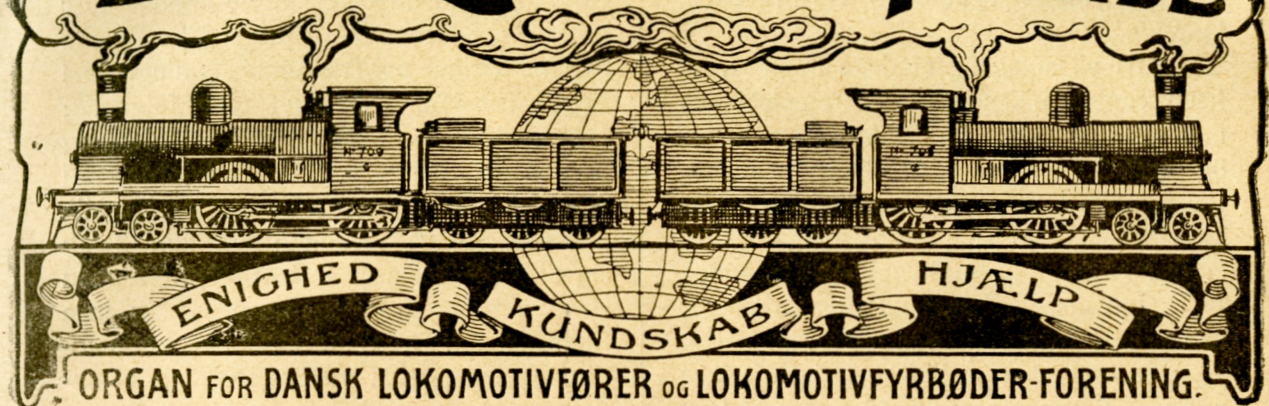


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 4.

15. Februar 1910.

10. Aarg.

## Elektricitetens Udvikling i Jernbanevæsenet.

(Fortsat).

Naar nu Vekselstrøm er skaffet tilveje paa Generatorstationen, skal den altsaa bringes ud i Byen og bruges der; man kan selvfølgelig ikke direkte anvende de 6000 Volt til Husinstallationer, men man kan paa forskellig Maade skaffe en lavere Spænding; man kan, som allerede omtalt, rundt omkring paa Gadehjørnerne have smaa Transformatorer, der sætter Spændingen ned til 110 eller 220 Volt Vekselstrøm, som saa føres til Forbrugerne, eller man kan sende Vekselstrøm til særlige Understationer, hvor den i roterende Maskiner omdannes til Jævnstrøm. Dette vil f. Eks. være nødvendigt, hvor der i Forvejen er et Jævnstrømsnet, og det vil være nødvendigt, naar man ønsker at drive Sporvogne ved Hjælp af den Kraft, man faar fra Vekselstrømsværket, idet disse altid drives ved Jævnstrøm.

Man kan skaffe sig Jævnstrøm paa en meget simpel Maade ved kun at anvende en eneste Maskine i hvert Maskinsæt; man sender da Vekselstrøm ind paa den ene Side af Ankeret og kan saa tage Jævnstrøm

ud af den samme Vikling paa det samme Anker. Disse Maskiner har en meget høj Virkningsgrad, ca. 96 pCt., og de anvendes derfor meget ved saadan Kraftoverføring.

At man ikke gerne vil anvende Vekselstrøm til Sporvogne, kommer af, at den almindelige Vekselstrømsmotor ikke er særlig egnet til dette Brug, men man har dog særlige Vekselstrømsmotorer, som er fortrinlige til saadan Banedrift; de er dog temmelig dyre, dyrere end Jævnstrømsmotoren, og man anvender dem derfor helst kun paa længere Banelinjer, der har eget Banelegeme, og Ledningen kan da føre Højspænding ca. 10,000 Volt, som i Motorvognen transformeres ned til 400–800 Volt og tilføres Motoren; Kraftoverføringen bliver da billigere. Men det vil kunne indses, at det vilde være højst ubehageligt at have disse højspændte Traade liggende rundt omkring i Gaderne.

Dette System tænkes forøvrigt anvendt paa Berliner-Ringbanen.

Man har ogsaa paa flere Steder i Ulandet indført Elektricitet, ikke alene til Drift af Forstadsbaner, der jo mere har Karakter af Sporvogne og i Almindelighed drives med 500–700 Volt Jævnstrøm ligesom Sporvognene, men ogsaa paa virkelige Fuldbaner med store og svære Tog, som trækkes af elektriske Lokomotiver, der faar

den elektriske Energi tilført med flere Tusinde Volts Spænding; et af de første Anlæg af denne Art udførtes i Norditalien, *Valtellinabanen*.

Det vil antagelig af dette fremgaa, at Jævnstrømstekniken og Vekselstrømstekniken maa være to meget forskellige Videnskaber, og saaledes er det i Virkeligheden ogsaa. Vekselstrømmens Praksis og Teori — navnlig den sidste — er overordentlig svær og kræver et langt og omhyggeligt Studium.

Med disse orienterende Bemærkninger tror vi at kunne gaa over til Hovedartiklen.

Omend den elektriske Drivkraft ikke nu som tidligere anses for i Løbet af kort Tid fuldstændig at overflødiggøre alle Damplokomotiverne, saa gør den dog paa mange Omraader indenfor Jernbanevæsenet store Fremskridt. Ganske vist skorter det ikke paa gode Resultater i Forbedringen af Damplokomotivernes Konstruktioner, hvilket ogsaa giver Teknikerne fornyet Mod i Kampen mod Elektriciteten. Saaledes har t. Eks. Baltimore—Ohio Banen, der i 10 Aar har indhøstet Erfaringer med Hensyn til den elektriske Kraftudvikling og tillige er i Besiddelse af Verdens største Damplokomotiv for Godstogskørsel, foretaget interessante Forsøg med begge Driftsarter.

De elektriske Lokomotiver paa 98 Tons Vægt, som i flere Aar har befordret de sværeste Godstog gennem den 3,3 km lange Tunnel ved Baltimore, var blevne for smaa og erstattedes derfor nu med nogle nye, som egentlig bestod af 2 symmetriske og til hinanden koblede Maskiner hver paa 80 Tons Vægt.

