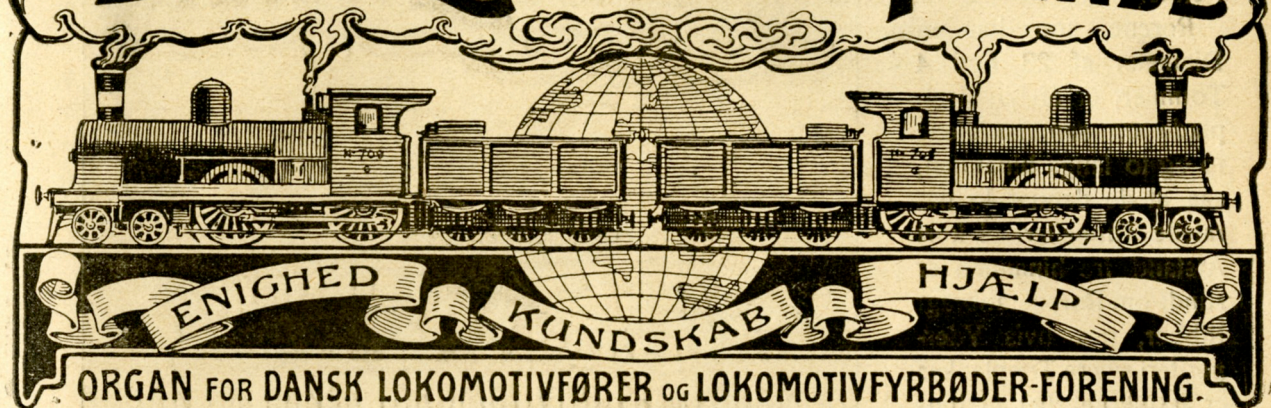


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 8.

17. April 1909.

9. Aarg.

## Undervandstunnel ved Detroit og vore hjemlige Projekter.

I flere af vore Fagblade fremkommer der Tid til anden Projekter om Tunneller under Bælterne og Sundene for at skaffe hurtigere og sikrere Forbindelse mellem de enkelte Landsdele og med vort Naboland Sverrig. Da Spørgsmaalet jo for Tiden er stærkt fremme, bringer vi efter »Lokomotivmanna- och Maskinist-Tidning« nedenstaaende Artikel med Illustrationer.

Tid efter anden er der bygget Trafikveje, hvor man ikke har kunnet benytte Jord- eller Søveje, men maattet ty til »Luftveje« eller til underjordiske Veje — Tunneller.

Vejene i Luften, som Broer og Viadukter, er nu saa almindelige, at de knap bemærkes.

Derimod turde saakaldte Aquedukter ikke være saa almindelig kendte, uagtet der i flere Aar har været en saadan i Sverrig, nemlig ved Forserum ved Dals Kanalvej.

En Aquedukt er, som det latinske Ord aqua = Vand angiver, en Vandbro, det vil sige en vandfyldt Rende af Jern eller Staal, som forbinder en Vandvej over et Vandfald eller lignende Hindring og gør Sluser overflødige.

En saadan Rende maa selvfølgelig være saa stor, at de Dampbaade, som befare denne Bro, uhindrede kan passere gennem den i deres eget Element.

Underjordiske Bjergtunneller er jo almindelige i Lande, hvor der findes Jernbaner, og Tunneller enten opmurede eller byggede paa anden Maade af Menneskehænder findes mange Steder, f. Eks. under de store Verdensbyer.

I Amerika, de store Opfinders Land, har man mange Steder anlagt Tunneller under Floderne for at komme bort fra den usikre og tidsspildende Forbindelse med Færger, ved Indladning, Stormflod og lignende.

Saadanne Tunneller har altid vist sig langt dyrere at bygge end Bjergtunneller, da de maa lægges i en betydelig Dybde under Havbunden for Vandets Skyld og desuden kraftig beskyttes, da Bunden i de fleste Tilfælde bestaar af Sand eller andre mindre modstandskraftige Dele.

Nu har man ved Bygningen af en Tunnel, som skal afløse Færgetrafiken over Floden mellem Byerne Windsor og Detroit i Canada forsøgt en Fremgangsmaade, som antagelig vil vise sig betydelig billigere.

Man konstruerer nemlig kolossale Staalrør, der nedsænkes og sammenføjes til et sammenhængende Rør eller Tunnel paa Flo-



dens Bund i en der forud opmudret Grøft eller Rende.

Rørene, som har en Diameter af 23 Fod 4 Tommer, er af  $\frac{3}{8}$  Staalplade og sammenføjede to og to langs hinanden, saa at de danner to parallelle Tunneller. I kort Afstand fra hinanden er rundt om Rørene anbragt Ribber, paa hvis Yderperiferi svære Træplanker er fastskruet tæt til hinanden i Rørenes Længderetning, hvorved dannes et stærkt ydre Panser. Dette ses tydelig paa Illustration 1, som viser et saadant Tvillingrør færdigt til at bugseres ud til sin Plads og nedsænkes. Rørenes Ender er vandtæt tillukkede. Ovenpaa det hele er anbragt 4 cylinderformige Beholdere, der er fyldte med komprimeret Luft. De i Enderne paa dette »Skib« anbragte Master er til at rette Røret efter, naar dette er sænket. De store Rør, som ses i den ene Ende og som ligner Skorstene, er Mandehuller, hvorigennem der er Adgang til Rørenes Indre efter Ned-

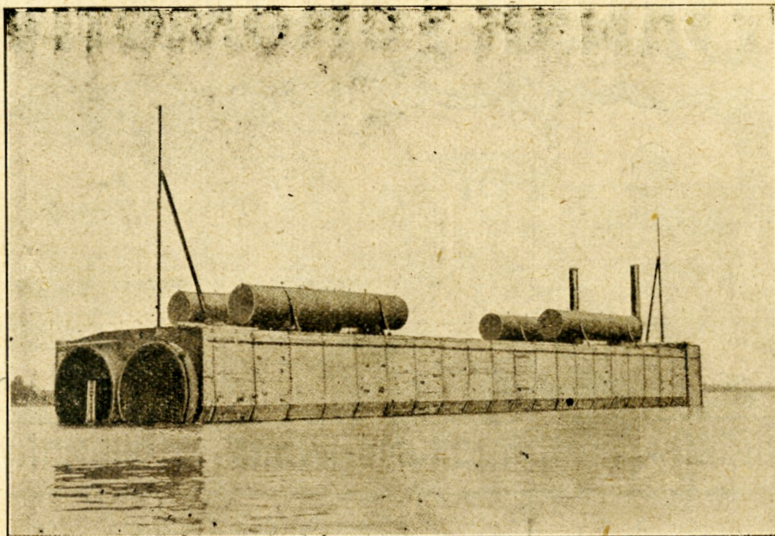


Fig. 1.

sænkningen. Mandehulsrørene kan forlænges i Forhold til Vandets Dybde.

Fig. 2 viser os Rørene under Nedsænkningen til deres Plads paa Flodbunden.

Som det vil erindres fra Dagspressen, er der ved flere Lejligheder fremkommet Projekter om Bygning af Tunneller under Bælterne, saavel som fra Masnedø til Orehoved, og er der nu sidst i Tidsskriftet »Ingeniøren« fremkommet et Projekt, der i meget minder om Tunnelanlægget ved Detroit. Vi tillader os i sammentrængt Form at aftrykke det, idet det ganske indgaaende supplerer den Fremgangsmaade, man benyttede ved Detroit.

