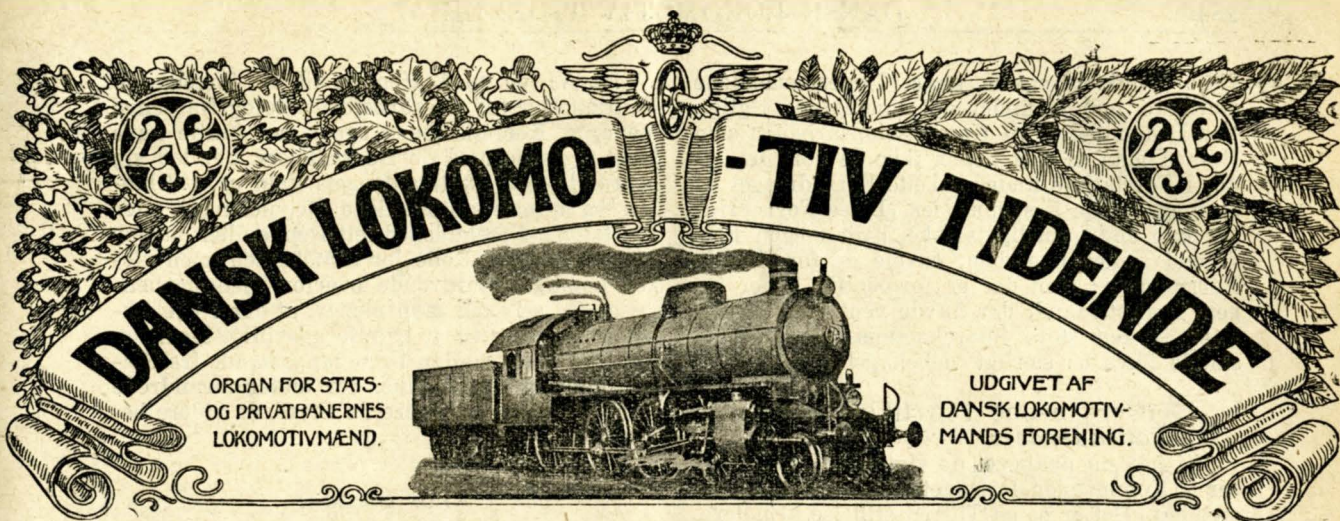




21. Aarg. Nr. 19.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. Oktober 1921.

BETÆNKNINGEN,

Som det var at forudse er Betænkningen fra Oversparekommissionen blevet modtaget med meget blandede Følelser af de forskellige Organisationer, hvilket deres Fagblade da ogsaa giver Udtryk for. Vi har nu alle gjort Bekendtskab med Kommissionens Arbejde, og selv om man var paa det rene med, at der vilde ske Forringelser, og at man vilde lade Tjenestemændene undgælde for de daarlige Tider, er den almindelige Mening den, at man har skaaret en bredere Rem af Tjenestemandens Ryg end ventet.

Specielt skal Lokomotivmændene være med til at betale Gildet; thi baade i Henseende til Tjenestetid og særlige Ydelser og da særlig Rangergodtgørelsen tages der kraftig til Lokomotivmændenes Lomme.

Vi kan se af Betænkningen, at de Regler for Tjenestetid, Lokomotivmændene i Efteraaret naaede at faa gennemført ved Forhandling med Generaldirektoratet, og som først nu til Oktober skulde være gennemført i sin fulde Udstrækning, har været af stor Betydning for Tjenestemændenes Repræsentanter i Udvalget; thi med

dem i Haanden har det i nogen Grad været muligt at hindre de Attentater paa 8 Timers Arbejdsdagen, som ellers var tilsigtet. Ja, det har endda været muligt i »Spare«kommissionen at faa udvidet Bestemmelsen om, at $\frac{1}{2}$ Times Ophold mellem to Tjenester, der medregnedes til Tjeneste, udvides til 1 Time —, medens Lokomotivmændenes indtil 2 Timer nedsættes til 1 Time, hvorved den tilsigtede Ensartethed opnaaedes.

Vi skal i det følgende Nummer komme nærmere ind paa Betænkningens Indhold, ligesom vi til den Tid antagelig vil være i Stand til at meddele Resultatet af Forhandlingerne med Ministeriet, der paabegyndtes den 1. Oktober og fortsættes i indeværende Uge.

Kommissionsbetænkningen bedømt af andre Organisationer.

Jernbanetidende skriver blandt andet følgende:

... Om Betænkningen i Almindelighed maa det vel siges, at den i det store og hele tilsigter at indskrænke Statens Udgifter — saaledes som det var krævet af Kommissionen at arbejde hen til. Der findes i Betænkningen Forslag, hvis Gennemførelse vil betyde mærkbare Forringelser af Tjenestemændenes Vilkaar, og som paa

visse Punkter ogsaa gaar Tjenestemændene nærmere, end vi finder det rimeligt og rigtigt. Ved Bedømmelsen af Kommissionsarbejdet som Helhed maa vi dog heller ikke se bort fra, at der i Forslagene findes enkelte Forbedringer af de nugældende Bestemmelser. Disse Forbedringer kan dog naturligvis ikke, hvor megen Pris vi end sætter paa dem, opveje de foreslaaede Forringelser; men der er formentlig heller ingen Tjenestemand, der havde ventet, at Resultatet af den store Sparekommissions Arbejde skulde blive os særligt velbehageligt...

Længere henne i Artiklen fortsætter »Jernbanetidende«:

Vi har nu paapeget de vigtigste Bestemmelser i Kommissionsforslagets Afsnit om Tjenestetiden. Det er os en Tilfredsstillelse at notere, at det i hvert Fald ikke lykkedes for Modstanderne af 8 Timers Dagen at komme den til Livs denne Gang, naar det drejer sig om egentligt Arbejde.

Vi skal herefter omtale nogle Enkeltheder i Afsnittet om de særlige Ydelser.

Kommissionens Flertal har foreslaaet en Fordobling af den hidtil fastsatte Afstand 2 km fra Hjemstedet, forinden Godtgørelse i Time- og Dagpenge kan ydes.

Endvidere vil 10 Timer ikke længere kunne give fulde Dagpenge som hidtil, Kommissionen ønsker den Regel indført, at Godtgørelsen hele Tiden skal staa i et nøje Forhold til Fraværelsens Længde. Samtidig skal Natstillæget kunne ydes haade til Timepenge og Dagpenge, hvilken sidste Bestemmelse jo indeholder en lille Forbedring.

Kommissionen synes at lægge Vægt paa at faa Ordet *Merudgifter* sat i Stedet for det nu anvendte Ord *Udgifter* i Forbindelse med Dag- og Timepenge, for derved at minde Tjenestemanden om, at han ikke spiser nogen Mad i Hjemmet, naar han faar sin Kost ude.

Kommissionen synes dog selv at have Følelsen af en vis Flovhed ved denne dybsindigt udtænkte Nuance, og udtaler, at den ikke mener, at den ændrede Affattelse vil medføre Forandringer i Satserne, idet der formentlig allerede er taget Hensyn i den nævnte Retning.

Som man ser, foreslaar Kommissionen, at Satserne for fulde Dagpenge og Natstillæget foreløbig bevares. Nedsættelsen af Timepengene, saaledes som det nedenfor optrykte Forslag viser, kan vel ikke siges at være sket med noget stort Beløb; det er den automatiske Nedgang efter Prisfaldet, som samtidig udføres, der gør den mere følelig, og det forekommer os egentlig, at man kunne have indskrænket sig til Automaten alene; det vilde have været en fuldt forsvarelig Foranstaltning — den forskudsmæssige Nedsættelse, der har ringere økonomisk Betydning for Staten, er umoralsk i sit Væsen og derfor kun egnet til at sætte ondt Blod. Det kørende Personale m. fl. Rejseemolumenter skal fremdeles staa i Forholdet $\frac{2}{3}$ til Timepenge og Dagpenge, og vil saaledes dale forholdsmæssigt med disse.

... Vi vil med Hensyn til de foreslaaede Nedsættelser for Overarbejdspenge og Natpenge mene, at Kommissionen ogsaa her burde have ladet sig nøje med de Nedsættelser, der lod sig begrunde med Dyrtidstillæggets Fald pr. 1. Oktober og senere automatiske Reguleringer efter Pristallet. Forskudsnedsættelsen spiller næppe nogen betydelig Rolle for Statskassen, men virker unødigt udfordrende overfor Tjenestemændene. Og selv om man mener, at der i Øjeblikket er Kræfter til at trumfe adskilligt igennem, indeholder en saadan Frengangsmaade fra Statens Side en Præcedens, der under forandrede Forhold ikke vilde være de Styrende videre behageligt ...