Med det her i Bladet Nr. 23 f. A. omtalte Lokomotiv foretoges nu en Konkurrencekørsel. Dette Damplokomotiv, der hviler paa 2 treakslede Trucker med alle 3 Aksler sammenkoblede, har en Vægt af 150 Tons, der helt indgaaer i Adhæensionsvægten. Maskinen kan udvikle en Trækkekraft paa 35,000 Kilogram og formaaer paa en Stigning af 300 Meter i 72 Kilometers Længde at trække et Godstog paa 2370 Tons Vægt (de amerikanske Tons er noget mindre end

de europæiske) med en Hastighed af 16—17 Kilometer.

Man lod nu de elektriske Lokomotiver udføre det samme Arbejde og beregnede derefter Drifts- og Trækkeomkostningerne i begge Tilfælde. Resultatet blev følgende: De samlede Vedligeholdelses-, Drifts- og Kapitalforrentnings-Udgifter udgjorde ved den elektriske Drift 34,5 Dollars pr. 100 Mil, medens den ved Dampdriften kun beløb sig til 24,5 Dollars. Det er selvfølgelig en stor Forskel, der dog hovedsagelig maa føres tilbage til, at de elektriske Lokomotiver oprindeligt har været beregnede til andre Strækninger end de paagældende Damplokomotiver, ligesom Kraftanlægene ikke svarer til en regulær Udholdenhedstrafik.

De amerikanske Elektroteknikere mener, at dette Tilfælde er enestaaende og paa- staar, at der fra Ingeniørernes Side er foretaget fejlagtige Beregninger.

Udviklingen af den elektriske Drift i Jernbanevæsenet saavel for Hoved- som Sidebanernes Vedkommende har ført til, at der i Almindelighed anvendes Højspænding med kun en eneste Ledningstraad. Derved spares der betydelige Summer i Anlægsomkostninger.

Som Fremtidens elektriske Kraftmaskine vil hovedsagelig den enfasede Vekselstrømmotor komme til at indtage Førstepladsen, idet denne er let at betjene, virker med høj Spænding og arbejder med let vekslende Hastigheder. Iøvrigt har man med dette System allerede nu indhøstet mange og gode Erfaringer; dog spiller Trefasetmotorerne foreløbig Hovedrollen.

Hvor stor Betydning Elektriciteten har for Jernbanevæsenet i Tyskland, fremgaaer af følgende Uddrag af »Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen«, der i en særdeles interessant Artikel har behandlet dette Emne. Deraf fremgaaer det, at den elektriske Jernbanedrift i Tyskland indtil for kort Tid siden udelukkende har indskrænket sig til Persontrafiken, lettere Tog og moderate Hastigheder samt til snævert begrænsede Baneomraader, navnlig By- og Forstadsbaner, fordi der til Drift af Vognene kun

kunde benyttes Jævnstrøm af lav Spænding. Dens Anvendelsesomraade fik en vis Udvidelse ved Indførelsen af Drejestrøm, hvorved det blev muligt at forsyne Vognene med elektrisk Drivkraft af høj Spænding. Imidlertid tillader Drejestrøm kun økonomisk Drift ved nogle faa ganske bestemte Hastigheder, hvad der i høj Grad indskrænker dens Anvendelse.

Først i de senere Aar er der udviklet sig en ny Form for elektrisk Drift, som er i Stand til at tilfredsstille Jernbanedriftens Fordringer.

Man benytter den enkelte Form for elektrisk Strøm, nemlig en fast Vekselstrøm, som gør det muligt at overføre elektrisk Energi med meget høj Spænding paa store Afstande. Endvidere kan der herved anvendes Maskiner, som paa den mest fuldkomne Maade tilfredsstiller Banedriftens vekslende Forhold.

Den elektriske Drift forekommer i to væsensforskellige Former. Paa By- og Forstadsbaner, hvor det drejer sig om Trafik med hurtigt paa hinanden følgende Tog, og hvor der er mange Holdepladser, kører man med lettere Tog, hvorved nogle eller alle Vognene er forsynede med Motorer, som styres fra den i Togets Forende anbragte Vogn.

Denne Driftsmaade er imidlertid ikke anvendelig ved Fjerntrafiken, hvor der skal beføres Vogne af alle Slags. Saadanne Tog maa trækkes af Lokomotiver ligesom ved Dampkraft.

Overfor Dampdriften har Elektriciteten en Mængde Fortrin; som saadanne kan nævnes: ringe Vægt af Driftsmaskinerne, væsentlig Brændselsbesparelse, Mulighed for at udnytte Vandkraft og mindre værdifuldt Brændselsmateriale, Genindvinding af Arbejdet paa Strækninger med Fald, mindre Vedligeholdelsesomkostninger, mindre Betingelsesmandskab (en Mand til Motorens Pasning). Endelig kan Sikkerheden forbedres, idet Togene selv kan benyttes til Strækningssikringen. Dog maa det bemærkes, at den elektriske Drift økonomisk set kan komme til at staa tilbage for Damp-

driften paa mindre trafikerede Strækninger.

I første Linie maa elektrisk Drift komme i Betragtning paa stærkt trafikerede Baner og navnlig ved saadanne, hvor den elektriske Energi kan udvindes af Vandfald eller billigt Brændsel. Her vil Merudgiften til Forrentning og Amortisation mere end opvejes ved Besparelsen til Kul og menneskelig Arbejdskraft og det i desto højere Grad, jo stærkere Trafiken er.

Særlig stor Betydning vil Overgangen til elektrisk Banedrift i større Omfang faa derved, at man paa mange Steder vil faa Adgang til elektrisk Energi til en billig Pris, hvad der kan blive af stor Betydning for Industrien. Meget vigtig for Bedømmelsen af den ny Drivkraft er Spørgsmaalet om dens Driftssikkerhed. Ud fra alt indhøstede Erfaringer lader det sig med Bestemthed sige, at den i denne Henseende ikke staa tilbage for Dampdriften.

Der vil altsaa ikke hverken i teknisk eller økonomisk Henseende kunne rejses nogen Indvending mod den elektriske Driftsmaade; derimod er man i Tyskland ikke sikker paa, at de nye Baner vil kunne tilfredsstille de Fordringer, som i Krigstilfælde vil blive stillet til dem fra militær Side; men foreløbig gaar man til Anlægget af en mindre Jernbanestrækning.

