

20. Aarg. Nr. 16.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. August 1920.

### JERNBANEKONFLIKTEN I NORGE.

Det er sikkert et meget svagt Standpunkt, den norske Regering eller Statsbanernes Styre i Norge har indtaget ved at nægte at forhandle om de af Organisationerne fremsatte Krav. Man har ofte set at der har været Uenighed om Grundlaget for Forhandling, men at den ene Part pure nægter at forhandle og skal presses frem til at afgive en Udtalelse om den overhovedet er villig til at forhandle for at faa en Konflikt løst, dette hører heldigvis til Sjældenhederne, men saadan er Situationen ved Statsbanerne i Norge.

De norske Jernbanemænds Lønkrav er fremsat paa fuldt ud loyal Maade, og Pladserne blev ikke opsagt, forinden Statens Lønningskomité havde meddelt, at den ikke fik Regeringens Bemyndigelse til at forhandle.

Samtidig med Opsigelserne meddelte Jernbaneorganisationerne at de fremdeles var villige til Forhandling.

Imidlertid udvikler Situationen sig med foruroligende Fart og en medvirkende Aarsag hertil er den, at Administrationen, med General Holtfodt i Spidsen, har fundet sig foranlediget til at benytte en Bestemmelse i et gammelt Tjenestereglement, som de end ikke selv kan respektere, der siger, at Personalet skal adlyde enhver Ordre, og denne Bestemmelse har været saa misbrugt tidligere,

at en Tjenestemand end ikke har kunnet nægte at udføre Tjeneste, selv om han allerede havde udført en sammenhængende Tjeneste af 22 à 24 Timer, og Personalet har i saadanne Tilfælde været nødsaget til at henvende sig til en Læge for at faa den nødvendige Hvile.

Personalet i Norge mener, at naar Stortinget har fastsat en Arbejdstid af 48 Timer pr. Uge, saa maa Hovedstyret for Statsbanerne ogsaa fastsatte en bestemt Maximaltid pr. Døgn og ikke saaledes at denne kan strække sig til 18 à 20 Timer i Træk.

Strejken som er opstaaet, er ikke en Kamp mellem de to Tjenestemænd som forlod Toget i Tønset, men om et Principforhold, hvori alle norske Tjenestemænd er interesserede og som er kommen til Udbrud overfor den haarde Haand, Cheferne har anvendt i dette Tilfælde. De norske Tjenestemænd er enige i, at de maa finde sig i længere Tjeneste naar Toguheld eller lign. gør det nødvendigt, men de vil ikke finde sig i, at Tjenestetiden fastsættes paa en saadan Maade og saa anstrengende ud over den fastsatte Tid, uden at Personalet faar Adgang til Udtalelse, for derefter at suspendere eller afskedige dem der ikke vil finde sig deri. Dette, siger de norske Tjenestemænd, er et Magtmisbrug, som selv den mest loyale Tjenestemand ikke kan finde sig i.



Lokomotivføreren i Tønset havde, da han nægtede at udføre Tjeneste, haft 17 Timers sammenhængende Tjeneste, og der var Personale tilstede som kunde havde overtaget Tjenesten, hvis de havde faaet Ordre dertil. Dette skete imidlertid ikke, men en anden Lokomotivfører paatog sig af fri Vilje Tjenesten og ingen Togforsinkelse eller Forstyrrelse opstod. — Det er altsaa den ældgamle Paragraf om at adlyde og Magtmisbrug fra Chefernes Side der er Skyld i det Kaos og den Strejke som er opstaaet.

Naar vi danske Lokomotivmænd erfarer, at man i Norge har fundet sig foranlediget til at straffe en Lokomotivfører, som efter 17 Timers sammenhængende Tjeneste, ønsker sig fritaget for mere Tjeneste, og paa et Sted hvor Afløsning han afgives, saa forbavses vi. — Vi er saa meget mere forbavsedede, som vi ikke forstaaer, at det norske Publikum ikke straks reagerer imod noget saadant, ligesom vi heller ikke forstaaer den Administration, der tør paatage sig Ansvaret ved at beordre en Lokomotivfører til en saadan Tjeneste.

Imidlertid er det sandt at dette er sket, og at Konflikten, som Følge af den Slags Tilfælde, er blevet yderligere tilspidset.

Følgen heraf er den, at der er udbrudt lokale Strejker, bl. a. i Hamar Distrikt og at man forbereder sig paa at denne udvides.

Foreløbig er det dog kun Ekstrapersonalet der strejker.

Det meddeles, at Lokomotivfyrbøderen der gjorde Tjeneste ved det ovenanførte Tilfælde er bleven afskediget, og at Lokomotivføreren, Jacob B. Jacobsen, er idømt en Bøde af en halv Maanedes Løn.

For lignende Tilfælde som det omtalte er flere forskellige Tjenestemænd idømt Bøder, og Overkonduktøren (Togføreren) O. B. Løhre, som udførte Tjeneste ved samme Tog som Lokomotivfører J. B. Jacobsen, er afskediget. — Han havde den nævnte Dag 16 Timers sammenhængende Tjeneste.

Paa et Møde i Trondhjem den 30. Juli besluttedes det at henstille til Centralkomiteen ikke at indgaa Forlig, forinden de Afskedigede er genindsat i deres Stillinger.

Sagen er af Jernbaneorganisationerne henvist til Landsorganisationen.

Denne Organisation tilstillede under 31. Juli Regeringen følgende Skrivelse:

Arbejdernes faglige Landsorganisations Sekretariat har idag behandlet den foreliggende Konfliktssituation ved Jernbaaen og tillader sig at oversende Regeringen følgende Forslag:

Der nedsættes et Mæglingsudvalg, hvoraf Regeringen og Arbejdernes faglige Landsorganisation udnævner 2 Medlemmer hver. Disse vælger i Fællesskab det 5te Medlem. Opnaaes ikke Enighed om denne, udnævnes det 5te Medlem af Højesteretsjustitiarius.

Det forudsættes at Parterne som Medlemmer af Mæglingsudvalget ikke udnævner Personer, som har deltaget i Forhandlinger angaaende Konflikten.

Mæglingsudvalget maa behandle alle Tvistespørgsmaal, som staaer i Forbindelse med Konflikten og fremkomme med Forslag til en Ordning.

Herpaa modtog Sekretariatet den 2. August fra Regeringen et saalydende Svar:

Idet Regeringen erkender Modtagelsen af Landssekretariatets Skrivelse af 31. f. M. skal man i Besvarelse af samme tillade sig at udtale:

Den økonomiske Situation umuliggør nu nogen ny Lønregulering for Tjenestemænd.

Regeringen er imidlertid villig til ved et Udvalg bestaaende af Mænd som hidtil har staaet udenfor Sagen at gennemgaa det ifjor af Stortinget vedtagne Lønregulativ for Jernbanens Tjenestemænd sammenholdt med det iaar af Stortinget for Statens øvrige Tjenestemænd vedtagne Regulativ.

I det Tilfælde Udvalget finder, at der bestaar Misforhold i Enkeltheder disse Regulativer imellem, skal Udvalget fremkomme med Forslag, som forelægges for Stortinget til endelig Afgørelse.

Som af Sekretariatet foreslaaet kan Udvalget bestaa af 5 Medlemmer. Af disse forudsættes 2 udnævnt af Sekretariatet, 2 af Hovedstyret for Jernbanerne, og Formanden af Kongen. Udvalget nedsættes straks.

Betingelsen for Udnævnelsen af et saadant Udvalg maa være, at alt Arbejde ved Jernbanerne straks optages, og at Aktionen indstilles.

De af Organisationerne den 15. Juni foretagne Opsigelser betragtes som hvilende, indtil endelig Afgørelse foreligger.

Hvad enkelte af Jernbanens Tjenestemænds Forhold angaar vil man henvide til Tjenestemandslovens Bestemmelser.



Efter denne Lov har Tjenestemændene Ret til anke til højere administrativ Myndighed og denne Ret er omgærdet med betryggende Regler til Varetagelse af Tjenestemændenes Interesser. Man kan ikke fravige hvad Loven bestemmer, og kan derfor ikke, om saadant maatte have været Sekretariatets Tanke, foranledige at Tjenestemændenes Forhold undergives Behandling paa anden Maade end efter Lovens Regler.

Kristiania, 2. August 1920.

Efter Regeringens Bemyndigelse.

*C. Middelthø.*

Den 3. August sendtes af Sekretariatet følgende Skrivelse til Regeringen:

Til

Regeringen.