»Vor Stand«:

Oversparekommissionens Betænkning vedrørende disse Emner vil, siden den udkom, have udgjort en væsentlig Del af Tjenestemændenes Lektüre. Men nogen behagelig Lektüre har det ingenlunde været. Vel har vi været forberedt paa, at Kommissionen vilde beskære vore ikke for rigeligt tilmaalte Goder paa flere Omraader, men at den vilde være i den Grad umaadeholden, som Kendsgeringerne viser, havde man næppe ventet. I det mindste kunde vi jo med Rette have ventet, at de foreslaaede Reduktioner vilde være begrundede — vel at mærke sagligt begrundede — men Tjenestemændene vil forgæves have søgt saglige Begrundelser i Betænkningen. Der findes nemlig ingen og kan ingen findes for de fleste og vigtigste af Kommissionens Forslag. Disse betegner, navnlig hvad de særlige Ydelser angaar, en ganske vilkaarlig Nedsættelse af Satser, der i Forvejen ikke var for rigelige, snarere for smaa, fordi de ikke var regulerede op jævnsides med Pristallet. I det hele synes det, som om Vilkaarlighed er Kommissionsarbejdets eneste bærende Tanke. Man søger forgæves Retfærdighedens røde Traad gennem de mange Forslag, og man søger forgæves blot Spor af skyldige Hensyn over for Tjenestemændene. Intet Steds bærer Betænkningen Vidnesbyrd om, at man har ofret blot en eneste Tanke paa de Arbejdspræstationer, Tjenestemændene ydede *uden* Arbejdstidsregler, *uden* Overarbejdspenge og *uden* ugentlig Fridag, da Krigstrafikken taarnede sig op, og intet Steds findes svageste Antydning af Hensyntagen til, at Tjenestemændene endnu mangler meget i at have stoppet de Huller, Krigstiden slog. Ganske vist er det to Aar siden, men ogsaa *kun* to Aarsiden, vi fik vor Lønningslov. Tjenestemændene har i Krigstidens Sulteperiode lært, at to Aar *kan* være en lang Tid, men de har senere lært, at to Aar *er* en kort Tid — en *for* kort Tid, naar det gælder at stoppe de Huller, Fortiden slog. Overvejelser af denne Art synes imidlertid ikke at have ligget Kommissionen paa Sinde; den har koldblodigt *taget*. Os synes det, at en Kommission som denne burde opveje alle Forhold, at dens Arbejde burde være præget af en alsidig Grundighed og Hensyntagen. Tillige synes det os, at Kommissionen har været meget

ensidig, og at det kun er smaat bevendt med baade Hensyntagen og saglig Grundighed. Som et af Beviserne herfor skal nævnes den Sygeparagraf, som Kommissionen vil velsigne Tjenestemændene med. — Hver Gang vore Lønninger fastsættes, og deres Lidenhed fremhæves, faar vi bl. a. uvægerligt at vide, at der med Stillingen følger visse Fordele, f. Eks. fuld Løn under Sygdom. Nu vil man uden at forhøje Lønnen fastsætte et Lønafdrag under Sygdom. Hvor ligger Retfærdigheden deri?

Om Utilstrækkeligheden af selve de foreslaaede Satser for Timepenge, Natpenge o. s. v. kan der næppe herske nogen Tvivl. Ved 1916's Prisniveau vil de bringes ned paa samme Beløb, som de var paa Lønningsloven af 1908. For nogle Lønklasser gaar de ned under Satserne for 1908, medens de for en enkelt Lønklasse endog bliver lavere, end de var efter Loven af 1903. Dertil kan vi selvsagt ikke gaa med. Den Forhøjelse, der stod for i 1914, maa vi bestemt kræve, endda suppleret med Stigningen 1914—16 og derefter paahæftet den glidende Skala. At vi paa 1916's Niveaue skulde have Satserne fra 1908 om igen, er en saa genial Tanke, at vi vist aldrig vil kunne fatte Retfærdigheden deri. Desværre gives der i Betænkningen ingen Begrundelse herfor og iøvrigt heller ikke for, at man ned sætter Timepengene paa de 4 Satser med 5, 5, 9 og 6 Øre. 9 Øres Nedsættelsen gælder 8.—9. og 11.—13. Lønningsklasse. Hvorfor skal denne Sats nedsættes mere end haade de, der ligger over, og de, der ligger under? Hvor er Retfærdigheden deri? Og hvorfor skal Ydelserne først fradrages et bestemt Beløb og dernæst behæftes med den glidende Skala, endda fra Toppen 1134 Kr. og ikke fra 702 Kr., hvorefter de er fastsatte? Begrundelse giver Betænkningen ikke. Kun et Sted begrunder Betænkningen den foreslaaede Nedsættelse, nemlig for Overarbejdspengenes Vedkommende. Og den Begrundelse, der gives dér, er særdeles kostelig. Kommissionen siger nemlig, at da den har reduceret alle andre Ydelser med henved 40 pCt., bør ogsaa Overarbejdspengene reguleres med et lignende Beløb!! Iøvrigt skulde man mene, at Overarbejdspenge fastsættes for ca. 1 Aar siden, og den Gang paahæftet en glidende Skala netop derigennem var karakteriseret som gældende uden Hensyn til Stigning eller Fald. Hvortil ellers den glidende Skala? Fra vor Side maa det betragtes som Brud paa Overenskomsten, hvis man uden om os ændrer dem nu.

Dog, det skal maaske for Fremtiden være god Latin, at en Aftale mellem Personale og Administration skal behandles som »Papirslapper«.

Kommissionens Forslag giver os Adgang til en ganske vist problematisk Stigning, men efter den Metode, den nu selv anvender, kan vi jo ikke regne dermed, thi Kommissionen leverer jo det mest slaaende Bevis for, at man tror ensidig at kunne ændre den Slags Reguleringer til den Side, som i ethvert Øjeblik er i Statens Favor.

Dansk Telegraftidende :

Saa foreligger altsaa for Tjenestemændene det sidste Udslag af administrativ-politisk Energi i Retning af at tilvejebringe Besparelser paa de danske Statsinstitutioners Budget ved at beskære Tjenestemændenes Indtægter, berøve Tjenestemændene de Goder, der var Resultatet af mange Aars slidsomt Organisationsarbejde og de øvrige Samfundsklassers Forstaaelse — og Fremskridt — ja, endog ved paa vigtige Punkter at skrue Kaarene tilbage, saa at store Klasser af Tjenestemænd, ikke mindst i vor Etat, herefter ikke vil være paa Højde med, hvad der under Etatens hele Eksistens har været erkendt som ret og rimeligt.

Vi maa beundre den Nidkærlighed og Opfindsomhed, hvormed denne sidste Kommission har skrabt Bunden og vendt Skillingen, har vejret selv den svageste Gevinst-Chance, og puslet med Minutterne — hele Betænkningen lyser af Iver efter at ribbe vor Tilværelse for de fattige 2-Ører og 5-Ører, man tidligere har ment det rimeligt og billigt at unde os som Vederlag for særlige Arbejder og Ydelser i Tjenestens Interesse.

Man har i Sandhed udfoldet en Grundighed, der vilde have været en fedre Sag værdig.

Med overordentlig og stigende Bitterhed er Tjenestemænd i stedse større og større Kredse Vidne til den Jagt, der gøres paa dem, saa fra den ene og saa fra den anden Kant. Og denne Følelse formindskes ikke, naar man tænker paa, at alt dette finder Sted omtrent samtidig med, at man, naar det ikke medfører kontante Udgifter, villigt udtaler sin Anerkendelse af vort trofaste og overanstrengende Slid og Slæb i de Aar, da Krigen rasede, og vi skovlede Pengene ind til alle andre Samfundsklasser i vort Land, som til Gengæld lod os gaa for Lud og koldt Vand, lige til vi — alt for sent — lærte at skaffe os Ørenlyd og sige de Ord, som ikke lod sig overhøre ...

Man kan nu vrage, eller man kan modtage disse Millioner, so mTjenestemændene her har budt som deres specielle Bidrag til en Forbedring af Statens Økonomi; man kan vælge vilkaarligt at berøve os Indtægter og Vederlag, man tidligere har ydet os.

Tjenestemændene har ikke Magten til at hindre dette. Magten ligger hos Regering og Rigsdag — og her ligger ogsaa Ansvaret.

Hvis det er muligt stadigt at samle Politikernes Flertal om den ædle Opgave at presse Tjenestemandstanden tilbage i Fattigdom og Bitterhed, hvis man her vilkaarligt vil sætte et Magtbud over tidligere Overenskomster og Aftaler — ja, saa kan Tjenestemændene ikke hindre det.

Vi er ikke i Stand til at forhindre, hvad vi mener vil være et Misbrug af Magten; men den Tilfredsstillelse at kunne gøre dette med den samlede Tjenestemandstands Billigelse kommer man til at renoncere paa.

PROTOKOL

over

Forhandling ført mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening, Lørdagen den 9. April 1921 Kl. 2¹/₂ Efterm. om en Ordning for Udlivering af Kul og om Meddelelse til Lokomotivpersonalet om Udfaldet af Kulprøvestationens Forsøg.

Forhandlingerne førtes i Anledning af en af Dansk Lokomotivmands Forening under den 16. Februar d. A. til Generaldirektoratet fremsendt Skrivelse.

Tilstede var: For Generaldirektoratet: Maskindirektør A. Floor, Maskiningeniør E. H. Schmidt, Laboratorieførstander Wesche og kst. Fuldmægtig D. O. Høgsgaard.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne Rich. Lillie, C. A. Lillelund og C. M. Christensen (Protokolfører), samt Lokomotivfyrbøder E. Kuhn.

Direktøren indledede Forhandlingerne med at meddele, at Generaldirektøren havde anmodet ham om at tage denne Forhandling, fordi han var forhindret i selv at føre den. Foreningens Henvendelse deler sig i to Dele, hvorfor vi vel maa tage en Del ad Gangen, og vi kan først behandle Spørgsmaalet om Kullene.