Til de vigtigste elektriske Baner efter Enfase-Systemet i Tyskland hører Hamborg Forstadsbanen fra Blankenese—Altona—Ohlsdorf, som indviedes i Foraaret 1907. De indhøstede Erfaringer herfra vil i overordentlig høj Grad faa Indflydelse i Spørgsmaalet angaaende den fremtidige Udbredelse af Enfase-Vekselstrøm af høj Spænding. Elektriciteten til denne Bane produceres i et i Nærheden af Altona Banegaarden beliggende Elektricitetsværk, der er udrustet med Turbogeneratorer og forsyner de forskellige Fordelingssteder med 20,000 Volt; med 6000 Volt træder Strømmen ind i Køretraaden og Motorvognen, hvor den reduceres til 750 Volt Driftsspænding.

Bemærkelsesværdigt er Togenes Sammensætning, som er tilpasset efter de meget stærkt vekslende Trafikforhold. I Alminde-

lighed befordres der nemlig kun faa Mennesker paa den betræffende Strækning, dog stundom stiger Antallet flere Gange daglig til 1000 pr. Time og kan undertiden i Særdeleshed paa varme Sommerdage naa op til 3 à 4000 Passagerer pr. Time. For derfor paa den fordelagtigste Maade at kunne indrette sig efter disse Forhold er der indført Togenheder, saaledes at hver af disse bestaar af 2 direkte sammenkoblede Vogne, hvilket i trafikteknisk Henseende saa at sige kun er en Vogn med 14 Afdelinger og 118 Siddepladser. Hver enkelt Vogn er bygget usymmetrisk med en toakslet Truck og en Løbeaksel. I hver Ende af Dobbeltvognen er en Førerplatform, og hver Vogn kan alt efter de forhaandenværende Krav sammenkobles til 2 eller 3, saaledes at man kan danne Tog fra 118 til 350 Pladser. Vognene kan løbe indtil 60 km Hastighed, hvad der dog desværre sjælden opnaas grundet paa de hyppige Standsninger ved de mellem Endestationerne beliggende talrige Holdepladser. I Nærheden af Banegaarden Altona ligger det af Firmaet Siemens-Schuckert anlagte store Elektricitetsværk til denne Bane, hvilket forøvrigt samtidig har Æren af at være det første Enfase-Vekselstrømsværk i Tyskland. Fire store Turbogeneratorer, d. v. s. Dampturbiner med tilkoblede Dynamoer, hver paa 2500 Hestekræfter, producerer en Strøm paa 6300 Volt. Desuden findes fire 1000 Hk. Ligestrømgeneratorer. Højspændingsstrømmen bliver i sin oprindelige Spænding ledet til Hasselbrock, men forhøjes herfra for de efterfølgende Afstande til 20,000 Volt, der atter i Transformatorstationen i Barmbech formindskes.

Med enfaset Vekselstrøm forsynes ogsaa den 27,5 km lange Banestrækning fra Locarno—Bignasco i det italienske Schweiz, hvor der findes Stigninger af 30%. Strømmen i Køretraaden har en Spænding af 5000 Volt, som tilføres Motorvognen gennem en ny Art Strømaftager. Kraftudviklingen sker ved Hjælp af 4 Vekselstrømmotorer, hver paa 40 Hk., der er tilstrækkelig for at befordre Tog af 55 Tons Vægt. Kraftstatio-

nen ligger ved Vandet, omtrent paa Midten af Strækningen.

Maskinfabrikken Oerlikon (Schweiz), som har anlagt denne Bane, har tillige bygget mange andre lignende Baner, hvoraf vi bl. a. maa henvise til Strækningen Seebache—Wittingen, hvor der arbejdes med en Spænding paa 15,000 Volt. Ubetinget vil man i Tidens Løb, særlig ved Hovedbaner af større Længder, bringe endnu højere Spændinger i Anvendelse. Og af hvilken Grund skal Traadene paa Enfasetbanerne ikke kunne taale 50,000 Volt, ja endnu højere Spændinger, saa meget mere som netop under den Form vilkaarlige store Kræfter kan overføres gennem meget tynde Ledninger.

I Aaret 1907 foretog de forenede Isolatorfabrikker i Pankow Forsøg med Spændinger paa 100,000 Volt, hvorved det viste sig, at saadanne Spændinger under Benyttelsen af Ambroin som Isoleringsmiddel sikkert lader sig overføre under alle Vejrforhold. Da det tillige er let at reducere Lokomotivets Spænding til den for dettes Motorer passende Højde, saa vil man antagelig i Fremtiden gaa over til kun at anvende en Kraftstation, hvorfra de vilkaarlige lange Strækninger da forsynes med elektrisk Strøm.

Omend man efter en Del utilfredsstillende Forsøg i Anvendelsen af Akkumulatorlokomotiver paa Hovedbaner tildels er gaaet bort fra dette System, saa forekommer der dog Tilfælde, hvor disse Lokomotivtyper kan være til værdifuld Nytte.

Paa forskellige elektriske Baner anvendes disse saaledes ved Rangertjenesten, hvor de har vist sig at kunne opfylde de stillede Krav, idet de ikke som andre elektriske Lokomotiver behøver en særlig Strømlledning, men uafhængig kan bevæge sig overalt paa de respektive Spor. Ligeledes kan man under Luftledningernes evt. Afbrydelse eller andre Kalamiteter benytte dem med Fordel.

Et saadant Akkumulatorlokomotiv, men med en usædvanlig Produktionsevne, lod den engelske Great Northern Bane fremstille forrige Aar. Denne Maskine har den

anseelige Længde af 17 Meter og en Bredde af  $2\frac{1}{2}$  Meter samt en Højde af 3 Meter. Med Undtagelse af Førerhuse i begge Ender er den øvrige Del af Vognen optaget af 80 Batterier, som tilsammen har en Vægt af 31,000 Kilogram. Ved Ladning kan disse Batterier opsamle ca. 180 Ampere med 160 Volt, hvilket muliggør, at Vognen kan være i Virksomhed en hel Dag uden Efterladning. Hastigheden udgør ved en tilkoblet Last paa 60 Tons 12 til 15 Kilometer, hvilket er tilstrækkeligt, da Maskinen hovedsagelig kun anvendes ved Rangering eller Ballastkørsel paa Strækninger ved nye Baneanlæg. Den totale Vægt af Lokomotivet udgør 65 Tons; den hviler paa to Trucker, der hver især drives af en Thompson-Houston Motor.