Idet Sekretariatet erkender Modtagelsen af Regeringens Skrivelse af 2. ds. vil man beklage at Regeringen ikke har fundet at kunnet godkende Sekretariatets Forslag om Nedsættelse af et Mæglingsudvalg med frit Mandat til at behandle og freukomme med Forslag til en Ordning af Jernbanekonflikten.

Sekretariatet kan paa sin Side ikke godkende Regeringens Forslag i den foreliggende Form, men forsaavidt Regeringen er af den Opfattelse, at en Konference mellem Regeringen og Sekretariatet kunde lede til at der kan opnaaes Enighed om Mæglingsudvalgets Mandat og Sammensætning, er Sekretariatet villig til at deltage i en saadan Konference.

Ærbødigst.

Arbejdernes faglige Landsorganisation.

Sekretariatet.

*Elias Volan.*

Regeringens Svar den 4. August:

— Regeringen har modtaget Sekretariatets Skrivelse af igaar. Man har intet imod, at der holdes en Konference mellem Repræsentanter for Regeringen og den faglige Landsorganisation angaaende Sammensætningen af det Udvalg som er omhandlet i Regeringens Skrivelse af 2. ds. Med Hensyn til Udvalgets Mandat maa man fastholde hvad derom er anført i Regeringens ovennævnte Skrivelse.

Efter Regeringens Bemyndigelse.

*C. Middelthø.*

Efter dette Svares Modtagelse holdt Sekretariatet Møde og besluttede at tilstille Regeringen følgende Svar den 4. August:

Til

Regeringen.

Sekretariatet anser det heldigt at der afholdes en Konference mellem Regeringen og Sekretariatet

angaaende Konflikten ved Jernbanerne, og overlader til Regeringen at fastsætte Tid og Sted for denne Konference. Som Sekretariatets Repræsentanter vil møde: Elias Volan, J. Teigen, Halvard Olsen og Oscar Olsen.

*Sekretariatet.*

Efter at Regeringen havde modtaget denne Skrivelse den 5. August om Formiddagen, indbød Statsministeren til Konference paa hans Kontor Kl. 12 Middag.

Denne varede et Par Timer og fortsattes de følgende Dage.

Man besluttede foreløbig intet at meddele om Konferencen.

Søndag den 8. August rettede Sekretariatet Henstilling til Regeringen om Udsættelse af Forhandlingerne til Torsdag den 12. August, for at Sekretariatet kunde faa Lejlighed til at forelægge Situationen for Jernbaneorganisationernes Repræsentanter.

Det synes saaledes, paa nærværende Tidspunkt, at Regeringen har fraveget sit første Standpunkt „ingen Forhandling“ og at der som Følge heraf er Mulighed for en fredelig Løsning af Konflikten.



### DET NY TOGREGLEMENT.

Foredrag af Distrikcheff C. C. Wissenbach.

(Fortsat).

Det nye er altsaa, at et Særtog, der løber planmæssigt i alle Henseender, fremføres ligesom et Plantog uden Fribaneordre. Sker der derimod en Forandring heri, f. Eks. ved Forlægning af Krydsning med et modgaaende Tog, eller ved Forandring af Togfølgen o. l. kommer Fribaneordre til Anvendelse og i de samme Tilfælde og i samme Omfang som for Plantog under lignende Forhold.

Som Erstatning for Indskrænkningen i Anvendelsen af Fribaneordre for Særtog indføres den før nævnte særlige Afmelding af Særtog, der virker som en Erhvervelse af fri Bane.

Med Hensyn til selve Fribaneordrens Udstedelse er der det at bemærke, at den kun



maa udfærdiges med Blæk eller Blækstift, og at den ikke maa udfærdiges, før Telegrammet om, at Banen er fri, er modtaget og indført i Telegrafjournalen. Det sidste lyder som en Selvfølge, men der synes dog jævnlig derimod i den daglige Tjeneste. En samvittighedsfuld Tjenestemand bør ikke gøre det, selv om det sker i den bedste Hensigt. En Dag svigter Hukommelsen ham, og han afleverer Fribaneordren til Toget uden at erindre, at den ikke er blevet underbygget ved Modtagelse af den telegrafiske Meddelelse om, at Banen er fri.

Fri Bane for et Tog maa ikke søges tidligere end 1 Time før Togets planmæssige Afgang fra den Station, hvorfra Fribaneordren skal gælde. Opfindsomme, men ikke morgenduelige Tjenestemænd havde søgt fri Bane Aftenen forud for et Tog, der skulde løbe tidligt næste Morgen. Der kan imidlertid ske saa meget i Mellemtiden, at det kan ikke anses for en forsvarlig Fremgangsmaade.

Søges der fri Bane for et Tog, under Forudsætning af, at visse Betingelser opfyldes, f. Eks. for et Arbejdstog, der skal følge hurtigere efter et Plan- eller Særtog end i Stationsafstand, skal Betingelserne fremtidig nævnes først i Svartelegrammet, f. Eks.:

Naar Betingelserne i § 8, Punkt 4, opfyldes, har Arbejdstoget fri Bane til B. efter Tog 2. Meningen hermed er naturligvis den at sikre sig mod, at Fribaneordren udstedes og afleveres, naar den første Del af Telegrammet er modtaget, saaledes at de til Fribaneordren knyttede Betingelser ikke kommer til Togets Kundskab.

Fribaneordre til Arbejdstog maa ikke overrækkes til Toget under dets Forbikørsel. Efter Aanden i de for Arbejdstog hidtil gældende Bestemmelser er det heller ikke tilladt nu. I det nye Reglement nævnes det udtrykkeligt, at det er forbudt.

*Telegrammer, Telefonledninger, Skrivelser  
m. m. vedrørende Toggangen.*

I § 16 indeholdes Regler for Behandlingen af Telegrammer og Skrivelser vedrørende Toggangen. Der er her optaget en Bestemmelse om, at Fribaneordrer, Telegramafskrifter,

skriftlige Meddelelser o. l., der skal gives til Lokomotivføreren for et Tog, i de Tilfælde, hvor Toget har 2 Lokomotiver, skal overrækkes til Føreren af det forreste Lokomotiv. Det er jo ham, der er den førende, men der tilføjes: efter at deres Indhold forud mundtlig af Overbringeren er meddelt Føreren af det bageste Lokomotiv. Det vil jo i Reglen være Togføreren eller en Togbetjent, der overrækker Meddelelsen, og hans Besked til 2den Lokomotivfører vil f. Eks. komme til at lyde: Fri Bane til Vejle eller: Vi kører paa Spor II i Børkop eller: Vi bliver rangøret ind i Daugaard o. l.

Er det et gennemkørende Tog, der skal have overrakt Fribaneordre under Forbikørslen, sker OVERRÆKKELSEN til Lokomotivføreren paa forreste Lokomotiv. Den anden Lokomotivfører faar i saadanne Tilfælde ikke nogen Meddelelse.

I Telefonens Barndom, og da for Resten lige til vore Dage, holdt man strængt paa, at den ikke burde anvendes paa Hovedbaner til Meddelelser vedrørende Sikkerhedstjenestestenen. Det holdt sig i mange Aar. Telefonen blev imidlertid en saadan Faktor i det daglige Liv, efterhaanden som den fik større Udbredelse og blev mere driftssikker, at man vanskelig kunde blive staaende paa det Standpunkt. I 1907 fik vi saa den første Statsbanestrækning med udelukkende Telefonforbindelser, nemlig Banen fra Viborg til Herning. Paa Privatbanerne var og er Telefonen næsten eneherkende.

Der blev saa ved Statsbanerne givet Regler for, paa hvilke Betingelser Telefonen kunde anvendes til vigtige Meldinger paa Strækninger, hvor man kun havde Telefon, og paa Strækninger, hvor Telegrafkommissionen kom i Uorden. Nu er Bestemmelserne herom komne ind i det nye Togreglement. Svagheden ved at anvende Telefonen til saadanne Meldinger er jo, dels at den, der betjener den, kan høre fejl eller misforstaa en Melding, og saa den Omstændighed, at der ikke som ved Telegrafkommissionen haves et synligt Bevis for, hvad Meldingen lød paa, saaledes at en Efterkontrol kan finde Sted, endog længe efter at Meldingen er modtaget. Ved Uoverens-



stemmelser kommer der let til at staa Paa-stand mod Paastand. Som De ved, maa en vigtig telefonisk Melding ikke siges i Telefonen, den skal oplæses, altsaa være nedskreven først. Den skal gentages af Modtageren, men først efter at den er nedskreven, altsaa igen oplæses. Afsenderen skal derefter godkende Gentagelsen, og begge de telefonerende skal opgive deres Navne. De fornødne Notater herom gøres paa begge Steder.