Lillie beklagede, at Generaldirektøren ikke selv har taget denne Forhandling, fordi der i saa Henseende er givet os et bestemt Tilsagn; Spørgsmaalet er af ret stor Betydning for Statsbanerne. Det er ikke vor Hensigt at være med i den Kritik, der har været rejst angaaende Maskinkøbene og mod de Dispositioner, der er foretagne; men vi vilde gerne have Lejlighed til at søge tilvejebragt en Ordning ved Udlivering af Kullene, saa at Personalet fik det bedst mulige Brændsel at køre med. Forholdene har jo medført, at Statsbanerne i de senere Aar baade har faaet gode Kul leveret og de daarligste, der overhovedet eksisterer. Kun de, som daglig kører og følger Forholdene paa nært Hold har haft Lejlighed til at konstatere, hvilke Vanskeligheder Personalet har haft at kæmpe med. Havde haft Lejlighed til at høre de Ubehageligheder, der fremsættes mod Lokomotivmændene af de Rejsende under Togstandsning paa Grund af Fyrrensning, og det var i Virkeligheden højst uretfærdigt, thi selv med de største Anstrengelser og den største Agtpaagivenhed under Arbejdet, gaar det sommetider galt. Men trods de daarlige Kul er det dog gaaet nogenlunde, og naar det i det hele taget gaar, skyldes det dette lille Apparat (demonstrerer en stilbar Terts) og uden dette Apparat vilde man snart bemærke større Uregelmæssigheder i Toggangen. For imidlertid at naa det

bedst mulige Resultat vil vi gerne henstille, at Kullene blandes, saa det undgaas, at en kører med daarlige Kul og en anden med gode Kul. Vi har i saa Henseende mødt Forstaaelse hos Ingeniøren i 1. Distrikt og vilde gerne rette den Henstilling til Generaldirektoratet, at man gav Distrikterne bestemte Instruktioner i den omtalte Retning. Det burde saaledes undgaas, at Kasserne fyldtes med har Smuld, og er det vor Opfattelse, at med lidt god Vilje kunde Forholdene fra Distrikters, Sektioners og Depoters Side bedres.

Ingeniør Schmidt: Vi har søgt at fordele de daarlige Kul ud over saa mange Depoter som muligt. Saaledes forespurgt vi, da de kinesiske Kul kom, Depoterne om, hvormange de kunde tage; men de kunde ikke have nogle, da de fik at vide, hvilke Kul det var. Kullene blev aligevel fordelt ud over Landet. Det er imidlertid ikke nemt at blande Kullene, fordi man daarlig ved, hvor de ligger; men vi har nu f. Eks. paa Gb. faaet blandet Kullene paa den Maade, at vi har lagt den ene Ladning oven paa den anden. Men det var ikke nemt at faa Kulmændene til at gøre, som man vilde have det.

Direktøren: Vi har i de senere Aar maattet tage Kullene, som de kom, uden at vi har kunnet gøre Indsigelser, selv om det var meget daarlige Kul. Man var i Generaldirektoratet ogsaa paa det Rene med, at der af Lokomotivpersonalet var ydet et godt Arbejde for at føre Togene frem. Der var af den Grund heller ingen Indsigelser fremkommet fra Direktøren i Anledning af Fremvisningen af Tertsen, som til Tider vistnok kunde være nødvendig. Vilde gerne høre Laboratorieførstander Wesches Mening om det af Foreningen fremsatte.

Laboratorieførstander Wesche: Det er en meget vanskelig Opgave, der her gives os. De kinesiske Kul kan man kende fra andre Kulsorter, Transvaalkul og de afrikanske Kul ligner derimod fuldstændig andre Kul; men er desto værre af en meget daarlig Kvalitet. Blanding har dog fundet Sted, og jeg vilde mene, at man burde stræbe hen imod, at Kullene blandedes saaledes, at gode og daarlige Kul blev blandede. Men man kunde dog ikke se paa Kullene, hvilken Varmeevne, de havde.

Ingeniør Schmidt: Vi har i 1. Distrikt gentagne Gange sendt Ordre ud om Blanding af Kullene, og det var Meningen, at dette skulde finde Sted men det er ikke altid muligt at faa Kulfolkene til at gøre, hvad de anmodes om.

Lillelund: Vilde henstille, at man anvendte den Fremgangsmaade ved Lokomotivernes Forsyning med Kul at bruge den Art Kul op, man var begyndt paa, og at man ikke den ene Dag gav een Sort, en anden Dag en anden Sort Kul. Det er af Betydning; at Personalet er fortrolig

med, hvilke Kul der udleveres. Skiften i Udlevering bør kun ske, naar det er aldeles nødvendigt.

Efter forskellige Bemærkninger om Kullenes Kvalitet forskellige Steder i Landet, spurgte *Lillie*, om Direktøren var bekendt med, at de Slagskovle, der var henlagt paa Maskinerne, ikke egnede sig til Fyrrensning af de Fyr, som Personalet blev stillet overfor, naar det paa Grund af Dampmangel maatte foretage Fyrrensning under Togfremføring samt, at man i Jylland havde særligt Ildværktøj til at brække Slagger løse med for at kunne rense hurtigere, spurgte samtidig, om Anvendelse af bevægelig Udgang ikke var formaalstjenlig.

Ingeniør Schmidt omtalte en større Korrespondance, som der i Tidernes Løb, men uden Resultat, var ført om Slagskovles Beskaffenhed.

Direktøren kendte ikke det af *Lillie* omtalte Værktøj; men dette kunde blive undersøgt. Med Hensyn til bevægelig Udgang var denne ikke at anbefale, thi som bekendt rustet alt fast i Røgkammeret, og Stillingen bliver derfor efterhaanden den mindste, fordi den sættes der og rustet fast.

Kuhn henlede Opmærksomheden paa det daarlige Røgaftæk, hvilket ogsaa bevirkede Slaggedannelse og henledte Opmærksomheden paa vore tunge og daarlige Fyrskovle. Vilde henstille, at disse lavedes saa lette som muligt.

Efter forskellige Udtalelser herom, enedes man om, at Fyrskovlene burde være saa lette som muligt, og at Træskaft og Dølle skulde være af ens Tykkelse.

Lillie spurgte derefter Direktøren, om Foreningen kunde paaregne, at der af Generaldirektoratet blev givet Distrikterne Instruktion om at gøre det mest mulige for at lette Personalet Arbejdet under Kørslen ved, at Kulblandingen blev saa god som mulig og saa ensartet som muligt, samt at man forsynede Lokomotiverne med det bedste Ildværktøj, blandt andet en Slagskovl, der var egnet til at kaste et varmt Fyr ud med.

Direktøren mente paa Generaldirektoratets Vegne at kunne give Tilsagn om, at der skulde blive udsendt Instruktion til Distrikterne.

Man gik derefter over til 2. Del af Spørgsmaalet.

Lillie: Spørgsmalet om Kulprøvestationens Værdi har ofte været Genstand for Drøftelser blandt Lokomotivpersonalet, thi Organisationen har den Opfattelse, at der fra Kulprøvestationen kunde gives Lokomotivpersonalet gode praktiske Vink om de udleverede Kuls Egenskaber, og hvad der burde iagttages under Behandlingen af Fyrene, f. Eks. om der skulde

køres med lukket Fyrdør eller med aaben Fyrdør, om særlig stærk Træk var nødvendigt, om der skulde rages i Fyret, eller at Fyret havde let ved at brænde paa, saafremt der blev raget i det, om Askemængden, og om der gik meget i Røgkammeret, om Kedelrørene ved den eller den Kularts Anvendelse fik Tilbøjelighed til at lukke eller sætte Svalereder, kort sagt maa vi antage, at Kulprøvestationen vil kunne blive en for den økonomiske Drift gavnlige Institution, naar den ved Instruktions traadte den praktiske Lokomotivtjeneste nærmere paa Livet.

Laboratorieførstander Wesche kunde tiltræde de af *Lillie* anførte Betragtninger; men man vilde ofte fra Kulprøvestationens Side komme for sent med sine Meddelelser, thi det var almindeligt, at Prøverne foretoges 5 à 6 Uger efter Kullenes Ankomst, fordi de skal lagres ca. 5 à 6 Uger, før Prøven kan finde Sted, og er det ikke store Mængder, det drejer sig om, saa er Kullene vel ofte brændt, forinden Meddelelser om de forskellige Forhold, der skal iagttages, kan naa frem til Lokomotivpersonalet.

Lillie: Vi havde Opfattelsen af, at Kulprøvestationens Virksomhed blandt andet gik ud paa overfor Administrationen at indstille, at den eller den Kulsort kunde anbefales ved Indkøb af Lokomotivbrændsel; vi forstaar meget vel, at i den Tid, vi har passeret, kunde der ikke tages Hensyn hertil, hvor Administrationen maatte tage Kullene, hvor de var at faa, men forhaabentlig gaar vi mod roligere og mere normale Tider, og vilde det efter vor Anskuelse være gavnligt, om man kunde naa hertil. Forespurgte, om det ikke vilde være praktisk, om der sideordnet med de teoretiske Undersøgelser paa Kulprøvestationen, foregik praktiske Undersøgelser ved Fyring paa Lokomotiver under Togfremføring.

Maskiningeniør Schmidt skulde til det sidste bemærke, at saadanne Undersøgelser ofte fandt Sted, dels ved at de tilsynsførende Embædsmand ved Samtaler med Lokomotivpersonalet fik disses Mening om Kullene at vide, eller man ved Cirkulærer opfordrede til at gøre Bemærkninger paa Lokomotivførerrapporterne.

Lillie vilde anse det for mere værdifuldt for alle Parter, om man forenede de teoretiske og praktiske Forsøg saaledes, at man lod bestemte Lokomotivførere i bestemte Ture foretage fornødne Iagttagelser saaledes, at man kunde holde sig til bestemte ansvarlige Udtalelser.

