

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 3.

15. December 1901.

1. Aargang.

Organisationens Arbejde.

Som Bestemmelsen var, modtoges Deputationen fra Statsbanernes Lokomotivpersonale af Maskinchefen, der stillede sig yderst velvillig over for Lokomotivfyrbødernes Krav om en bedre Ordning af Lønforholdene end den af Kommissionen foreslaaede, men mente, at Lokomotivførerne, der dog var betænkt med et Tillæg, burde resignere. Deputationen mente, at naar Lokf. havde resigneret i 32 Aar, var det i Forventning om et klækkeligt Tilskud nu, da Kommissionens Arbejde laa færdigt. Maskinchefen var ikke imod, at Lokomotivpersonalet kom op paa en i Forhold til Stillingen tidsvarende Løn, men kunde ikke give Tilsgagn om nogen egentlig Støtte. Maskinchefen var derimod af den Formening, at der maatte tilstræbes en Forbedring af den i Kommissionsforslaget angivne Lønning for Lokomotivfyrbøderne.

Som tidligere meddelt, stillede Maskinchefen sig velvillig over for det af Deputationen overrakte Andragende om Beklædning til Lokomotivpersonalet og forment, at det vel mere drejede sig om selve Beklædningen end om Distinktionernes Udseende.

Foreningens Formand benyttede Lejligheden til at paatale en Sag om, at en Lokomotivfyrbøder, der i lang Tid havde gjort Tjeneste som Rangerfører, var beordret til at gjøre Strækningstjeneste som Fyrbøder, og at denne Ordre blev motiveret af hans nærmeste Foresatte med, at Ombytningen skyldtes hans socialistiske Rumlerier. Maskinchefen noterede sig en Del af de modtagne Oplysninger og udtalte, at med Hensyn til Politik stillede Afdelingen sig aldeles neutral.

Deputationen henvendte sig derefter i Generaldirektoratet og modtoges af Generaldirektøren, der ansaa det nuvæ-

rende Tidspunkt for uheldigt til at stille Fordring om bedre Lønvilkaar, idet Banernes Overskud var gaaet betydelig tilbage. Deputationen mente, at den Omstændighed, at Fragter etc. var sat saa lavt, at Banerne ikke vedblivende kunde give et formaalistjensligt Overskud, ikke kunde være afgjørende for Lokomotivpersonalets Krav om en mere tidsvarende Ordning af Lønspørgsmaalet.

Deputationen henvendte sig derpaa til Ministeren for offentlige Arbejder og forelagde (paa Grund af Ministerens Sygdom) Andragendet for Finansministeren, der lovede at forelægge det for Trafikministeren, men da Finansministeren ikke vidste, hvorvidt Ministeren var med Lønningslovene, kunde der ikke gives Deputationen yderligere Oplysninger om Andragendets Skæbne.

Deputationens Sendelse kan jo hermed betragtes som endt, og da de i Samtalernes Løb faldne mere personlige Udtalelser overalt var præget af Velvillie og Forstaaelse af Lokomotivpersonalets ansvarsfulde Kald, maa vi støt og sikkert fortsætte paa det Forhandlingens Grundlag, der hidindtil har været D. L. og L. F.'s bedste Støtte udadtil.

Deputationen for Privatbanernes Lokomotivpersonale, — der ved Lokf. Hjulgaards Forfald kom til at bestaa af Lokf. M. Christiansen, Aarhus, og Lokf. S. I. M. Jensen, Aalborg — henvendte sig til Sekretæren for Finansministeren, da denne ikke gav Audiens den Dag. Sekretæren lovede at fremlægge Andragendet for Ministeren, men henviste iøvrigt Deputationen til Departementschef, Grev Schulin som den, under hvem samtlige Privatbaner sorterede. Deputationen søgte og fik Foretræde s. D. hos Departementschefen, der efter nogen Forhandling lovede at give Andragendet al mulig Støtte. Eksemplarer af Andragendet indleveredes derefter i Rigsdagens Bureau tilligemed et saalydende Andragende:

Andragende

fra Privatbanernes Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere i Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening om at maatte nedlægge et Eksemplar af vedlagte Andragende paa hver Rigsdagsmands Plads i de respektive Ting.