Ligesom Spørgsmaalet om en Tunnel under den engelske Kanal stadig beskæftiger franske og engelske Ingeniører, men desværre af politiske Grunde hidindtil ikke er blevet til Virkelighed, endskønt betydelige Forarbejder allerede forefindes, saaledes er Spørgsmaalet om en T. under

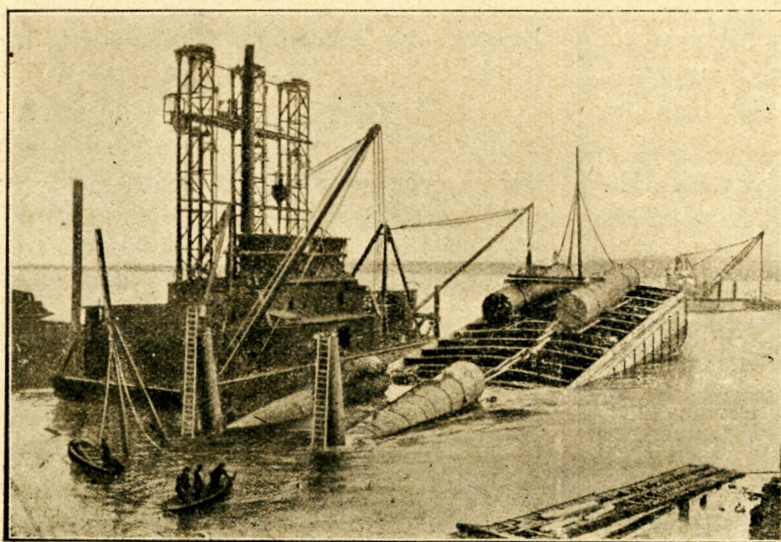


Fig. 2.



Øresund, enten fra København til Malmø, eller fra Helsingør til Helsingborg, og om en T. under Store Bælt i den sidste Tid bleven levende her i Danmark, kun med den behagelige Forskel, at politiske Grunde, saa vidt jeg véd, ikke træder hindrende i Vejen, og at de tekniske Vanskeligheder ikke er saa store som ved den engelske Kanal.

Og dog er der fra dansk Side ikke gjort noget alvorligt Forsøg paa at bringe Projektet til Udførelse, ja ikke en Gang gjort Forarbejder eller begyndt paa disse, — og hvorfor?

Fordi Tunnelerne formentlig bliver for dyre.

Jeg haaber nu, at følgende Indlæg i Sagen for en stor Del vil vise, at dette ikke er Tilfældet.

At man ogsaa i Udlandet har aabne Øjne for disse Foretagenders Betydning, ses til Eksempel deraf, at Franskændene d'Hrr. Deloncle og Rothe omkring Aaret 1886 projekterede en T. fra København til Malmø og indledede Underhandlinger med saavel den danske som den svenske Regering om Planen, om hvis Rentabilitet de var overbeviste.

For nylig har nu »Tidsskrift for Industri« og »Ingeniøren« bragt Artikler fra Ingeniørerne Ohrt og Lundbye om Store Bælts Tunnelen.

Den sidste angiver efter et løst Overslag, at Omkostningerne ved en Linie fra syd for Mullerup paa Sjælland i Vest til sydlig Retning, syd om Musholmen over til Fyn (30 km. lang) vil koste

1000,000,000 (1 Milliard Kroner)

for 2 enkeltsporede Tunneler.

Sidstnævnte Artikel gør yderligere et noget mærkeligt Indtryk derved, at dens Forfatter, Hr. Lundbye, 2 Maaneder forud i en anden Artikel i samme Blad (»Ingeniøren«) kommer til 100 Mill. Kr., altsaa til kun  $\frac{1}{10}$  af sit sidste Overslag.

At Hr. L. ikke har gavnet sin egen Sag herved, ses ogsaa af den Medfart, der blev hans Artikel til Del i Landstinget i Fjor.

Kan derimod T. fremstilles langt billigere, saa er det sikkert, at Staten sætter mere og mere til, jo flere Aar, der hængaar, inden Arbejdet paabegyndes.

Skal Tunnelen blive Land og Folk til sikker Nytte og Fordel, da er det bedre at begynde i Dag end i Morgen.

Ved at tænke over Sagen udfandt jeg følgende Projekt, som stiller sig betydelig billigere, og som jeg beder Læserne velviligt at komplettere, respektive kritisere.

*Forslaget fremgaar af det følgende.*

Tunnelen bygges ikke 20 m. under Havbunden, men kun saa langt nedsænket i denne, at Skibsankre ikke hager sig fast ved eller beskadiger den.

Skulde en Sammenligning mellem ældre og nyere Pejlinger af Vanddybderne vise, at Havbunden paa Grund af Strømmen er underkastet Forandringer i Aarenes Løb, saa maa der naturligvis tages Hensyn her til. Foreløbig formoder jeg, at Tunnelen ligger tilstrækkelig dybt, naar Overkanten flugter med Havbunden; den vil tilmed faa en Del af den udgravede Jord oven over sig.

#### *Selve Tunnelen*

sammensættes af Ringe, byggede af ca.  $\frac{5}{8}$ “ (16 mm.) tykke Staalplader, forstærkede med Vinkelringe og tværløbende saa vel som længdeløbende Ribber, mellem hvilke Murværket (Sten, Beton, Monier) fæstes.

Disse ved Enderne med stærke Flanger forsynede Ringe paa 7 m. i Diameter og paa 10 m. Længde sænkes fra med passende Kraner forsynede Fartøjer ned paa Havbunden og boltes sammen af Dykkere.

Hver Ring forsynes, forinden den sænkes, med Endeplader, nemlig et Forskjold og et Bagskjold, der atter kan skrues løs og tages fra hinanden af Folk inde i Tunnelen og derpaa transporteres gennem T. tilbage til Anvendelse ved de næste Tunnelringe.

Hver Tunnelring danner altsaa en hul Cylinder, som fra Skibet af fyldes med saa meget Vand, at den ikke længere svømmer,



men kun har nogle faa Hundrede Kilograms Overvægt over Opdriften.

Saa snart den er sænket ned, er det let for Dykkere ved Hjælp af Taljer at trække den ind imod og fastbolte den til den forud anbragte Tunnelring. Derefter borttages dens Forskjold og den nye Rings Bagskjold. Vandet af den sidste Ring udpumpes, nogle forud tildannede Facon-Betonstykker anbringes, og man er parat til at modtage den næste Ring.

Forinden Ringene sættes i Vandet, udmures de indvendigt i Bunden saa meget, at deres samlede Vægt er noget mindre end Opdriften. De sættes ud i Vandet paa en Bedding, bugseres af smaa Dampere ud til Arbejdsstedet og sænkes saa ned og fastgøres som foran angivet. Det fornødne Murarbejde inden i Rørene følger efter saa hurtigt som muligt.

#### *Fundamentering af Tunnelringe*

paa Havbunden behøves ikke gjort særlig solid, da deres Vægtoverskud over Opdriften kun er ringe. Derimod maa man ved Dykkerringene anvende nogen Omhu, der retter sig efter Bundens Beskaffenhed.

#### *Signalisering*

mellem Dykkere og Fartøjer ovenover foregaar ved Signaler (som ovenfor nævnt) til Arbejderne inde i Røret, fra disse pr. Telefon til en Station i Land, og herfra atter pr. traadløs Telegraf til Skibene over Tunnelen.

#### *Om Arbejder paa store Vanddybder*

foreligger der fra kompetent Side Udtalelse om, at Dykkere uden Besvær kan arbejde i 5 Atmosfæres Tryk (se Dahlstrøms Foredrag: »Das Bergungswesen und die Hebung gesunkener Schiffe« i Jahrbuch des Schiffbautechnischen Vereins 1903, Pag. 555 — Diskussion), dog ikke, naar de skal udføre svært Arbejde.

Man kan derfor vel nok antage, at de kan udføre forholdsvis svært Arbejde i ca.  $3\frac{1}{2}$  Atmosfæres Tryk. Føres nu Tunnelen nord eller syd om Sprogø i en af de der

angivne Linier, saa vil Maksimumsdybden kun blive 30 m. Hertil kommer Tunnellejets 7 m., altsaa i alt 37 m., eller samme Dybde som den, hvori der arbejdedes ved Limfjordsbroen. Gennemsnitlig vil man dog her kunne nøjes med indtil 3 Atmosfæres Tryk.

#### *Opdriften af Tunnelen*

er pr. løb. Meter = ca. 40 Tons, Vægten af Jernskallen, Murværket (ca. 875 m/m tyk), Rør, Skinner, Sveller og Ballast er ca. 44ts pr. løb. m, altsaa ca. 10  $\frac{1}{6}$  større end Opdriften, hvilket maa anses for tilstrækkeligt, saa meget mere som Havbundens Sand hviler hen over T. De i det foregaaende antagne Tunneldimensioner, vil naturligvis blive noget modificerede ved en nærmere Udarbejdelse af Projektet.