Herom veksledes en Del Bemærkninger mellem Maskindirektøren, Ingeniør Schmidt og Lokomotivfører Lillelund, hvorefter Laboratorieførstander Wesche udtalte, at han maatte anse det for værende af Betydning, at praktiske

Forsøg paa Lokomotiver under Togfremføring blev et Lød i de almindelige Undersøgelser, som Kulprøvestationen foretog.

Med Hensyn til Instruktion udtalte Maskingeniør Schmidt, at han mente, man kunde udsende nogle Generaloplysninger om Kul fra bestemte Miner af den Kvalitet, som sædvanlig anvendtes som Lokomotivbrændsel.

Maskindirektøren vilde, naar Protokollen var udarbejdet, forelægge Spørgsmaalene for Generaldirektøren.

Lillie haabede, at Organisationen, naar Generaldirektøren havde taget Stilling til Sagen, vilde blive bekendt med, om man fra Administrationen kunde imødekomme det fremsatte.

Hermed sluttede Forhandlingerne.

A. Floor. C. M. Christensen.

JERNBANEULYKKEN I NORGE

Højtidelighederne ved Dovrebanens Aabning fik en brat og sørgelig Afslutning, idet at det Ekstratog, der førte en Del af Festdeltagerne fra Trondhjem stødte sammen med Dagiltoget fra Kristiania, hvorved flere Mennesker dræbtes, og adskillige fik større eller mindre Kvæstelser.

Distriktschefen i Trondhjem udsendte kort efter Ulykken en Meddelelse, hvoraf vi skal citere følgende:

»Efter det hidtil foreliggende maa man antage, at Lokomotivpersonalet har begaaet en direkte Forsømmelse ved at køre igennem Stationen uden Ordre. Det staar nu til Lokomotivføreren at forklare, hvordan han imod den givne trykte Ordre om Krydsningen har kunnet køre igennem. Lokomotivføreren ligger alvorligt kvæstet paa Sygehuset, såaledes at Forklaring ikke foreløbig kan indhentes hos ham. Endvidere staar det til Togføreren at forklare, hvorfor han ikke har standset Toget med den automatiske Bremse. Passersignal er ikke vist. Derimod er der vist grønt Lys ved søndre Sporskifte, hvilken Signalfarve ogsaa bruges ved Passering. — Herved er der af den vagthavende ikke forholdt overensstemmende med Bestemmelserne, men han har herved ment at pointere, at Sporskiftet var betjent for at føre Toget ind i Sidesporet. Opmærksomheden henledes paa, at dette Lys ikke er vist det Sted, hvorfra Passersignal skal vises, idet Lyset vist paa højre Side i Togets Kørselsretning, medens Passersignal skulde have været vist paa venstre Side i Kørselsretningen ved Vagthytten.»

Lokomotivfører Martin *Øien*, der førte Toget, forklarer, at der var Passersignal, og en Kon-

duktør *Skott*, der ogsaa var med Toget, forklarede, at der var tændt grønt Signal, og Togpersonalet gik da ud fra, at dette maatte betyde »klart« for Toget.

Norsk »Jernbanemanden« skriver bl. a. følgende om Ulykken:

I et Interview har Forretningsfører *Sandberg*, Norsk Lokomotivmands Forbund, udtalt: Lokomotivfører *Øien* hører til vore mest forsigtige Folk, han har altid meget striks holdt paa Overholdelsen af alle Reglementer.

Sandberg var med under Aabningen af Dovrebanen, men kom ikke med Ekstratog, saa han opholdt sig i Trondhjem, da Ulykken indtraf.

Han peger paa, at det for de fleste Mennesker er uforstaaeligt, hvorfor man i dette Tilfælde skulde tage Krydsningen ved Marienborg, i Stedet for at lade Ekstratoget forblive i Trondhjem, til at Dagiltoget var kommet dertil. — Ekstratogets Plan var rigtignok udsendt flere Dage i Forvejen, men det var en væsentlig Mangel at Føreren af Dagiltoget ikke undervejs havde faaet et Erindringstelegram om Krydsningen i Marienborg. Man maa huske, at Krydsningen i Marienborg ikke staar i det ordinære Togs Plan, men kun i Ekstratogets Plan. Hvis Føreren i Støren havde faaet et Erindringstelegram havde alt været i Orden. I denne Forbindelse nævner »Ny Tid«, at Statsbanernes Ekstratog har taget saadan Overhaand, at Togpersonalet har fundet det nødvendigt at fremhæve, at de mange Ekstraplaner nødvendigvis maa virke sløvende paa Personalets Agtpaagivenhed og ikke er uden Risiko for Sikkerhedstjenesten.

»Socialdemokraten« og »Verdens Gang« fremhæver, at skal der undersøges, saa bør alle, der har noget med Sagen at gøre, forhøres lige fra Generaldirektøren til Betjeningen paa Togene og Stationen.

MIDLER TIL FORHINDRING AF KØRSEL FORBI STOPSIGNAL.

Ved Otto Bendixen.

Imidlertid har de stærke Frontlanterner den uheldige Egenskab, at de i høj Grad generer Synligheden for modgaaende Tog og for Strækningspersonalet; desuden virker de til at udviske Natsignalerne, set fra selve Toget med den stærke Lanterne; efter amerikanske Erfaringer kan dette være særlig farligt.

Man kunde maaske give Lokomotivføreren Midler i Hænde til at afblænde Frontlanternen, hvad der er tilladt i Amerika, men dette skønnes uheldigt, da Frontlanternen er et Signal, og Lokomotivføreren kan ikke rettidig vide, naar det blænder eller ikke — der for ikke heldigt at anvende stærke Frontlanterner. Man kan ogsaa gaa den anden Vej og avertere Lokomotivføreren om Tilstedeværelsen af et Liniesignal ved særlige Stedkendingsmærker eller ved Knaldsignaler, hvilke sidste anvendes efter bestemte foreskrevne Regler. Man har forsøgt at benytte selvlydende Knaldapparater, saaledes at Lokomotivet selv ved »Hjultaster« eller Skinnekontakter udløser Knaldkapslen, naar det nærmer sig et Stopsignal. Saadanne Indretninger vil dog være stærkt paavirkede af Vejforholdene (Sne, Is osv.) og derfor være upaalidelige, særlig, da de kun sjældent træder i Virksomhed. Ogsaa af Toget selv mekanisk eller elektrisk udløste Rasleværker, Klokkeværker, Horn- eller Fløjtesignaler er forsøgt. Den bedste Virkning er opnaaet af den sachsiske Jernbaneforvaltning (1905) med elektrisk udløste Fløjter, der drives fra Kulsyrebeholdere og sættes i Virksomhed ved Forsignalet. Lyden kan imidlertid let overhøres ved hurtigkørende Tog, idet den da kun opfattes paa en Strækning af ca. 10 m, hvorefter Lyden sluges af Vognsiderne. Af samme Grund er efter M.'s Mening ogsaa Anvendelsen af Lydvægge tæt ved Siden af Sporet falden mindre gunstig ud. *Et Lydsignal (Schallsignal), der ikke er usædvanlig højt eller ikke i det mindste varer nogle Sekunder, har næppe nogen Værdi som Advarselssignal.* Virksomst vil det være at give Lokomotivføreren et synligt og hørbart særligt Averteringssignal paa Maskinen, baade *synligt og hørbart er nødvendigt.* I denne Retning arbejder derfor ogsaa hovedsagelig Opfinderne. Men med en vis Lethædighed gaar de fleste over den egentlige Vanskelighed herved, nemlig Overførelsen af en eller anden Kraft til Maskinen fra Overbygning-

gen. Denne Opgave er ikke let at løse og er overhovedet endnu ikke løst paa tilfredsstillende Maade for Hovedbaner med blandet Trafik. Er først denne Vanskelighed tilfredsstillende overvunden, saa er det let ved Hjælp af den overførte Kraft at gøre, hvad man vil paa Maskinen: give et Signal, paavirke Bremsen eller endog afspærre Dampen, hvormed nærmere senere. Først skal der altsaa ses paa Muligheden for Overførelsen af en saadan Kraft. Herved maa erindres, at der mellem Konstruktionsprofil og Fritrumsprofil er et Luftmellemrum (undtagen ved Skinnerne), som intet maa rage ind i uden særlig Tilladelse fra vedkommende Forvaltning, hvilken Tilladelse naturligvis mange Gange er given for Forsøg. De gunstigste Punkter for Overførelsen (se Fig. 1) er Punkterne A, B, C og D, ved A er Mellemrummet kun 50 mm, ved B allerede 75 mm, ved C og D endnu mere. De fleste Opfindere forsøger at overføre ved A. Naar et Strækningsanlæg skal virke paalideligt, maa der være en tilstrækkelig »Overdækning« mellem dette og Slæberen paa Maskinen under Hensyn til dennes Svingninger, der kan være indtil 25 m op- eller nedefter; altsaa mindst 25 mm Overdækning. Dertil kommer, at Slæberens Stilling kan ændres flere mm, afhængig af Maskinens Stilling, Slid osv. Heller ikke kan Anlægget i Sporet i Praxis holdes i nøjagtig samme Højde, saa ogsaa af denne Grund maa der et vist Spillerum til. Den bedste, rent mekaniske Overføring er *van Braam's* *), der først blev forevist 1908—09 paa Militærbanen Berlin-Zossen. Van Braam anvender to svingende Slæbere umiddelbart ved Siden af Hjulkransen og som Strækningsanslag to fjedrende lejret Formjern ved Siden af Skinnen. En Kraftoverføring til Maskinen sker kun, naar begge Slæbere paa samme Tid anslaaes; herved bliver Sandsynligheden for Indvirkning paa Maskine af til-