I Lighed med den Begunstigelse, der er bleven Statsbanedriftens Lokomotivpersonale tilstaaet, tillader Danmarks Privatbaners Lokomotivpersonale sig ærbødigst at andrage den høje Rigsdags ærede Formænd om Tilladelse til at maatte nedlægge et Eksemplar af vedlagte Andragende paa hver Rigsdagsmands Plads i de respektive Ting, idet man formener, at de samme Forhold er til Stede over for dette Personale, som man har tilladt sig at antyde i hint Personales Andragende.

Esbjerg den 23. Nvbr. 1901.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne

Allerærbødigst

Chr. Christensen,

p. t. Formand.

Deputationen foranlediger Andragendet indbragt paa Rigsdagen ved et Medlem af hvert af de respektive Ting.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Resultaterne af de foretagne Valg er følgende:

Slagelse Afdeling: Formand: Lokf. S. Juul-Christensen, Slagelse. Kasserer: Lokfyrb. P. Jensen, Slagelse. Repræsentanter: Lokf. M. Jensen, Korsør, Lokfyrb. Kahn, Næstved, og Lokf. S. Juul-Christensen, Slagelse. Delegerede: Lokf. M. Jensen, Korsør, Lokfyrb. C. M. Hansen, Slagelse, og Lokf. M. Petersen, Præstø. Revisorer: Lokf. C. R. V. Petersen, Slagelse, og Lokfyrb. M. P. Madsen, Slagelse.

Roskilde Afdeling: Formand: Lokf. A. Petersen, Roskilde. Kasserer: Lokf. K. Joh. Sørensen, Roskilde. Repræsentanter: Lokfyrb. C. Jørgensen, Roskilde, og Lokfyrb. J. Frederiksen, Køge. Delegerede: Lokf. Nicolaisen, Fakse, Lokf. R. Frederiksen, Roskilde, og Lokfyrb. Rugaard, Roskilde. Revisorer: Lokfyrb. Vindeløv, Roskilde, og Lokf. Nicolaisen, Fakse.

Kallundborg Afdeling:

Formand: Lokf. Lehde, Kallundborg. Kasserer: Lokf. R. Petersen, Kallundborg. Repræsentanter: Lokf. O. A. Petersen, Kallundborg, og Lokf. M. Mortensen, Nykøbing S. Delegerede: Lokf. Wunderlich, Kallundborg, og Lokf. E. Schuster, Nykøbing S. Revisorer: Lokf. A. Jørgensen, Nykøbing S., og Lokf. Chr. Petersen, Holbæk.

Nyborg Afdeling:

Formand: Lokf. O. Bøckel, Nyborg. Kasserer: Lokf. C. Iversen, Nyborg. Repræsentanter: Lokf. J. A. Mortensen, Nyborg, Lokf. Engelhardt, Odense, Lokf. N. C. Nielsen, Assens, Lokf. S. Hansen, Faaborg. Delegerede: Lokf. F. Eriksen, Nyborg, Lokf. Th. Vaaben, Nyborg, Lokf. H. Zelmer, Svendborg, Lokf. H. Larsen, Odense. Revisorer: Lokf. C. A. Petersen, Nyborg, og Lokf. J. A. Mortensen, Nyborg.

København H. Afdeling:

Formand: Lokf. C. R. Jørgensen. Kasserer: Lokf. Chr. Nielsen. Repræsentant: Lokf. Ohlsen. Delegerede: Lokf. C. R. Jørgensen, Lokf. O. Larsen, Lokf. A. Madsen, Lokf. Ohlsen. Lokf. Klem, Lokf. Hansen. Revisorer: Lokf. E. L. C. Mathiesen, og Lokf. C. Larsen, alle af København H.