Hvor en Strækning har Telegraf, skal Telegrafven vedblivende benyttes til Korrespondance vedrørende Toggangen og Sikkerhedstjenesten. Først naar Telegrafven kommer i Uorden, maa Telefonen benyttes til saadan Korrespondance, d. v. s. Telefonringelædningen eller andre Telefonledninger, der udelukkende benyttes af Banerne, og kun under nøje Overholdelse af den Fremgangsmaade, jeg nævnedes før.

I det nye Reglement foreskrives det som yderligere Sikkerhed, at i de Tilfælde, hvor Krydsninger, Overhalinger eller Passeringer maa fastslaaes pr. Telefon, eller hvor der maa søges eller gives fri Bane i Anledning af Forandringer i Togenes planmæssige Løb m. m., skal det ske ved de paagældende Stationsbestyrere personlig, og de skal følge de Regler, der er foreskrevne for Telefonering af saadanne Meldinger.

Den Stationsbestyrer, der begynder Telefoneringen, maa altsaa forlange den anden Stationsbestyrer kaldt til Telefonen, og naar han kommer, maa han melde sig: Stationsbestyreren for N. N. Station her.

Efterhaanden som Forholdene bliver større, kan Stationsbestyreren ikke altid selv nedskrive sine Telegrammer om Toggangen, ja ikke engang give dem mundtlig direkte til Telegrafvagten, men maa telefonere dem fra et eller andet Sted paa Stationen. I de nye Bestemmelser foreskrives det, at Telegrafvagten skal kvittere med Navn for saadanne Meldinger og gentage dem, Stationsbestyreren skal godkende Gentagelsen.

Jeg vil benytte Lejligheden til at gøre opmærksom paa, hvor vigtigt det er, at de givne Regler for Telefonering følges. Gør

man det, er der ikke noget at befrygte ved Anvendelse af Telefonen.

Vi har da ogsaa i den senere Tid hørt og læst om, hvilken udstrakt Brug der er bleven gjort af Telefonen under Verdenskrigen.

#### *Stationsbestyrerens Afløsning m. m.*

I § 19, der blandt andet handler om Stationsbestyrerens Afløsning, er paa Sikkerhedskommissionens Indstilling indført en Bestemmelse, der lyder saaledes:

Den, der har Tjeneste paa Stationen eller Holdstedet, maa ikke forlade Tjenesten, før Afløseren er mødt, eller, hvis ingen Afløser skal møde, før han har faaet sin nærmeste paa Stationen tjenestegørende foresattes Tilladelse.

Anledningen til Kommissionens Indstilling var en til Auditørens Behandling henvist Sag, i hvilken en Assistent paa en stor Bystation (Reserve-lokomotivstation, Sektions Hovedstation) forlod sin Nattevagt, saa Stationen blev uden Telegrafvagt.

## II. Særlige Regler for visse Tog.

### *Særtog.*

I Reglerne for disse er der ikke sket større Forandringer udover, hvad der blev nævnt under Fribaneordrer.

Det foreskrives, at den, der anordner et Særtog, skal sikre sig, at der inden Toget afsendes, foreligger skriftlig eller telegrafisk Kvittering for Modtagelse af Anmeldelsen af Særtog, og skal sørge for, at Togudgangstationen underrettes derom. Togudgangstationen maa ikke afsende Toget, før den har faaet denne Underretning.

Stationsbestyreren paa denne Station, hvorfra der gives Liniedepeche, ved hvilken et Særtog anmeldes, skal kontrolere Depechens rigtige Afgivelse og Tilstedeværelsen af samtlige Kvitteringer, og herom skal han underrette den, der har anordnet Særtog.

Dernæst foreskrives det, at ved Særtog, der fremføres af 2 Lokomotiver, skal hver Lokomotivfører have en Genpart af Anmeldelsen. En saadan Forskrift mangler i det nugældende Togreglement.



*Arbejdstog.*

For disse foreskrives det, at i det Tilfælde, hvor Arbejdsstrækningerne for to Arbejdstog støder op til hinanden, saaledes at de har fælles Grænsestation, skal Arbejdstogene i Anmeldelserne og derefter i alle Meldinger betegnes ved hvert sit Bogstav. Naar Føreren af et Arbejdstog i visse Tilfælde tillyser dette som Særtog, skal det i Anmeldelsen og i Meldingen betegnes som saadant og ved Nr. Disse Forskrifter er selvfølgelig givne for at undgaa Fejltagelser.

For Tiden skal et Arbejdstog have forladt et Banestykke eller være paa en Krydsningstation mindst 15 Minutter, før et Plan- eller Særtog skal komme. Som De ved, kan denne Regel sjælden overholdes, og i alle Tilfælde indskrænker den ofte Udnyttelsen af Arbejdstoget ganske betydeligt. Tidsfristen vil fremtidig være 5 Min.

Det er vedblivende Arbejdstogets Tøgfører, der vælger, hvor Arbejdstoget skal passeres af andre Tog. Da det ofte er vanskeligt at sige, om det er Krydsning eller en Overhaling, der foreligger, naar Arbejdstog passeres af andre Tog, har man i det nye Reglement sammenfattet Krydsninger og Overhalinger med Arbejdstog under een Benævnelse, nemlig Togpassering, altsaa et nyt Begreb. Det kræves fremtidigt kun, at de Tog, der skal passere Arbejdstoget, skal have Underretning om Passeringen *saa vidt muligt* paa en planmæssig Holdestation, men senest paa den nærmest før Passeringsstationen liggende Station. Denne Ændring har maattet gøres, fordi den nu gældende Regel er blevet vanskelig, for ikke at sige umulig, at gennemføre paa Strækninger med gennemkørende Tog.

Det bør dog blive Reglen, naar det da er muligt, at Underretningen gives det mødende Tog paa en Holdestation. Skal Toget standses paa en Station, hvor det ellers ikke skal holde, for at faa Underretningen, og Tøgføreren der først skal fastslaa Krydsningen og mod Kvittering give Lokomotivføreren skriftlig Underretning derom, vil Toget jo blive noget forsinket.

Tøgføreren for det mødende Tog fastslaa

som hidtil Togpasseringen ved et Telegram, der dog kun gives til Togpasseringsstationen og dennes Nabostation i den Retning, hvorfra det mødende Tog kommer.

Det mødende Tog føres kun paa Fribaneordre fra den nærmest før Passeringsstationen liggende Station og til Passeringsstationen.

Det er en unødigt generende Bestemmelse, at det mødende Tog nu undertiden over en længere Strækning skal føres paa Fribaneordre, fordi det skal krydse et Arbejdstog længere fremme paa Strækningen.

Naar der for et Arbejdstog ikke er anført nogen bestemt Arbejdstid, eller Toget er færdig med sit Arbejde inden Udløbet af den anmeldte Arbejdstid, er det fremtidigt den Station, hvortil Arbejdstoget er bragt, der giver Liniedepece til alle vedkommende saaledes:

Arbejdskørslen endt for i Dag.

*Vogne, Troljer og Draisiner.*

I § 35 omhandles Vogne, Troljer og Draisiner paa Banen. For deres Fremførelse er der ikke sket anden Forandring, end at de ligesom Arbejdstog skal have forladt et Banestykke i betimelig Tid og senest 5 Minutter, før et Tog kan ventes. For Øjeblikket er Fristen som bekendt 15 Minutter.

III. *Driitsuuregelmæssigheder.*

I § 36 omhandles Forsinkelser af Togene, der jo er Aarsagen til Følgen af Driftsuregelmæssigheder.

Af nyt træffer vi her, at der skal gives den sædvanlige telegrafiske Melding om Forsinkelse ogsaa for Plan- eller *Særgodstog*, men kun, naar disse afgaar mindst 30 Minutter for sent fra en Station.

*Forlægning af Krydsning.*

De nye Regler for Forlægning af Krydsning, som har været i Kraft siden Midten af Maj Maaned i Fjor, er naturligvis optaget det nye Togreglement.