*) Beskrevet i »Dansk Lok. Tid.« Nr. 3 og 4, 1912.

fældige Genstande i Sporet forholdsvis ringe; derimod kan Sne- og Isansamlinger temmelig let indvirke paa Signalordningen. Forsøgene ved van Braams Apparat er ikke falden meget gunstig ud. Maskinens stærke Bevægelser har ofte bevirket, at Apparatet har svigtet; ved store Toghastigheder er ofte forekommet Forstyrrelser af Apparatene. Efter foretagen Forbedring af Apparatet svigtede dette mindre ofte, men i den snerige Vinter 1911—12 viste det sig, at Apparatet trods

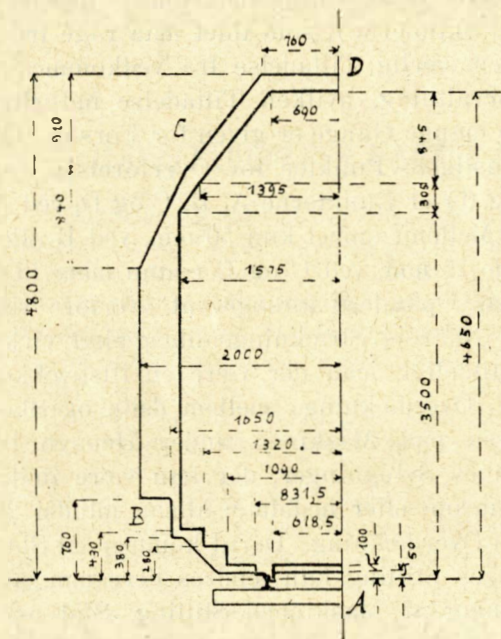


Fig. 1.

Forbedringen ikke var tilstrækkeligt paalideligt; som Hovedmangel kan anføres, at Slæberne hurtigt blev stærkt slidt, og at det hele Apparat under stærk Sne og Frost bedækkedes saadan med Is, at enhver Bevægelse af Slæberne ophørte. Maschinenfabr. Bruchsal gik da over til at ophede disse med Damp, men saa kom Krigen og hindrede videre Forsøg, og senere (1917) har man maattet fjerne Apparatene, da deres fortsatte Tilstedeværelse skønnedes at kunne medføre Fare for Driften. — En anden tilsvarende forholdsvis god Anordning er forsøgt paa amerikanske Hurtig-

baner, men M. kender intet nærmere til Forsøgsresultaterne; han kan imidlertid heller ikke tænke sig, at denne skulde arbejde paalideligt under strengt Vintervejr. Allerede siden 1880 har man paa den franske Nordbane — efter Sigende med godt Resultat — anvendt den saakaldte »Krokodille«, bestaaende af en 15—20 cm bred og 2—4 m lang Kobberplade, fra hvilken Strøm ledes op paa Maskinen gennem Slæbebørster og udløser en Fløjte gennem en Magnet. I Aarene 1901—05 har man i Sachsen i Nærheden af Freiberg forsøgt en lignende Anordning; Kobberpladen var her 4 m lang, 15 cm bred og 6 mm tyk, men den blev flere Gange beskadiget og tilmed en Gang revet af af Sneploven for en Togmaskine og slynget bort, hvorefter Kontaktpladen blev indstillet med en Højde af kun 50 mm over Skinnetop. De af bedste fjedrende Broncetraad fremstillede Børster ragede ned til 40 mm over Skinnetop, hvorefter det arbejdede godt til Foråret 1905, men i Marts efter en Nats Tøsne med paafølgende tør Sne og haard Frost blev Børsterne paa Maskinen i Løbet af faa Dage fuldstændig ødelagt. Forsøgene blev herefter indstillede, da man var kommen til den Overbevisning ikke at kunne naa Maalet ad denne Vej. Samtidig anstilledes ved Freiberg Forsøg med en af Siemens & Halske angiven Slæbekontakt-Anordning med bøjelige Slæbefjedre ragende ud ved B (se Fig. 1) og berørende lodrette Slæbeflader foran Forsignalet, men ogsaa denne Anordning blev fuldstændig ubrugbar i ovennævnte Sne-dage i Marts.

De preusisk-hessiske Baner har forsøgt med Slæbebøjle ragende frem ved C og berørende en ophængt Slæbetaad, der imidlertid led Skade som Følge af Forskydning af Godsvognslast. Rimfrost og Is vilde dog utvivlsomt ogsaa her hindre en tilforladelig Kontaktingning. En Svaghed ved alle den Slags Systemer er altsaa, at de ikke er varige nok ved store Toghastigheder og under daarlige Vejrforhold navnlig om Vinteren, hvor Lokomo-

tivføreren har mest Brug for Hjælp. Heller ikke vest paa synes saadanne Anordninger — trods bedre klimatiske Forhold — at virke dadeligt, at dømme efter Forsøg i 1911 mellem *Bryssel og Liège*, hvor der anvendtes 2 Stk. 4 mm Staalplade i 20 mm indbyrdes Afstand og 15—18 mm lange og 40 mm høje, anbragt ved A; foran de to Blikstykker var anbragt kileformede Ramper ligesom ved de tyske Forsøg og paa den franske Nordbane — for at forhindre nedhængende Vogndele at »fange«. Det siges ikke, at Anordningen har virket tilforladelig, men kun, at »den var bedre beskyttet med Tilisning end andre Indretninger af lignende Art«.

De omtalte Mangler ved mekanisk Overføring førte A. E. G. til at fremkomme med to ejendommelige, men praktisk uanvendelige Forslag, nemlig: 1) en Luft- eller Dampstraale fra Maskinen ned i Sporet, som ved at træffe paa et Anslag i dette skulde virke tilbage paa Maskinen, saa at der her sluttedes en Kontakt for Signalgivningen; Anvendeligheden heraf strander paa, at Tilbageslaget i Straalen ved fremmede Legemer, Sten, frossen Sne o. l. ofte førte til Kontakt i Utide. 2) Det andet Forslag gik ud paa fra stadig brændende Lamper ved Siden af Forsignalerne at sende polariseret Lys mod Selénceller*) paa Maskinen, hvorved disse Celler skulde blive ledende og kontaktgivende. *Stahner i Georgsmarienhütte* foreslog stærke Hestekomagneter i eller ved Sporet og paa Maskinen overfor Magneterne, en Modtager i Form af en Deprez d'Arsovals Drejespole. Magneterne er ved de forskellige tyske Baner forsøgt anbragt ved A, B og D (i Sachsen ved B). Forsøgene i Sachsen er endnu ikke afsluttede, men Magneterne paa Linien er flere Gange beskadigede af Tribrætter o. l. Ogsaa Modtageren er flere Gange beskadiget af

Skærver i Sporet eller andre tilfældigt henlagte Genstande, undertiden helt afrevet af Sne. Mellemrummet mellem Magneter og Modtager andrager 145 mm. Arbejder ellers godt fra 5 km/Time til højeste Hastighed, men hverken Magneter eller Modtager er tilstrækkelig beskyttet mod Beskadigelser og Forstyrrelser. I Stedet for Drejespole er ogsaa forsøgt anvendt almindelig Induktionsspole, hvor den inducerede Strøm er saa kraftig, at den direkte kan udløse det optiske Signal og Lokalstrømmen for det akustiske Signal.

Siemens & Halske foreslaar anbragt en Vekselstrøm-Elektromagnet mellem to Lokomotivhjul (paa Vekselstrømbanen *Dessau-Bitterfeld*). Normalt frembringes da et bestemt magnetisk Kraftliniefelt, som skulde blive forstyrret ved at passere over en umagnetisk Skinne af Nikkelstaal ved Forsignalet, og derved skulde Frembringerstrømmen undergaa den fornødne Ændring til Signalgivningen i Førerhuset. Desværre blev Forsøg hermed ikke anstillet paa Grund af Krigen.

Max Jüdel & Co. vil lade en elektrisk Strøm med høj Spænding springe over i Mellemrummet. Paa Maskinen anbringes en Turbo-Generator, der føder en Transformator, hvis Højspændingsviklings ene Pol er ført til »Jord«, medens den anden Pol ligger 85 mm over Skinnetop. Stryger denne Pol hen over en 50 mm over Skinnetop liggende »jordet« Skinne, vil Strømmen springe over; herved ændres Transformatorens sekundære og primære Belastning og en Solenoide i Fødestrømkredsen vil paavirkes til Signalgivning. Heller ikke denne Anordning er praktisk prøvet paa Grund af Krigen. Det er et Spørgsmaal om det vil lykkes at hindre Strømovergang til andre fremspringende Jerndele.