#### *Maksimumsstigningen*

formenes at kunne holdes paa 1:100.

#### *Tunnelen er enkeltsporet,*

saaledes som den foran er beskrevet. Men da af mange Grunde Dobbeltsporet er nødvendig, maa der lægges en T. endnu. Denne kan saa enten lægges ved Siden af den første, eller paa den modsatte Side af Sprogø.

I Højde med T's Akse lægges paa begge Sider indvendig en smal Gangsti, medens hver Dykkerring danner en »Refuge« for Passanter og Arbejdere, naar der kommer Tog.

Det er meget fristende at give T. en saa stor Diameter, at der under Jernbanens Planum bliver Plads til en Gang paa ca. 1,7 m Højde til Nedlægning af Rør, Kabler m. m., men da Prisen stiger i et langt stærkere Forhold end Diameteren, og da der nødvendigvis maa anlægges 2 Tunneler, hvoraf den ene maa modtage Trafikken, medens den anden er under Reparation, saa antager jeg, det er bedst at stryge denne Gang.

#### *Retningslinien.*

Saa meget det taler for Hr. Ohrts lige Linie fra Korsør under Sprogø til Nyborg, saa tror jeg dog, at det er umuligt at kom-



me under den 58 m og ca.  $1\frac{1}{4}$  km brede Rende i det østre Løb, i alt Fald med den af mig foreslaaede Bygningsmaade. Og at lægge Tunnelen paa Piller, som en Bro under Vandet, saaledes som det i sin Tid foresloges fra Helsingør til Helsingborg, er næsten Galskab. Ikke fordi det er en teknisk Umulighed, men fordi ingen nok saa stor Straf kan forhindre Udkastning af Ankere o. a. L. (f. Eks. i Havsnød), og fordi en stærk Strøm vil udøve et, selv i Forhold til en Orkan, uhyre stærkt Tryk paa Tunnelrøret, som tilmed har en meget ringe Overvægt over Opdriften.

Jeg har derfor tænkt mig 2 Linier, en Nord om og en Syd om Sprogø. Den største Dybde, som man — efter Søkortene — her kommer ned paa, er 16 Favne eller 30 m. Længderne af T. er henholdsvis 23 og 22,2 km. maalt fra Kyst til Kyst mod Hr. Ohrts  $17\frac{1}{2}$  km. Og Tunnelen maa lægges i Buer, hvad jo ikke er en Umulighed. Byerne Korsør og Nyborg forbigaas ikke, saaledes som ved Hr. Lundbyes søndre Linie (28 km. lang), der fra en Jernbanedrifts Standpunkt er en Umulighed. Ikke at tale om Hr. L's Reersø — Rømsø-Linie, der er endnu værre.

#### *Om den til Bygningen fornødne Tid.*

Der er tænkt paa den søndre Sprogø Linie, hvis Længde sættes til 22,2 km. Der forudsættes, at der begyndes samtidig paa enhver af de to enkeltsporede Tunneler og i begge Ender.

Det vil sikkert ikke være urimeligt at regne, at det i 100 Dage om Aaret er muligt at sænke Tunnelringe, og at man hver Dag fra hver af de 4 Arbejdssteder kan sænke 2 Ringe, saa vil det altsaa tage

$$\frac{2 \times 2220}{100 \times 2 \times 4} = 5\frac{1}{2}$$

eller rundt 6 Aar at bygge begge Tunnelerne.

Antages det endvidere, at man i 150 Dage om Aaret kan arbejde i  $7\frac{1}{2}$  Time daglig med enhver af de 2 Sandpumpere til Tilvejebringelse af Renden, hvis Tversnit er ca. 100 m<sup>2</sup>, og at man vil være færdig

i 5 Aar med dette Arbejde, saa maa hver Sandpumpe flytte i Timen

$$\frac{2 \times 22200 \times 100}{2 \times 5 \times 150 \times 7\frac{1}{2}} \text{ m}^3 = 400 \text{ m}^3 \text{ eller ca. 700 Tons.}$$

Dette er ikke synderligt meget. Saaledes kunde man fornylig læse i »The shipping world« om en Sandpumper »Leviatan«, der fra 21 Meters Dybde paa en Time havde taget 10,000 Tons Sand og Vand ind i sit Skrog.

I den øvrige Del af Aaret kan disse eller andre Sandpumper atter tilfylde Renden omkring Tunnelrøret og tildække dette. Der er ogsaa Mulighed for, at Strømmen vil udføre en Del af dette Arbejde.

Der er i nedenstaaende Overslag kun tænkt paa den første af de her foreslaaede Rendegravnings-Metoder. Viser den anden sig mulig, saa vil den jo være den billigste.

En stor Fordel ved denne Tunnelkonstruktion er det, at det er muligt til enhver Tid ind i Fremtiden at udveksle gamle, beskadigede Tunnelringe med nye, hvis Konstruktion, navnlig hvad Flangerne angaar, maa ændres noget.

Paa lavere Vand, med indtil 15 m Dybde, kan en almindelig Sandpumpe benyttes.

#### *Omkostningerne*

ved Bygningen af begge Tunnelerne stiller sig da saaledes:

	Mill. Kr.
1) Jernarbejde .....	50,0
2) Monier og Beton .....	16,0
3) Ballast .....	4,0
4) Bedding, Bygningsplads, Jernbanespor etc. ....	2,5
5) Sandpumpere, Kranfartøjer, Bugserbaade etc. ....	3,0
6) Skjolde, Pumper, Kompressorer, Dykkerapparater etc. ....	1,5
7) 2 elektriske Centralstationer, provisorisk elektrisk Driftsbane gennem Tunnelen, alle Telegraf-, Telefon- og Signalapparater, Belysningsanlæg etc. ....	3,5
8) Lønninger og Administration ..	10,0
9) Kul og deslige Materialer .....	2,5



10)	10 km. Tilslutningsbane inkl. Ekspropriation .....	2,0
11)	De permanente elektriske Baner gennem Tunnelen, elektriske Lokomotiver, Ombygning af Banemateriale etc. ....	3,0
12)	Uforudsete Udgifter og til Afrunding .....	12,0
	Summa....	110

110 Millioner Kroner.

Se dette er noget andet end Hr. Lundbyes sidste Overslag paa en Milliard. Og dog synes jeg, at jeg overalt er paa den sikre Side.

Fra ovennævnte Sum kan saaledes trækkes en Del af Værdien af det frigjorte saavel flydende som faste Færgemateriel; men dette vil jeg ikke gøre, og en Del af Materiellet maa vel ogsaa helst beholdes for det Tilfælde, at Tunnelen blev ufarbar.

I ethvert Tilfælde vil ved et Tunnelanlæg, som det her foreslaaede, Hr. Ohrts Kapitalisering af Driftsudgifterne bedre komme til sin Ret, og Renten af et 110 Mill. Kr. stort Laan med Lethed dækkes af den Besparelse, som den nye Tunneldrift bringer med sig, og af den Merindtægt, som den voksende Trafik kalder tillive.

110 Mill. Kr. for 44,4 Kilometer Tunnelængde giver ca. 2500 Kr. pr. løb. Meter og ikke 15,000 Kr., som Hr. Lundbye lægger til Grund for sine Beregninger, som han ene og alene støtter paa de kostbare af de tidligere udførte Undervands-Tunneler i andre Lande.

Man bør vel nok haabe, at ogsaa danske, praktiske Ingeniører paa egen Haand med Selvstændighed og Originalitet kan rykke op i deres Rækker, som man kalder »Foregangsmand«.

Hovedsagen er imidlertid foreløbig, at Ing. Lundbyes Paastand om, at Tunnelen, økonomisk set, maa betragtes som en ren Fantasi, ikke skal fæste Rod i Folkebevidstheden; men at den danske Ingeniørstand med Alvor tager fat paa at bevise, at det ikke alene er muligt, men endogsaa i høj

Grad fordelagtigt at bygge en Tunnel, naar den bliver bygget paa den rette Maade.