I de Kodifikations-Udkast, som jeg før nævnede, var der ikke rørt ved de gamle Regler for Krydsningsforlægning. Det var



først langt senere, at der blev Tale om at forandre dem. Det gik saaledes til:

I November 1916 og derefter i April 1917 foreslog Jernbaneforeningen i en Skrivelse til Generaldirektoratet at forandre Bestemmelserne i Togreglementet om, at Togføreren for et forsinket Tog i alle Tilfælde skal pleje Samraad med Lokomotivføreren, forinden han fremsætter Forslag om Forlægning af Togkrydsning eller Togoverhaling, til at saadant Samraad kun skulde finde Sted i *alle Tivvils-tilfælde*. Generaldirektoratet indhentede en Udtalelse fra Lokomotivmandsforeningen om det fra Jernbaneforeningen fremsatte Forslag. Lokomotivmandsforeningen protesterede i en Skrivelse af Juni 1917 kraftigt mod Forslaget og henstillede indstændig til Administrationen af Hensyn til Sikkerheden ikke at imødekomme Jernbaneforeningens Forslag til Ændring af Togreglementet. Lokomotivmandsforeningens Skrivelse sluttede blandt andet med at sige, at dersom man vilde gøre Forandring i Togreglementet, saa maatte den tilraade, at al Togføreren nuværende Myndighed og Ansvar med saavel at foreslaa Krydsningsforlægning som at pleje det forudgaaende Samraad helt og fuldt overlades til Stationerne, saavel som at Stationerne fremtidig afgiver Afgangssignalet direkte til Lokomotivføreren.

Spørgsmaalet kom, efter at være behandlet skriftlig mellem Generaldirektoratet og Distrikterne, til Drøftelse paa et af de Møder, i hvilke Distrikcheferne deltager. Det under denne Drøftelse fremkomne i Forbindelse med den i Lokomotivmandsforeningens Skrivelse givne Anvisning paa at forandre Reglerne for Forlægning af Krydsninger gav Anledning til, at man kom nærmere ind paa at drøtte, om de gamle Krydsningsregler var *tidssvarende mere*. Resultatet af den meget interessante Forhandling, der fandt Sted i Maj 1918, var det, at det blev paalagt Distrikterne at overveje, „om der efter deres Skøn maatte være Anledning til helt at ændre det nu bestaaende System med Hensyn til Krydsnings- og Overhalingsforlægning og da i hvilken Retning.“

Distrikternes Overvejelser resulterede i, at

de i en Skrivelse af Januar 1919 anbefalede Generaldirektoratet at forlade det nuværende System for Forlægning af Krydsninger og Overhalinger og gaa over til en Ordning, som nærmere var angivet i Skrivelsen.

I denne var der gjort udførlig Rede for Lys- og Skyggesiderne ved det hidtil anvendte System.

Lyssiderne var, at Reglerne var baserede paa at inddrage saavel Stations- som Tog- og Lokomotivpersonalets Medvirking ved enhver Forandring af Krydsninger mellem Togene eller af Togfølgen.

Ved at Forslagene til Forandring af Krydsninger skulde komme fra de forsinkede Tog, og at dette derefter havde til Pligt at standse paa den foreslaaede Krydsningsstation, fik man en dobbelt eller rettere tredobbelt Kontrol med, at Toget ikke kørte udover den Station, hvor det ekstraordinært skulde tilbageholdes.

Forslaget fremkom fra Personalet ved det forsinkede Tog, der bedst vidste, hvad Toget kunde præstere.

Endelig kunde man ikke frakende det en vis Betydning, at Tog- og Lokomotivpersonalet kunde ventes at ville udfolde en ganske særlig Energi ved Fremførelsen af et forsinket Tog, der ikke havde forlagt Krydsningen med et modgaaende rettidigt Tog, for derved at kunne godtgøre, at det Standpunkt, det havde indtaget, havde været forsvaret.

Skyggesiderne var, at Bestemmelserne i høj Grad bar Præget af at være kommet til Verden i Banernes Barndom, hvor Trafiken ikke var underkastet saa store Syngninger, og Togene derfor i Reglen magtede det Arbejde, de havde at udføre. Togenes Antal var paa det Tidspunkt ikke større, end at Strækningerne med Lethed kunde optage dem. Endelig var de gennemkørende Tog kun faa og løb mest paa Tider, hvor anden Toggang var ophørt. Af de Ulemper, der særlig opstod ved Togenes Gennemførelse, naar de ældre Regler anvendtes, var følgende:

Togføreren for et forsinket Tog kan undlade eller glemme at give Forslag til For-



lægning af Krydsning eller Overhaling, eller ikke gøre det rettidigt. Jævnlig er Grunden den, at Personalet ser for sangvinsk paa Forholdene eller overvurderer sit eget Togs Betydning. Særlig uheldigt bliver Forholdet, naar det er et gennemkørende Tog, det sker for, saa staar det hele stille, indtil man faar Forbindelse med Toget, idet en Henvendelse til Trafiksektionen let tager for lang Tid, da denne først skal til at orientere sig med Hensyn til, hvor Togene befinder sig. Kører 2 eller 3 forsinkede, gennemkørende Tog tæt efter hinanden, bevirker den Omstændighed, at det forrestes Togfører forsømmer at fremsætte Forslag til Krydsningsforlægning, at Krydsningsforlægning ikke kan foretages med noget af de efterfølgende, selv om der foreligger rigtigt Krydsningsforlægningsforslag fra disses Togførere.

Togføreren for et forsinket Plan- eller Særtog, der endnu ikke har faaet Underretning om Krydsning eller Overhaling med et nylig indlagt Særtog, kan først paa for sent et Tidspunkt faa Lejlighed til at fremkomme med Forslag til Forlægning.

Togførere for Hurtigtog, der er gennemkørende over længere Strækninger, er afskaarne fra at fremkomme med Forslag til Krydsningsforlægninger, der bliver ønskelige paa Grund af Forsinkelse under Kørslen, der enten skyldes Forhold ved Toget, ved Maskinen, Vejrforhold eller lignende.

De gamle Regler var jo nærmest beregnede paa, at det kun var det ene af de krydsende Tog, som var forsinket. Var 2 Tog, der skulde krydse hinanden, omtrent lige meget forsinket, algav de begge Forslag til Krydsningsforlægning. De telegrafiske Forslag skulde telegraferes videre til de oprindelige Krydsningsstationer, der saa returnerede Telegrammet: Ingen Krydsningsforlægning, som Liniedepesche tilbage til begge Tog.

Dette gav saaledes paa stærkt trafikerede Strækninger Anledning til en uhyre og delvis unyttig Telegrafkorrespondance mellem Stationerne, samtidig med, at Togføreren blev saa stærkt optaget af sine Beregninger med Hensyn til, om Krydsningen skulde

forlægges og hvortil, af Samraad med Lokomotivføreren med Udfærdigelse af skriftlige Forslag, skriftlig Underretning af Lokomotivføreren m. m., saaledes at han i saadanne Tog havde sin Tid fuldt optaget af dette Arbejde og ikke fik Lejlighed til i fornødent Omfang at tage sig af Togets øvrige Forhold.

Lokomotivføreren fik ogsaa sin Del af alt dette Skriveri. Paa mange af de Stationer, hvor Toget standsede, skulde der plejes Samraad, han fik Forslag til Krydsningsforlægninger af Togføreren og skulde afgive Kvittering derfor og fik ofte skriftlige Meddelelser paa næste Station om, at Forslaget om Krydsningsforlægning var afslaaet. En Maskine, der skal fremføre et svært Tog, kan give sin Mand nok at varetage, saa man bør helst fritage ham for hele det Bogholderi, især da Belysningsforholdene paa en Maskine i Mørke ikke er gunstige for Udveksling af alt for mange skriftlige Udfærdigelser. Det er i Reglen vee den aabnede Fyrdør, at Lokomotivføreren udfører sine skriftlige Arbejder og læser de modtagne skriftlige Meddelelser.

Var det forsinkede Tog gennemkørende paa den foreslaaede Krydsningsstation, medførte Forslagets Afgivelse Forpligtelse til at standse paa denne Station. Havde et forsinket gennemkørende Tog mange Tog at krydse undervejs, havde det til Følge, at Togets Forsinkelse vedblev at vokse for hver saadan ekstraordikær Standsning, selv om ikke et eneste af Krydsningsforslagene blev effektivt. Jeg kørte en Gang som Passager i et saadant forsinket gennemkørende Tog mellem Lunderskov og Fredericia. Togets Forsinkelse steg stadig. En rejsende i Kuppen blev utaalmodig og sagde til en medrejsende: Det er mærkværdig, for naar et Tog først bliver forsinket, saa er det ligesom Personalet helt taber Modet og al Energi, og saa bliver vi mere og mere forsinkede. Det var nu hans Opfattelse, han kunde jo ikke tænke sig, at det gik ganske reglements-mæssigt til.

(Sluttes.)



NOGLE BETRAGTNINGER  
VEDRØRENDE  
EFTERSYN AF LOKOMOTIVET.

Af B. Suaning.

(Fortsat).

Cylinderudblæsningsventilernes Opgave er at give Lokomotivføreren et Middel til at bortfjerne Vand fra Cylinderen og fra Gliderkasserne.