Gebr. Lorenz i Berlin (*von Kramers »Railophon«*) har indrettet et Forsøgsanlæg paa Strækningen *Eberswalde-Freienwalde* som følger: I en Afstand af 1,5—2 m er parallelt med Sporet indlagt en isoleret Ledning, i hvilken stadig staar Vek-

*) Selén er et Metalloid, som i en bestemt Form kan lede Elektricitet ved Belysning, medens den atter taber denne Egenskab, naar Belysningen hører op.

selstrøm paa 100 Volt og 90 Perioder; denne Vekselstrøm indvirker til Stadighed paa en Induktionsspole, bestaaende af talrige Traadvindinger i en Træramme omkring Lokomotivet, hvilken Spole staar i Forbindelse med en meget følsom til Periodetallet 90 afstemt Magnetstrømskifter, der falder fra, naar Maskinen kommer ind i Kraftfeltet af en fra den strømførende Ledning dannet Sløjfe ved Forsignalet, hvorved Lokalstrømmen for Førerhussignalerne sluttet. Med denne Anordning kan der gives Signaler paa Maskinen fra enhver Vogter, naar denne afbryder Ledningsstrømmen. Anlægget er, saavidt M. ved, sat ud af Funktion. Det er ikke enkelt nok til almindelig Brug, ganske bortset fra, at det endnu vil vare længe, inden man overalt har den fornødne Vekselstrøm til Raadighed.

Det er naturligt, at man ogsaa har for søgt den traadløse Telegrafi til Overvindelse af Vanskelighederne. Men faste »Sendere« langs Strækningen er for omstændeligt og ogsaa for dyrt, og de følsomme »Modtagere« paa Maskinerne kan ikke bruges. Alle de angivne Anordninger mangler den Enkelthed, som ubetinget er nødvendige ved den Slags Indretninger i praktisk Jernbanedrift. Først ved Indførelse af de saakaldte *Kathoderør* er naaet et brugbart Grundlag for praktiske Forsøg. Saaledes *Telefunkens* Forslag (prøvet April 1920 paa Frederikssundsbanen), der ogsaa har den store Fordel, at Sporrammen kan udlægges paa et vilkaarligt Sted i Sporet til Avertering af Lokomotivføreren.

Men alt i alt mener M., at det maa siges, at man endnu ikke har opnaaet at finde en Anordning, som tilfredsstiller alle Fordringer. Er en saadan først funden, hvad skal man da lade ske paa Lokomotivet? Kun Averteringssignal eller særskilte Tegn for Strækningssignalets Stilling, eller Udløsning af Bremsen (ved Stoppsignal) og i sidste Tilfælde almindelig Bremsning eller Hurtigbremsning? Den fremherskende Mening blandt Jern-

banefagfolk er foreløbig at man kun bør avertere om Stedet for Forsignalet ved optisk og akustisk Signal paa Maskinen. Man gaar ud fra, at Lokomotivføreren Opmærksomhed vil svækkes, naar selve Strækningssignalerne overføres; man fik derved paa en Maade to Signalsystemer, et paa Maskinen for Lokomotivføreren og et paa Linien for Strækningsspersonalet. Men Lokomotivføreren maa *dog* iagttage Liniesignalerne, naar Førersignalerne er i Uorden, eller naar Toget er standset ved et Stopsignal og Strækningssanslaget er passeret; ligeledes maa Strækningsspersonalets Signaler vedblivende iagttages lige saa nøje som før. Denne iagttagelse vil dog let svigte, naar Førerhussignaler indføres, da Strækningssignalerne kun sjældnere forekommer.

Automatisk Indvirkning paa Bremsen bør næppe finde Sted paa Hovedbaner med blandet Trafik, i hvert Fald ikke saalænge gennemgaaende Bremse mangler paa Godstog, men selv om saa var, vilde man næppe indføre automatisk Bremsning, thi hvor skulde Bremsningen paabegyndes, og skulde det være Drifts- eller Hurtigbremsning? Bremsning i største Bremseafstand vilde føre til unødige Standsninger og farlige Forsinkelser for en Mængde Tog, som ikke behøver nær saa lang Bremsevej. For at undgaa saadanne unødige Standsninger maatte Lokomotivføreren da være i Stand til at kunne sætte den automatiske Bremseanordning ud af Virksomhed, men dette maatte igen paa sikker Maade tilkendegives overfor Fyrbøderen, eller det maatte optegnes automatisk. Foruden Signalerne og selve Linien maatte Lokomotivføreren da ogsaa særlig agte paa Stedet for Strækningssanslaget, hvorved iagttagelsen af Liniesignalerne og Sporet vilde svækkes. Automatisk Hurtigbremsning kan under mange Omstændigheder medføre skæbnesvanger Fare for Toget og bør derfor absolut ikke finde Sted. I Amerika synes man dog, trods de anførte Betæneligheder, at foretrække automatisk Bremsning; dog skal

saadan ikke finde Sted, naar Toget har nedsat Hastigheden for Stopsignal; paa den anden Side skal et automatisk bremset Tog bringes fuldstændig til Standning, forinden Lokomotivføreren igen kan faa Herredømme over det.

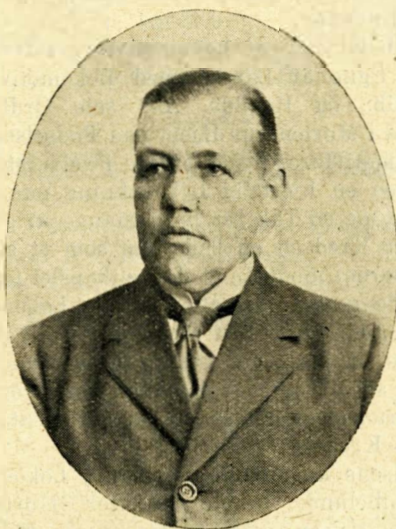
Ved By-Hurtigbaner og »*Überland-schnellbanen*«, Baner med transkontinental Hurtigtogstrafik med hurtig Togfølge, anvendes dog almindeligt selvvirkende Togfølgesikring, herunder selvvirkende *Kørselsblokering*, idet der her er stor Enkelhed i Udformningen af Køreplanen og Driftsmateriellet. Dette fører imidlertid ofte med Urette usagkyndige Folk til at forlange lignende automatiske Bremseindretninger indførte ogsaa paa almindelige Banestrækninger, idet de ganske overser den overordentlige Grundforskel mellem disses Driftsforhold og de tilsvarende Forhold ved ovennævnte By- og særlige Hurtigbaner.

I Virkeligheden — slutter M. — har vi endnu for almindelige Baner kun Knaldsignalerne til Understøttelse for Lokomotivførernes Opmærksomhed og sørger forøvrigt for ved særlig Uddannelse og særlig Tjenestep lan at skærpe denne saavidt gør ligt. Det har bidraget meget hertil, at man ved særlige elektriske Prøve- og Tælleindretninger har kunnet konstatere hver Kørsel forbi Stopsignal paa de paagældende Prøvesteder og strængt har paatalt saadanne, selv om det kun har drejet sig om faa Meter. Som Middeltal for Aarene 1910—13 var der aarlig i Tyskland kun 35 Sammenstød »ifølge mangelfuld Signalisering eller Ikke-Iagttagelse af Signaler« d. v. s. 1 Sammenstød pr. 22 Mill. Togkilometer eller 7 Mill. Signa-passager, idet man kan antage, at der gennemsnitlig passeret et Signal for hver 3 km.

(Forts.)



JUBILÆUM



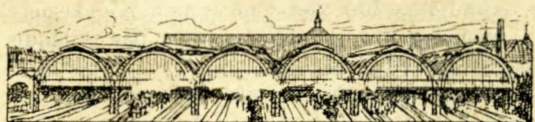
N. P. V. Madsen.

Den 1. Oktbr. kan Lokomotivfører Villh. Madsen, Kh. Gh., fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren blev den 15. September 1894 antaget som Maskinarbejder paa Værkstedet i Aarhus. Den 1. Oktober 96 ansattes M. som Lokomotivfyrbøder med St. i Thisted. Den 1. Oktober 97 forflyttedes Jubilaren til København og siden Godsbangegaardens Aabning har M. hele Tiden haft Station her.

Den 1. Juli 1907 forfremmedes Jubilaren til Lokomotivfører. Blandt Lokomotivmændene har Jubilaren altid været vel anskrevet baade som Medansat og Kollega, ligesom han til enhver Tid med stor Interesse følger sin Organisation D. L. F.s Arbejde for Standens Højnelse.

Afdelingen sender herved Jubilaren sin bedste Lykønskning og Hilsen med Haab om alt godt for Fremtiden.

G. O. F. Lund.



HÆDREDE LOKOMOTIVMÆND

Paa den sidst afholdte Kredsgeneralforsamling i Lokomotivførerkredsen meddelte Kred-

sens mangeaarige Formand, Hr. Lokomotivfører Mortensen, Esbjerg, at han ønskede at træde tilbage. Kredsen bøjede sig for Mortensens Ønske, og i Stilhed besluttedes det at give ham en Gave som Udtryk for Lokomotivførernes Taknemmelighed overfor Mortensen for hans udmærkede Arbejde for Lokomotivmændene.

Den 4. September fyldte Mortensen 50 Aar, og det blev besluttet af den nedsatte Komité at Overrækkelsen af Gaven skulde finde Sted paa denne Mindesdag.

En Deputation af Lokomotivførere fra forskellige Egne af Landet med Lokomotivfører Lund, Gb., og Røgilds, Ab., som Ordførere mødte da i Mortensens Hjem paa Fødselsdagen.

Lokomotivfører Lund bragte i valgte Ord Mortensen en hjertelig Lykønskning paa Fødselsdagen og en Tak for hans mangeaarige Arbejde for Kredsen og bad ham som et synligt Minde herom modtage et dobbeltkapslet Guldur og en Pengesum. Derefter bragte Lokomotivfører Røgilds, Ab., Fru Mortensen en Tak for den Bistand, Hustruen maa yde en Mand, der patager sig Hverv for Kammeraterne og bad Fru Mortensen modtage en Krystalopsats som Tak fra Kredsen.