Forinden jeg slutter, vil jeg kortelig nævne de Fordele, som den af mig foreslaaede Bygningsmaade frembyder:

- 1) Man kan gøre Hovedarbejdet af Tunnelen paa Land. Der bliver derfor i Sammenligning med de fleste andre Tunneler, hvor alt Materialet skal ud og ind af Tunnelen, kun ubetydelige eller i alt Fald betydelig mindre Transporter i selve T. under Bygningen.
- 2) De væsentligste Bestanddele af T. kan prøves under Tryk paa Land, hvad der i høj Grad forøger Sikkerheden.
- 3) Det vil ikke være nødvendigt at arbejde under højere Tryk, end at Dykkere bekvemt kan udføre de nødvendige Arbejder.
- 4) Man kan til enhver Tid bygge om paa brøstfældige Dele af T., saa at Katastrofer ikke lamslaar Driften for stedse.
- 5) Tunnelen behøver ikke lange Ramper, men kan begynde og ende ved Kysten.
- 6) Den kan bygges i kortere Tid.
- 7) Til Forarbejderne behøves ingen dybe og kostbare Boringer.
- 8) I Krigstilfælde kan T. med Lethed gøres ubrugelig for Fjenden, uden dog at tilintetgøres for bestandig for Landet selv.

I Betragtning af saadanne Fordele lige over for Tunneler, der ligger dybt under Havets Bund, formoder jeg, at mit Forslag bør overtænkes nøjere og ikke behandles som en Umulighed eller som en »ren Fantasi«, der lægges paa Hylden.

Det vil sikkert være Læserne kært at høre andre Ingeniørers Mening om min Plan og hvilke Fejl, respektive Forbedringer, der knytter sig til samme.

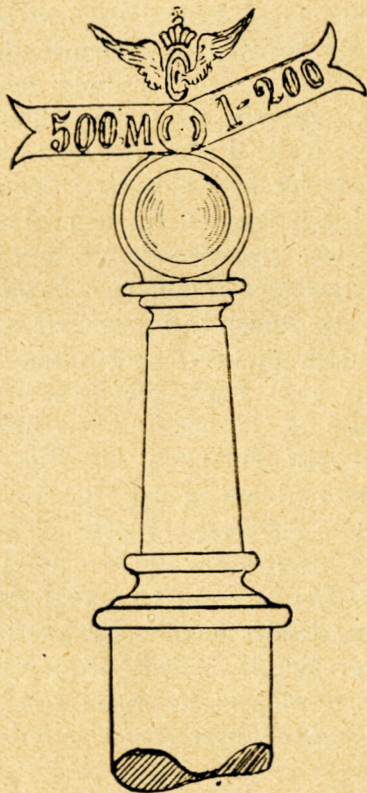
Men lad os fremfor alt ikke være bange for at ofre en 100,000 Kr. paa grundige Forarbejder, paa overbevisende Forsøg og



Eksperimenter. Hellere det end at smide  
Millioner i Rendestenen. *Nemo.*

## Selvlysende Stationsvisere.

Da det atter er blevet et aktuelt Spørgsmaal med Stationsvisere og et længe næret Ønske blandt det unge Lokomotivpersonale, der jævnlig udkommanderes til Afløsning, vilde det være af overordentlig Betydning under usigtbare Vejrforhold at have et iøjnefaldende Kendemærke og være en større Betyggelse for Lokomotivpersonalet.



Et saadant Kendemærke, som er angivet paa hosstaaende Illustration, udmærker sig ved, at det er selvlysende i Mørke, idet det vil tilbagekaste Lokomotivlanternens Lys i en meget lang Afstand.

Denne Stationsviser bestaar af Støbejern, hvor der i Søjlen Hoved er indsat et

meget svært hult klart Glasprisme, hvis Diameter er ca. 350 à 400 mm.

Paa Bagsiden af Prismet paalægges et Sølv- eller lueforyldt Underlag, der vil give en stor Lysstyrke.

Hovedet paa Søjlen skal være drejeligt efter Banens Heldningsforhold.

Oven over Søjlen Hoved anbringes et Par Signalarmer, hvoraf den højre Arm angiver Banens Heldningsforhold ind mod Stationen, den anden Arm mod venstre angiver hvor mange Meter indtil Stationsmærket, eventuelt Mastesignalet.

Det er selvfølgeligt, at et saadant Stationskendemærke maa staa i Højde med Lokomotivets Lanterne og stilles paa højre Side for Toget i den normerede Køretning og i Ballasten, saa nær som det rullende Materiel tillader.

*A. P. A.*

For Sagens Interesse ønsker Red. at høre Læsernes Mening.

## Organisationstaktik.

Inden for D. L. og L. F. har den Opfattelse allerede for lang Tid siden gjort sig gældende, at denne Forening foruden hos enkelte af sine Standsfæller ogsaa maatte søge sine Modstandere inden for de andre Organisationer.

I Modsætning til private Organisationer, hvor disse søger Samarbejde for derigennem til fælles Bedste at hæve det sociale Niveau, gaar Bestræbelserne, hvor utrolig det end lyder, her ved Statsbanerne ud paa at ødelægge det Arbejde, som forud i en længere Aarrække har været ofret for at kunne skabe bedre Vilkaar inden for de respektive Funktionærers Række, eller med andre Ord alt sættes ind paa at faa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening sprængt. Selv mindre noble Snigløb eller Midler forsaas ikke. Hovedsagen er blot at faa delt denne saaledes, at Lokomotivførerne



kom til at staa som obligatoriske Medlemmer af Jernbaneforeningen, medens Lokomotivfyrbøderne indrulleredes i Jernbaneforbundets Rækker under fhv. Portør eller nuværende Forretningsfører Chr. Niensens Bevaagenhed og faderlige Omsorg.

De fleste Medlemmer af D. L. og L. F. og i Særdeleshed de yngre Kræfter har sikkert altid staaet i deres faglige Organisation forinden Ansættelsen ved Statsbanernes Lokomotivafdeling, hvilket næppe kan siges har været Tilfældet hos den overvejende Del af Jernbaneforbundets Medlemmer, hvis største Procentantal før Ansættelsen vel nærmest kun har kendt en faglig Organisation af Omtale, ligesom Tilslutningen til dette Forbund langt fra omfatter det Antal Ansatte, som findes inden for de Kategorier, der i Almindelighed kan optages deri.

Og saa meget mærkeligere forekommer det, at netop en Forening, der faktisk hverken er helt eller halvt, men derimod mangler Evnerne til at samle alle sine Standsfæller, tror at kunne erhverve Proselytter i Kredse, som i mange Henseender staaer denne langt fjernere end de Personer inden for Trafikafdelingen, der ikke ønsker Jernbaneforbundet som deres Repræsentant. Angaaende Aarsagen til dette Forhold skal vi ikke paa nuværende Tidspunkt komme nærmere ind paa. At betragte Jernbaneforeningen som en faglig Organisation vil ikke være i Overensstemmelse med Fakta, idet dennes Medlems sammensætning bestaar af saa mange forskellige Tjenstkategorier, at dens Virksomhed aldrig vil opnaa nogen aktuel Betydning ud over det rent selskabelige Samvær. Naar undtages Trafikassistenterne og de dertil knyttede Stillinger, har man endnu ikke set Jernbaneforeningen virke til Gavn for de andre Kategorier, hvorimod man ved forskellige Lejligheder har været Vidne til, at disse, hvor det har drejet sig om Særinteresser, enten har udmeldt sig af Foreningen eller fuldstændig har arbejdet paa egen Haand.

Som Følge deraf vil det være umulig at benytte Betegnelsen »faglig Organisation« om Jernbaneforeningen. Ja, man tør endog gaa ud fra, at en saadan Betegnelse i hvert

Fald for de fleste Medlemmers Vedkommende vil blive opfattet som en Forhaanelse, idet de deri vil se en Svækkelse af den saa meget omdisputerede Diciplin og Autoritet, hvilket man ogsaa nemt forstaaer, naar man tager i Betragtning, at netop den overvejende Del af Trafikassistenterne som bekendt i en ganske ung Alder indtræder i Statsbanernes Tjeneste, som Regel direkte fra Skolebænken, hvor Livssynet nærmest er indpodet som en Dans paa Roser i evigt Solskin. Anskuelse, som har rodfæstet sig i den Retning, lader sig ikke let borttage, men udvikles derimod til de naar Egoismens Taburetter, hvor de da sætter sig fast og kun søger at forskaffe sig selv de største Fordele, men forøvrigt forbliver uforstaaende over for andres Tanker og Krav.