Vand i Cylinderne optræder paa to forskellige Maader, dels som Fortætningsvand, der dannes i selve Cylinderen, og dels som Kedelvand, der af en eller anden Aarsag medføres af Dampen fra Kedlen.

Ved Lokomotiver uden Overheder vil der under den første Del af hvert Stempelslag afsætte sig Fortætningsvand paa Cylinderens Vægge og Dæksler samt paa Stemplet, naar disse Dele, som er afkølede noget under Udstrømningen af den i forrige Slag ekspanderede Damp, paany træffes af den varme Kraftdamp, hvis Temperatur svarer til det høje Begyndelsestryk.

Det saaledes dannede Fortætningsvand vil imidlertid, naar Maskinen har arbejdet nogen Tid, og Cylinderne er gennemvarmede, i Almindelighed ikke ophobe sig i disse, idet en Del af Vandet vil genfordampes under den sidste Del af Ekspansionen og under Afstrømningen, medens en anden Del vil bortføres af den udstrømmende Damp.

Da den overhedede Damp er i Stand til at afgive en Del af sin Varme til Cylinderne uden at fortættes, vil der i Overheder-Lokomotivernes Cylinder under normal Gang dannes betydeligt mindre Vand end ved Maskiner uden Overheder, og naar Overhedningstemperaturen bliver særlig høj, vil der slet ingen Fortætning finde Sted.

Anderledes bliver Forholdet, naar Maskinen ikke har arbejdet i længere Tid, og Cylinderne derfor er bleven betydeligt afkølede, idet der da, naar der paany aabnes for Dampen, saavel ved Overheder-Lokomotiver som ved Maskiner uden Overheder, vil kunne fortætte sig ret store Mængder Vand, forinden Cylinderne bliver opvarmede til den normale Arbejdstemperatur.

Cylinderudblæsningsventilerne maa derfor altid, naar der efter en længere Pavse paany er aabnet for Regulatoren, holdes aabne saa længe, indtil Fortætningsvandet er saa vidt fjernet, at Faren for Slag af Vandet i Cylinderne er overvundet.

En Del af Statsbanernes Lokomotiver er som bekendt udstyrede med Damp- eller vandmanøvrerede Udblæsningsventiler, som er saaledes indrettede, at Ventilen holdes aaben af en Fjeder, naar der ikke er Tryk i Cylinderen. Først naar Dampen faar Adgang til Cylinderen, vil Ventilen lukke sig under Damptrykkets Indvirkning. Ved at tilføre Kraftdamp eller Kedelvand gennem en særlig Ledning aabnes Ventilen for Udblæsning under Maskinens Gang.

Man hører undertiden den Anskuelse fremsat, at naar Ventilen er aaben, saalænge der intet Tryk er i Cylinderen, vil denne tømmes for til Stede værende Vand, og der skulde da ikke være nogen Grund til at aabne for Udblæsning, naar der efter en Pavse paany føres Damp til Cylinderen.

Ræsonnementet er ikke rigtigt, thi Dannelsen af Fortætningsvand sker jo netop særlig stærkt, naar den varme Kraftdamp tilføres den afkølede Cylinder, altsaa efter at Dampens Tryk har lukket Udblæsningsventilerne, og det saaledes dannede Vand kan kun fjernes ved atter at aabne disse.

Uviljen mod at aabne disse Udblæsningsventiler under Kørselen hidrører imidlertid navnlig fra, at de undertiden har nogen Vanskelighed ved igen at lukke sig; men hertil maa bemærkes, at Ventilernes Utilbøjelighed til at lukke sig bliver desto større, jo mindre hyppigt Ventilerne benyttes.

I særligt koldt Vejr vil det være formaals-tjenligt, forinden Maskinen forlader Remisen, at forvarme Gliderkasser og Cylinder ved med fast antrukken Bremse og med aabne Udblæsningsventiler at aabne let for Regulatoren, og dette bør i hvert Fald altid gøres i stærkt Frostvejr, hvor man samtidigt maa forvise sig om, at ingen Dele er frosne.

De farligste Tilfælde af Vand i Cylinderne forekommer imidlertid, naar Kraftdampen af en eller anden Grund medriver en større



Mængde Vand fra Kedlen, og dette vil kunne indtræffe, dels naar Vandstanden i Kedlen holdes altfor høj, samtidig med at Kedelvandet er urent og derfor uroligt, dels naar Regulatoren pludseligt aabnes stærkt, hvorved der fremkommer en livlig Kogning af Vandet i Kedlen, og endelig naar Hjulene kommer til at spille paa Skinnerne.

Saafrømt der i det Øjeblik, da Glideren lukker for Afstrømningen, findes en større Mængde Vand i Cylinderen, vil Kompressionen af den i Cylinderen tilbageværende Damp kunne blive overordentlig voldsom, saaledes at Kompressionstrykket langt overstiger Kedeltrykket, som er lagt til Grund for Styrkeberegningen af de forskellige Maskindele, og hvis Vandmængden er saa stor, at Stemplet ved Enden af sin Vandring støder mod Vandmassen, som praktisk talt er usammentrykkelig, fremkommer det egentlige „Vandslag“, som kan faa meget vidt-rækkende Følger.

Ved de med Planglider udstyrede Lokomotiver svækkes Virkningen af Vandet, ved at dette i nogen Grad kan trykke Glideren fra Spejlet og derved skaffe sig Frihed til delvis at undvige, og Slaget vil derfor ved disse Maskiner aldrig blive saa voldsomt som under iøvrigt lige Forhold ved de med Stempelglider forsynede Lokomotiver, hvor Glideren ikke kan trykkes fra Spejlet, og hvor Vandet derfor er henvist til at skaffe sig Afløb gennem de Sikkerhedsventiler, som paa Stempelglider-Maskinerne er anbragt ved begge Ender af Cylinderen, men hvis Gennemstrømningsareal altid vil være saa ringe i Forhold til Stempelarealet, at Vandet, navnlig ved større Stempelhastigheder, f. Eks. naar Hjulene spiller heftigt, næppe vil kunne undvige saa hurtigt, at Slag i Cylinderen helt kan undgaas.

Hvad enten Vandmængden i Cylinderen i et givet Tilfælde kun er tilstrækkelig til at fremkalde en usædvanlig stærk Kompression, eller der virkelig fremkommer et mere eller mindre voldsomt Slag mellem Stemplet og Vandmassen, vil denne give Anledning til, at der opstaar Kræfter, som ikke blot paa-virker Cylinderen og dennes Dæksler, men

tillige Stemplet og Stempelstangen, hvorfra de overføres til Krydshovedet, Drivstangen, Krumtappen, Drivhjulakslen, eventuelt ogsaa til Kobbeltængerne og Kobbelhjulakslerne, og endelig til Akselgafferne eller Akselbakkerne og dermed til Maskinens Rammeplader.

(Forts.)

### LEJLIGHEDSMORAL.

I første Distrikt er det i disse Dage et brændende Spørgsmaal hvornaar Timeefterbetalingen vil finde Sted?

Fra Hovedbestyrelsesmedlemmer vidste man at Efterbetalingen ifølge Udtalelse fra Regnskabsføreren kunde finde Sted ca. 14 Dage efter at Loven var vedtaget i Rigsdagen, dog med Tilføjelse af, at det vilde blive sammen med en anden Udbetaling. I Henhold dertil haabede man paa at faa sine Penge allerede 1. Juli, men da dette Haab glippede, følte man sig fast forvisset om, at de nu vilde falde sammen med Kørepengene den 17. Juli; thi kunde man da med god Føje mene, at der da slet ingen Vanskeligheder vilde være tilstede for Regnskabets omgaaende Behandling med Hensyn til Revision o. l., idet at de Timer som Efterbetalingen omfattede havde faaet Stadfæstelse ved de Udbetalinger som tidligere Maaned efter Maaned havde fundet Sted. Ja, man var ydermere tilbøjelig til at mene, at da Regnskabskontoret, saavel som alle andre Interesserede havde været vidende om, at der sandsynligvis senere vilde falde en Udbetaling paa disse Timer, at de, i Henhold til denne Viden, havde deres Ting i en saadan Orden, at de saasnart Efterbetalingssummens Størrelse var kendt, kun havde tilbage at multiplicere Timer og Sum med hinanden, og man skulde da, saa sandt, ikke mene, at det med lidt god Villie til Hjælp skulde være nødvendig at bruge ret mange Dage til Udarbejdelse af disse Efterbetalings-Lister — og dog er der gaaet mere end een Maaned uden at man har set noget til sine Penge.