Aarhus Afdeling:

Formand: Lokf. Mottlau, Aarhus H. Kasserer: Lokf. I. Sørensen, Aarhus H. Repræsentanter: Lokf. P. Andersen, Aarhus H., Lokf. A. Gustafsen, Aarhus Ø, Lokomotivfører H. Christiansen, Hammel—Odder-Banen. Delegerede: Lokf. I. A. M. Jensen, Aarhus H., Lokf. H. Christiansen, Hammel—Odder-Banen, Lokf. M. Søby, Aarhus Ø, Lokf. V. Hansen, Aarhus H. Revisorer: Lokf. Thygesen, Aarhus H., Lokf. Corn. Larsen, Aarhus H.

Lokomotivførerne og Signalerne.

Da Lokomotivpersonalet (specielt Lokomotivførerne) er de Funktionærer indenfor Etaten, der har den største Interesse af, at vort Signalsystem er saa betryggende og fuldkommen, som den tekniske Snille overhovedet kan udregne, og da det er en Kendsgerning, at der i de Tilfælde, hvor Theori og Praxis kan række hinanden Haanden, ogsaa som Regel skabes de bedste Resultater, vilde det være ganske naturligt, om de Mænd, der i første Række er prisgivne et misvisende eller utydeligt Signals Kalamiteter, ogsaa blev spurgt til Raads angaaende Pladsen for Signalernes Anbringelse og disses Udseende. Tanken vil maaske straks forekomme Administrationen betydningsløs, og som Følge deraf vil den slaa sig til Ro med den Forudsætning, at naar vore Specialister og uddannede Theorister paa Signalvæsenets Omraade ikke kan frembringe fuldt ud betryggende og letopfattelige Signaler, og anbringe disse, hvorledes skulde da en eller flere Lokomotivførere,

om de blev taget med paa Raad, kunde skabe bedre Resultater. Da enhver Forudsætning som bekendt altid kun har en begrænset Levetid, turde Tiden nu være inde til at afslutte denne Forudsætnings Levedage ved, at vor Organisation tager Initiativet til at søge gennemført en Reform paa Signalvæsenets Omraade eventuelt Nedsættelse af en Kommission (i hvilken ogsaa Lokomotivførere fik Sæde), til at bestemme Pladsen for Signalernes Anbringelse og Formen for disses Udseende. At der gøres og er gjort betydelige Fremskridt paa Signalvæsenets Omraade, kan jo ikke fragaas; men at disse Fremskridt ikke har kunnet følge med Tiden og Kommunikationens Udvikling, maa Lokomotivpersonalet altfor ofte erkende. Forholdet er jo dette, at medens der indadtil gennem videst mulig Gennemførelse af Afhængighed i Blok og Signalsystemet er søgt at hindre Stationerne i at give fejlagtige Signaler, er der ikke udadtil i samme Omfang søgt at sikre Lokomotivpersonalet (og med dette Toget) mod den Fare, der er forbunden med utydelige eller endog helt misvisende Signaler. Noget er der jo gjort, idet Signalmasterne efter Haanden flyttes helt ud til eller i umiddelbar Nærhed af Stationsmærkerne; men denne Foranstaltning (ihvorvel den overalt er hilst med Glæde af Lokomotivpersonalet) rummer en uhyre stor Fare saavel for Togsikkerheden som for Lokomotivførernes Stilling, idet der for at skaffe Forbindelse mellem Blokapparatet og Signalet maa etableres meget lange Træk. Disse Træk kan — da der skal udfoldes en ikke ringe Kraft for at skifte Haandtaget — give saa meget efter, at Vingen ved at blive skiftet tilbage i Normalstilling kommer til at danne en Vinkel paa over eller under 45 Grader, og derved tilvejebringes et andet Signal mod Toget end det tilsigtede til Trods for, at Blokapparatet viser Stop. For at illustrere, hvilken Betydning dette kan have dels paa Togsikkerheden, dels paa Lokomotivførers Stilling skal her anføres et Par Eksempler formentlig fremkaldt af samme ovenanførte Aarsag, men af højst forskellig Virkning. Det første Tilfælde passerede den 20. September f. A., idet Tog Nr. 188 passerede Lunderskov Station, da der vistes hvidt Lys fra Semaforen, men desuagtet stod alt paa Stop i Stationens Blokapparat. Da der først ca. 12 Timer senere rejstes Sigtelse mod Lokomotivføreren for at have passeret Stationen for Signal Nr. 25 (Hold udenfor), vil det under saadanne Omstændigheder være saa godt som umuligt for Lokomotivføreren at bevise, at der virkelig har været vist Signal til Gennemkørsel, og det lykkedes ogsaa kun

