

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 13.

1. Juli 1909.

9. Aarg.

Lokomotivkedelekspllosioner.

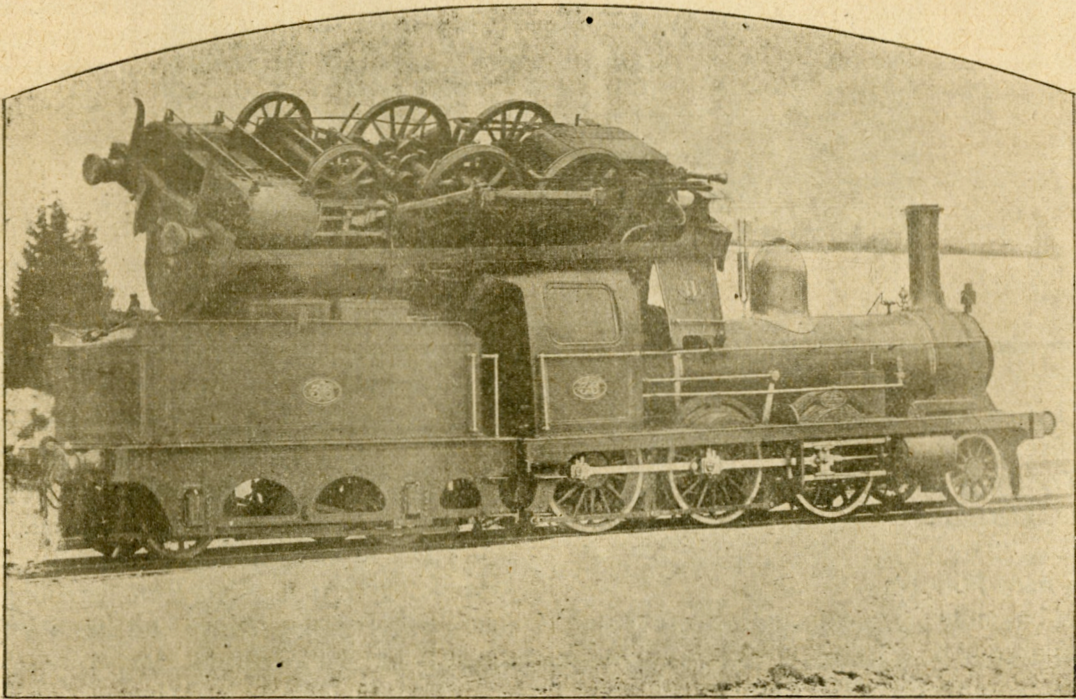


Fig. 1.

Ved en Udflugt fra Kristiania til Jernbanemuæet i Hamar, der fandt Sted under nordisk Lokomotivmandskongres i Kristiania 1907, var der et Billede (hvoraf Fig. 1 er en betydelig formindsket Gengivelse), der

í Særdeleshed tiltrak sig Opmærksomheden. Tillige forevistes Pladestumper af den eksploderede Kedel, der var saa flossede i Bruddet som tykt Pap, der er revet over. Formanden for Norges Lokomotivpersonales

Forening, Hr. Lokf. Em. Sandberg har villigt overladt os et Fotografi af Ulykken.

Idet vi antager, at det vil have Læsernes Interesse at blive bekendt med de nærmere Omstændigheder ved denne Eksplosion, skal vi samtidig medgive de Hypoteser, man i ældre og nyere Tid har anset for at være Aarsager til Kedeleksplosioner.

Ovenfor illustrerede Eksplosion fandt Sted ved Strømmen Station (Norge), den 22. December 1888.

Et Godstog til Ejdsvold, forspændt med to Lokomotiver, naaede imidlertid ikke længere end til Strømmen, hvor det bageste

med en Godstykkeelse paa det tærede Sted af ca. $\frac{1}{8}$ ". Af Trykket var Pladen revet op paa et Stykke af ca. 1 Meter. Kedlen var 27 Aar gammel og Lokomotivet bygget hos Stephenson & Co. i England.

Hr. Lokf. Geertsen har overladt os Billeder af en anden og som det synes endnu heftigere Kedeleksplosion, hvis Ødelæggelsesværk tydeligt fremgaar af hosstaaende Illustrationer, passerede den 12. Februar dette Aar ved Beaumont i Kalifornien. Kedlen slyngedes saa at sige ud af Lokomotivets Ramme og op i Luften, hvor den

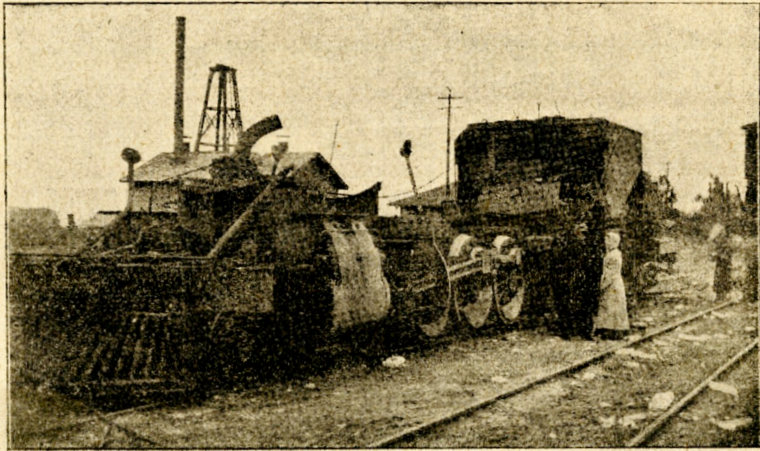


Fig. 2.

Lokomotiv eksploderede, rev sig løs fra Tenderen og slyngedes med voldsom Kraft op i Luften, idet det i sin Kobling svingede i en Halvcirkel om den forreste Maskines bageste Trækkrog for derefter at falde ned paa denne. Der kom ialt 6 Mennesker til Skade, af hvilke 2 fik varigt Mén, 1 døde efter et halvt Aars Forløb.

Lokomotivpersonalet paa den forreste Maskine kom ikke til Skade, idet Fyrbøderen var sprunget af, og Lokomotivføreren forblev uskadt.

Føreren og Fyrbøderen paa det eksploderede Lokomotiv henlaa paa Hospitalet i længere Tid, men blev dog atter helt raske.

Aarsagen til Eksplosionen var den, at Saddelpladen havde en ca. 4" stor Tæring

efter et Øjenvidnes Beretning flere Gange hvirvledes rundt, samtidig med, at den slyngedes 59,5 Meter bort i Kørselsretningen. (Se Fig. 2.) Der tørnede den imod en paa et Spor staaende Tankvogn (se Fig. 4), hvis Beholder fik den i Illustrationen synlige Deformation. Vognstellet blev bøjet saavel sideværts som i Længderetningen, ligesom hele Tankvognen løftedes i Vejret og afsporede med de to Hjul.

Ved Sammenstødet svingede Lokomotivkedlen endnu en Gang rundt i sin Længderetning. Efter at den ialt havde tilbagelagt en ca. 80 Meter lang Strækning, faldt den til Jorden i den i Fig. 3 gengivne Stilling.

Hele Lokomotivets Forende med Røggammerdør var glat afrevet og slynget ca. 90

Meter bort. Tillige sprængtes der en mindre Del af Kedlen (om det har været Armatuur eller et Stykke af Kedelpladerne frem-

en i Nærheden af Eksplosionsstedet holdende Fragtvogn stærkt beskadiget, omend den ikke direkte blev ramt af de forskellige

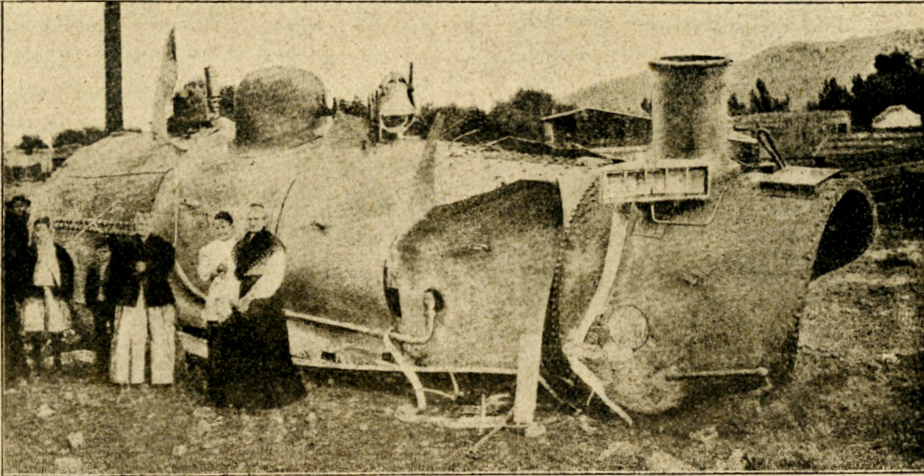


Fig. 3.

gaar desværre ikke af Beretningen), som ogsaa slyngedes i Vejret. Ved Nedstyrtningen faldt denne med en saa stor Vægt ned paa Tenderen, at der dannedes en ca. 30

bortsprængte Dele.