Vi skriver i Dag den 26. Juli og det er jo mulig at Efterbetalingen har fundet Sted naar disse Linier læses, men dette ændrer ikke det Forhold, at der ved dette Sløseri er handlet mere end hensynsløst mod dem der har maattet ventet efter deres Penge; thi hvilke pinlige Situationer er mon ikke mange bleven tvungne ud i, derved at deres Tilgodehavende er bleven holdt tilbage længere end der har været nogen som helst Grund til at regne med. Man tænker sig



f. Eks. en Familie der i Tro til, at deres Tilgodehavende vilde blive udbetalt senest den 17. Juli, gør et lille Laan som skal tilbagebetales denne Dag, men den 17., er der ingen Penge, Laanet kan ikke indfries og Laangiveren maa savne sine Penge. — Altsaa pinlige Vanskeligheder.

Man behøver ikke selv at have været i en saadan Situation for at kunne danne sig et Billede heraf. Stands blot Tankerne et kort Minut ved Billedet af et Hjem, hvor Hustruen i de sidste Uger har arbejdet og slidt for at faa Børnenes og sit eget Tøj i Orden til den planlagte Rejse, alt er nu færdig, der mangler kun Rejsepengene som der er regnet saa sikkert med, men Manden kommer nu fra Lønkontoret og siger: „Pengene var der ikke.“ Hvilken Skuffelse for denne Hustru, for dette Hjem, at faa alle sine Planer kuld-kastede, fordi der fra Administrationens Side sløses i en saadan Grad, at der intet gyldigt Forsvar vil kunne føres derfor, hvad enten det skyldes nogle Kontoristers Sygdom, Sommerferie eller hvad andet man vil, det Sløseri som her er udvist, er, set ud fra de Situationer, hvori det har stillet meeske Snese af Hjem, at betegne som en Art Brutalitet.

At der ikke findes nogen enkelt Mand, der staar med hele Ansvaret for dette Trækken i Langdrag, kan vel anses for givet, det er vel nok i dette, som i saa godt som alle andre Tilfælde, at Ansvaret deles ud mellem Personer, Kontorer, Distrikter og Kredse i saa mange Dele, at det kun vanskeligt kan samles til nogen positiv Enhed. Var det blot saadan, at det personlige Ansvar altid stod i Forgrunden, da vilde meget se anderledes ud, man kan da være forvissat om, at tjenstlige Sager, som knap er det Papir værd de skrives paa, og hvor Afgørelsen paa Forhaand kan ses men alligevel tager det Uger at naa denne Afgørelse. Det kan ogsaa være hvis enkeltmands Ansvaret var mere i Forgrunden, det da saa noget bedre ud med Hensyn til Levering af Beklædningsgenstande, der som bekendt inden for Jernbaneetaten foregaar i en Orden, som ikke helt har Betegnelsen god Orden, hvilket Krigen de senere Aar, naturligvis med nogen Ret, har faaet Skyld for; men der er vel ingen Tvivl om, at hvis man i dette Spørgsmaal havde en enkelt bestemt Mand, der stod med noget skarpere specificeret Ansvar, saa vilde man vel ikke blive ved at være Aar tilbage med Leveringer, som man lovmæssig har Krav paa inden for et bestemt Tidsrum, og saa vilde det sikkert ogsaa trods af Snakken om Vanskeligheder ved at fremskaffe de rette Kvaliteter nok lykkes at faa rettet noget og

saa paa dette Forhold. I det private Liv er Forholdene ialfald ikke værre, end at man kan købe vel omtrent hvilken som helst Slags Stof man vil, naar blot man vil betale. Andre Institutioner, som Kommune, Post-, Telegraf- og Toldvæsen har da heller ikke lidt under de Vanskelighedersom Statsbanerne. En stor Del af disse Institutioners Personale har knap nok følt noget til Vanskeligheder i Leveringerne. Hvorfor er det da saa slem for Statsbanerne. Det er den største Institution, men det plejer egentlig ikke at være de største Kunder der af de Handlende faar den daarligste Behandling, og man kan derfor ikke se at Banerne i saa Henseende behøver at danne Undtagelse. Man forstaar ikke, at Forholdene er saa slemme for Statsbanerne, at man som Lokomotivfører skal have udleveret en Kappe, — naturligvis et lille Aar forsent —, der i Kvalitet er langt daarligere end nogen af de Kapper man har faaet udleveret i sin Lokomotivfyrbøderperiode, man forstaar ikke Retten dertil eller Nødvendigheden derfor, med mindre man vil forsøge at forstaa det ud fra den Mulighed, at der inden for Ledelsen skulde være Tanker fremme om en ny Moral, at man vil demokratisere nedad men i saa Fald da er det en baade inhuman og skidt Moral, mere humant vilde det det da være at demokratisere opad.

Ogsaa paa andre Omraader kan dette løse og ubestemmelige virke uheldigt, thi er Moralene fra oven præget af Lejligheden og det selvstændige personlige Ansvar holdes skjult, da er der kraftigere Jorbund for Eksemplets Magt end vedkommende Institution er vel-tjent med.

Skreven paa Opfordring af nogle der rammes haardt den 17.

Den 26. Juli 1920.

Niels Voldby.



### 25 AARS JUBILÆUM.

Den 1. Septembar kan Lokomotivfører C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, Kjøbenhavn B., og Lokomotivfører V. E. O. Hoffmann, Suhrsvej 5, Korsør, fejre 25 Aarsdagen for deres Ansettelse som Lokomotivmænd.



## UNIFORMEN.

Paa Grund af mange Forespørgsler, om naar Uniformen kan leveres, skal vi meddele:

Regnfrakker til Lokomotivførerne og Sweaters til Lokomotivfyrbøderne vil sandsynligvis blive leveret tidligt paa Efteraaret. Skindtrøjerne derimod kan ikke forventes før i November, December Maaned.

Med Hensyn til selve Uniformen, Jakke, Vest og Benklæder, ser det ikke lyst ud. Der er Vanskeligheder med Klædet. Den militære Klædefabrik har for Tiden ingen Klæde, og dette kan først forventes leveret i Oktober Maaned. Derefter skal Leveringen bortliciteres, og der kan derfor næppe blive tale om at Uniformen kan leveres forinden Udgangen af Aåret, maaske først i Begyndelsen af 1921.

Man har undersøgt, om Klædet kunde skaffes fra andre Leverandører, men man kan kun faa dette i saadanne Kvaliteter, at Personalet ikke kan være tjent dermed.

Saaledes lyder de Oplysninger vi har indhentet herom, og de ser jo ikke for lovende ud. Imidlertid vil vi haabe paa, at der fra Administrationens Side vil blive gjort, hvad der kan gøres, for at fremskaffe de Beklædningsgenstande Personalet med Længsel venter paa.



## EN FESTLIGHED.

Paa Lokomotivfyrbøderkredsens Generalforsamling i Foraaret blev det besluttet at iværksætte en Indsamling til en Hædersgave til den afgangende Kredskasserer, Hr. Soph. Jensen, Aarhus.

Ved en lille Højtidelighed, der fandt Sted Mandag den 2. August paa „Gimle“ i Kjøbenhavn, fandt Overrækkelsen af Gaven Sted.

Kl. 6 Eftermiddag samlede en Kreds af Lokomotivfyrbødere til et Festmaal, hvortil foruden Hædersgæsten, Organisationens Formand, Redaktøren og Lokomotivfyrbøderkredsens Formand var indbudte.

Efter at være anbragt ved Bordene bød Afdeling 2's Formand, Hr. J. Knudsen, velkommen, idet han udtalte Ønsket om et behageligt Samvær. Da den værste Sult var tilfredsstillet, tog Indsamlingskomiteens Formand, Hr. Boyesen, Gb., Ordet og tolkede i varme Ord Lokomotivfyrbødernes Taknemmelighed for Hr. Soph. Jen-

sen, der havde givet sig et synligt Udslag, idet det Guldur med Kæde, som Taleren derefter overrakte Hædersgæsten, altid maatte vidne om den gode Forstaaelse Lokomotivfyrbøderne havde haft af Soph. Jensens Arbejde for bedre Kaar for Standen. Samtidig fremhævede Taleren Hustruens Del i Arbejdet, thi det var klart, at en Tillidsmands Hustru ofte maatte vise Resignation naar Arbejdet kaldte Manden bort fra Hjemmet, hvorfor Taleren bad Soph. Jensen modtage et Gave til hans Hustru, en smuk Vase, og bringe hende Lokomotivfyrbødernes Hilsen og Tak, og sluttede med et Leve, Soph. Jensen, der blev besvaret med kraftige Hurra af Forsamlingen.