Lokomotivføreren ved rent tilfældige Omstændigheder efter en Undersøgelse paa 4 Maaneder at blive, ikke frikendt, men (som det hedder i den borgerlige Strafferetspleje) lødssladt af Mangel paa Bevis. Det andet Tilfælde passerede den 2. ds., idet Tog Nr. 174 — der krydser med Særtog i Ejstrup — bragtes til Standsning udenfor Stationsmærket, da der fra Semaforen vistes hvidt Lys mod Toget, til Trods for, at der fra Semaforen i Stationens modsatte Ende gaves Signal Nr. 24 (Kør frem) for Særtog, og at alt stod paa Stop i Blokapparatet for førstnævnte Semaforer. Da det i begge Tilfælde var den samme Lokomotivfører, der fremførte Toget, vilde det ubetinget have kostet ham hans Stilling, saafremt sidstnævnte Tog havde været gennemkørende, da det i saa Tilfælde vilde have været umuligt for ham at bevise sin Ret, ligesom Stationen (da Signalet kan skiftes atter og atter uden at indtage den ovenomtalte Stilling) i god Tro vilde have holdt sig til sit Blokapparat, der beviselig viste Stop. Der er heri kun søgt at illustrere, hvilke Kalamiteter et misvisende Signal kan have for Lokomotivpersonalets Stilling, men at Driftens Sikkerhed i tilsvarende Grad er udsat for Fare, er indlysende. Naar vi dernæst skal se paa det, Lokomotivpersonalet kalder for et **elendigt Signal**, da er det her nærmest Anbringelsen, det kommer an paa, og det er navnlig i dette Tilfælde, at Lokomotivførerne med deres praktiske Erfaring skulde gøre Fyldest som Medlemmer af en eventuel Signalkommission. Der er selvfølgelig mange mere eller mindre kostbare eller mere eller mindre betryggende Maader, paa hvilken en eller begge disse Ulemper kunne hæves, dette kunne til Eks. ske ved at gøre alle Signaler til to Stillingssignaler (d. v. s. at der fra disse kun kan vises Signalerne Nr. 24 og 25 eller 23 og 25). Der kunne da anbringes en Stoppeknast henholdsvis over eller under Normalstillingen, thi det er Skiftningen fra et givet Signal tilbage i Normalstillingen, der rummer Faren, idet Skiftningen med de lange Træk kan foraarsage, at Vingen kan vippe noget over eller under den rette Vinkel, grundet paa Fjedringen i disse. Denne Foranstaltning vilde vel være den billigste, men da utydelige Signaler ikke dermed vilde være afhjulpne, og da det alligevel betyder en Reform i Signalsystemet, turde det maaske være god Økonomi straks at gøre Skridtet fuldt ud og anbringe en Hjælpearms paa hver Semaforer; denne (Hjælpearms) anbringes da nederst paa Signalmasten og skulde kun være to Stillings (som ovenfor nævnt kan et to Stillings Signal