Vender vi Blikket ud i det private Erhvervsliv og konsekvent betragter de der-værende faglige Foreningsforhold, maa man ubetinget forbavses over det indre gode Forhold, som der i Almindelighed hersker saavel inden for hver enkelt Forening som imellem disse indbyrdes. Vel kan det hænde, at der opstaaer divergerende Meninger, eller muligvis den ene Forenings Medlemmer synes, at den anden griber forstyrrende ind i den førstes Erhverv; dog ordnes slige Kalamiteter i al Fordragelighed, uden at Forstyrrelser og Chikanerier bliver Følgerne. Man ser enkelte Foreninger udtræde af det store Fælles-Forbund og andre igen indtræde, alt efter som Flertallet af Medlemmerne formener, de har den største Fordel af; men aldrig forsøger de andre Organisationer ved Tvang eller Underfundighed at svække en saadan Forening, *og mindst af alt gaar den ene Forening ud paa at bringe den anden til Opløsning.* Enhver respekterer den andens Fag.

Hvor mærkværdig stor en Forskel finder vi derimod ikke, saa snart vi betræder Statsbanernes Tærskel og der betragter Organisationernes Virksomhed og indbyrdes Samarbejde. I Stedet for som Tilfældet er i Civiletaten, hvor enhver Organisation søger at hjælpe den anden, ser vi her og hovedsagelig Jernbaneforbundet med sin



Forretningsfører i Spidsen til enhver Tid, hvor Lejlighed gives, lægge sig i Brechen for at naa det i Arv fra fhv. Pakmester P. D. Petersen tilstræbte Maal, nemlig Splittelsen af D. L. og L. F.

At Jernbaneforbundet, som allerede i længere Tid har staaet paa en vaklende Grund som Følge af stærke indre Stridigheder, der endog har bevirket store Udskillelser med en efterfølgende heftig Pennefejde, *aldrig* vil naa at komme til at staa som Lokomotivfyrbødernes Protektor, ligesaa lidt som Jernbaneforeningen vil blive den Forbindelse, hvor Lokomotivførerne i faglige Interesser vil søge Bistand, maa staa enhver klart uanset, om han har nydt en faglig Uddannelse eller ej. *Aldrig* vil det Tidspunkt komme, da en Lokomotivfyrbøder vil lade sig repræsentere af en Portør eller en Lokomotivfører af en Stationsforstander. Dog skal disse Ord ikke forstaaes som en Ringeagt af andre Ansattes Arbejde, men opfattes saaledes, at en Lokomotivmands Arbejde ikke kan varetages af Personer, der ikke forud har gennemgaaet den praktiske Skole, som det danske Lokomotivpersonale maa gennemgaa fra Ynglingearene.

At Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet ikke betragter disse Forhold ud fra samme Synsvinkel som vi andre, er jo en Kendsgerning; men trods alle Intriger og Angreb lader Lokomotivpersonalets Flertal sig ikke lokke af de kaldende eller truende Røster, og kun et Resultat vil opnaaes, nemlig, at Lokomotivpersonalet, saafremt den i de senere Aar anvendte Forfølgelsestaktik fortsættes, maa tage Offensiven til skarpere afgrænsede Linier eller med andre Ord: Lokomotivpersonalet bliver tvungen til, hvor der fra de andre Foreningers Medlemmer appelleres til dets gode Hjerte under enhver Form, da at kvittere med Afslag. Beklageligt er det, saafremt dette skulde blive Resultatet i Stedet for et bedre Samarbejde og en gensidig Forstaaelse, der funderet paa et gensidigt og fast Grundlag burde være Maalet for alle Statsansatte; men dette vil sikkert blive Konsekvenserne af den nuværende Foreningstaktik; thi som Draaben

ikke brat slider Stenen, men lidt efter lidt, vil Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Förening blive tvungen til at benytte alle de forhaandenværende Midler for at værges sine Standsinteresser trods alle Udenforstaaendes Modstand.

*Dixi.*

---

## „Udunderlige Forslag“.

---

I »Jernbanetidende« for 17. Marts har en Hr. »Jonas« begaaet en Artikel under ovenstaaende Overskrift, som, hvad det meste der fremkommer i dette Blad, med Hensyn til andre Organisationer ved Jernbanen, har til Hensigt at skabe Splid mellem disse indbyrdes, og det kan jo ikke nægtes, at Bladet og dets Medarbejdere i den Henseende mulig kan have mere Held med sig, end det har haft med sig i andre Retninger, hvor man skulde synes, at Jernbaneforbundet burde have sin Opmærksomhed henvendt.

Imidlertid skulde man ikke antage, at Jernbaneforbundet særlig skulde have til Formaal at søge at gøre andre Organisationer latterlige, i saa Fald kunde der være nogen Anledning til at nære nogen Tvivl med Hensyn til »den« Organisations Berettigelse.

Saaledes udtaler »Jernbanetidende«, alias »Jonas«, sig med Hensyn til D. L. & L. F. — Naa, det er ikke første Gang, man hører dette, og alligevel lever vi. —

Man kan, idet man læser omtalte Artikel, mærke den Understrøm af Arrigskab over, at D. L. og L. F.s Medlemmer ikke straks, da Jernbaneforbundet aabnede Adgangen for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, besluttede sig til at udslette deres Organisation af de levendes Tal og i sluttet Trup marscherede over i Jernbaneforbundet for straks at blive knæsat som de glimrende Organisationsfolk, de da havde været. Da vi nu ikke gjorde dette, saa er det aldeles



klart, at vi for det første er daarlige Organisationsfolk, og at vor Organisation ingen Eksistensberettigelse har, og for det andet er det ligesaa klart, at Jernbaneforbundet har en moralsk Pligt til at stikke sin Næse i alt, hvad D. L. og L. F. foretager sig, selv om det ikke paa nogen Maade vedrører dem, for derefter at tage det op til »grinagtig« Behandling i Jernbanetidende.

Imidlertid staar jeg i nogen Grad i Tvivl om, at den Taktik, man følger i den Henseende fra Jernbaneforbundets Side nogensinde vil føre til det tilsigtede Resultat, at udslette D. L. og L. F. af Organisationernes Række.

Forsaavidt man ikke ved Besked om vor Organisations Medlemstal, kan jeg dog meddele, at dette er i stadig Stigen, og denne vil forhaabentlig vedblive, saalænge Lokomotivpersonalets Tal forøges.

Nu lader det til, at man fra Jernbaneforbundets Side ikke bliver træt af at lave Støj indenfor Organisationernes Rækker, men dette er jo for den Sags Skyld i god Samklang med Jernbaneforbundets hele Optræden, saavel opad til som udad til. Jeg tænker paa Masseopsigelserne og senere Indmeldelse i »De samvirkende Fagforbund«, altsammen Ting, som intet blev til, kun den Storm i et Glas Vand, som det var fra første Færd, men som set med »Jonas« Øjne naturligtvis var *det*, der alligevel bragte os de Goder, som Lønningslovene af 1903 og 1908 førte med sig. Jo, vist saa! Nej, Hr. »Jonas«, det har sandelig intet ført med sig. Og da man ikke kunde komme frem af den Vej, hvad gjorde man saa? Man slog ind paa den forhadte Forhandlingens Vej, den Vej, Hr. »Jonas« haaner os for.

Men derimod Jernbaneforbundets Sammenslutning med Jernbaneforeningen og andre Organisationer ved andre Etater, det var vel den, som slog Hovedet paa Sømmet? Det var Fordringernes Vej, nu skulde Forhandlingens Tid være endt.

Ja, denne modbydelige Forhandling og Velvillie. Nej, »Gør din Pligt og kræve din Ret«, saadan skulde det være.