Som den direkte Aarsag til Katastrofen har Undersøgelsen konstateret Vandmangel. Den øverste Del af Fyrkassen skal

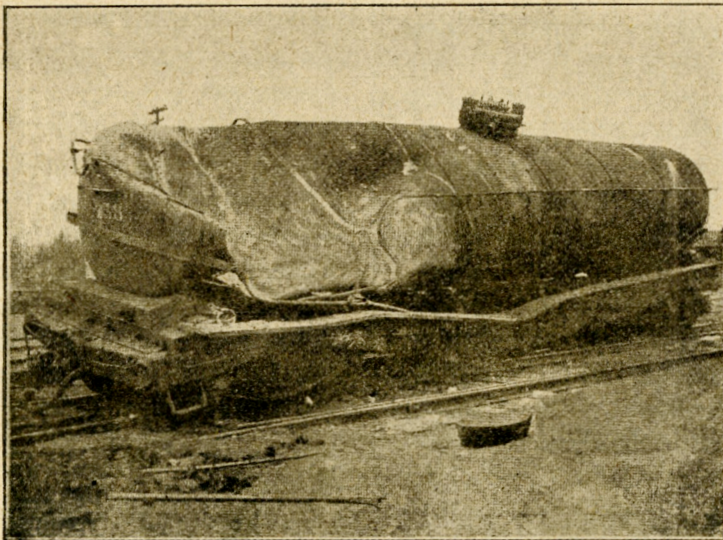


Fig. 4.

cm. stor Revne i Vandkassens Sidevægge, hvilket naturligvis havde til Følge, at alt Vandet løb ud.

Ved Eksplosionens Voldsomhed blev

nemlig have været blottet i en Højde af 175 mm. over den tilstedeværende Vandstand. —

Da Personalet blev dræbt, har det —

som det synes — dog ikke været muligt at opdage Grunden til denne Vandmangel.

De i tidligere Tid opstillede Hypoteser for Aarsagerne til Kedelsprængninger var:

1) en pludselig Dampdannelse, naar Vandet er i den *sferoidale* Tilstand — Leidenfrosts Forsøg — der indtræffer, naar Vandet kommer i Berøring med en glødende Plade; Vandet vil kun fordampe langsomt, idet der mellem det og Pladen danner sig et tyndt Damplag, som holder Vandet fra Pladen og kun langsomt leder Varmen fra denne til Vandet. Naar Pladen ved Varmefrigivningen er bleven noget afkølet, foregaar der en pludselig, voldsom Dampudvikling.

Man antog, at der under visse Forhold dannede sig i Kedlen mellem Pladerne og Kedelvandet et Damplag, der foraarsagede en Afkøling af Pladerne og derefter en pludselig Fordampning, der gav Aarsag til Kedlens Sprængning. Ved Forsøg har man imidlertid vist, at den paa denne Maade dannede Dampmængde ikke er i Stand til at hidføre en Sprængning, idet den i de rødglødende Plader opsamlede Varmemængde i sig selv er lille.

2) en pludselig Dampdannelse, naar Vandet holdtes i *fuldstændig* Ro. Dersom Vand opvarmes langsomt og i fuldstændig Ro, efter at være berøvet dets Luft, kan det ved Atmosfærens Tryk opvarmes til en Temperatur, der ligger langt over 100 °C., uden at komme i Kog. Udsættes det nu for en Rystelse, f. Eks. ved, at en Ventil e. l. aabnes paa den Kedel, hvori Vandet er opvarmet, vil det fordampe pludselig. Det er imidlertid ikke lykkedes ved Forsøg at bringe Vandet i Kedlen i denne Tilstand, og desuden indtræffe Kedelekspllosioner i Reglen, naar Kedlen er i Gang, og ikke i det Øjeblik, den sættes til; denne Aarsag kan derfor heller ikke anses for sandsynlig.

3) Den tredje antagne Aarsag til Kedelsprængninger var en pludselig Dannelse af Knaldluft, nemlig at Vandet adskilles i sine Bestanddele: Ilt og Brint, der antændes af de rødglødende Plader, er endnu mere usandsynlig end de to foregaaende.

De *virkelige* Aarsager. En Kedel kan kun sprænges, naar den er for svag til at bære Dampens Tryk. Paa det Sted af Kedlen, der af de nedenfor nævnte Grunde er blevet for svagt til at bære Trykket, vil Pladen revne. Denne Revne udbreder sig videre, i Reglen følgende Naglerækkerne. Gennem det aabne Rum strømmer Dampen ud med stor Hurtighed; det derved opstaaede pludselige Trykfald giver Aarsag til en øjeblikkelig, voldsom Dampdannelse, der løfter Kedlen fra dens Leje og slynger den i Vejret med en forfærdelig Kraft. Hvor stor denne Kraft er, vil ses af følgende Eksempel:

Ved et Tryk af 100 Pd. pr. \square i Kedlen er den *fri Varme* af 1 Pd. Vand 170 *Varmeenheder* = 170 V. E., medens den ved Atmosfærens Tryk er 100 V. E.; der bliver altsaa for hvert Pd. Vand 70 V. E. sat fri. Ved Atmosfærens Tryk er Dampens *bundne Varme* 537 V. E., saa at den for hvert Pd. Vand frigivne Varmemængde kan fordampe $\frac{70}{537}$ Pd. Vand

Da 1 Pd. Damp ved Atmosfærens Tryk indtager 26,36 cub. fod, vil den af hver cub' dannede Damp indtage $\frac{26,36 \times 70}{537}$ cub', og af hver cub' Vand vil der dannes $\frac{64^* \times 26,36 \times 70}{537}$ = ca. 220 cub' Damp. Ved

Forsøg har man fundet, at der af 1 Pd. Krudt udvikles 40 cub' Gasarter ved Atmosfærens Tryk, saa at den af 1 cub' Vand dannede Damp besidder en Sprængkraft, der svarer til $5\frac{1}{2}$ Pd. Krudt. I en P. Maskine, hvor Kedelvandet vejer 6,7 Tons og Damptrykket er 15 Atm., vilde Sprængningen af en saadan Kedel have samme Virkning som Eksplosionen af ca. 1200 Pd. Krudt.

Den ved en Kedelekspllosion paa den nævnte Maade frigivne Varmemængde fremstiller en Arbejds-mængde, der er stor nok til at løfte Kedlen med dennes Vand og Tilbehør og slynge den højt i Vejret i en Retning *modsat* den, hvori Vand og Damp udstrømmer.

* Vægt i engelske Pd. af 1 cub' Vand.

Om de almindelige Aarsager til Sprængninger skal nævnes:

1) *Fejlagtig Konstruktion*. Pladerne kan være for tynde og Afstivningen ikke tilstrækkelig til Trykket. Er Materialet slet, særlig haardt eller blæret, er Pladerne slet sammensvejste o. s. v., kan der ved Pladernes Udvidelse og Sammentrækning, naar Kedlen er under Damp, opstaa farlige Revner. —

En Kedel kan ogsaa sprænges paa Grund af slet udførte Reparationer, f. Eks. ved Indsætning af Lapper og nye Plader i en ældre Kedel; dersom Naglehuller ikke staaar lige for hinanden, og man dorner dem op, kan der i de gamle Plader opstaa Revner; det samme kan ske ved de gamle og nye Pladers forskellige Udvidelser under Temperaturstigning, idet de sidste udvide sig mere end de gamle Plader.