Saa brugbar denne Type for de ovenfor nævnte Øjemed end er, saa giver den paa Grund af sin kolossale Vægt ved en forholdsvis lille Trækkekraft og Hastighed et nyt og tydeligt Bevis for, at Akkumulatordriften for lange Afstande og svære Tog ikke er praktisk eller hensigtsmæssig.

Batterierne, der stammer fra Værket Chloride El Storage Co. i Manchester, har hver 21 Plader, som er anbragte i Blykasser, der dernæst er indsatte i Trækasser.

Naar vi fra disse almindelige Fremskridt gaar over til enkelte særlige fremragende Foretagender i vor Tid, bør i første Linie den elektriske Drift i Simplontunnelen skildres. Angaaende Anlægget af denne Tunnel har nærværende Blad allerede for længere Tid siden bragt en indgaaende Omtale.

Under den lange Bygningsperiode har man ofte raadslaet og overvejet, hvorvidt man skulde foretage det Eksperiment at indføre elektrisk Drift paa denne i international Henseende saa vigtige Linie.

Udslaget i dette Spørgsmaal gjorde dog endelig det verdensberømte Firma Brown, Boveri & Cie. i Baden (Schweiz) idet dette tilbød for egen Regning og forsøgsvis at besørge hele den elektriske Montering for Tunneldriften, og saafremt denne ikke var tilfredstillende paa samme Betingel-

ser, at fjerne hele Installationen. Det var ganske vist for sent at faa udarbejdet et nyt Projekt og fremstillet de fornødne specielle Dele, inden Aabningsterminen i Juni 1906, og man nøjedes derfor med at benytte det forhaandenværende Materiale. Det traf sig da saa heldigt, at den italienske Regering, som ligeledes interesserede sig for elektrisk Drift i Simplontunnelen, kunde stille to store Drejestrømslokomotiver, som det foranævnte Firma kort Tid i Forvejen havde leveret til de italienske Statsbaner, til Disposition for Forsøgene.

Som Følge af dette Tilbud var man henvist til at anvende Vekselstrøm som Drivkraft, og til hvis Frembringelse begge de to ved Tunnelmundingerne og under Anlægget benyttede hydrauliske Kraftstationer uden store Vanskeligheder kunde sættes i Stand. I begge Stationerne udvikles nu Trefasestrøm paa 3300 Volt, som tilføres Køretraadene. Lokomotiverne, der er forsynede med 3 sammenkoblede Aksler i Midten samt en Løber i hver af Enderne, vejer 62 Tons og udvikler i normal Drift 900—1000 Hk. Der er 2 Motorer med en Hastighedsomstilling for 34 og 68 Kilometer, som regelmæssig gennem Kobbeltængerne virker paa alle 3 Aksler. I Iselle og Brieg udveksles de elektriske Lokomotiver med Damplokomotiver.

Tunnelen passeres af Godstogene i 40 Min., mens Persontog, hvis Vægt udgør 365 Tons, forbruger 20 Min. i Retningen Brieg—Iselle. I modsat Retning paa Grund af de betydeligt større Stigninger forbruges 30 Min. Ved Igangsætningen af de svære Godstog skal Lokomotiverne forbigaaende kunne udvikle 2300 Hk.

Det vigtigste Resultat af Simplonbanens Anvendelse af elektrisk Drift tør vel være dette, at denne Drivkraft i Tidens Løb vil komme til at beherske de fleste muligvis alle Banerne i Schweiz. En Undersøgeliskommission foretog allerede for et Aarstid siden en Beregning af den for en saadan Drift nødvendige Drivkraft, hvilken danner Grundlaget for de fremtidige Elektricitetsanlæg. For Schweiz' Vedkommende med

sine dybtliggende Dale er en saadan Kalkulation lettere at fremskaffe end for andre Lande, som ingen Naturkræfter har at opvise.

En af de første Baner, som er overgaaet til elektrisk Drift, er St. Gotthard-Banen, og Direktionen har i Tide sikret sig den største Del af Vandkræfterne i Kanton Tessin. Af hvor stor en Betydning disse er, opdager man først, naar man hører, at der i disse Vandmasser findes Drivkraft nok for samtlige i Kanton Tessin forhaandenværende eller endnu kun projekterede Baner. Naturligvis kommer i første Linie St. Gotthard-Tunnelen i Betragtning; dog kan Linierne nord for Tunnelen ogsaa herfra blive forsynet med Elektricitet.

Angaaende de forskellige elektriske Driftssystemer er Schweiz saa heldigt stillet at kunne foretage Sammenligning med alle Arter. Foruden Simplontunnelen er ogsaa den 63 km lange Linie Burgdorf—Thun forsynet med Drejestrøm. Med almindelig Jævnstrøm drives Hovedbanen Freiburg—Murten ogsaa med gode Resultater, omend Kraftoverførelsen volder lidt Besvær. En interessant Kombination forekommer paa Hovedbanen Seebach—Wettingen. Strømmen føres ikke her gennem den klodsede »tredie Skinne«, men derimod gennem en ganske tynd Traad som Vekselsstrøm paa 15,000 Volt. Til Trods herfor er de gamle Ligestrømmotorer bibeholdte; man formaaede nemlig ikke at skille sig fra de den Gang fordelagtigste og bedst regulerende Motorer i Elektrotekniken, men foretrak at anbringe hele Omformeranlægget paa Lokomotivet. Det lykkedes og har i hvert Fald store Fordele ved Strømtilførslen.

(Fortsættes).

---

## Tvangsforflyttelser.

---

I Begyndelsen af Decbr. f. A. fandtes der i Remiserne i 5te Maskinkreds et tilsyneladende uskyldigt Opslag om, at 3 eksaminerede Lokomotivfyrbødere kunde søge

Korsør Depot. Opslaget vakte ikke videre Opsigt, da man vidste, at 3 Lokomotivfyrbødere i en nær Fremtid efter deres Anciennitet kunde forvente at blive forfremmede til Lokomotivførere. At Pladserne ikke har været videre eftertragtede, fremgaar af, at ikke en eneste »Lysthavende« meldte sig. Man skulde nu mene, at Udsigten til Rangering var at foretrække for Tjenesten som Fyrbøder paa Strækningen; men da det er almindelig bekendt Landet over, hvilken Hvepserede Separatisterne har bygget sig i Korsør, ønskede Lokomotivfyrbøderne fornuftigvis ikke at søge Depotet, selv med den lokkende Udsigt til den mere selvstændige Rangeringstjeneste i Modsætning til Strækningstjenesten.