Omtalte demokratiske Sammenslutning, for selvfølgelig var den »demokratisk«, det er dog klart, at andet kunde den ikke være, naar Jernbaneforbundet var med, denne Sammenslutning — nej, Sammenrotning var det, mod en Masse Tjenestemænd, lige saa mange i Tal, som Jernbaneforeningen tæller af Medlemmer — var jo enedes om den »demokratiske« Beslutning, at bestemme saavel hvad deres egne Medlemmer skulde have i Løn, som hvad de foragtelige og taabelige Mennesker i D. L. og L. F. skulde have og mange andre desforuden.

Det var jo vor egen Skyld, naar vi ikke var repræsenteret. Jernbaneforbundets Dør stod aaben, og vi kunde jo bare træde ind, og naar vi ikke vilde, saa maatte vi finde os i alt.

Saadan bestemt af Jernbaneforbundet og Jernbaneforeningen, hvorefter alle sig have at rette.

Da nu dette herlige Lønningsudvalg var samlet saa blev der vel slaet paa Stortromme, man satte vel Rigsdagen saavel som Administrationen Kniven paa Struben?

Det maa man da i det mindste tro, naar man har læst »Jonas« Artikel. Nej, man gjorde det foragtelige, man forhandlede med Rigsdagens Lønudvalg, man appellerede til deres Velvillie for overhovedet at faa de fra nævnte Udvalg foreslaaede Ændringer gennemførte.

Man gjorde netop *det*, som vi gjorde, det som man søgte at gøre Nar af os for, man søgte Forhandling.

For »Jonas« mener vel ikke, at alle de Prøveballoner, Jernbaneforbundet sendte op i Dagspressen, da Lønningslovene var for, gjorde Udslaget og skræmmede Regering og Rigsdag til at gøre det, som blev gjort. Man kan vist sikkert gaa ud fra, at de blev behandlet efter deres Værd. — Store Ord og fedt Flæsk. — Nej, Hr. »Jonas« paa den Maade gaar det ikke, uden at der er Alvor med i Spillet.

I Hr. »Jonas« Artikel omtales ogsaa Forslaget om Benævnelsen »Lokomotivassistent«. Jeg kan imidlertid ikke ønske at begrunde dette Forslags Fremkomst her,



men det maa dog antages, at det ikke paa nogen Maade kan virke forstyrrende for Jernbaneforbundet, om dette blev gennemført; jeg kan ikke se dette.

Jo, »Jonas« er bleven forstyrret, hvad der fremgaar af hele det Sammensurium, han har faaet bikset sammen og optaget i Jernbanetidende.

Jeg for mit Vedkommende har set andre Tjenestemænd faaet anden Betegnelse paa deres Stilling, ligesom Folk i kommunal Tjeneste har faaet opfyldt Ønsker, som gik ud paa det samme, uden at der er bleven hylet op om dette.

Men det er nu en Gang Jernbaneforbundets kæreste Beskæftigelse at søge at komme os til Livs, men stadig uden Held. Noget skal de jo for den Sags Skyld ogsaa have at fylde deres Blad med, saa Beskæftigheden bliver jo at sætte i anden Række.

Jeg vil lade Hr. »Jonas« grine i Fred, hvad det meste af det øvrige angaar, som han har kastet op. Hvor er den ikke let købt, denne barnlige Fornøjelse at sætte forskellige Forslag sammen, og derigennem kombinere noget lattervækkende, men apropos, det maa helst være Læsere til at gøtere dette, som mangler Forudsætninger til at bedømme Værdien af det fremsatte.

Til sidst er det Forslaget om en bedre Retsorden og Antagelse af en Defensor, som »Jonas« mener det paa sin Plads at gøre »Grin« med. Jeg skal citere:

»Lokomotivmændene ønsker en anden Retsorden, og det gør jeg ogsaa, og naar Lokomotivmændene i den Henseende ønsker en Voldgift nedsat af sagkyndige Folk, valgt af Personalet, saa anser jeg det for det yderste Udslag af et demokratisk Sindelag. Lad os bare faa alle Tjenesteforsøbere henvist til en Voldgiftsret sammensat af Personalet selv. Som den mest sagkyndige anser jeg anklagede, han maa dog allenfals være bedst inde i sin egen Sag. Nu træffer det sig saa heldigt, at Lokomotivmændene i Aalborg samtidig ønsker en Defensor, og da Defensoren altid vil blive sat grundigt ind i Sagen af anklagede, vil ogsaa han blive en af de mest Sagkyndige. Efter disse

kommer Klageren, der ogsaa maa anses for sagkyndig. Er det maaske af disse tre, Voldgiftsretten skal sammensættes?

Maa jeg ikke be' om at faa alle mine Tjenesteforseelsessager henvist til en saadan sagkyndig Voldgiftsret, hvori jeg og min Defensor er i Flertal. Jeg skal da fælde en mild Dom over mig selv.«

Da D. L. og L. F. i sin Tid gav Stødet til Ordre D. 880, modtoges denne fra alle Sider med Glæde, omend Ordren ikke var fyldestgørende. Jernbaneforbundet har saamænd benyttet Ordren saa godt som nogen, og vi er da idetmindste uden Skyld i, at Ordren er mishandlet, saa den næppe har nogen Værdi, men netop af den Grund har man ønsket en bedre Retsordning.

Maa jeg nu overlade »Jonas« til den Foragt, han fortjener af alle Tjenestemænd, som ønsker en demokratisk Retsordning. De Betragtninger, den Mand har faaet optaget i Jernbanetidende herom, gør det klart, at man i Jernbaneforbundet ingen Indflydelse ønsker paa Sagens Behandling og Dom.

Skulde det lykkes os at faa den Sag bragt godt i Havn, saa venter vi at se »Jonas« blegne af Misundelse; thi Tak venter vi ikke fra den Kant.

C. M. C.

---

## D. L. & L. F.

---

### Stiftelsesfest.

Den 9de Marts fejrede Aarhus Afdeling 10 Aars Stiftelsesfest i Lokalet, Enigheden, med Fællesspisning og Bal.

Kl. 8 gik man til Bords. Der blev sagt mange djærve Ord baade om D. L. og L. F. og de Medlemmer, der gennem de 10 Aar har baaret Foreningen frem. Særlig Formanden, V. Hansen, drog mange Minder frem.

Lokf. Busk, Aarhus Ø., oplæste en Prolog, der var skrevet af ham selv, i Da-



gens Anledning.

Lokf. I. C. Jensen takkede V. Hansen for det Arbejde, han her i Afdelingen havde udrettet. Efter at V. Hansen havde faaet et kraftigt Hurra, hævedes Bordet, og Dansen gik lystig til Kl. 12. Saa samledes man atter ved Bordet til Kaffe, hvor der atter blev holdt Taler, ligesom der blev udbragt et rigtigt kraftigt Leve for D. L. og L. F. og flere Sange blev sunget. Kl. 2 sluttede den i alle Maader vellykkede Fest.

## Nyt Materiel.

I Løbet af de kommende Maaneder vil der til Statsbanerne ankomme 41 nye Lokomotiver, som er bevilgede paa Finansloven for 1908—09, nemlig:

3	Ittogslokomotiver	Litra P
14	»	» C
10	Godstogslokomotiver	» D
14	Rangerlokomotiver	» F

For Finansaaret 1909—10 er paa Forslaget til Finansloven opført 7,032,200 Kr. For denne Sum er foreslaaet anskaffet følgende Materiel:

14	Ittogslokomotiver	Litra P	à 83,000 Kr.
13	Godstogslokomotiver	» D	à 64,000 —
4	Rangerlokomotiver	» F	à 32,000 —

samt 99 Truckpersonvogne, 6 Hjelpevogne, 8 trekslede Rejsegodsvogne og 619 Godsvogne.

Personvognsmateriellet skal bygges efter følgende Typer:

6	Stk. I & II Kl. m.	Sidegang	à 31,000 Kr.
16	- II - -	Midtgang	à 32,000 —
6	- II - -	Sidegang	à 30,000 —
8	- II & III - -	Sidegang	à 30,000 —
22	- III - -	Midtgang	à 26,000 —
22	- III - -	Sidegang	à 25,000 —
19	- III - -	Sidegang, Dampkedel og Akkumulatorbatteri	à 33,000 Kr.