De ovenfor anførte Fejl ved Kedlens Konstruktion og Forfærdigelse vil ikke findes i Kedler, der leveres fra solide og erfarne Fabrikanter, og som underkastes Kontrol ved Forfærdigelsen. Til Kedler bør altid anvendes de bedste Materialier, som, inden de godkendes, underkastes forskellige Prøver. —

2) *Fortæring af Kedelpladerne* kan indtræffe baade paa Yder- og Indersiden; ligeledes kan Støttestagene være rustede over, særlig farlig er Lækager ved Samlinger, Nagler, Stag eller Kedelbeslag. Den gennem en saadan Lækage udstrømmende Vandmængde ilter i Luftens Nærværelse Pladen paa det paagældende Sted. Det dannede Rustlag rives bort af Vandet, der atter danner et nyt, indtil der er opstaaet en dyb Fure, hvorved Pladen revner, naar den ikke længer kan bære Trykket.

En jævn ligelig fordelt Fortæring af Kedelpladerne er i sig selv ikke farlig, naar man ikke byder Kedlen højere Tryk end, hvad der er passende for den formindskede Godstykkelser; men man bør være sikker paa, at Godstykkelsen ikke er for lille paa enkelte Steder, ligesom saadanne Kedler ikke bør udsættes for pludselige Temperaturforandringer f. Eks. ved en hurtig Opfyring eller

en Tømning ved Udblæsning gennem Bundhanen.

Indtil den senere Tid har man udelukkende anvendt Smedejernsplader til Kedler, og en Tid lang har man antaget, at den ofte uberegnelige Maade, hvorpaa Fortæringen af Jernpladerne optraadte, skyldtes disses Fabrikation.

Smedejern fremstilles ved *Puddling* i en *Puddelovn*; i denne smeltes Støbejernet sammen med *Hammerskæl*; Kulstoffet fra drages Støbejernet ved Iltning og gaar bort som Kulilte. Ved en vis Behandling, *Puddlingen*, af det smeltede Jern omdannes dette til 4–6 *Puddelboller*, som hver sammenpresses og bearbejdes til en rektangulær Blok under en Damphammer. Blokkene vales ud til Stænger 2'–3' lange, hvorved Slaggen presses mere eller mindre ud af Jernet. Disse Puddelstænger varmes og udvales atter en Gang, hvorved faas det saakaldte *dobbeltbearbejdede Jern*. Derefter danner man en Stabel af Stænger, dels Puddelstænger, dels dobbeltbearbejdede Stænger og undertiden Smedejernsaffald, opvarmer den til Sveishede og valser den ud til Plader, der kaldes *Best Best (B. B.) Staffordshire-Plader*. Indeholder Stablen mere dobbeltbearbejdet Jern end Puddeljern, faas *Best Best Best Plader*.

Fabrikationen af Yorkshire-Plader, der ogsaa tidligere benyttedes paa Grund af dette Materiales store Sejghed og øvrige gode Egenskaber ved Sveisning og Flangeoptagning, er mere indviklet. Før Puddlingen underkastes Støbejernet en særlig Behandling, *Friskningen*, hvorved man berøver det en stor Del af dets Kisel, Kulstof, Mangan, Svovl og Fosfor. Desuden underkastes Puddelstængerne en mere omhyggelig Sammensveisning og Behandling under Damphammeren.

Det vil af ovenstaaende fremgaa, at man ikke kan vente, at Jernpladerne er helt igennem ensartede, ligesom man umulig kan være sikker paa, at Slaggen er presset ud af Jernet. Selv ved den omhyggeligste Behandling kan Stablens Sammensveisning paa enkelte Steder være ufuldkommen, hvad

der forårsager Blæredannelser; et Stykke Cinders eller Slagge mellem Stængerne vil under Udvalsningen sprede sig over en større Fladé og her forhindre Sammensvejsningen. Anvendes en saadan Plade til Hedeflade, vil der paa et saadant Sted dannes en Blære, men som først vil komme til Syne, naar Ilden har virket paa Pladen og opvarmet de i Blæren værende Luftarter. En saadan Fejl i Pladen vil derfor ikke kunne spores paa dennes Overflade, inden Kedlen er færdig; dog vil den ofte kunne findes ved Forskellen i Lyd, naar man med en lille Hammer hamrer let paa Blæren og den massive Plade.

Ved Fabrikationen af Staalplader, som nu udelukkende anvendes som Materiale for Kedler, er Forholdet anderledes. Naar det flydende Staal har den rette Sammensætning, udstøber man det i Blokke af tilstrækkelig Størrelse til at danne Pladen. Blokken hamres og vales, og, da Sammensvejsning er unødvendig, bliver Pladen helt igennem ensartet.

Af det anførte vil det derfor fremgaa, at Fejl ved Fremstillingen af Jernplader uventet kan give Anledning til Eksplosioner.

Kedeleksplosioner, der skyldes skødesløs Behandling, opstaa i Reglen ved et tykt Lag af Kedelsten, for højt Tryk i Kedlen, ved Vandmangel eller Aflejring af Fedtstoffer paa Fyrkasse og Rør.

Kedelstenen bestaar væsentlig af kulsure Salte, hvoraf Hovedbestanddelen er kulsur Kalk, blandet med Gibs. Det almindelige, ferske Vand indeholder opløst de Luftarter, som forekommer i Atmosfæren, Ilt, Kvælstof og Kulsyre, den sidste imidlertid i langt større Mængde, end den findes i Luften. Vandet optager den ikke alene fra Luften, men ogsaa fra Jordbunden og fra de levende og forraadnede, organiske Væsener, som findes i det. Kulsur Kalk opløses kun i meget ringe Mængde i Vand; man antager i Almindelighed, at 1 Del sædvanlig kulsur Kalk opløses i 50,000 Dele Vand. Men i kulsyreholdigt Vand er dette Salt langt lettere opløseligt, idet der dannes en ny, lettere opløselig Forbindelse, sur

kulsur Kalk. Dette Salt kan imidlertid ikke taale Koghede uden at adskilles; Halvdelen af den Kulsyre, det indeholder, gaar bort som Luftart, og den neutrale, kulsure Kalk, som der nu ikke længer findes tilstrækkeligt Vand til at holde opløst, skilles efterhaanden ud og lejrer sig paa Kedlens Bund og Sider.

Indeholder Vandet kun hovedsagelig sur kulsur Kalk, udskiller Kalkkarbonatet sig i Reglen som et Pulver eller Slam, sjældnere som et sammenhængende Lag; men er der, hvad der næsten altid er Tilfældet, tillige andre Stoffer til Stede, navnlig Gibs, svovlsur Kalk, sætter Saltene sig paa Kedlens Sider som Kedelsten. Det er Krystallisationen af Gibsen, der maa betragtes som den væsentligste Aarsag til den faste, sammenhængende Stens Aflejring.

Aldeles paa lignende Maade som med den kulsure Kalk forholder det sig med kulsur Magnesia, der ogsaa er opløselig i kulsyreholdigt Vand, men ved Vandets Kogning udskiller sig som basisk, kulsur Magnesia; ligeledes med kulsur Jernforilte. Naar dette Salt er udskilt, mister det efterhaanden al Kulsyren og forandres til Jerntveilt, der ikke kan forene sig med Kulsyre. Dette Legeme har en stor bindende Evne og bidrager tillige med Gibsen og de organiske Stoffer, som udskilles i Kedelstenen, til at kitte denne sammen. Alle ovennævnte Stoffer optager det kulsyreholdige Vand af de Jordlag, det kommer i Berøring med.

Indeholder Vandet forholdsvis lidt af Kalksaltene, men mere af de organiske Stoffer, kaldes det *blødt*;* Regnvand er blødt, destilleret Vand kan anses som Idealet for blødt Vand. Indeholder det ferske Vand derimod forholdsvis meget af Kalksalt, kaldes det *haardt*. Man skelner her mellem:

haardt Vand, som bliver blødt ved Kogning, d. v. s. saadant, som hovedsagelig indeholder sur kulsur Kalk, der altsaa adskilles og udskilles under Kogningen, og

permanent haardt Vand. Dette indeholder af Kalksalte væsentlig Gibs, hvoraf 1 Del

* Om rensed Vand henvises til Afsnittet i »Lærebog i Maskinvæsen for Lokomotivpersonalet«.

er opløselig i omtr. 500 Dele Vand. Det holder sig længe haardt under Kogningen, fordi Gibsen først skiller sig ud og danner Kedelsten, naar Vandets Mængde i Forhold til Gibsens ved Fordampning er formindsket saa meget, at det ikke længer kan holde Gibsen opløst.