Soph. Jensen tog derefter Ordet og takkede bevæget for den Gave som var bleven ham overrakt, som altid skulde være ham et dyrebart Minde, ligesom denne Dag vilde ingprente sig uudslettelig og staa som en Fest- og Højtidsdag for ham. Paa sin Hustrus Vegne takkede Taleren derefter og sluttede med et Leve for „D. L. F.“

Derefter havde Kredsforsamlingen og Formanden Ordet, der begge bragte Soph. Jensen deres Tak for godt Samarbejde og Kammeratskab, hvorefter Talernes Tal blev legio.

Den smukke Festlighed sluttede ved 11 Tiden efter at Deltagerne havde tilbragt en smuk og indholdsrig Aften sammen.

## FORTEGNELSE

over indkomne Beløb til nødlidende østrigske og tyske Lokomotivmænds Børn.

1. København G. 850 Kr., 2. do. 173 Kr.,
3. København H. 101 Kr., 4. do. 30 Kr.,
5. København Ø. 335 Kr., 6. do. 208 Kr.,
7. Helsingør 170 Kr., 8. do. 120 Kr., 9. Roskilde 155 Kr., 10. do. 140 Kr., 11. Gedser 120 Kr., 12. do. 105 Kr., 13. Kallundborg 90 Kr., 14. do. 69 Kr., 15. Slagelse 165 Kr., 16. do. 212 Kr., 17. Korsør 289 Kr., 18. do. 272 Kr., 19. Nyborg 258 Kr., 20. do. 254 Kr., 21. Fredericia 265 Kr., 22. do. 222 Kr., 23. Esbjerg 300 Kr., 24. do. 776 Kr., 25. Thisted 75 Kr., 26. do. 0 Kr., 27. Struer 322 Kr., 28. do. 19 Kr., 29. Viborg 410 Kr., 30. do. 275 Kr., 31. Frederikshavn 45 Kr., 32. do. 107 Kr., 33. Aalborg 160 Kr., 34. do. 263 Kr., 35. Randers 45 Kr., 36. do. 160 Kr., 37. Aarhus 400 Kr., 38. do. 352 Kr., 39. Skanderborg 220 Kr., 40. do. 330 Kr., 41. Vamdrup 20 Kr., 42. do. 25 Kr., 43. Brande 154 Kr., 44. do. 0 Kr., 45. Langaa 40 Kr., 46. do. 45 Kr., 47. Masned Sund 90 Kr., 48. do. 59 Kr., Anonymt 25 Kr. Ialt 9320 Kr.



Da alle de udsendte Lister ikke er tilbage-sendte hertil, bedes Afdelingskassererne i Forbindelse med Afdelingsformændene overbevise sig om, at Beløbene er i Overensstemmelse med den hertil indsendte Sum, som Afdelingskassererne har modtaget Kvitting for.

Kjøbenhavn, d. 4. August 1920.

H. Kann,  
Hovedkasserer.

---

#### MÆDDELELSER FRA AFDELINGERNE.

Paa et af Lokomotivførerne i Sønderborg, den 23. Juli 1920, afholdt Møde valgtes følgende Afdelingsbestyrelse:

Formand: Høgh Olsen, Kasserer: F. Larsen og Sekretær: Herm. Ohlsen.

---

#### HJERTEG TAK.

For den store og smukke Opmærksomhed som Lokomotivfyrbøderne viste mig og min Hustru ved Sammenkomsten paa „Gimle“ takkes paa det hjerteligste.

Gaven vil være mig et smukt Minde om Arbejdsaar blandt gode Kammerater.

Soph. Jensen.

Hjertelig Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

N. Christensen, Roskilde.

En hjertelig Tak for al den Opmærksomhed der blev vist mig ved mit Jubilæum.

Viggo Møller.

---

#### SPØRGSMAAL OG SVAR.

Hr. Redaktør!

Ved Gennemlæsning af Hr. B. Suanings Artikel, vedrørende Eftersynet af Lokomotivet, i D. L. T. for 16/7 20, findes en Beskrivelse af, hvorledes en skæv Stilling af Udgangshætten, i Forhold til Skorstenen, kan bevirke, at Maskinen paa Grund af den derved fremkomne Ødelæggelse af Vacuum i Røggamret kan gøres utjenstedygtig. Men der tilføjes: Dette Uheld er imidlertid kun forekommet ganske enkelte Gange og kan muligt tænkes at have været arrangeret for Tilfældet. Jeg vil gerne spørge: For hvilket Tilfælde? Af hvem? Hvordan?

Lokfrb.

I Anledning af foranstaaende Forespørgsel, som Bladets Redaktion har bedt mig om at besvare, skal jeg bemærke:

Praktisk talt forekommer der overhovedet ikke Brud i de Bolte, som fastholder Udgangshætten, og Møttrikkerne til nævnte Bolte har større Tilbøjelighed til at ruste fast end til at løsne sig. — En Togforsinkelse, hidrørende fra en løs Udgangshætte, er et Fænomen, som saa vidt vides kun er forekommet en à to Gange i Statsbanernes Historie.

Hvorledes Udgangshætten i disse Tilfælde er sluppen løs, bliver, med de ovenfor nævnte Kendsgerninger i Erindring, vanskeligt at forklare, og man har derfor gættet paa, at „den drejede Udgangshætte“ har været et fikst Arrangement, beregnet paa at skabe en gyldig Forsinkelsesgrund, altsaa paa „at klare den“, hvilket vistnok ogsaa lykkedes.

Dette er, hvad jeg har villet antyde.

B. Suaning.

---

#### DET SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK.

Af Hensyn til de stadigt og stærkt stigende Driftsudgifter, navnlig til Brændsel og Belysning, vil Biblioteket fremtidigt kun være aabent for Udlaan Tirsdag, Torsdag og Lørdag, saaledes som nu i Sommermaanederne.

Som Følge heraf vil der til udenbys Medlemmer paa Forlangende blive udleveret 3 Bøger, dog saaledes, at der som Regel ikke indsendes mere end 2 Bøger til Ombytning, idet Hensigten med denne Foranstaltning er, at Medlemmerne til enhver Tid skal kunne have 1 Bog til Læsning.

---

#### RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

Afdelingskassereren for Afdeling Nr. 1 hedder: J. T. Carlqvist. Under Sønderborg Lokf. Afd. tilføjes Kassererens Navn og Adr.: F. Larsen, Dybbølsgade 4.

---

#### TIL MEDLEMSLISTEN.

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.  
Lokomotivfyrbøder Ch. P. Christoffersen, Brande. Opt. fra 1. Juli 1920.



**Statsbanepersonalets Biblioteker.**

Sjæll.- Falst.	Jyll.- Fyn	Nye Bøger.
8931x		Pressens Magasin 1920 1—4.
10839		Lehmann, Edv. Oplysninger om Teosofien.
10840	9167	Rowlands. Smukke Penelope.
10841	9166	Rode, Helge. En Mand gik ned fra Jerusa'em.
10842	9156	Hume, Fergus. Det tavse Signal.
10843	9169	Williamson, C.W. Mysteriet paa „Xenia“.
10844	4027	Dickmar. Psyche.
10845	9150	Gandrup. Dybet.
10846		Rützebeck. Per og Lise.
10847	9158	Jørgensen, Gunnar. Leif.
10848	9155	Hueston. Lillemor.
10849	9151	Hamilton. Hertugens Søn.
10850	9168	Valentine. Manden med Klumpfoden.
10851		Af en ukendt Dicipel.
10852		Starcke, C. W. Den sociale Uro og den evige Fred.
10853	3366ff	Bay, Rud. Rejse gennem Europa til Algier. 1816.
10854		Agerskov, M. Vandrør mod Lyset.
10855	9160	Kinck, Hans. Guldalder.
10856		Barnes. De Skibbrudne.
10857		Bramley-Moore. De seks Søstre i Dalene.
10858	9197	Everelt-Green. Det navnløse Barn.
10859		Land, Hans. Artur Imhoff.
10860		Foss. Erik Bøgh og Københavnerliv paa hans Tid.
10861	9172	Bruun, Vidar. Fra Sangerindeknejpernes Dage.
10862	9161	Magnus, H. R. En gammel Læges Liv.
10863	9229	Wang, Otto. Ina.
10864	9170	Abraham, J. Søster Nora.
10865	9152	Marchal Hindenburg. Mit Liv.
10866	9225	Thuborg, A. Foreløbig.
10767	9177	Kohl, Aage. De, der bærer.
10769		Rode, Edith. Digte.
10867	9174	Gravlund, T. Dansk Folkekarakter. (Udgave 1920).
10518		Rathenau, W. Den nye Stat.
997		Hude, Anna. Vejen jeg gik.
10410	9221	Smyth, E. En sønderjysk Dreng.
10683b		Ussing, B. T. Livet kalder. II Del.
8146	9195	Elbo, K. Sommerferien paa Gilbjerg.
A2296	9203	Jensen, Hans. Den engelske Revolutions Historie. (1603—88.)