Kredsens nuværende Formand, Lokomotivfører Lillelund, bragte derefter Mortensen Kredsens Hilsen og overrakte en smuk Blomsterbuket.

Efter at Mortensen paa Hustrus og egne Vegne havde takket for de smukke Gaver, blev Deputationen budt til Bords og tilbragte Resten af Dagen i Hr. og Fru Mortensens hyggelige Hjem.

FESTEN I NYBORG

Ved en den 5. September i Nyborg afholdt Fællespisning med paafølgende Bal blev den afgaaede Formand for Lokomotivfyrbøderkredsen, Hr. L. Rasmussen, fejret af Kredsens Medlemmer.

Til denne Festlighed var foruden L. Rasmussen og Hustru, Organisationens Formand, Redaktør og den nuværende Kredsformand indbudt. I Festligheden deltog ca. 100 Herrer og Damer.

Efter at Selskabet var gaaet til Bords og den værste Sult var tilfredsstillet, holdt Lokomotivfyrbøderafdelingens Formand i Nyborg Talen for Hædersgæsten og hans Frue. Taleren bragte i smukke Ord den afgaaede Kredsformand Kredsens Tak for de Aar, der var gaaet, og hvor der af Rasmussen var udført et godt Arbejde for Kredsen og bad ham som synligt

Minde modtage et dobbeltkapslet Guldur. — Taleren vendte sig derefter til Fru Rasmussen og bad hende af Kredsen modtage en smuk Opsats.

L. Rasmussen bad derefter paa Hustrus og egne Vegne Lokomotivfyrbøderne om at modtage hans hjerteligste Tak.

Organisationens Formand og adskillige andre Talere havde derefter Ordet og bragte Rasmussen Tak for godt Samarbejde.

Efter at Bordet var hævet, og Salen var ryddet, fik Selskabet sig en Svingom til Kl. 1.

Saa vel under Spisningen som senere paa Aftenen forlystede Lokomotivfyrbøder Tægge, Aarhus, Forsamlingen med en Masse morsomme Historier og Sange, der tog stærkt Bifald.

Festen forløb i den bedste Stemning, og Deltagerne skiltes først, da Tog og Færge førte de Tilrejsende bort.

FORBEREDELSE OG AFSLUTNINGSTJENESTE.

Reglerne om Lokomotivpersonalets Tjenestetid § 4 berører bl. a. Forbindelses- og Afslutningstiderne og de benævnes som Gennemsnitstider, der *altid* beregnes, uanset om Personalet bruger kortere eller længere Tid.

Jeg har nu bragt i Erfaring, at Lokomotivførere har staaet med Uret i Haanden, naar en Lokomotivfyrbøder en enkelt Gang er kommet 10 à 20 Minutter for sent ned til Maskinen, og vedkommende Lokomotivfører har sagt til Lokomotivfyrbøderen: »De er vel klar over, at De er mødt 20 Minutter for sent, og at De ikke tilkommer Tjenestetid eller eventuelt en Natte tid for de 20 Minutter.«

Det maa sikkert bero paa en Misforstaaelse fra vedkommende Lokomotivførers Side, da det Tilfælde let kan indtræde ved Hjemkomsten, at de kommer til at holde usædvanlig længe i Kulgaarden, eventuelt kan der springe et Vandstandsglas umiddelbart før Personalet forlader Maskinen. Saadanne Ting hører jo ind under Afslutningstiderne, og Lokomotivføreren kan af den Grund ikke rapportere de Minutter, det eventuelt varer udover de normerede, og kan der ikke skrives Tjenestetid i de Tilfælde, naar Personalet faar Tjenesten forlænget, saa maa vedkommende Lokomotivfyrbøder ogsaa have Ret til at faa sin ordremæssige Forberedelsestid rapportført, naar han af en eller anden hændelig Grund ikke har været mødt paa Klokketallet, men dog har udført den ham paahvilende Tjeneste til rette Tid.

Of for den tjenestegørende Lokomotivmester er der straks en Lejlighed til Indberetning om

denne store Forhrydelse, hvilket tillige giver Anledning til Gennemsyn af den paagældendes Generalieblad, og dette udviser, at samme Lokomotivfyrbøder en eller anden Dato i 1916 er mødt for sent, hvilket omhyggeligt paaføres Indberetningen.

Med Tak for Optagelsen.

J. K.

Hr. Redaktøren kunde vel ikke med det samme oplyse, hvad man forstaar ved delt Tjeneste paa Døgnmaskiner. I de nye Rangerplaner, som 1. Distrikt har udarbejdet, og som skulde træde i Kraft fra 1. Oktober d. A. forekommer der en Tjeneste paa en Døgnmaskine, som ligger saaledes: Rangering fra 6 Fm. til 9 Fm. og fra 11 Em. til 6 Fm. — Er det ikke delt Tjeneste, da vedkommende maa møde 2 Gange i samme Kalenderdøgn.

Vi kan ikke anse den Fortolkning af Udtrykket »gennemsnitlig«, den ærede Indsender anlægger, som rigtig, navnlig naar Hensyn tages til, at det er *Forberedelsestjeneste*, hvor den paagældende intet sikkert ved forud. Vi vilde derfor ogsaa antage, at den Mand, der kommer saa sent, ikke er kommen tidlig nok.

Tjenesten paa Døgnmaskiner skal være samlet. Den anførte Tjeneste er delt.

Red.

EN BEMÆRKNING

Under »Voraus« læses, at Vamdrup Lokomotivførerafdeling gennem Formanden har tilstillet Lokomotivførerne i Flensborg en Takskrivelse og faaet denne besvaret. Jeg er bleven meget skuffet over nævnte Skrivelse paa Grund af, at den ikke ogsaa er tilstillet tyske Lokomotivfyrbødere, idet jo sikkert alle véd, at der foruden tysk og dansk Lokomotivfører ogsaa var en tysk Lokomotivfyrbøder, men det har Hr. Rosenkilde-Laursen antagelig ikke bemærket, ellers maa sund Fornuft da mene, at nævnte Skrivelse samtidig burde være tilstillet tyske Lokomotivfyrbødere.

Efter til mig givne Oplysninger fra flere Lokomotivførere har tyske Lokomotivfyrbødere tilbudt disse, naar Turen var langvarig, Siddeplads paa Sædet i Førerhusets venstre Side, og saadan har det vel nok været flere Gode, som efter 9 Maaneders Forløb kunde være Takskrivelsen værd.

Derfor vil jeg sige til Hr. Rosenkilde-Laursen, at saafremt De som Formand igen skal komme til at befatte Dem med Takskrivelser, da tænk Dem om, inden det kommer paa Tryk og bliver publiceret; for er der noget, som kan

sætte Misstemning, da er det en saadan som den af Dem med Navns Underskrift skrevne Skrivelse ikke alene hos dansk, men ogsaa hos tysk Lokomotivpersonale.

Vojens, i August 1921.

J. Michael Nejland.

HVEM VANDT CYKLEN?

Damecyklen vandtes af Portør Hougaard, København Gb., og Herrecyklen af Rangerfører K. M. Kristiansen, Vejle H.

INDSAMLINGEN TIL ØSTRIGSKE PENSIONISTER

Til nødlidende østrigske Pensionister er modtaget fra Roskilde Afdeling Nr. 9, Kr. 15.

Det samlede Beløb bliver saaledes 1 730 Kr. 0 København, i September 1921.

H. Kann.

TAKSIGELSE

Min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved min kære Mands Begravelse til de forskellige Afdelinger som sendte Kranse og har deltaget ved Begravelsen.

Marie Gummer og Børn.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

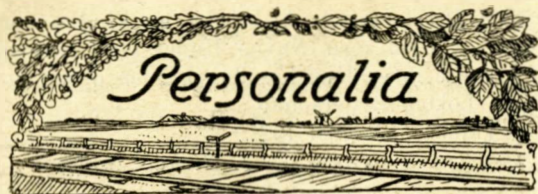
Afd. Nr. 29 Afd. Kasserer S. M. Sørensen, Holstebrovej 6 (forandret Adr.); Afd. Nr. 28 Afd. Kasserer: P. K. Christensen, Vestergade 28 (Ny Afd. Kasserer); Afd. Nr. 25 Repr. for Feriehjemmet: R. J. Jensen, Skolegade 11 (Ny Repræsentant); Afd. Nr. 41 Afd. Formand: J. C. Jensen, Nørregade (ny Afd. Formand).

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.

Lokomotivfyrbødere A. P. Iversen, G. Kyhl Jensen, C. E. A. Jørgensen, A. M. Mortensen, H. F. B. Lundby, N. Nielsen, M. Jensen, R. Christoffersen, C. M. R. Sørensen Clausen i Brande, O. West i Gedser, K. A. Nicolajsen i Esbjerg, I. B. V. Jørgensen, H. C. Linkhausen i København Gb. fra 1. Juli 1921.

P. L. Pedersen i (Orehoved) Gedser fra 1. Aug. 1921.



Ansettelse som Lokomotivfyrbøder:

Fra $\frac{1}{10}$ 21: Haandværker C. Andersen, Esbjerg, i Nyborg.

Tilladelse til at bytte Tjenestested:

Fra $\frac{1}{10}$ 21: Lokomotivfyrbøderne M. J. K. E. Nielsen, Tinglev, og T. C. M. R. Nielsen, Sønderborg.

Forflyttelse:

Under $\frac{12}{10}$ 21: Lokfyrbøder C. Leegaard, Struer, til Ringkøbing.