De Forhold, Separatisterne har skabt i Korsør, idet disse har misbrugt den kammeratlige Fortrolighed, udsaaet Mistæneliggørelse mod den Organisation, de, om de havde været frittænkende og maalbevidste Mænd, burde have tilhørt, forherligende sig selv og ødelæggende alt og alle, der ikke delte Mening med dem, har bevirket, at ingen godvillig ønskede at gaa ind til disse Forhold.

Som det fremgaar af Personalialia i Loktid. Nr. 3, blev det ikke 3 Lokomotivfyrbødere, der i Anledning af Forfremmelse blev forflyttede fra Korsør, men derimod Lokomotivfyrbøderne Herm. Ohlsen, N. P. Nielsen og J. J. Nielsen, der beordredes forflyttede til henholdsvis Masnedsund, Slagelse og Kalundborg. Efter Forlydende skal der være tre andre Lokomotivfyrbødere *beordret* forflyttede til Korsør. Hvad disse Forflyttelser udtrykt i Penge koster Statsbanerne, er unødvendigt at komme ind paa her; Ohlsens Tvangsforflyttelse er saa meget mere mærkelig, som den hermed forbundne Udgift under Hensyn til Statsbanernes Økonomi kunde være sparet, idet der var Ansøgere til den ledige Plads i Masnedsund.

Hvilke Motiver kan der da have været til denne forstyrrende Indgriben i disse Tjenestemænds Opholdssted?

Herom har jyske Dagblade skrevet følgende: —

## Tvangsforflyttelser ved Statsbanerne.

Skal Juul-Rysenstens  
russiske Despoti genindføres?

Indenfor Statsbanefunktionærerne findes som bekendt en saakaldt Separatistbevægelse, som bl. a. giver sig Udslag i, at nogle Lokomotivførere holder sig for gode til at staa i Organisation sammen med Lokomotivfyrbøderne. Disse Separatister, der vel udgør en Femtedel af Standen, er ikke Medlemmer af D. L. & L. F., de staa derimod i S. L. som er en meget fin konservativ Forening, hvori ingen Fyrbøder kan blive Medlem.

Naturligvis har Separatisterne Føling med Statsbanernes højere Funktionærer, hvorimod deres organiserede og moderne tænkende Kolleger, der lejlighedsvis tilkendegiver deres Sympati for faglig Organisation og frisindet politisk Bevægelse, ikke staa højt anskrevet paa højere Steder.

Et Bevis herfor har man faaet i de allersidste Dage, idet 3 Lokomotivfyrbødere, Herman Ohlsen, N. P. Nielsen og J. J. Nielsen, alle af Korsør, har faaet Tvangsflytteordre uden anden Foranledning end den, at de er Modstandere af Separatbevægelsen. Ja, en af de tre Fyrbødere skal nok lejlighedsvis under et Mærke have skrevet Artikler i socialdemokratiske Blade og i »Dansk Lokomotivtidende«.

Tvangsflytteordren er udstedt af Maskininspektør Rambusch i Kjøbenhavn, og 1. Februar skulde de tre »Syndere«, som ikke har gjort sig skyldige i noget syndefuldt Tjenesten vedrørende, være ude af Byen.

Denne Tvangsforanstaltning kommer til at koste de danske Statsbaner betydelige Summer. Statsbanerne skal nemlig betale Funktionærernes Husleje for et halvt Aar i den By, som Funktionærerne forlader, idet de ikke har kunnet faa deres Lejligheder opsagte til kontraktmæssig Tid. Dernæst skal de betale 6 Dages Kostpenge for hver Funktionær samt endelig alle Flytteomkostninger.

Disse Omkostninger vil løbe stærkt op for de tre omtalte Funktionærers Ved-

kommende. Men der er al Udsigt til, at Statsbanerne kommer til at betale mange Halvaarshuslejer og mange Gange 6 Dages Kostpenge samt Flytteomkostninger, idet Medlemmer af D. L. & L. F. begribeligvis hverken vil løbe Separatisternes eller Statsbaneledelsens Ærinde eller falde deres Kammerater i Ryggen ved at søge de Pladser, som deres Kolleger er jaget bort fra. Det bliver en Tvangsflytning uden Ende og Flytteomkostninger uden Grænser.

Men selv om Statsbanerne, der i alle andre Forhold er berygtet for Fedtethed, kommer ud over Flytteomkostningerne, hvad de jo nok gør, saa bærer hele Fremgangsmaaden Præget af det russiske Tyranni, som man kendte paa Juul-Rysenstens Tid.

Det er at haabe, at de radikales Trafikminister sætter ikke alene de omtalte Tvangsflytninger ud af Kraft, men ogsaa sætter en Stopper for Tyranniet i Fremtiden, ligesom hans Forgænger gjorde efter Juul-Rysensten.

At de paagældende ikke er til Sinds at finde sig i disse Forflyttelser, er indlysende. De har da ogsaa overgivet deres Klage til Hovedbestyrelsen, som i givet Tilfælde ved alle lovlige Midler vil søge at faa disse Forflyttelser omstødt; thi om disse har Karakteren af personlig Forfølgelse, da kunde det blive ret uhyggelige Tilstande baade for Tjenestemændene og Staten, om disse Forhold uhindret kunde praktiseres. Er det for at skaffe Ro og fredelige Forhold ved Korsør Depot, at disse Forflyttelser er foretagne, vil man ikke have opnaaet den tilsigtede Virkning — vi skal ikke nævne Navne — men da burde der være taget fat fra en anden Ende.

\* \* \*

### Ministerskifte

har i længere Tid været en staaende Rubrik i Dags- og Fagpressen.