Af Kedelsten, udskilt af fersk Vand, skelner man derfor mellem to Arter:

a. som væsentlig indeholder kulsur Kalk og desuden ringere Mængde andre Stoffer, som Gibs, fosforsur Kalk, basisk kulsur Magnesia, Jerntveilt, Lerjord, Kisel-syre og organiske Stoffer.

b. som væsentlig indeholder Gibs og de øvrige under a nævnte Stoffer.

Et tykt Lag Kedelsten kan derfor føre til en Overhedning af Pladerne; særlig farlig er Dannelsen af et Lag Slam paa de af Ilden berørte Plader. De ved disse udviklede Dampbobler kunne ikke slippe gennem Laget; Pladerne holdes derved ikke afkølede af Vandet, fordi Dampen er en slet Varmele-der; de bliver derfor glødende, ved deres Udvidelse springer Kedelstenen af, og naar Vandet kommer i Berøring med de i Forvejen af Varmen svækkede Plader, afkøles disse pludselig, og Sammentrækningen kan fremkalde Revner, der bliver Aarsag til Eksplosioner.

For højt Tryk i Kedlen kan kun indtræffe, naar Sikkerhedsventilernes Fjedre er overbelastede, f. Eks. ved indtræffende Reparationer paa Dømen er spændte for haardt. Opdager man, at Trykket er for højt, kastes Fyret ud, og man lader Kedlen henstaa, til den er kold. Ønsker man imidlertid at blive af med Trykket, bør dette ske ved en langsom og forsigtig Aabning af Bundhanen, efter at Fyret er kastet ud eller hændet. Sikkerhedsventilerne maa under ingen Omstændigheder løftes, fordi den pludselige Opbrusning i Vandet og Dampens Udstrømning virker som et Stød mod Pladerne, der i Forvejen er anstrengte under det høje Tryk.

3) *Vandmangel*. Kedelekspllosioner, der skyldes en skødesløs Behandling, opstaa i Reglen ved Vandmangel, for højt Tryk i

Kedlen, ved et tykt Lag af Kedelsten eller Aflejring af Fedtstoffer.

Vandmangel kan indtræde ved et voldsomt Overkog, en opstaaende Læk paa Kedlen eller en skødesløs Pasning af Fødningen.

Overkog (Lokomotivets »Spytten«). Ved dette, som i Reglen indtræffer pludselig, rives en større eller mindre Mængde Kedelvand med Dampen til Gliderkasser og Cylindre, giver sig tillige til Kende ved, at Vandet i Vandstandsglasset bliver uroligt og farer op og ned i Glasset. Maskinens Nyttevirkning bliver mindre, idet Dampen er vaad, og det udrettede Arbejde formindskes; under Udstrømningen vil den fortættede Damp atter fordampe; herved bliver Modtrykket større. Ved en uregelmæssig Fødning forøges eller formindskes Damprummet i Forhold til Vandrummet; ligeledes forøger eller formindsker en uregelmæssig Fyring Dampudviklingen i Forhold til Dampforbruget; begge giver Anledning til Overkog.

For at sikre sig mod Kedelekspllosioner, som opstaa ved, at Fyrkassen bliver glødende, anvender man som bekendt Smeltepropper, der bestaar af to Bronzepløkker indskruet i Fyrkassens Dæk. I Pløkken findes en kegledannet Gennem-boring, hvori Proppen, der bestaar af en let smeltelig Blanding af Tin, Bly og Vismouth, er indskruet. Nyere Smeltepropper bestaar af en høj Kapsel, der rager et Par Tommer over Fyrkassens Dæk; i dens øverste Del findes det let smeltelige Metal, istøbt mellem to Skaale, saaledes at Vandet ledes til det, medens det i de ældre Smeltepropper berøres af Flammen, hvad der undertiden kan bevirke, at Blandingen smelter, uden at der har været for lidt Vand i Kedlen.

Saalænge Smelteproppen har Vandets forholdsvis lave Temperatur ved dens ene Ende, kan Ilden ikke smelte Blandingen. Synker Vandstanden derimod saa langt, at Smelteproppen bliver tør, vil Blandingen smelte, Damp vil strømme ned i Fyret og slukke Ilden, medens Trykket falder jævnt. Man har dog undertiden erfaret, hvad ogsaa

den ved Beaumont stedfundne Eksplosion beviser, at der har været Vandmangel i Kedlen, uden at Smeltepropperne er smeltede. Dette skyldes dels Nærværelse af Sod, Snavs og Kedelsten ved Proppens Gennemboring, dels kunne Blandingens Egenskaber forandres, naar den i længere Tid udsættes for Ildstedets Straalevarme. Der har ogsaa været Tilfælde, hvor Blandingen er smeltet, uden at Dampen er strømmet ud, fordi det over denne dannede Kedelstenslag har været stærkt nok til at bære Damptrykket. Herhjemme er imidlertid et saadant Tilfælde utænkeligt, da Smeltepropperne fornyes hver anden Maaned.

Det vil af ovenstaaende fremgaa, at Kedeleksplosion altid kan undgaas, naar Kedlerne passes, undersøges og renses omhyggeligt. Skulde der imidlertid ved en grov Forsømmelighed indtræffe en Mulighed for en Eksplosion, vil denne dog kunne undgaas, naar man handler med Koldblodighed og Resoluthed. Da man ingensinde herhjemme har kendt til Lokomotivkedeleksplosioner, tjener det kun den danske Lokomotivinspektion og Lokomotivpersonalet til Ære, at man maa søge til Udlandet for at hente Eksempler paa Kedeleksplosioners Voldsomhed og Farlighed.

De af vore Læsere, der kunde ønske en fotografisk Gengivelse af den norske Kedeleksplosion, kan erholde en saadan tilsendt for 1 Kr. 25 Øre + Porto ved Henvendelse til Red. Billedet er af samme Størrelse som det amerikanske og Orehoved-Billedet. Vi anbefaler særlig disse Billeder til Indramning og Ophængning paa Opholdsstuer.

Red.

Rangertjenesten som Lokomotivførerbestilling.

I det nys afsluttede Folketingsvalg har den danske Befolkning atter bestemt sin Repræsentation paa Tinge, og atter vil vi i Aar som tidligere træffe Kapitalen, Viden-

skaben, Kunsten og Haandens Arbejde appellerende til Lovgivningsmagtens Forstaaelse af Ønskerne om Understøttelse til filantropiske, sociale eller andre samfundsnyttige og berettigede Formaal.

Iblandt de mange, der sikkert med Rette har Krav paa en velvillig Forstaaelse af deres Ønsker, er det danske Lokomotivpersonale med Hensyn til Løsningen af Spørgsmaalet om Rangerførernes Forfremmelse til Lokomotivførere; thi næppe er der begaaet en større Uret end den, at den overvejende Del af det rangerende Lokomotivpersonale i flere Aar skal udføre en Lokomotivførers Gerning med det medfølgende personlige Ansvar for en langt lavere Indtægt end den, hvormed Lokomotivførerstillingen i Virkeligheden er honoreret, foruden at Straffen for et og samme begaaet Fejlgreb i begge Stillinger ubetinget vil ramme den fungerende Lokomotivfører dobbelt haardt paa hans fremtidige Livsbane.

I Tilslutning til vor Artikel i dette Blad Nr. 12, hvori vi fremstillede Ranger-tjenesten i den Belysning, som fremkommer gennem den daglige Virksomhed, skal vi i efterstaaende beskæftige os med Spørgsmaalet, om hvorvidt Lokomotivpersonalet har Ret til at opretholde Kravet om Rangerførernes Forfremmelse til Lokomotivfører; med andre Ord undersøge, hvorvidt Ranger-tjenesten er Fyrbøder- eller Førertjeneste, saaledes at dette for en stor Del af Lokomotivpersonalet saa vigtige Eksistenspørgsmaal vil finde den rette Forstaaelse hos Lovgivningsmagten trods den herskende Dissens, som man synes at kunne spore fra enkelte Sider.

Det vakte som naturligt var stor Forundring, da der i forrige Rigsdagssamling fra højeste Sted fremkom en Udtalelse om, at der dog var Forskel paa Ranger- og Strækningskørsel, i hvilken Forbindelse samtidig anførtes, at den som Lokomotivfører fungerende Lokomotivfyrbøder burde udstaa en Prøvetid, og det var ikke uberettiget, at Redaktionen af nærværende Blad henviste til de falske Toner, som havde lydt fra en eller flere Sirener. Beklages kan det kun, at den

saglige Fremstilling af de virkelige Forhold, som under Rigsdagsforhandlingerne fremkom gennem adskillige Rigsdagsmænd fra alle politiske Lejre, ikke toges til nærmere Overvejelse og Undersøgelse, thi sikkert vilde da vort beskedne Krav have opnaaet den rette Forstaaelse, og med Taknemmelighed vilde det danske Lokomotivpersonale have set sig befriet for en fra Fortiden nedarvet Uretfærdighedsbestemmelse.

Det er, som enhver Jernbanemand ved, en Kendsgerning, at de danske Statsbaners Organisation hovedsagelig er grundlagt efter tysk System saavel i stort som smaat. Ja, enhver, som har Lejlighed dertil, vil se de bekendte Ordre og Bestemmelser for det tyske Jernbanepersonale i enkelte Tilfælde kun med en ubetydelig Afvigelse efter Forholdene finde Anvendelse i Danmark, kort sagt, hvor det gælder Pligten, der spores Aanden fra Udlandets Stormagter. —

Man skulde nu mene, at naar udenlandske Lovparagrafer, som angaar Lokomotivpersonalets Pligt saavel i som udenfor Tjenesten, blev bragt i Anvendelse herhjemme, maatte man ogsaa være berettiget til at nyde de samme Rettigheder og Goder, som Personalet har i det Land, der tjener til Mønster, men nej, dette er desværre ikke Tilfældet her; thi som det af vor forrige Artikel fremgaar *betjenes først og fremmest Rangermaskinerne af saavel Fører som Fyrbøder, ligesom der kun undtagelsesvis anvendes Fyrbødere til Førertjeneste*. Her træffer vi altsaa en Ordning, som det danske Lokomotivpersonale ønsker indført, og man maa dog med Rette gaa ud fra, at hvor det samme Arbejde endog under vanskeligere Forhold (Enkeltmandsbetjeningen in mente) udføres, bør Lønnen vurderes ens, hvilket altsaa ikke er Tilfældet herhjemme, idet Rangerførerne foruden at arbejde under vanskeligere Forhold tillige staar langt tilbage i økonomisk Henseende for Lokomotivførerne.

Hvad Rangertjenesten i Sammenligning med Strækningskørslen i sin Helhed angaar, da skal vi nøjes med at henvise til Artiklen

i dette Blad Nr. 12, dog skal vi blot henpege paa, at under Manøvrer ombord i et Skib ind eller ud af Havn, er hele Skibsmaskinpersonalet tjenstgørende. Forholdene der er saa meget lettere, som de altid kan høre og se de Ordre, der gives gennem Maskintelegrafene, hvorimod Rangermaskinernes Bevægelser, der er en fortsat Manøvrering, overlades til den enkelte Mand, samtidig med at han er ganske anderledes ugunstigt stillet med Hensyn til Signalernes Opfattelse. Der bliver naturligt en Væsenforskel paa Skibsmaskinisterne og Lokomotivpersonale, idet de første ere underkastede *Lovbestemmelser*, hvorimod de sidste ere afhængige af Ordre og Bestemmelser, der kan forandres naar som helst.

Som nævnt fremkom der under Finanslovens Behandling fra højeste Sted en Udtalelse, hvoraf enhver indviet tydelig fornam, hvor det var, Skoen trykkede. Man saa i Tankerne de mange Strækningssignaler, man hørte om de mange Menneskeliv, men om de mange Fløjtesignaler var der ingen Tale, og netop heri ligger det rangerende Lokomotivpersonales største Ansvar. Medens Strækningskørslen er afhængig af de optiske Signaler, der saafremt ingen ulovlige Handlinger foretages, altid kan tjene som Vidne, er det modsatte Tilfældet, hvor det drejer sig om Lydsignaler, og tilbage staar kun den tjenstgørende Rangerfører, som alene paa sin Maskine maa tage Ansvar for sine Handlinger, et Ansvar, der kan blive skæbnesvangert saavel for Publikum som ham og hans Familie.

Underkaster vi Rangertjenesten en nøjere Undersøgelse med Hensyn til Spørgsmaalet, hvorvidt denne Tjeneste er Fører eller Fyrbødertjeneste, da kan man med fuld Berettigelse anse denne for at være en Førerbestilling, saameget mere som der netop i mange Depoter anvendes udnævnte Lokomotivførere paa Rangermaskinerne. Men derved tilkendegiver Bevillingsmyndighederne selv, at Modstanden mod dette vigtige og retfærdige Spørgsmaal kun afhænger af den dermed forøgede Udgift og ikke af

Mangel paa fornøden Kvalifikation hos Personalet.

Vi skal nu for bedre at anskueliggøre det Misforhold, som vedblivende vil være tilstede, saalænge Fyrbøderne skal udføre fast Førertjeneste, gennem nogle Tal paa- vise, hvilket økonomisk Tab dette er for Lokomotivpersonalet.

En Lokomotivfører med ca. 18 Aars Anciennitet, deraf ca. 9 Aar som Fører, erholder 2250 Kr. aarlig i Lønning.

En Fyrbøder med ca. 11 Aars Anciennitet deraf ca. 5 à 6 Aar udelukkende anvendt til Stræknings- og Rangertjeneste erholder 1650 Kr. aarlig i Lønning.

Dertil maa saa tillægges Førerens Merindtægt i Natpengene, hvilket udgør 30 Øre mod 15 Øre pr. Time for Fyrbøderens Vedkommende.

Beregner vi dernæst, at saavel Føreren som Fyrbøderen skiftevis udfører den samme Tjeneste med samme Maskine i 8 Timer pr. Døgn og deraf med 50 Nattimer pr. Maaned, da bliver Facit for Lokomotivføreren $50 \times 30 = 15$ Kr. eller pr. Aar 180 Kr., medens det for Fyrbøderens Vedkommende kun udgør $50 \times 15 = 7\frac{1}{2}$ Kr. eller pr. Aar 90 Kr.

Da Lokomotivføreren faste Lønning er 2250 og Fyrbøderens 1650 Kr., vil vi her kunne se, at Forskellen er 690 Kr. aarlig til Trods for, at de samme to Mennesker i aarevis afløser hinanden og udfører samme Arbejde. Saafremt de begge naar den højeste Lønningssats forøges Forskellen yderlig med 120 Kr. til Fordel for Lokomotivføreren, da denne nemlig da erholder 240 Kr. mod 120 Kr. mere pr. Aar til Fyrbøderen.

At hele det danske Lokomotivpersonale med Rette omfatter denne Sag med en levende Interesse vil vel næppe kunne vække Forundring, og forhaabentlig vil i Aar de rigtige Kilder til Oplysning om Forholdene blive søgt, saaledes at en retfærdig Løsning af det for mange Mennesker saa vigtige Spørgsmaal maa finde Sted paa en for Lokomotivpersonalet tilfredsstillende Maade.

Emil Alsborg.

Norges Lokomotivpersonales Forenings 16. Aarsmøde i Bergen

den 4. og 5. Juni 1909.

Efter Indbydelse fra Norges Lokomotivpersonales Forening om at sende en Repræsentant til deres Aarsmøde, blev jeg af Hovedbestyrelsen valgt til at repræsentere D. L. & L. F. og afrejste fra Esbjerg den 1ste Kl. 11²⁵ Fm., ankom til Kristiania den 2den Kl. 12¹⁵ Em. og maatte der afvente Togforbindelse til den 3die Kl. 7 Morgen. Afrejsen fra Kristiania foregik i Selskab med den norske Hovedbestyrelse og en Del Repræsentanter fra forskellige Dele af Landet. —

Rejsen mellem de to Byer er overordentlig interessant. Det ene storslaaede Panorama afløser det andet; en Masse større og mindre Vandfald passeres; paa Floderne eller Elvene ser man umaadelige Flaader af sammenlængede afbarkede Grantræer, som føres af Strømmen mod sine Bestemmelsessteder, henholdsvis Savværkerne eller Træmassefabrikkerne.

Efter at have kørt med Toget til Stationen Krøderen, sejler man med en mindre Damper op ad Floden af samme Navn; en i alle Maader dejlig Sejlur. Floden er paa begge Sider omgivet af mægtige Fjælde, og hvor paa disse der findes en større eller mindre Flade med Jordlag, der ses denne at være opdyrket. Man danner sig ret et Begreb om det møjsommelige og slidsomme Liv, de derboende Mennesker maa føre for at fravryste Jorden det nødvendige til Livets Ophold. Efter at have sejlet en Tid begynder man at kunne se Toppen af Fjældene dækkede med Sne.

Ved Guløvig begynder Turen atter pr. Jernbane og gaar da stadig opad gennem et Utal af Tunneler, hvoraf den længste er paa 5,3 Km. Man føler uvilkaarlig Respekt for det kolossale Arbejde, som er udført ved Anlægget af den saakaldte Højfjeldsbane, man naar til sidst op i en Højde af 1301

Meter over Havfladen; men da er ogsaa forlængst al Vegetation ophørt.

Omtrent paa Banens højeste Punkt ligger Stationen Finse; tillige findes her opført et Turisthotel. Det er værd at bemærke, at Materialet til disse Bygninger er baaret op paa Fjældet paa Menneskeskuldre. Her findes ligeledes en Lokomotivremise, hvor to store roterende Snepløve er stationerede, den største Del af Banen her oppe paa Højjældene er dækket af overbyggede Sneskærme, saa disse danner lange Strækninger, hvor det er lige saa mørkt at køre som gennem Tunnelerne. Det gaar nu raskt nedad til Stationen Voss (Vossevangen); ved en af de mellemliggende Stationer standses Toget, og man saa her en dyb Dal, omgivet af høje Fjælde, et ved sin barske Vildhed storslaaet Skue. En anden Ejenommelighed blev os forevist, nemlig et mægtigt nedstyrtet Fjeldstykke, hvorigennem Banelegemet er lagt. Fra Voss er Banen mere jævn, dog er der flere Tunneler, som passerer, den sidste i selve Byen Bergen, hvortil vi ankom Kl. 12¹⁵ Nat efter en Rejse fra Kristiania paa 17¹/₄ Time.

Naar Banen bliver fuldstændig færdig, vil Rejsen kunne gøres paa 13 Timer; Sejlturen paa Krøderen vil da bortfalde.

Det tekniske Arbejde, der her er udført ved Anlægget af Højjældsbanen, har haft store Vanskeligheder at kæmpe med, og det er vel næppe for meget sagt, at ved dette har den norske Ingeniørkunst sat sig et varigt Minde.

Fredagen den 4. Kl. 10 Fm. aabnedes Aarsmødet af Foreningens Formand, Hr. Lokomotivfører Sandberg, der bød de tilstedeværende velkommen og ligeledes bød undertegnede velkommen til Bergen og til Aarsmødet der. Formanden oplæste en Skrivelse fra den af Sveriges Lokomotivmandsforbund valgte Repræsentant, hvori denne beklagede ikke at kunne komme til Stede.

Formanden udtalte endvidere i sin Indledningstale, at mange stillede sig skeptisk til det nordiske Lokomotivmandsforbund; men han vilde gøre opmærksom paa,

at de Beslutninger, der saa kraftigt gaves Udtryk for, og ligeledes saa kraftigt støttedes paa Kongressen i Kristiania i 1907, hjalp til, at vi fik vore Kaar betydeligt forbedrede ved Lønningsloven.

Formanden oplæste derefter Beretningen over Virksomheden i det forløbne Aar og oplyste, at Foreningen havde et Medlemsantal af 681.

Der var ansøgt om Lønforbedring for Fyrbøderne; men der var ikke nogen synnerlig Udsigt til at faa Stortinget til at gaa med dertil, væsentlig paa Grund af, at Departementet var imod en saadan Forbedring af Fyrbødernes Løn.

Der diskuteredes om Indsendelse af Andragende om Forhøjelse af Fyrbøderaspiranternes Løn. Det oplystes, at der tidligere var indsendt Andragende i den antydede Retning, og der blev i Stortinget i den Anledning udtalt, at man vilde ved at fastsætte et Lønregulativ for Aspiranter gaa bort fra al tidligere Praksis, og Stortinget vilde ikke gaa med til at give Lønningslove uden for de fast ansatte; det blev oplyst, at Aspiranter kunde vente ca. 8 à 9 Aar, inden de opnaaede fast Ansættelse. —

Angaaende Forflytninger saa findes disse at være saaledes, at der kun kan ske Forflytninger indenfor hvert enkelt Distrikt, ligeledes sker Forfremmelserne i hver Distrikt for sig. Personalet, som kører paa Højjældsbanen, ønskede her en Særstilling, hvis ikke at det kunde ordnes saaledes, at der kunde søges fra et Sted til et andet, da ingen vedblivende kunde udholde at gøre Tjeneste paa Højjældene.

Derefter drøftedes Pensionssagen, som ønskedes forbedret. Efter den nuværende Pensionslov skal en Lokomotivmand gøre Tjeneste i 40 Aar og være 65 Aar for at opnaa højeste Pension, 67 pCt. af Løn og Emolument, c. 2500 Kr. Ved Ulykkestilfælde erholder den Tilskadekomne 25 pCt. Tillæg til den ham tilkommende Pension, denne maa dog ikke overstige 67 pCt. af den oppebaarne Løn. Det vedtoges, at Styrelsen skulde indsende Andragende om Ned-

sættelsen af Tjenestetiden og Aldersgrænsen, naar Tidspunktet fandtes at være belejligt.

Derefter drøftedes nogle Forslag af lokal Beskaffenhed, specielt forbedrede og ensartede Forlanterner samt Stations- og Semaforesignaler.

Personalet paa Højfjældsbanen havde indsendt Andragende om at erholde et Tillæg paa 300 Kr. for saavel Førere som Fyrbødere. Styrelsen havde imidlertid afslaaet Andragendet, og nu ønskede Personalet, at Organisationens Ledelse tager sig af Sagen. Det vedtoges at indsende Andragende om Godtgørelse for Personalet, som kører paa Højfjældene, i Overensstemmelse med det af Jernbaneforbundet indsendte Andragende.

Det vedtoges ligeledes at søge om at erholde Timepenge for Lokomotivpersonalets Arbejde i Remiserne.

Derefter diskuteredes, at Tantiemepengene ikke var udbetalt i Overensstemmelse med de for samme givne Regler, og det vedtoges at tiltræde Jernbaneforbundets Beslutning om at søge Sagen løst i Personalets Favør, selv om Sagen skulde drives igennem ved Højesteret.

Til at tiltræde den af Jernbanestyrelsen foreslaaede Komite til Udarbejdelse af Regler for Uddannelse af de til Lokomotivtjeneste udtagne Folk valgtes Formanden, Sandberg.

Til Forretningsfører genvalgtes Lokomotivfører Bauer, Løn 300 Kr. + Kontorholdsgodtgørelse.

Til Redaktør genvalgtes Lokomotivfører Nordahl, Løn 200 Kr.

Til Formand genvalgtes Lokomotivfører Sandberg, som bevilgedes 100 Kr. for sit Arbejde for Organisationen.

Næste Aarsmøde afholdes i Hamar.

Derefter sluttedes Aarsmødet med, at Formanden takkede for den saglige Forhandling, der havde været ført, og bad Undertegnede hilse danske Organisationsfæller.

Ved Mødets Begyndelse takkede jeg for den venlige Modtagelse og for Indbydelsen, som var os tilstillet, og bragte Hilsen fra vor Organisation, ligesom jeg ved dets Slutning udtalte min bedste Tak for at være

gjort bekendt med det af vore norske Kolleger udførte Arbejde for at højne Standen saavel i Anseelse som med Hensyn til Forbedring af Lokomotivpersonalets Livsvilkaar.

Næstedags Morgen foretoges af Aarsmødets Deltagere en Spaseretur til Fløsen, en Pavillon, der er bygget højt oppe paa et Fjæld, og hvortil der af Bergens Kommune er anlagt en Vej, saa der kan køres derop, sikkert et kostbart Stykke Vejarbejde.

Distriktsforeningen gav her Frokost for Deltagerne med Damer.

Det var ret en dejlig Spaseretur, men en Del besværlig for en Dansk, der jo ikke kan have nogen Øvelse i at kravle til Vejrs. Dog Anstrængelsen ved at komme derop blev rigelig belønnet med den storslaaede Udsigt og den gode Mad, som serveredes af Hardanger-Piger i Nationaldragt.

Om Aftenen var der Fællesspisning og Bal i Haandværks- og Industriforeningens Festsal, hvor saavel Lokomotivmesteren som Værkmesteren var tilstede; der blev holdt Taler for Organisationen, for den lokale Afdeling, for Nordisk Lokomotivmandsforbund og meget andet. Dansen gik med Liv og Lyst til langt ud paa Natten, og man skiltes med Bevidstheden om at have tilbragt nogle behagelige Dage i Bergen.

Saavel ved Mødet som ved Festlighederne herskede den mest kollegiale Stemning, og jeg fik det Indtryk af vore norske Organisationsfæller, at de staar stærkt og fast sammensluttet til Værn for de Goder, som Organisationen har bragt dem, og parat til at tage fat for yderligere Fremskridt, naar Forholdene til saadant foreligger.

Mandag Morgen den 7. Kl. 7 foregik Afrejsen fra Bergen for de flestes Vedkommende. Der var ligesom paa Henrejsen stillet en 2. Klasses Vogn til Raadighed for Repræsentanterne. Jeg havde Rejseselskab til Kristiania og var atter herhjemme i Esbjerg den 9. Kl. 9²⁹ Eftermiddag.

Chr. Christensen,

Formand for D. L. og L. F.

D. L. & L. F.

Indsamlingen til de arbejdsløse.

Ved den nu tilendebragte Regnskabsopgørelse over indkomne Bidrag fra Medlemmer af D. L. & L. F. til de arbejdsløse viser det sig, at der er indkommen ialt

2027 Kr. 75 Øre.

Kjøbenhavn, 1. Juni 1909.

Oscar Larsen,
p. t. Hovedkasserer.

Perspektiver.

Det vil maaske blive betragtet som Curtoisi, om vi vilde blande os i D. J. F.s Anliggender; men kun var en Ret forbeholdt D. J. F. overfor D. L. & L. F.

Imidlertid skal vi uden at fordybe os i Enkelthederne for et Øjeblik lade disse Hensyn ude af Betragtning.

Som man vil have i Erindring, blev der af D. J. F.s Orkester spillet op til Festmarsch i Anledning af en paatænkt Dannelse af en Centralorganisation for Statsfunktionærer, og sanseberust over denne Introduktion til Festspillene blæste det samtidig ansatte, som det i tjenstlig Henseende stod nærmere, et stort Stykke. Tonerne er i alt Fald forstummet, idet Embedsklasserne indenfor Statsfunktionærernes Kreds nu efter Lønningslovens Vedtægter kun ønsker at varetage egne Interesser og som Følge deraf ikke vil staa i Organisation sammen med Underklasserne.

»Dansk Jernbaneforbund«s Fanfare er derfor bleven til en Sørgemarsch, idet dens Hovedbestyrelse paa Kongressen, der afholdtes i Dagene den 13.—15. Maj i Rømersgade 22 (Festsalen), ønskede at »drøfte« Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Centralorganisation for Underklasserne.

»Mooren har gjort sin Pligt, Mooren kan gaa!« har atter bekræftet sig, idet Embedsklasserne under Lønningslovens Behandling har benyttet det store Gros for at give sine Krav den fornødne Vægt, for derefter at give »Underklasserne« det Spark, Folketingsmand Martin Olsen har antydnet for de franske Funktionærers Vedkommende, men som allerede er en fuldbyrdet Kendsgerning herhjemme.

Efter at D. J. F. saaledes har været i Højenloftssale, maa det være trist at vende tilbage til Muddergrøften igen for at »drøfte« Spørgsmaalet om *Underklassernes* Organisation.

Som et Punkt paa Kongressen var opført et Forslag til Lov om Arbejdstid for *samtlig*e Jernbanemænd, Lokomotivpersonalet indbefattet.

Vi skal for at værges os mod enhver Misforstaaelse straks forudskikke den Bemærkning, at Lokomotivpersonalet i Almindelighed ikke har noget at erindre mod en forkortet Arbejdstid; men naar D. J. F. vil træffe Bestemmelse om Lokomotivpersonalets Arbejdstid, da er det *uden noget som helst Mandat* fra Lokomotivpersonalets Side, da er det en saa ostentativ Fremgangsmaade, der, hvor »velment« den end kan være, fortjener den skarpeste Fordømmelse; thi af 627 Lokomotivfyrbødere stod der den 1ste April d. A. 614 i D. L. & L. F. Om de 13 Lokomotivfyrbødere, vi mangler, staar i D. J. F., hvor de i faglig Henseende intet har at gøre, skal vi lade være usagt; hvis de imidlertid skulde være Medlemmer af D. J. F., og det som Følge heraf mener sig »berettiget« til ogsaa at tale Lokomotivpersonalets Sag, vil nedenstaaende Ordskifte fra Kongresforhandlingerne give Svar, idet Viceforretningsføreren Hr. Chr. Petersen paa en mod Forretningsføreren for D. J. F. rettet Kritik over at drive Livsforsikringsvirksomhed forklarede,

»at Kontoret i enkelte Tilfælde havde tegnet Livsforsikringer, og disse benyttedes til at erholde Laan igennem Statsfunktionærernes Laaneforening«.

Hertil svarede Kond. Vejse (og man mærke sig dette):

— — »at han ansaa Viceformanden for at være uberettiget til at *analysere Motiverne til Medlemmernes Indmeldelse i Forbundet.*«

Kommentar hertil er vistnok overflødig.

Men for at komme tilbage til D. J. F.s Berettigelse til at tale paa Lokomotivpersonalets Vegne, da er denne ret minimal, idet saavidt os bekendt ikke en eneste Lokomotivfører staar i D. J. F.

Det eneste Motiv, D. J. F. kan have haft til at indrullere *alle* Statsbanernes Tjenestemænd under nævnte Forslag, uanset om de tilhører D. J. F. eller ej, kan kun være dikteret af Hensynet til Staffage overfor Offentligheden, at pynte sig med saa mange Fjer som muligt — selv om de er laante, men det imponerer jo, naar der til Dagspressen kan udsendes en for D. J. F. saa opportun Meddelelse, at det vil fastsætte Regler for Arbejdstidens Længde for *alle* Jernbanemænd og saaledes bibringe Dagspressen og den store Offentlighed den fejlagtige Opfattelse, at Dansk Jernbane Forbund omfatter det ganske Jernbanepersonale, men efter den Maade, hvorpaa D. J. F. de sidste Aar har praktiseret Samarbejde med Etatens øvrige Organisationer, *merkt mann die Absicht und wird verstimmt.*

En Betingelse for, at et intensivt Samarbejde i Fællesinteresser kan føres under urbane Former, er imidlertid, at D. J. F. skifter Fodslag, thi den Retning og Holdning, det har udvist overfor D. L. & L. F. i Løn- og Sygekassesagen og nu sidst i »Jonas« perfide og onskabsfulde Angreb er af disse Smaatræk, der karakteriserer —, men just ikke indbyder til nærmere Bekendtskab.

Da Illusionerne om Dannelsen af *een* Centralorganisation definitivt er bristede, er man tillige falden tilbage paa fhv. Portør, nuværende Forretningsfører for D. J. F.s rudimentære Tanke om en Indmeldelse i »de samvirkende Fagforbund«. Hovedbestyrelsen havde været »følgagtig«, idet den

ønskede Spørgsmaalet drøftet paa Kongressen.

Vil man se objektivt paa dette Forhold, maa enhver besindig Tjenestemand, der ikke er interesseret i Brødpolitik for den enkelte, tage Afstand fra en Indmeldelse i de »Samvirkende«, idet de økonomiske Interesser, der staar paa Spil for Tjenestemænd, der arbejder i pensionsberettiget Stilling, absolut ikke under Strejke kan jævnføres med Arbejdere i privat Erhverv, og vil være større, des større Anciennitet Tjenestemanden har, samtidig med at Udsigten for at kunne gøre sig gældende i andet Erhverv forringes med Alderen. Det franske Eksempel viser os noksom, at det var de unge — Fusentasterne og Brushovederne, der tog aktiv Del i den Strejke, der blev en saa afgjort Fiasko, med det Resultat, at ca. 700 Tjenestemænd blev afskedigede.