Fra $\frac{1}{10}$ 21: Lokfyrbøder N. P. V. Madsen, Fredericia, til Aabenraa.

Bortfald af Funktion:

Funktion som Depotforstander og som Rangerfører for henholdsvis Lokomotivfører A. Larsen, Skjern (Depotforstander), og Lokomotivfyrbøder O. P. Flensborg, Skjern (Rangerfører), bortfalder under $\frac{22}{10}$ 21.

Forlang C. B. Møller & Co.s

Cigar „Corana“ 25 Ø.
 Cerut „Havana Life“ 10 Ø.
 Cigaret „Far West“ pr. 15 Stk. 25 Ø.
 Tobak „Sunday Mixt“ 105 Gr.
 Daase 1 Kr.

disse og øvrige Artikler faas hos d'Hrr.
 Handlende samt Østergade 1 — Gl.
 Kongevej 92 — Østerbrogade 27.

**Lys
96**

**FALKONERALLE
A. STEEN ANDERSEN**
 Statsaut. Installatør.
 Tlf. 6663.

I. V. Rasmussens Danseskoler.

Undervisningen begynder den
1. Oktober.

Indmeldelser i September.

Telefon Vester 3089.

Program udlev. i Telefonkioskerne.

Støt vore Annonceører

Sofus Andersen

Nærværende Nummer er afleveret
 paa Avisposten den 4. Oktober

H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Varelatteriet.

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 **Straa hatte.**

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkereparat.
 Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

Marie Petersens Eftf.

V. Sørensen.

Gl. Kongevej 150. Telef. Vest. 5056 y.

Børnekonfektion og

Baby-Udstyr.

**1. Kl.^s Bageri & Kon-
 ditori. Hillerødgade 26**
 Tlf. Taga 547 v.



Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
 Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Husmødre

køb billigt i

Smørlageret

Colbjørnsensgade 20, o. G.

Fineste Vegetabil Margarine

Nr. 1. 89 Øre pr. $\frac{1}{2}$ kg.

Fin Vegetal Margarine. Nr. 2.

84 Øre pr. $\frac{1}{2}$ kg.

Fineste dansk lurmærket Smør
 og nylagte friske Æg sælges
 altid billigt fra Lager.

Aaben fra 9—4.

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69.

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 905 x.

Ældre Tænder omsættes billigt, Plom-
 bering og Taududtrækning. Moderate
 Priser. — Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparation udføres paa faa Timer.
 Jernbanefunktionærer indrømmes 5%

Annonce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22^s, Københavns B.

Træffes i Reglen daglig Kl. 1—2.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

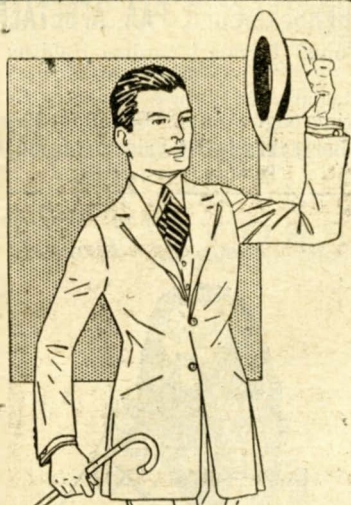
Redaktion: Vesterbrogade 98 a^s, København B.
 Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Ryg

CREMO
Tobak.



**Blaa Serges
Klædning**
Kr. 198⁰⁰

English House
Nørreport.

**SKOTØJSMAGASINET
„VALDEMAR“**
Vesterbrogade 85 :: (Grundl. 1878)

Sidste Nyheder af al Slags Fodtøj.
Leverandør til Forbrugsforeningen.
Reparationer udføres.

H. C. Hansen,
62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underhæklædning — Strømper — Sokker
J. Nielsen — Telefon 8631
Nørrebrogade Nr. 32 — Kjøbenhavn N.

Tapet og Rullegardiner

til Lagerpris

Salg direkte fra Lager,

Glas, Porcelæn og Køkkenudstyr.

FJELLANDER & LARSEN

Kontor og Prøvelager

Telf. Vest. 148 x. **Vesterbrogade 36, Bagbygningen.** Telf. Vest. 148 x.

Statsbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

SMØRFORRETNINGEN anbefaler fineste lurmærket
„GODTLAND“ SMØR - MARGARINE - PALMIN - ÆG
til billigste Dagspriser.
ISTEDGADE NR. 121 Prøv vort anerkendte krydrede Fedt

Største Udvalg i Lædervarer

Direkte Indkøb

Stort Udvalg i Konfirmations-Gaver

HANS SØRENSEN - Tlf. Nora 3189 - Falkoneralle 54

Tasker - Portemonæer - Kamme - Albums - Rygsække
Nodemapper - Alt i Rejse- og Skoleartikler.

Billige Priser. Ingen Konkurrence.

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

Café „Frem“, Hillerødgade 24, Telt. Taga 1127

1. Kl. Smørrebrød. — à la carte hele Dagen.

Nyt Billard. — Anbefales d'Hrr. Funktionærer.

M. A. PETERSEN (mangeaarig Tjener i Kædekælderen).

Personbanegaardens Marketenderi.
F. L. Viltoft.
anbefaler sig til det ærede Lokomotivpersonale.

Strikkeriet „Bøge“

ved **Aage Jensen**

Dybbølsgade 41

Alt i Manufaktur, Trikotage, Dame-Lingeri

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

A. Petersen, Vesterbrogade 75.

Telefon Vester 5973 y.

1. Kls Møbler til Værkstedspriser. Reparationer udføres.

C. F. Sørensens Bageri og Conditori

Telefon V. 6322 x. — **Oehlenschlägersgade 12.** — Telefon V. 6322 x.
Varerne bringes overalt.

TRÆSKOSTØVLER

brugte og nye forede med Sælhundeskind. Alle Reparationer af saavel
Træ- som Læderfodtøj udføres.

„Omnia“, Gasværksvej 37.

Cykelageret, Istedgade 47, 2. Sal.

1. Klarses Cykler — Engelsk Model — Smaa Priser — Afbetaling indrømmes.
Fuld Garanti.

A/s Det danske Mælkekompani, København.

Hjalmar Hansen, 1. Kl. Kolonialforretning
(Fotoartikler)
Istedgade 32. Specialitet: Java Mocca Kaffe.

Selskabslokalerne, Frederiksberg Allé II,

modtager Bestillinger paa Bryllupper — Konfirmationer — Baller.
20—100 Couverts. — 1. Kl.s Køkken.

Ærbødigt J. M. HEDETOFT.

SMØRCENTRALEN

Altid friske Varer i
Smør, Margarine, Æg, Fedt
Ost og Konserver.

ISTEDGADE 31

Blomsterforretningen, Istedgade 29,

leverer smagfulde Kranse og Buketter. — Telefon V. 3448.

Vesterbros Cigar- og Vinimport,

Istedgade 140.

Telefon Vester 8210.

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

Th. Langs

Bageri,

Ny Carlsb rgvej II, Tlf Vester 1896 y.
anbefales.

Kun 1ste Klasses Varer anvendes.

**Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

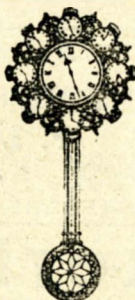
København

Telefon 4015

Telefon 4015

**VESTERBROS FRUGTLAGER
ENGHAVE PLADS II.**

Frugt og Grøntsager.
Tørrede Frugter samt Conserver.
Billigste Priser.



F. O. Carlssons Eftf.

Carl Jonsen.

Urmager.

Amagertorv 31,
København K.

Grundlagt 1877.
Telefon Byen 7754.

Stort Udvalg i Ure & Kæder

MASKINAFDELINGENS MARKETENDRI

— N. P. CHRISTOPHERSEN — anbefales d'Hrr. Lokomotivmænd

Alle gangbare Øsorter samt Cigarer og Tobakker

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

TELEFON 9327.

ISTEDGADE 64.

TELEFON 9327.

F. Klühs Ligkistemagasiner,

Griffenfeldsgade 38. Rolighedsvej 17.

Telefon 6854.

Alt vedrørende Begravelsesvæsen besørjes.

Telefon 5954.

Transport med Hest eller Autorustvogn efter Ønske.

Etablissementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

Ny Ravnsborg Cabaretten

„RAKETTEN“

hver Aften Kl 7³/₄. Billet Tlf. Vst. 4558

Forudbestilling fra Kl. 5.

Ærb. I. C. Christoffersen.

**Legetøjs-Jernbaner
i stort Udvalg**

forefindes i

Basaren, Vesterbrogade 39,

HERREKLÆDER PAA AFBETALING

Smukt Udvalg i færdige Habitter og
Overfrakker.

Maalararbejde udføres smukt og billigt.
Prima engl. Stoffer. Garanti for Pasning.

Herreskræderiet Valdemarsgade 49.

Telefon Vester 1692 x

**PRØV Zephyr & Gummi
Kravetøj**



**Senge-Udstyrs-
Lageret,**

Nørrebrogade 158

Hj. af Thorsgade.

Uldtæpper

Vattæpper

Dynevær

Dynebetræk

Lagener kun 7 Kr. 50 Ø.

samt Gardiner

(mindst 100 Mønstre)

**Voksdugs- og Linoleumstæpper samt
Løbere i stort Udvalg.**

Leverandør til Vare- og
Landbrugslotteriet.

**VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134.
Telefon 11 372.**

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder, Sengeudstyr.

Gevinstsedler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat.