paaskønnelse af Hr. Lillies store og udmærkede Arbejde for Organisationen. Uret var en Gave fra Medlemmerne i D. L. F.s Kreds II, og paa Urets indvendige Kapsel var vort smukke sammenslyngede Monogram og Ordene: Med Tak fra Kreds II, indgraveret.

Festens Deltagere bænkedes straks efter Ankomsten til Kroen ved et fælles Kaffebord. Aarhus-Lokomotivfyrbødernes Sangforening, dirigeret af Lokfyrbøder **Strom**, sang som en Indledning til Festen „Jylland mellem tvende Have“. Derefter bød Formanden for Aarhus Lokfyrb. Afdeling, Hr. **Sophus Jensen**, de tilstedeværende hjertelig velkommen, specielt Hr. og Fru Lillie. Han holdt derefter en kort Tale for Hædersgæsten Hr. Lillie, omtalte i klare og smukke Ord den overordentlig store Betydning Hr. Lillie som Kredsformand havde haft for Organisationens og udtalte Haabet om, at Kredsens Medlemmer vedblivende maatte kunde høste Frugter af Hr. Lillies Arbejde som Organisationens første Mand. Derefter overrakte Taleren Hr. Lillie Gaven, idet han symboliserede Hr. Lillies gode Egenskaber med Urets, Gullet, det ædle og værdifulde og selve Uret, det altid arbejdende og præcise.

Hr. Lillie takkede bevæget for Gaven, for den smukke Tale og fordi der var mødt saa mange til Festen, ikke alene fra Aarhus, men ogsaa fra flere sjællandske og jyske Depoter. Udtalte sit Haab om, at han stedse maatte bevare Medlemmernes Gunst, selv om der kom trange Tider for Organisationens Mænd, haabede ogsaa, at den Tillid, der var vist ham i hans Formands-tid for Kredsen maatte overføres paa hans Efterfølger, Hr. **L. Rasmussen**, Skanderborg. Denne talte der-



efter for Fru Lillie og overrakte hende fra Medlemmerne af Kredsbestyrelsen en Vase med Nelliker, som Fruen takkede hjertelig for. Derefter blev der sunget en Sang, digtet af Hr. Hammer, Roskilde, til Ære for Hr. Lillie. I Eftermiddagens Løb tog Lokfyrbøder Jespersen, Aarhus H., en Plade af Festens Deltagere.

Smaahistorier. Baade Sangkoret og ikke mindst Hr. Tægge fortjener en Tak for deres Underholdning, der paa skønnedes livligt af Deltagerne. Efter at de medbragte Madkurve var tømt for deres Indhold, toges der fat paa Dansen, som gik lystig til Kl. 10.

Hr. Lillie takkede paa sin Frues og egne Vegne for



*Fra Festen i Tranbjerg.*

Hr. Strøm med Sangere gav i Dagens Løb adskillige udmærkede Numre til Bedste. Desuden bidrog Lokfyrb. Tægge, Aarhus H., i høj Grad til at sætte Stemningen op paa „den røde Streg“, ja, ofte var den lige ved at blæse af af Latter over Hr. Tægges uopslidelige Humør, hans lystige Viser og tragikomiske

den Glæde, der paa denne Dag var beredt dem, Sangforeningen gav et sidste Nummer, der brødes op og man fulgtes ad til Toget og rullede hjemad, alle overordentlig glade og veltilfredse for den gemytlige og i alle Henseender vellykkede Festlighed.

K. P.

## Hjertelig Tak.

For al udvist Opmærksomhed, som for den smukke Højtidelighed paa Stuen ved mit 25 Aars Jubilæum, bringer jeg herved Kolleger og medansatte min hjerteligste Tak.

En særlig Tak til Kolleger ved Depotet for den smukke Gave.

V. Hansen, Lokfører.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

N. F. Schilling.

Til Lokfyrb. Afd. i Aarhus.

Da jeg ikke paa anden Maade ser mig i Stand til at vise min Taknemlighed for de modtagne 119 Kr., vil jeg her gennem Bladet bede enhver modtage min inderligste Tak for den Offervillighed, der er udvist.