### Regnskab for Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner.

Fra 1. April 1919 til 31. Marts 1920.

**Indtægt:**

Overført fra forrige Regnskabsaar . . .	475,96
Indbetalte Bidrag i 1919 . . . . .	403,50
Indvundne Renter . . . . .	946,53

**Gaver:**

L. Buchter . . . . .	100,00
Lokomotivfører P. L. Mikkelsen, Ribe . . . . .	50,00

Ialt . . . 1975,99

**Udgift:**

Udbetalte Understøttelser, 19 Portioner à 100 Kr.* ) . . . . .	1900,00
Portoudgifter . . . . .	10,04
Beholdning at overføre til næste Regnskabsaar . . . . .	65,95
Ialt . . .	1975,99

\*) Understøttelserne blev udbetalt til:

2 Enker efter Banearbejdere.	
5 " " Portører.	
Enken efter en Baneformand.	
" " " Brokarl.	
" " " Depotarbejder.	
" " " Godsekspeditor.	
" " " Haandværker.	
" " " et Stationsbud.	
" " " en Lokomotivfyrbøder.	
" " " Magasinformand.	
" " " Matros.	
" " " Næstformand.	
" " " Pakmester.	
1 pens. Haandværker.	

**Status den 31. Marts 1920.****Beholdningen:**

Beholdning i den danske Landmandsbank . . . . .	65,95
Obligationer til paalydende Værdi 20300 Kr., bogført for . . . . .	20029,50
Ialt . . .	20095,45

**Gæld:**

Fondets Kapital . . . . .	20029,50
Beholdning til Disposition . . . . .	65,95
Ialt . . .	20095,45

Kjøbenhavn, d. 31. Marts 1920.

Andersen Alstrup.

Toldberg,  
Skr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Kjøbenhavn, d. 2. Juli 1920.

V. Tietze. J. P. Mogensen.





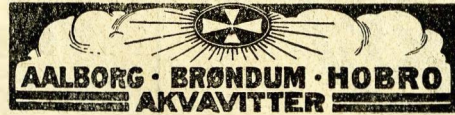
## SYGEKASSEN.

Jernbanelæge A. H. Stammers Praksis som Jernbanelæge i 25 A Sygedistrikt besørger under hans Bortrejse fra <sup>29</sup>/<sub>7</sub> 20 i en Maaned af Jernbanelæge Eiler Nielsen paa sin Bopæl, Frederiksberg Allé 68. Konsultation 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Onsdag Aften 6—7.

## BYTNING.

Undertegnede ønsker at bytte fra Randers til Kjøbenhavn Gb.

I. I. Pedersen, Lokomotivfyrbøder.  
Lille Voldgade 7, Randers.



Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten den 14. August.

**Ryg Bicycle Cigaretter fineste Virginia 10 Stk 60 Øre**

faas hos

**Chr. W. Nielsen, Istedgade 122, en gros en detail.**

**45, Sønder Boulevard 45, 1. Klasses Konditori.**

J. E. Petersen.

**Cyklelageret, Istedgade 47, 2. Sal.**

1. Klasses, Cykler — Engelsk Mode — Smaa Priser — Afbetaling indrømmes.  
**Fuld Garanti.**

**Vesterbros Cigar- og Vinimport,**  
**Istedgade 140. Telefon Vester 8210.**

Største Lager af 1. Kl. Vine og Cigarer til absolut billigste Priser.

## LÆDERVARE

**Haandtasker. Dokumentmapper. Dametasker.**  
**Portemonnaier** samt alle Slags Rejseartikler til en gros Prise.

**H. A. Lassen's Lædervarefabrik**  
Skindergade 8 (ved Købmagergade)  
Telefon Byen 608 y

NB. Statsbanefunktionærer faar ekstra 5 pCt. paa de billige Priser. NB.

**Wilfred Gluuds Eftf., Læderhandel, Dannebrogsg. 6**

**Bertram V. Rasmussen,**

Fransk Bageri og Konditori, Godthaabsvej 51, Telefon Central 10,453  
Bestillinger paa alle Slags Kager og Is modtages.

Grundlagt 1862  
Aaboulevard 46

**Material-, Farve- & Tapethandel.**

**A. D. LASSEN**

Tlf. Central 13,473  
Kjøbenhavn  
Vogn- og Automobil-Lakker.

### Announce-Expedition :

Vodroffvej Nr. 3 B, Kjøbenhavn V., Tlf. Vester 8113  
eller

K. Johansen, Sommerstedgade 223, Kjøbenhavn B.  
Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, Kjøbenhavn B.  
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

**Vesterbros Skotøjshus**

**15, Absalonsgade 15,**

bør være Deres **FODTØJ**  
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Etablisementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43  
Vesterfælledvej 80—82. Kjøbenhavn.

Ny Ravnsborg Cabaratten

!! „Til Søs og til Hest“ !!  
hver Aften Kl. 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. Billet Tlf. Vst. 4558.  
Ærb. I. C. Christoffersen.

**H. C. Hansen,**

62, Vesterbrogade 62.

**Trikotage- og Garnforretning.**

Stort Udvalg.

Underbeklædning — Strømper — Sokker

**Baldersgades Messe.**

Baldersgade 51 — Telf. Taga 585 x  
Nørrebro billigste

Manufaktur- og Trikotageforretning.

Stort Udvalg. — Billige Dynere.

Egen Systue. — Gode Varer.

Reel Behandling I. P. Tholstrup.

**Elis Mogensens Eftf.**

Tlf. Nora 2267 x. — Nørrebrogade 57. — Etabl. 1895.

Spacialitet: Brillere og Piucenez.

Brillere efter Recept

ekspederes hurtigt og billigt.

LEVERANDØR TIL SYGEKASSEN



Ryg

**CREMO**  
Tobak.



Engelske bløde Hatte

14,50 — 26,50.

**English House**

Nørreport.



**LEO**  
**33**

mod

**HOSTE OG HÆSHED**

Faas overalt.

**O. Gregersens**

Blomster-Forretning

25, Blaagaardsgade 25.

Telefon Nora 1979.

Leverandør til Jernbanen i 25 Aar.



**HAFNIA**

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1920

ca. 100 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1920

ca. 415 Milloner Kroner.

**Største Udvalg i Lædervarer**

Direkte Indkøb

**Stort Udvalg i Konfirmations-Gaver**

**HANS SØRENSEN - Tlf. Nora 3189 - Falkoneralle 54**

Tasker - Portemenæer - Kamme - Albums - Rygsække

Nodemapper - Alt i Rejse- og Skoleartikler.

**Billige Priser. Ingen Konkurrence.**

**JØHLER & ING DAM, statsautoriseret Installatør,**

Istedgade 138. Telefon Vester 3199.

Stort Udvalg i Lysekroner, Staalampere og Strygejern.

Alt elektrisk Arbejde udføres.

Tilbud gratis.

**Nørrebros Vinimport Nørrebrogade 173.**

ROBERT BERTHELSEN

Telefon Taga 1300.

Stort Lager af Iste Klasses Vine og Spirituosa. Billigste Priser.

**Vilh. Nygaards** 1 Kl. Bageri og Konditori  
Istedgade 64 - Tlf. 13286.

Alfred Lilliestrand

**VINHANDEL**

73, Saxogade 73 (ved Istedgade). Telefon Vester 5222 y.

Personbanegaardens Marketenderi.

**F. L. Viltoft.**

anbefaler sig til det ærede Lokomotivpersonale.

**A. Munck**

Damekonfektion ca. 30 pCt.

Istedgade 87.

billigere end andre Steder.

Valby Langgade 56.

Funktionærer ekstra 5 pCt.

**BRILLIANTRINGE**

**GULDURF SMYKKER**

**BILLIGST I BYEN**

**1, Skoubogade 1,**

**:: KØBENHAVN. ::**

**Gør Deres Indkøb  
hos vore Annoncører.**

**Herrernes Magasin**

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i **Hatte, Huer** og **Manchetskjorter.**

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle Slags **Strahatte.**

**A. Zingenberg's**

Restaurant — Stationsvej 3.

Stor Have.

Madkurve kan medbringes.

**Elektrisk Lys og Kraft** billigst

Telefon-Ringeledning - Elektriske Artikler - Tlf. Øbro 5263.

**P. PEDERSEN,**

aut. Installatør.

N. FRIHAYNSGADE 17.