Det er givet, at de »Samvirkende« med Glæde vilde imødesee Begivenheden om en Indmeldelse *en bloc*, idet Fagforbundene vilde være et virkningsfuldt Aktiv rigere. Den Nytte, Statstjenestemændene vil have heraf, er dog ret tvivlsom ud over den moralske Støtte, der kunde paaregnes under Uroligheder. Det er vistnok mere end tvivlsomt, om de samvirkende Fagforbund vilde erstatte Tjenestemændene de Goder, de i Form af Pension under en tabt Strejke vilde gaa Glip af.

Den Taktik, de »Samvirkende«s menige Medlemmer i de senere Aar har benyttet sig af, har skabt en ustandselig Følelse af Uro og Usikkerhed i Arbejdet; man erindrer sig de arbejdsløses Resolution, at Jernbanemændene skulle slutte sig til Generalstrejken. — Samfundet vil ikke kunne være tjent med eller vil finde sig i, at disse Forhold overføres paa Statsbanerne, der tjener Almenhedens Interesser. Der hersker baade blandt Arbejdsgivere og Arbejdere en stigende Uhygge. Den skyldes ikke reelle Tab, men den forstyrrende, irriterende Følelse af, at man altid er paa Krigsfod med hinanden. Og i den uskyldige Mellemsgruppe skabes en tilsvarende uhyggelig Stemning. Lammes den ene eller anden Industrivirksomhed, da

rammes jo det hele Publikum og betyder alvorlige Tab for hele vort Næringsliv.

Hvad er der at gøre, hvorledes skal vi slippe for denne Uro, der ikke vil blive mindre, om Jernbanemændene indrulleredes i de »Samvirkende«? og vil være et Spørgsmaal, der vilde summe en om Ørene, hver Gang en Konflikt opstod, og mangt et Universalmiddel er foreslaaet. Men det er lidet troligt, at nogen af disse hjælper for Alvor. Saa længe Forskellen i Fordelingen af Livets Goder er saa stor, saa længe Arbejderne føler sig, og ikke uden Grund, som forurettede og udbyttede, saalænge bliver der ingen Ro. Atter og atter vil Arbejdsmasserne rejse Kravet om større Andel i Udbyttet af deres Arbejde, og som Regel vil de rykke erobrende frem, som de har gjort det i det store Flertal af Konflikter i Danmark som i Udlandet, lige siden Arbejderorganisationerne blev til.

Tit tales der om, at vi trænger til en Aareladning. Naar Parterne blot faar Lov til at prøve Kræfter i et stort Sammenstød som i 1899, saa skal det nok hjælpe; mangen Arbejdsstandsning er vistnok udsprunget af Troen derpaa. Men al Sandsynlighed taler imod, at denne Tro er rigtig. Det sikre ved en saadan Aareladning er Øjeblikkets Tab for begge Parter. Saa snart de to Partier nogenlunde har erstattet Blødtabet ved Kampen, vil de være parate til den næste Kamp, og Sindene vil være fyldte med ny Bitterhed.

Saa hørte man for nogle Aar siden den stridbare Trafikminister Juul-Rysensteen forsikre og samtidig demonstrere Eksempler derpaa ved de opsigtsvækkende Forflytninger af D. J. F.s og J. F.s Tillidsmænd, at der var ikke andet at gøre end at slaa Organisationerne ned, knække dem, saa de ikke voldte Ufred mere. Det var imidlertid Fantasi, som intet havde med Virkeligheden at gøre. Man kunde lige saa godt foreslaa at afskaffe Jernbanen. Noget saadant sker ikke. Organisationerne kan have vanskelige Tider. Nederlag eller indre Stridigheder kan undertiden svække dem; men under den ene eller den anden Form vil de blive ved at bestaa

og at være stærke saa længe, den nuværende Samfundsorganisation bestaar. Udviklingen skrues ikke saaledes tilbage.

Selv om Universalmidlet til Personalets tjenstlige og retslige Stilling ikke er fundet, kan der af det Kim, der blev givet os af Trafikminister Hage i Forhandlingsretten, opelskes en Plante, der omfattet med gensidig Omhu fra saavel Administrationens som Personalets Side, vil mildne herpaa. Staten kan i væsentlig Grad bidrage hertil. Forhaabentlig vil vor Trafikminister, Jensen-Sønderups Overvejelser herom føre til Lovbestemmelser egnede dertil. Mere betyder dog Personalets Opdragelse til forstandig Ro og til Forstaaelse af, at Overenskomstens Vej er den bedste. Og lader Parterne det mangle paa denne Ro, da er det Opgaven for den uafhængige Mellemligge at lære dem den.

Hverken Embedsmænd eller Funktionærer er Herre i Samfundet, ingen af dem raader over Flertallet, ingen af dem sidder inde med den økonomisk afgørende Magt. Tyngdepunktet ligger hos dem, der hverken er Embedsmænd eller Tjenestemænd — men hos Folkets valgte Repræsentanter paa Tingene. Det vil blive deres Opgave at støtte Tjenestemændenes Krav om det, der ligger dem paa Hjerte, men tillige at sikre, at Udviklingen derhen imod foregaar i Ro, uden pludselige Omvæltninger, der er til Skade for det hele Samfund, men om det vil ske Fyldst, saafremt D. J. F. indmelder sig i de samvirkende Fagforbund, er tvivlsomt.

At man som Følge af den franske Trafikstrejke andre Steder øjner Faren derved og søger Midler derimod fremgaar deraf, at Direktionen for de saksiske Statsbaner (i Følge Zeitung des Vereins o. s. v.) har udstedt et Forbud mod, at nogen som helst Klasse Tjenestemænd staar i Forbindelse med de øvrige tyske Jernbanemænds *socialdemokratiske* Foreninger, og enhver, der overtræder dette Forbud, vil øjeblikkelig blive afskediget af Statsbanernes Tjeneste. — Hvorledes vilde mon D. J. F.s Medlemmer forholde sig, om der herhjemme blev truffet en lignende Bestemmelse?

I saa Fald vilde D. J. F. ganske sikkert blive overtydet om, at Forhandlingens Vej fører til de sikreste Resultater.

Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

(Fortsættelse af K. M. Klausens Tale.)

Forsøget kommer altsaa ikke til at omfatte mere end 4—8 Lokomotiver, og der er heri ikke noget som helst Forsøg paa at skaffe denne Industri en større Beskyttelse end den, den har ifølge den bestaaende Lovgivning.

Den højtærede Minister mente, at den Beskyttelse, som vilde komme den danske Industri til gode, vilde for et Lokomotiv til en Gennemsnitspris af 50,000 Kr. være 2,000 Kr. Jeg tror, den højtærede Minister her regner noget rigeligt. Der er navnlig en enkelt Ting, den højtærede Minister ikke har omtalt, det er Udgifter til Tilsynet i Udlandet, idet Udgiften til Tilsynet er betydelig ringere, naar Lokomotiverne bygges her i Landet, end naar de bygges i Udlandet. For 2 Aar siden, da vi behandlede denne Sag, fik vi f. Eks. fra Ministeriet Oplysninger om, at Tilsynet med et Lokomotiv, der blev bygget i Milano, var ikke mindre end 578 Kr., medens det for et Lokomotiv, bygget hos Smith, Mygind & Hüttemeyer, ikke var mere end 14 Kr. Man ser altsaa, at Staten paa dette Punkt har en meget betydelig Besparelse paa op imod 600 Kr. for hvert enkelt Lokomotiv, der bygges i Indlandet.

(Fortsættes.)

Redaktøren er bortrejst fra den

16/7—26/7.

Bytning.

En Lokfb. i Fredericia ønsker at bytte til Aarhus snarest eller til Efteraaret.

Henvendelse til

Lokfb. Nr. 274 R. P. Rasmussen,
Fredericia.

Tandlæge Wilh. Amsinck.

Vesterbrogade 45



(Vesterbrotorv — Hjørnet af Gasværksvej)

behandler Jernbanesygekassens Interes-
senter efter Sygekassens Takst.

Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaveralbum „**Det grønne Hefte**“, som altid bringer et Dusin af de mest efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prøvehefte kan bestilles og Abonnement tegnes hos min Broder, Lokomotivfører VILH. JESPERSEN, Kjøbenhavn H. Heftet kan ogsaa faas for Violin. Pris 1,25.

Ærbødigt

 Olfert Jespersen, 
Æbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjøbenhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.