Med venlig Hilsen.

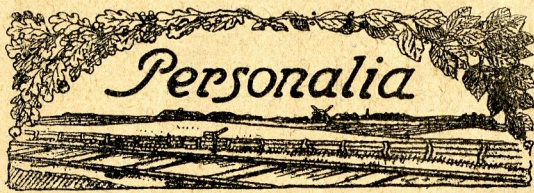
Emilie Madsen, Vamdrup.

## Bytning.

En Lokomotivfører, Kjøbenhavn G., ønsker at bytte til Provinsen.

Billet mrkt. „Bytning“ modt. Bladets Kontor.






Lokfører K. C. Bømler, Aarhus H., Afsked efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—18.

Lokfyrb. C. B. Larsen forflyttet efter Ansøgning, Kø-

benhavn Godsbg., til Mashedsund under 30.—7.—18. og Lokfyrb. C. G. H. M. Sørensen forflyttet efter Ansøgning fra Gjedser til Kbhvns. Godsbg. under 31.—7.—18.





Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918  
**ca. 85 Millioner Kroner.**

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918  
**ca. 300 Millioner Kroner.**

**Nørrebro's Vinimport** Nørrebrogade 178.  
ROBERT BERTHELSEN Tlf. Taga 1300  
Stort Lager af 1ste Klasses Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

**Helge- & Balderskildes anerkendte Mineralvande**  
anbefales private Forbrugere til en gros Priser.  
Tilkendt Guidmedali Brüsselle 1906.

**Tandlæge Frk. Sørensen**  
69, Istedgade 69,  
Konsultation fra 10-7 Tlf, Vester 905 x  
**Hele Tandsæt fra 20 Kr.**

Ældre Tænder omsættes billigt, Plombering og Tandudtrækning, Moderate Priser, Bedøvelse hver Dag Kl. 2, Reparation udføres paa faa Timer, Jernbanefunktionærer indr. 5 pCt.

**Café „Laurits“,**  
Sdr. Boulevard 60,  
anbefaler sig til det ærede Publikum med gode Varer til billige Priser.  
Telefon: Laurits Haagensen,  
Vester 3280. fh. Tjener i Hotel »Isted«.

**Fiskehuset Kingo.**  
Vesterbrogade 107.  
Anbefaler sig med alle Aarstiders Fiskesorter.

Egne Værksteder. **Møbler** Udvalg Stort  
for alle Hjem  
Gothersgade Nr. 105.

Ryg  
**CREMO**  
Tobak.

### Bekendtgørelse

til Dansk Lokomotivforbunds Medlemmer.  
Det meddeles de ærede Medlemmer, at der er aabnet et 1ste Klasses Møbelmagasin, hvor de erholder 10 pCt. foruden en yderst billig Pris paa alle Møbler. Ratebetaling kan indrømmes.

Ærbødigst

Snedkermester **Anton Dam,**  
2 Enghavevej 2 (Hj. af Vesterbrog.)

**Frederiksberg Lejebibliothek,**  
Bog-, Musik- & Papirhandel.  
H. SINDAHL PEDERSEN.  
**Gl. Kongevej 113. Tlf. 2892.**  
(Hjørnet af Alhambravej.)

**Blomsterforretningen**  
„Solsikken“.

Godthaabsvej 46. København F.  
**Telefon Godthaab 1558 y.**

Stort Udvalg i Palmer, Aspidistria, Araucaria og alle andre Planter. Smukke Kræse og Palmedekorationer.

**Specialitet:** Foreningskranse.

**Vesterbro's Skotøjshus**  
**15, Absalonsgade 15,**  
bør være Deres **FODTØJ**  
Leverandør i  
Forretningen grundlagt 1879.

STØT VORE  
ANNONCØRER

Engelsk Spisestue, smuk, lys Eg, komplet, 500 Kroner  
Komplet hvidlakeret Soveværelse ..... 450 -  
Moderne Eg. Spisestue. .... 250 -  
Komplet Eg. Herreværelse ..... 350 -

Bjelkes Allé 18 St. o. G.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion: Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, 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 22<sup>2</sup>, Telefon Vester 4011.  
{ For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.