Den afgaaede Trafikminister. Jensen-Onsted er paa Grund af en Konflikt med Hærens Generaler efter eget Ønske udtraadt af det første radikale Ministerium. Trafik-

ministerposten vil foreløbig ikke blive besat; Handelsminister Weimann er Trafikminister *ad interim*.

## D. L. & L. F.

### Hovedbestyrelsesmødet den $2\frac{1}{2}$ —10.

Dagsordenen var:

- 1) Dansk Lokomotivmandsforbund.
- 2) Lokomotivformandsposterne og Lokomotivfyrbødernes Forfremmelse.
- 3) Beklædningsspørgsmaalet.
- 4) Foreningseblemer.
- 5) Stipendierejser.
- 6) Forhøjede Time- og Dagpenge.
- 7) S. L.
- 8) Optagelse af Separatister i Afd.
- 9) Stationsvisere.
- 10) Lokomotivpersonalets Hjælpekasse.
- 11) Pensionsbestemmelserne.
- 12) Lønningsbestemmelserne.
- 13) Generalforsamlingen.
- 14) Valg af Sekretærer til Generalforsamlingen.
- 15) Kongressen.  
Eventuelt.

ad 1) Udkastet til Love for »Dansk Lokomotivmands-Forbund« blev med en enkelt redaktionel Ændring godkendt, som det var vedtaget paa Mødet i Aarhus den  $8/12$ —09.

ad 2) Der indsendes fornyet Andragende om, at Lokomotivformandsposterne reserveres Lokomotivpersonalet.

- a) M. H. t. Lokomotivfyrbødernes Forfremmelse var der sket Henvendelse til Trafikministeren (Jensen-Onsted). Ved denne Lejlighed oplystes det, at der ud over det nye indlagte Tog paa Thybanen ikke foreløbig vil blive forøget Toggang nogetsteds, hvorfor det foreslaede Antal Lokomotivførere (22) maa betragtes som en Forøgelse.

De 66 nye Fyrbødere, der øn-

skes bevilget paa indeværende Aars Finanslov, er for at bøde paa den udstrakte Anvendelse af Værkstedsarbejdere.

ad 3) Aalborg Afdeling havde fremsat et Forslag til en Løsning af Uniformsspørgsmaalet.

Hovedbestyrelsen kunde ikke for Tiden støtte Forslaget under den nuværende finansielle Situation.

ad 4) Fredericia Afdeling stillede Forslag om Anskaffelse af Foreningseblemer.

Hovedkassereren vil paa Generalforsamlingen fremkomme med fornødne Oplysninger.

ad 5) Fra et Medlem var fremsat et Forslag om, at D. L. & L. F. skulde indføre Stipendierejser.

I Betragtning af Foreningens Udgifter ser den sig foreløbig ikke i Stand til at bevilge saadanne Beløb.

ad 6. Forhøjede Time- og Dagpenge til de Lokomotivfyrbødere, der forretter Førertjeneste.

Under Hensyn til Trafikministerens Udtalelse, at der paa de aarlige Finanslove vil blive forlangt Lokomotivførere ansatte til Udgligning af det Forhold at benytte Fyrbødere til Førertjeneste, blev Spørgsmaalet paa Forslag af Formanden henlagt.

ad 7. Den fungerende Formand for »Statsbanernes Lokomotivfører-Forening« kom til Stede ved Mødet for at høre Formandens Anskuelse om, under hvilke Former et Samarbejde mellem S. L. og D. L. & L. F. kunde finde Sted.

Der blev tilstillet Statsbanernes Lokomotivfører-Forening følgende Skrivelse: —

Paa Foranledning af Foreningens Henvendelse om et Samarbejde mellem D. L. & L. F. og S. L. skal man til videre Bekendtgørelse med-



dele, at D. L. & L. F. nu og fremdeles staar ved sit Tilbud om Forhandling herom, naar S. L.s Medlemmer forinden vil udmelde sig som Kreds af Jernbaneforeningen.

Man skal dog henlede Opmærksomheden paa, at Spørgsmaalet vil blive forelagt den ordinære Generalforsamling i Marts d. A. til definitiv Afgørelse.

Kjøbh., den  $\frac{2}{2}$ —10.

*Chr. Christensen,*  
Fm. for D. L. & L. F.

ad 8) Formanden meddelte, at Separatisterne ved 2 store Depoter ønskede at genindtræde i D. L. & L. F.

De paagældende Afdelingsbestyrelser ønskede imidlertid under Henvisning til Afdelingslovenes § 5 at udelukke enkelte fra Optagelse.

Det blev fra Hovedbestyrelsens Side gjort gældende, at ovennævnte § ikke kunde finde Anvendelse paa de her omhandlede Forhold, idet enhver Lokomotivmand har uforbeholden Ret til Optagelse.

ad 9. Fra Forslagsstillerne til Anbringelse af Stationsvisere var indsendt en Skrivelse, der toges til Efterretning.

ad 10. Formanden henstillede til Medlemmerne, at Tillidsposterne i »Lokomotivpersonalets private Hjælpkasse« besættes med Medlemmer af D. L. & L. F.

ad 11. Foranlediget ved forskellige Tilfælde ønskede man ude i Afdelingerne Ændringer i Pensionsloven. Nyborg Afdeling ønskede saaledes ikke Spørgsmaalet rejst for den enkelte, men ønskede Pensionsloven ændret i mere human Retning.

ad 12) Fra Esbjerg Afdeling var indgivet 3 Sager angaaende Lønningsbestemmelsernes Fortolkning.

a) Beregning af Timepenge med Tog 3047 Es—Va.

Under Henvisning til Ordre D, ad § 10, 2det og 3die Stykke tilkommer der kun Personalet Timepenge fra Tog 3047s Afgang fra Es. til dets Ankomst til Va.

b) I Anledning af, at Maskinbestyreren har nægtet at attestere Regninger fra Lokf. Sørensen, Mørck m. fl. for Dag- og Timepenge fra den  $\frac{8}{12}$  til den  $\frac{11}{12}$  09 i Henhold til Ordre D. 2064 § 10 4de Stk. og Dag- og Timepenge fra den  $\frac{11}{12}$  til  $\frac{24}{12}$  09 i Henhold til Ordre D. 2064 § 14, vil Hovedbestyrelsen søge Sagen fremmet gennem Maskindirektøren.

c) Arbejdstog paa Es. Station og Havn. Under Henvisning til Ordre D. 2064 § 10 2det Stk. kan der beregnes Timepenge.