hindres i at misvise), medens den øverste Arm benyttedes ganske som hidindtil (tre Stillings). Med denne Foranstaltning vilde ikke alene misvisende Signaler kunne undgaas (det er jo navnlig i Mørke, at misvisende Signaler rummer den store Fare), men tillige vilde Lysvirkningen mange Steder (hvad der nu ikke er Tilfældet til Eks. ved Skodsborg) falde saaledes paa Dagsignalerne, at i ethvert Tilfælde en af Vingerne kan ses tydelig i betryggende Afstand fra de mod Signalerne kørende Togs Lokomotiver. Fremgangsmaaden bliver altsaa den: der etableres en saadan Afhængighed mellem begge Vingerne og Blokapparatet, at den øverste ikke kan skiftes forinden den underste er stillet henholdsvis i Normalstilling eller skraat opad til højre. Med den øverste Vinge tilkendegiver Stationen for Lokomotivførerne, om Toget maa passere Stationen eller kun køre ind paa samme. Betingelsen for, at et Tog maa passere Stationsmærket, er, at den underste Vinge viser skraat opad (i Mørke hvidt Lys), og at den øverste Vinge viser henholdsvis skraat opad (i Mørke hvidt Lys) for alle Tog, der maa passere Stationen, eller skraat nedad (i Mørke grønt Lys) for alle Tog, der skal standse paa Stationen. Normalstillingen (»Hold udenfor«) er begge Vingerne vandret (i Mørke to røde Lys). Da Spørgsmaalet er af aktuel Interesse i Særdeleshed for Lokomotivpersonalet, staar Bladets Spalter aabne for enhver, der muligvis kan finde en lettere eller mere praktisk Ordning.

Fredericia Afdeling

afholdt Fredag den 6. ds. en ekstraordinær Generalforsamling for at give de af Afdelingen valgte Delegerede Lejlighed til at gøre sig bekendt med Medlemmernes Standpunkt til den for D. L. og L. F.s Generalforsamling den 17. ds. fastsatte Dagsorden.

Punkt 1. Valg af Hovedbestyrelse.

ad. 1. Det vedtoges at genvælge den nuværende Formand Lokf. Chr. Christensen, Estbjerg, og den nuværende Kasserer Lokf. O. Larsen, København, samt at vælge Hovedbestyrelsens 5 Repræsentanter blandt Medlemmerne indenfor de tre københavnske Afdelinger.

Punkt 2. Valg af Revisorer.

ad. 2. Det vedtoges at vælge Revisorerne blandt Medlemmerne indenfor de tre københavnske Afdelinger under Hensyn til, at Kassereren havde Sæde der.

Punkt 3. Valg af Redaktionsudvalg.

ad. 3. Det vedtoges at sanktionere det af Bestyrelsen truffene Valg

og vælge Lokf. L. Mauritzen til Redaktør af Dansk Lokomotivtidende, samt at der vælges 2 Medlemmer i hver Sektion til at danne et Redaktionsudvalg til Assistance for Redaktøren. For 1. Sektion vedtoges det at vælge Lokomotivfører S. I. M. Jensen, de nørrejydske Baner, Aalborg, og Lokomotivfyrbøder V. Hansen, Aarhus.

Punkt 4. Generalforsamlingen tager Bestemmelse om Afdelingernes Stilling til Foreningens Formue og udestaaende Kontigent samt Diæternes Størelse for Repræsentanterne.

ad. 4. Det vedtoges, at Foreningens Formue tilfalder Hovedkassen, og at alle Restancer for Tiden indtil den 1. Januar 1902 opkræves Afdelingsvis og tilstilles Hovedkassereren. Endvidere vedtoges det, at der for at opnaa en ensartet Forretningsgang anskaffedes ensartede Regnskabsbøger og Forhandlingsprotokoller til samtlige Afdelinger, og at Udgiften til de første (en af hver Slags til hver Afdeling) afholdes af Hovedkassen. Diæternes Størelse for Repræsentanterne fastsættes til 2 Kr. for hver paabegyndte 12 Timer som hidindtil.