Godsvognene skal anskaffes saaledes:

250	aabne Vogne uden Bremse	à 2500 Kr.
50	- - - - -	à 2400 Kr.
100	lukkede - - - - -	à 2900 Kr.
100	- - med Skrue- og Vakuumbremse	à 5200 Kr.
100	- - m. Skruebremse	à 3400 Kr.
19	Afkølingsvogne med Skrue- og Vakuumbremse	à 5800 Kr.

Hjelpevognene antages at ville koste ca. 11,000 Kr. pr. Stk., de trekslede Rejsegodsvogne ca. 9000 Kr. pr. Stk.

## Statsbanernes

### Lokomotivførerforening

har i Følge »Vor Stand« holdt Sammenkomst i Jernbaneforeningens Lokaler.

Vi skal ikke her kritisere hverken Sammenkomsten eller Foreningen, men kun medgive et Par Afsnit af Referatet en Kommentar.

\* \* \*

Det eneste, de tænkende Deltagere kan glæde sig over ved at tilhøre Jernbaneforeningen, maa være de 3 Værelser »en suite« for — navnlig mindre — Selskaber. Det kan da under ingen Omstændigheder være Jernbaneforeningens Virksomhed for Forbedring af Lokomotivpersonalets Forhold, der kan glæde D'hr. deltagende Lokomotivførere med Damer, thi hvad Jernbaneforeningen har udrettet i denne Retning er jo ret negativt eller vel rettere minus. Det bedst kendte er vel Jernbaneforeningens Forsøg paa at faa Begyndelseslønnen for Lokomotivførere sat til 1000 Kr., samtidig med at D. L. & L. F. havde forlangt 1850 Kr., tillige forlangte J. F. Alderstillægene formindskede, saaledes at Lokomotivførerne skulle tjene i 16 Aar for at opnaa højeste Løn, i Modsætning til tidligere kun 12 Aar, altsaa et Forsøg paa at drive Lokomotivførerne baglæns Marsch. Men er Statsbanernes Lokomotivførerforening ikke heri enig



med J. F., derom læser man i Rigsdagstidende i et Andragende fra S. L. F. til Regeringskommissionen.

København, den 9. Marts 1907.

Undertegnede Forening af Statsbanernes Lokomotivførere tillader sig herved ærbødigt at andrage den ærede Kommission om, at der ved Lønningslovenes Omarbejdelse maa i Lighed med de øvrige Etater blive foretaget en Forbedring af vor Løn, nemlig fra 1800 Kr. til 2600 med 3 Tillæg.

Som man ser, er S. L. F. endogsaa grunduenig med J. F. Naar de to Foreninger alligevel er gaaet op i en højere Enhed, kan man jo saa spørge, men har Jernbaneforeningen saa ikke under Lønningslovens Vandring gennem Tingene faaet Forslaget forbedret i Overensstemmelse med S. L. F.s Ønske, heller ikke det har den, og vistnok heller ikke gjort Forsøg derpaa. Begyndelseslønnen for Lokf. er akkurat saaledes som fastslaaet af nu afdøde Finansminister Vilh. Lassen, og de øvrige Forbedringer for Lokf. stammer, som vi i en senere Artikel skal vise, fra Arbejdet, der er udført af D. L. & L. F., og hverken fra S. L. F. eller fra J. F.

Efter Referatet at dømme har Punschen været Festens Clou. Vi ved ikke, hvem Referenten er, men det forekommer os at være en Haan mod Lokomotivførerne, at Punschen skal fremhæves som det vigtigste og den egentlige »Festrus«. Fru Holm bad i valgte Ord om paa Damernes Vegne at lade Punschen vederfares Retfærdighed.

Vi har deltaget i ikke faa Fester i D. L. & L. F., men vi har aldrig hørt Damerne i valgte Ord opfordre Herrerne til at drikke, saavel som det heller aldrig har været nødvendigt at mane til det modsatte.

Naar man læser om denne Sammenkomst som den meste Virksomhed, der drives i S. L. F., og tillige tænker paa Sammenkomstens Hovednummer, beder vi alle Lok.mænd erindre sig Sammenholdets Betydning. Med Sammenhold mener vi ikke Fester med Punscheboller fra Damerne, men

en Org. af maalbevidste Mænd, af Mænd, der arbejder, men lader Gøglet visne.

Rold.

## Maa jeg nu be' om mine himmelblaa Bukser.

*Hr. Redaktør!*

For at De straks kan være klar over, at man dog Gudskelov kan sine »Klasikere«, har jeg ovenstaaende citeret »Dyrekvæleren« i Gustav Wieds Stykke (1ste Violin).

Aarsagen til, at dette rinder mig i Hu er foranlediget ved, at en Hr. »Sexa« i »Vor Stand« giver et Referat af Seperatisternes Torskegilde i et af Jernbaneforeningens Lokaler i København, og hvori der staar, »at Deltagerne (med Damer), ialt 45, alle som en udtalte deres Glæde over at *tilhøre* Jernbaneforeningen samt over de opnaaede Resultater\*) og Arbejdet paa det alvorlige Omraade o. s. v.«

Drager man sig nu i Erindring, at Jernbaneforeningen som Medunderskriver af det Lønningsforslag, der kom fra Etaternes Lønudvalg til Rigsdagen, hvori der sagdes:

»At Lokomotivførernes Andragende regner vi blandt de ganske overdrevne.«

Synes De saa ikke, Hr. Red., at det Selskab, Statsbanernes Lokomotivførerforening er kommen i, er noget nær den samme Situation, som da Jeppe laa i Baronens Seng.

Men det allermest grinagtige synes jeg er, at man samles om en Gang Torsk for at »fejre« de opnaaede Resultater, det forekommer mig nærmest at være en »Tanke-torsk«, at der kan festes for saadanne »Resultater«.

Efter hvad jeg hører blev der, da Festen var paa det højeste endda sunget en »Lokomotivførerens Vise«, der alluderede til de anmassende Lokfbr., og som vakte vild

\* Hvilke?



Jubel. Til »Festen« var af Scapin endvidere skreven en Sang, som hermed aftrykkes:

Mel.: En glad Trall.

(Med milde Blikke til de nyudnævnte Lok.førere.)

Se alt her paa Jord sig sammenføjer,  
Naar bare Humøret ;: det er godt, ;:  
Og Livet bli'r kun lutter Løjer,  
Naar gode Forbundsfæller ;: vi har nok. ;:  
Men her i vor Stand, der findes nogle Mænd,  
Som gjerne til Sep'ratist vil gøre Dig.  
De sa'e sidst til mig, ska vi ikke snart se Dig?  
Næ' gu ska' I ikke nikke nej, nej, nej!

Hold D. L. & L. F. i Ære

Og bliv derfor kun ;: i eget Lag, ;:  
Da Tiden en Gang skal Dig lære,  
Du gavned' ;: Din egen Sag. ;:  
Lad Vigholt vælte kun, og Bønnelykke snakke  
Op om de mange Resultater, de har naa't,  
Jeg si'r et Sandhedsord, mon der er no'en,  
dem tror?  
Næ' gu er der ikke nikke nej, nej, nej!

Efterhaanden, som man var kommen frem i Teksten, forstummede Sangen, trods den iørefaldende Melodi.

Imidlertid var Stemningen bleven svært trykket, men saa reddede en snarraadig Lokomotivfører Situationen ved at istemme en Højsang om Statsbanernes Lokomotivførerforenings to Krafftalenter Lokomotivf. Bønnelykke og Vigholt. — Næ'h, maa jeg nu be' om mine himmelblaa Bukser! — Ved Slutningen af sin Tale lod han skinne igennem, at de to Krafftalenter *trætte* og *nedbøjede* længtes tilbage til Familielivet (ja, hvad vilde de dog ogsaa paa den Galej?) i sikker Forvisning om, at »nu« var der udrettet et godt Arbejde for »Standen« (mon S. L. skulde have udrettet noget for de anmassende Lokomotivfyrbødere?) og *alle* Statsbanernes Lokomotivførere samlede i Foreningen.