Sagen vil blive søgt fremmet sammen med ovenstaaende.

ad 13) **Generalforsamlingen er fastsat til Fredagen den 18de Marts.**

ad 14) Som den ene af Sekretærerne til Generalforsamlingen valgtes Lokf. C. M. Christensen, Gb. Denne bringer den anden Sekretær i Forslag.

ad 15) **Nordisk Lokomotivmandskongres afholdes den 8. og 9. Juni d. A. i Aarhus.**

Under *Eventuelt* meddelte Formanden, at han havde henvendt sig til Trafikministeren om Forhandlingsretten. Denne havde givet Tilsagn om, at der skulde blive taget fornødent Hensyn til D. L. & L. F.

Imidlertid var der af Trafikministeren indvarslet til et forberedende Møde om Grundprincipperne for Forhandlingsret. Til dette Møde var tilsagt Repræsentanter fra forskellige Etatsforeninger. D. L. & L. F. var ikke repræsenteret.

I den Anledning blev der samme Dag indsendt følgende Skrivelse til Trafikministeriet: —

Foranlediget ved, at Repræsentanter fra Foreninger under Post-, Told- og Jernbanevæsenet har været tilkaldte til Forhandling i Ministeriet om Formerne for fremtidige Forhandlinger mellem Administration og Tjenestemændene, tillader man sig herved at andrage Ministeriet om, at ogsaa vor Organisation, der ikke var tilkaldt til ovennævnte Møde, maa blive repræsenteret i det eventuelt oprettede nye Raad.

Som Begrundelse for dette vort ærbødige Andragende skal man tillade sig at anføre, at vor Organisation, der tæller 1000 Mand Lokf. — Lokfb., ikke med Tryghed kan overlade Forhandlinger og eventuel Afgørelse af de Sager, hvorom der kan være Tale, navnlig Tjenestefordeling og andet Lokomotivpersonalet vedrørende.

For D. L. & L. F.  
Chr. Christensen,  
Fm.

## II. Tvangsforflyttelser fra Korsør.

Fra 3 Lokomotivfyrbødere var til Hovedbestyrelsen indsendt Klage, at de uden Motivering af Generaldirektoratet var forflyttede til Kb., Sg. og Ms.

Da de paagældende ikke havde gjort sig skyldige i Tjenstforseelser, og der, efter hvad man havde bragt i Erfaring, var 3 andre Lokomotivfyrbødere, der var *beordret* forflyttede til Korsør, kunde disse Forflyttelser, naar rimeligt Hensyn skulde tages til Statsbanernes Økonomi, kun betragtes som et Udslag for personlige Forfølgelser.

Formanden og et Hovedbestyrelsesmedlem søgte samme Dag Generaldirektøren og hævdede overfor ham, at der næppe kunde foreligge andre Motiver bag disse Forflyttelser end personlig Forfølgelse. Generaldirektøren lovede, at

der gennem Auditøren skulde blive indledet en Undersøgelse om de paaklagede Forhold.

\* \* \*

## En vellykket Julefest

blev den 7de Januar afholdt af de københavnske Afdelinger i Myginds Lokaler. Af Underholdning havde Festudvalget engageret Tivolis Pjerrot, der ved sine originale Paafund bragte Stemningen paa en saadan Højde, at Pjerrot til Slut fik et oprigtigt ment Hurra med paa Vej, da han efter 3 Timers Underholdning forlod Salen.

Til Festen var Tilslutningen ualmindelig stor, og skønt Tegningen paa Listerne gik sparsomt, maatte Festudvalget midt under Festen i Byen for at købe flere Præsentar og Godter, da Børnenes Antal var steget fra 112 til 141. Den saakaldte »hemmelige Kasse«, der indeholdt en velnæret And med Kartoffler, Rødkaal, Æbler, Svedsker etc., gjorde formidabel Lykke ved Lodtrækningen. Af andre Gevinster var der 1 Skrivetøj, 1 Syskrin, 1 Syæske samt 1 Rygegarniture. En smuk Opmærksomhed i Form af »et Rygegarniture« i Messing blev skænket af pensioneret Lokf. F. C. C. Nielsen. Julefesten sluttede med et animeret Bal, der varede til Kl. 4. X.

Ved de københavnske Afdelingers Julefest blev

	vundet paa Nr.	C—	71
Syæsken	— — —	A—	68
Rygegarnituret	— — —	A—	99
Skrivetøjet	— — —	A—	170
Syskrinet	— — —	A—	82

Det af Hr. pens. Maskinist F. C. C. Nielsen skænkede Rygegarniture bortauktioneredes for 4 Kr. 05.

\* \* \*

## Kjøbenhavn H. Afdeling.

Afdelingen har valgt til Afdelingsbestyrelse for 1910:

Som Formand Lokf. L. Mortensen  
 som Kasserer Lokf. C. Larsen  
 som Repræsentant Lokfb. S. Hansen  
 » » Lokfb. C. Andersen  
 (alle Genvalg)  
 som Revisorer Lokf. Knudsen  
 Lokfb. Schødt  
 som Repræsentant for Ø. Lokfb. Lillie

\* \* \*

### Aarhus Afdeling

afholdt Onsdag den 19. Januar sin aarlige Julefest med Juletræ. Festen var meget vellykket, og Tilslutningen var større end de foregaaende Aar (ca. 150). Aarsagen hertil maa nærmest søges deri, at D. L. og L. F. stadig vokser. Fra vore Foresattes Side var der vist særdeles stor Imødekommenhed; alle, som havde tegnet sig paa Listen, fik fri.

Aarhus Afdeling bringer her vore Foresatte vor bedste Tak for det store Arbejde og den Imødekommenhed, som her er vist Afdelingen.

Aarhus, den 19. Januar 1910.

*Frantz C. Nielsen.*

## Masnedø-Broen.

Under Udfoldelsen af større Ceremoniel end sædvanligt ved Statsbanernes Licitationer aabnedes den 7de ds. Tilbudene paa Bygningen af den projekterede Masnedøbro.