Eventuelt. Som første Sag under eventuelt behandlede et af Lokf. C. A. Petersen, Nyborg, indsendt Forslag om Anskaffelse af et Banner.

Paa Forslag af Lokf. Jacobsen, Egtvedbanen, vedtoges det, at der i alt anskaffedes 4 ensartede Bannere. Udgiften hertil afholdes af Hovedkassen, saaledes at der blev anskaffet et Banner hvert Aar, og at den Sektion, der har det største Medlemsantal, fik det første Banner, og den Sektion, der har det mindste Medlemsantal, fik det sidste Banner. Paa Forslag af Lokf. P. S. Nielsen, Givebanen, vedtoges det, at de respektive Sektionsbannere, naar Forholdene krævede det, til Eksempel naar der i samme Sektion var to Medlemmer, der skulde hædres paa samme Dag, og disse var ansat ved forskellige Depoter, kunde udlaanes indbyrdes. Bannerne udføres efter den foreliggende Tegning, dog rettes Ordet Fyrbøder til Lokomotivfyrbøder.

Den anden Sag under eventuelt var et Forslag fra Lokf. Madsen, Vandebanen: Bør D. L. og L. F. have en Forretningsfører.

Det vedtoges at betragte Hovedbestyrelsen som Foreningens Forretningsudvalg og Formanden for samme som dens Forretningsfører.

Den tredje Sag under eventuelt var Behandlingen af en til Formanden indsendt Skrivelse fra nogle tidligere Medlemmer under Afdelingen om Optagelse i Foreningen. Da Skrivelsen, der manglede Navns Underskrift, indeholdt ærerørige Sigtelser mod Bestyrelsen, har Formanden givet Skrivelsen følgende Svar:

Som Svar paa d'Hrr.s alt andet end høflige Skrivelse skal jeg tillade mig at gøre d'Hrr. opmærksom paa, at saalænge jeg er Formand for D. L. og L. F. lader jeg mig ikke foreskrive Regler af Ikke-Medlemmer. Den d'Hrr. tilstillede Anmodning, som d'Hrr. i Deres Skrivelse misbilliger, kan De efterkomme i Tilfælde, De synes. De har en Pligt til at være med i vore Bestræbelser for at gavne den Stand, vi tilhører, saavel i faglig som i økonomisk Henseende; hvis ikke kan d'Hrr. jo trøste sig med, opnaar Medlemmerne i D. L. og L. F. nogle Forbedringer af en eller anden Art, saa kommer de vel sagtens ogsaa os til Gode, endskønt vi intet har ofret derfor. Med Hensyn til den Garanti, d'Hrr. ønsker for — naar de bliver Medlemmer — at Deres Medlemsbidrag ikke bruges af Bestyrelsen til selskabelige Sammenkomster skal jeg bemærke — endskønt en sli Insinuation intet Svar fortjente — at jeg aldrig har været med til at benytte nogen Forenings Midler paa den af d'Hrr. beskrevne Maade.

Til Slutning skal jeg gøre d'Hrr. opmærksom paa, at Betingelserne for at blive Medlem er — naar De indmelder Dem inden 1. Januar 1902 — at De betaler nyt Indskud efter de gamle Love.

Chr. Christensen,
p. t. Formand.

I den Anledning vedtoges følgende Resolution.

Samtlige Tilstedeværende udtaler herved vor Misbilligelse af den af de udmeldte anvendte Fremgangsmaade og tilsiger vor ærede Formand vor fulde Sympathi med det af ham i Sagen tagne Standpunkt.

Efter en livlig Diskussion om forskellige Forhold af lokal Interesse sluttede Mødet Kl. 10,15 Em.

Formanden.

Generalforsamlingen

paa

Hotel „Kronprins Frederik“
i Fredericia

den 17. ds. Kl. 10 Form.