Det kan gjerne være, at Separatisterne tror, at os i D. L. & L. F. er fra de bageste Marker, men naar enkelte har den Opfattelse, at *alle* Lokomotivførerne staar i S. L., vil De saa ikke være enig med mig, Hr. Red-

aktør, om at sige: »Næ'h maa jeg nu be' om mine himmelblaa Bukser?«

Deres ærb.

Jens Gnistfanger.

Absolut! Red.

---

## Utidig Paatrængenhed.

---

Under denne Overskrift skriver Formanden for det norske Lokomotivpersonales Forening, Hr. Emil Sandberg, i Lokomotivmands Tidende følgende:

Det hænder af og til, at en Fagforening maa være paagaende. Dette sker dog bare, naar det kniber, ellers ikke.

I disse Dage har en af vore Lokalforeninger vist sig unødigt paagaende.

En Fører vilde ikke staa i sin Fagforening; han havde formodentlig fundet ud, at han var sig selv nok. Han vilde ikke have noget med sine Kollegers Fagsammenlutning at bestille. Han protesterede ved at nægte at være Medlem.

Han dør, og man faar se den Taktløshed, at Fagforeningen trænger sig ind paa hans Baare med sit ydre Tegn, med sin Fane. Han kunde ikke protestere længere, og saa gør man dette!

Dette er ikke alene utidig Paatrængenhed; det viser ogsaa Mangel paa fin Følelse, for man bruger dog som Regel at vise sin Agtelse for en Afdød ved saavidt mulig at respektere de Meninger, han havde, mens han levede.

\* \* \*

Om vi inden for D. L. og L. F. virkelig respekterede vore Modstanderes Meninger i den af Hr. Sandberg foreslaaede Retning, vilde der ikke være saa gyldig en Grund for disse til at fremkomme med Beskyldninger om Anmasselse m. m.

Et Medlem.



# Personalialia.

(Listen over de Haandværkere, der fra 1. April 09 er forfremmede til Lokfrb., bliver paa Grund af den overvældende Stofmængde først optaget i næste Nr.)

$\frac{1}{4}$  09.

## Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

- 177 A. C. Christensen, Randers, med Tjeneste-Nr. 135 i Randers  
 122 J. J. Viberg, Aarhus H. — 196 Aarhus H.  
 124 H. L. R. E. Mortensen, Nykøbing M. — 458 Aalestrup  
 125 A. L. Mikkelsen, Holstebro — 459 Randers  
 127 S. C. Nielsen, Aarhus H. — 460 Aarhus H.  
 137 H. P. Pedersen, Skanderborg — 461 Fredericia  
 141 S. Andersen, Køge — 463 Struer  
 159 L. P. Larsen, Fredericia — 464 Fredericia  
 184 H. Poulsen, Kolding — 465 Vamdrup  
 164 R. P. Grosen, Aarhus H. — 466 Struer  
 178 N. L. Nielsen, Odense — 467 Esbjerg  
 179 R. L. Hansen, Gjedser — 468 Gjedser  
 180 P. A. Andersen, Aarhus H. — 469 Struer  
 181 C. V. A. Rasmussen, Struer — 470 Struer  
 182 F. M. Rasmussen, Slagelse — 471 Slagelse  
 183 S. K. Sørensen, Aarhus Ø. — 472 Struer  
 199 H. P. Hansen, Esbjerg — 473 Randers  
 357 V. M. Mortensen, Fredericia — 474 Esbjerg  
 358 N. P. S. Rohde, Skive — 475 Struer  
 359 J. S. Grauballe, Odense — 476 Kbhavn. G. 1.  
 362 J. B. Andersen, Struer — 477 Struer  
 365 K. A. Hansen, Kbhavn. Ø. — 479 Kbhavn. G. 1.  
 367 G. J. P. R. Søby, Viborg — 480 Viborg

- 378 J. C. Pedersen, Kbhavn. H. 1. — 481 Kbhavn. H. 1.  
 369 N. C. L. F. Schophuus, Struer — 482 Struer  
 372 M. N. C. Mygind, Hillerød — 483 Kbhavn. G. 1.  
 373 A. G. Keller, Fredericia — 484 Struer  
 374 L. V. A. Nielsen, Odense — 485 Esbjerg  
 375 P. Johansen, Kbhavn. H. 1. — 486 Kbhavn. H. 1.  
 377 J. E. Eliassen, Nyborg — 487 Nyborg  
 379 K. A. V. Nielsen, Esbjerg — 488 Esbjerg  
 380 K. T. Florentz, Kbhavn. H. 1. — 489 Kbhavn. H. 1.  
 381 C. J. Olsen, Kbhavn. H. 1. — 490 Kbhavn. H. 1.  
 382 S. J. Sørensen, Aarhus H. — 491 Struer  
 383 C. M. Høier, Kbhavn. G. 1. — 492 Kbhavn. G. 1.  
 386 P. B. Clausen, Masnedsund — 462 Gjedser  
 41 S. A. Jensen, Frederikshavn — 478 Esbjerg

## Forflyttede efter Ansøgning er:

Lokomotivførerne:

Nr.

- 156 H. F. Eriksen, Helsingør, til København H 1  
 185 P. Pchmidt, Struer — København G 1  
 34 A. Hansen, Aalborg — Aarhus H  
 341 N. N. Nielsen, Vamdrup — Frederikshavn  
 47 P. Kristensen, Esbjerg — Randers  
 78 P. A. Jensen, Fredericia — Skanderborg  
 378 N. P. C. P. Jørgensen, Slagelse — Helsingør  
 407 K. T. Pedersen, Esbjerg — Fredericia  
 411 P. N. Vendelboe, Struer — Aalborg  
 420 O. C. G. J. Frandsen, Viborg — Aarhus H  
 448 N. C. Angkjær, Aalestrup — Viborg  
 450 C. E. Andersen, Struer — Aarhus H

Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

- 413 V. L. J. Thomsen, København G 1, til Hillerød



Nr.

- 57 T. V. Hansen, Thisted — Fredericia  
 234 N. C. Mogensen, Langaa 4 — Randers  
 390 J. Nielsen, Skanderborg — Odense  
 248 M. Hansen, Fredericia — Odense  
 469 A. N. F. Kock, Vedde — Køge  
 265 N. L. Stilling, Aarhus H — Randers  
 3 C. A. E. Larsen, Nyborg — Odense  
 451 D. F. C. Møllerup, Struer — Skive  
 501 A. Severinsen, Skanderborg — Kolding  
 214 K. A. Kristensen, Thisted — Nykøbing M.  
 522 J. Jensen, Kbhvn. H 5 — Aarhus H  
 62 J. M. Lydersen, Frederikshavn — Aarhus Ø  
 145 J. Jensen, Thisted, Viborg  
 171 H. M. Wollenberg, Aarhus H — Frederikshavn  
 555 M. L. Mørch, København G 5 — Nyborg  
 571 H. V. J. Christensen, Aalborg — Struer  
 580 H. Jensen, København G 1 — København H 5  
 336 P. C. C. L. Olsen, København Ø — Nyborg  
 347 P. E. Frandsen, Esbjerg — Aarhus H  
 352 H. P. Hansen, Glyngøre — Struer  
 620 A. C. J. Nielsen, Langaa 3 — Aarhus H  
 269 H. Hansen, Aarhus H — Langaa 3  
 33 R. Rasmussen, Langaa 3 — Aarhus H

**Beordret forflyttede er:**

Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

- 494 V. M. Treu, Korsør, til Masnedssund  
 293 F. C. Petersen, Nyborg — Fredericia  
 158 N. M. Rasmussen, Nyborg — Fredericia  
 23 J. C. Christensen, København H 5 — Gjedser  
 288 A. S. Jørgensen, Nyborg — Fredericia  
 318 H. A. E. Hansen, København H 5 — Gjedser

**Navneforandring:**

Lokomotivfrb. Nr. 238 O. A. Petersen, København, hedder fremtidig O. A. Liljekrans.

**Meddelelse.**

Artiklerne »Humanitet« og »Karnevalet i København« maa paa Grund af Pladsmangel vente til næste Numer.

**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, København H. Heftet kan ogsaa faas for Violin. Pris 1,25.*

*Ærbødigst*

**Olfert Jespersen,**  
 Æbildgaardsgade 3, København.

**Adressefortegnelse.**

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 31, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, København V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.