Det bringes herved i samtlige Afdelingers Erindring, at de af disse valgte Delegerede maa møde paa Generalforsamlingen, da kun de har Stemmeret paa samme over alle Sager og Bestyrelsen kun med de i § 1 c nævnte Begrænsninger.

Fra Rigsdagen.

Landstinget.

(13. Møde, Fredag d. 22. Novbr. Kl. 1¹/₂).

Formanden: Ligeledes er der overgivet mig et Andragende til Regering og Rigsdag fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening om Lønforbedring for Statsbanedriftens Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere. Af dette Andragende vil der ligeledes blive omdelte trykte Eksemplarer.

(15. Møde, Fredag den 29. Novbr. Kl. 1¹/₂).

Formanden: Fra Privatbanernes Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere i Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening har jeg modtaget et Andragende om, at saavel Betingelserne for deres Ansættelse som Lønforholdene maa blive fastsatte ved Lov. Trykte Eksemplarer af Andragendet vil blive omdelte.

Foketinget.

(20. Møde, Tirsdag d. 29. Oktbr. Kl. 1).

Formanden: Folketingsmanden for Ribe Amts 3. Valgkreds (Busk) har meddelt mig, at han ønsker her i Tinget at fremlægge Forslag til Lov om Anlæg og Drift af en Jernbane over Lyng og Ordrup (Charlottenlund) til Klampenborg.

§ 1.

Regeringen bemyndiges til for Tidsrummet indtil 1. Januar 2000 at meddele Eneret paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Lyngby over Ordrup (Charlottenlund) til Klampenborg.

§ 2.

For saa vidt der bliver Spørgsmaal derom, bemyndiges Ministeren for offentlige Arbejder til efter Overenskomst med Koncessionshaveren at fastsætte Vilkaarene for Banens Tilslutning til Statsbaneanlægget og Medafbenyttelse af disse.

§ 3.

Banen bygges som Lokomotivbane med normal Sporvidde og forøvrigt saaledes, at Indhegning og Anbringelse af Led ved Vejoverkørslerne saavel som Bevogtning af disse kan bortfalde, hvor Ministeren for offentlige Arbejder maatte anse disse Foranstaltninger for overflødige.

§ 4.

Som Bevægkraft maa efter Koncessionshaverens eget Valg anvendes hvilken som helst Kraft, og det tillades, at denne bliver forskellig paa de forskellige Aarstider.

§ 5.

Ekspropriationen af Grunde m. m. til Baneanlægget med Tilbehør foretages i Henhold til Fdg. af 5. Marts 1845. Dog skal Ejerne af Arealer, hvorover Banen føres, være berettigede til til enhver Tid paa egen Bekostning at anlægge Overkørsler, der, om Bevogtning

anses fornøden, bevogtes ved Koncessionshaverens Foranstaltning og for hans Regning.

§ 6.

Der indrømmes Koncessionshaveren samme Begunstigelser med Hensyn til Toldfrihed, Stempelskat, Skatter m. m. som de, der nævnes i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894, § 6.

§ 7.

Statens Indløsningsret indtræder først efter Udgangen af Aar 1950 og da i Overensstemmelse med Reglerne i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5, Litra i.

§ 8.

Koncessionshaveren er underkastet de almindelige Regler med Hensyn til Anvendelsen af indenlandsk Arbejdskraft, om Helligdagsarbejde og om Arbejdernes og Driftspersonalets Ulykkesforsikring.

§ 9.

Til Sikkerhed for, at Banen aabnes for Driften senest 4 Aar efter Enerettens Meddelelse, skal der deponeres et Beløb, hvis Størrelse fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder.

Formanden: Folketingsmanden for Ribe Amts 3. Valgkreds har Ordet for at fremlægge det af ham anmeldte Lovforslag.

Busk: Det Lovforslag, som jeg herved har den Ære at forelægge det høje Ting, er paa en Maade en gammel Bekendt, idet det er tredje Gang, det bliver forelagt her i Tinget. Det første Aar var det saa langt hen paa Samlingen, at det var umuligt at faa noget ud af Sagen, og anden Gang lykkedes det lige at faa Sagen til 1. Behandling, men længere naaede den ikke. Naar det er mig, der nu forelægger dette Forslag til Lov om Anlæg og Drift af en Jernbane fra Lyngby over Ordrup til Klampenborg, er Grunden den, at Forslagsstilleren i forrige Samling, vor daværende Kollega, Piper, ikke længere er Medlem af dette Ting, og at den nuværende Repræsentant for Lyngbykredsen endnu ikke er anerkendt, saa at Kredsen i Grunden i Øjeblikket ingen Rigsdagsmand har. Det naturligste havde da været, om de Folk ude fra Egnen, der har opfordret mig til at fremsætte dette Forslag, havde fulgt den gamle Regel at henvende sig til Formanden for det Udvalg, som iøvrigt ogsaa jeg var Medlem af i sidste Samling, men da det var den nuværende ærede Justitsminister, er altsaa Forholdet det, at baade Forslagsstilleren fra sidste Samling og Formanden for det daværende Udvalg ikke var i Stand til at fremsætte dette Forslag, thi vi kan jo ikke gaa ud fra, at Justitsministeren skulde finde særlig Anledning til som Rigsdagsmand for Køge at forelægge et saadant Forslag. Derfor har Beboerne derude henvendt

sig til mig og bedt mig om at fremsætte dette Forslag, og jeg gør det saa meget lettere, som det jo er et Forslag, der ingen som helst Penge vil koste Staten. Hvis det bliver til Lov, vil det ikke paabyrde Statskassen en eneste Øres Udgift. — Jeg skal endnu kun gøre den lille Bemærkning, at Lovforslaget er saa godt som enslydende med de Forslag, som tidligere har været forelagte Tinget. Der er kun den Forskel mellem de tidligere forelagte Lovforslag og det i Dag af mig forelagte, at der i § 5 er tilføjet følgende:

»Dog skal Ejere af Arealer, hvorover Banen føres, være berettigede til til enhver Tid paa egen Bekostning at anlægge Overkørsler, der, om Bevogtning anses fornøden, bevogtes ved Koncessionshaverens Foranstaltning og for hans Regning.«

Jeg skal paa det bedste anbefale Lovforslaget til det høje Ting og til den Minister, som faar med Sagen at gøre, og jeg vil udtale det Haab, at der mulig kan naas et Resultat i denne Samling. Da Lovforslaget bliver saa tidligt forelagt, og der ingen Udgifter er ved det for Statskassen, kan man maaske nære Haab om, at disse Folk kan naa at se dette Lovforslag gennemført, som lader til at have stor Interesse for en Del af dem. Med disse Bemærkninger skal jeg paa det bedste anbefale Forslaget til det høje Ting og den højtærede Minister.

Formanden: Eksemplarer af det forelagte Lovforslag vil blive omdelte.

Spørgsmaal og Svar.

Under denne Rubrik kan Medlemmerne indsende saavel tekniske som andre aktuelle Spørgsmaal af Interesse for Lokomotivpersonalet. Spørgsmaalene maa være forsynede med Navn og Adresse til Underretning for Redaktionen.

Sp. Er Lønudbetaleren berettiget til at nægte Udbetaling af Lønning, fordi den 1. falder paa en Søn- eller Helligdag? (if. Lønningsreglementets § 26 skal Lønningen udbetales maanedsvist forud.) B. X.

Sv. Da Lønninger ved Deres Depot udbetales gennem Stationen, ser Redaktionen ikke rettere, end at denne Station indtager en Særstilling i saa Henseende. Hvorvidt Stationen har nogen Berettigelse hertil, vil De lettest kunne faa opklaret ved en Henvendelse gennem Bestyrelsen for Deres Afdeling — til vedkommende Maskininspektør, der da sikkert vil foranledige, at Lønnen udbetales Dem ogsaa paa Søn- og Helligdage.