Fra danske Maskinfabriker forelaa intet Bud udover et fra Burmeister & Wain, hvilket Firma havde associeret sig med den kendte Entreprenør N. C. Monberg og den store, tyske Brobygningsfabrik Gutehoffnungshütte. Baade Entreprenørfirmaerne Saabye & Lerche og Gunnensen & Elzelingen havde ønsket Tilbud paa Overbygningsarbejdet fra danske Maskinfabriker, men modtog i 11te Time, det vil sige for kun

3 Dage siden, en beklagende Meddelelse fra disse Fabriker om, at de maatte renoncere paa at gøre Tilbud. Særlig Gunnensen & Elzelingen kom i en ubehagelig Forlegenhed ved denne Besked, da de havde forstaaet, at det var givet, at de fik et Tilbud, og derfor ikke havde sat sig i Forbindelse med noget tysk Værk. Nu maatte de fra Tyskland telegrafisk fremskaffe et Bud, og da der kun var et Par Dage at løbe paa, var der ingen Frist til indgaaende Detailberegninger, hvorfor deres Tilbud naturligvis blev meget for højt.

Der forelaa 6 Tilbud.

Det laveste Bud forelaa fra det tyske Brobygningsselskab Harkort i Forening med Maskinfabriken Dyckerhoff & Widmann. Med et modificeret System for Overbygningen lød disse Firmaers Bud paa 7,003,733 Kr. 86 Øre, men det stillede som Betingelse, at de modtog maanedlige à conto-Betalinger.

Sammen med Firmaet R. Schneider, Berlin, afgav Harkort endnu et Tilbud, der — ligeledes for en modificeret Overbygning — lød paa 7,566,600 Kr., og endnu et tredje Tilbud afgav Harkort, denne Gang sammen med Philipp Holzmann & Co. i Berlin, paa 8,090,000 Kr. Ogsaa disse Bud stillede maanedlige Udbetalinger som Betingelse.

Saabye & Lerches Bud i Forbindelse med Grüner & Bilfingers Maskinfabrik, Augsburg, og Werke Gustavsburg lød paa 7,995,000 Kr., der i Overensstemmelse med Betingelsernes Krav først ventedes udbetalte ved Arbejdets Fuldendelse. Et alternativt Tilbud med forandret Drejemaskinekonstruktion, vistnok dansk Arbejde, lød paa 40,000 Kr. mere. Tiden for Arbejdets Fuldendelse ansloges til kun ca. 30 Maaneder, medens de andre Tilbud næsten alle lød paa ca. 4 Aar.

Gunnensen & Elzelingens Tilbud var paa 8,878,448 Kr. og forudsatte maanedlige Udbetalinger i Overensstemmelse med Statsbanernes sædvanlige Kotume.

Endelig forelaa der fra N. C. Monberg og Burmeister & Wain i Forbindelse med Gutehoffnungshütte 5 alternative Tilbud. For et Projekt, der i alt væsentligt falder

sammen med Statsbanernes eget Projekt, forlangtes 7,632,650 Kr. Med en ændret elektrisk Bevægelsesmekanisme 7,560,650 Kr., med ændrede Konstruktioner af de faste Partier 7,520,650 Kr. og 7,432,650 Kr., og endelig med Løftebro i Stedet for Svingbro 7,482,650 Kr. Betalingen forudsattes ved alle disse Tilbud først at skulle foreligge ved Fuldendelsen.

Hr. Brøchner-Larsen havde sendt en Skrivelse, at han ønskede senere at indsende Tilbud fra et engelsk Værk, naar nærmere Udregninger var udarbejdede.

Hr. Saabye henstillede, at ogsaa de forskellige Tidsfrister, som Budene angav for Arbejdets Fuldførelse, oplæstes. Kommitteret Ernst var ikke utilbøjelig hertil, men Kontorchef Giødesen mente, at det vilde tage for lang Tid og ønskede snarest mulig at kunne overføre Tilbudene til Trafikministeriet. Der blev derfor kun afgivet den ovenfor anførte ganske summariske Oplysning.

\* \* \*

Ingeniør Koefoed undersøger i »Nationaltid.«, om den danske Industri kan magte at udføre et saa stort Arbejde som Overbygningen til Masnedø-Broen.

Han skriver derom:

Som Ingeniør for Brobygning, med en niaarig Erfaring fra Amerika og fjortenaarig Erfaring her i Landet som Leder af Broanlægene: Viadukten ved Østbane-  
gaarden, Strandmøllebroen, Viadukten over den nye Godsbanegaard, Langebro, Ny Knippelsbro og mange andre Broer, maa jeg vel være i Stand til at dømme, om Masnedø-Broen kan bygges herhjemme.

Vort største Brobygningsfirma har i en Række af Aar fabrikeret 2 Millioner Pund Staal til Broer paa deres Fabrik aarlig.

Masnedø-Broen vejer ca. 20 Millioner Pund; det største Firma her kan let fabricere 8 Millioner Pund i 4 Aar; der er saaledes 12 Millioner Pund tilbage, som fordelte paa 7 større og mindre Brobygningsfirmaer, som har udført fortrinligt Arbejde før, giver gennemsnitlig  $\frac{1}{2}$  Million Pund

til hvert Firma aarlig at fabricere; dette kan med Lethed præsteres.

Interessant er det at vide, at der til Sammennitning af de enkelte Brodele behøves 3 à 4 Millioner Nitter. En god Nitte-maskine, der betjenes af to Mand og en Lærling, kan nitte 2500 à 3000 Nitter daglig; regnes der nu med et passende Antal Maskiner, 8 à 10, da kan det hele Nittearbejde udføres i 3 Aar, naar der fradrages for Helligdage og daarlige Vejrforhold. Det skal bemærkes, at Broen helst skal bygges ved selve Brostedet, efter en vel udtænkt Plan — enkelt og dog holdbar i sin Konstruktion — for et fireaarigt Arbejde. Vort største Brobygningsfirma vilde alene være i Stand til at udføre hele Anlægget, naar en bestemt Plan lægges, og Broen bygges paa Brostedet. At der kræves et fortrinligt Maskineri til den store Bros Drift, er en Selvfølge!

Vi kan ogsaa bevise, at et saadant Maskineri kan konstrueres og fabriceres her i Landet — man behøver blot at iagttage Manøvrerne med Langebros Svingbro og Ny Knippelsbros Klappbro, noget saa smukt skal man lede længe efter i Udlandet, og disse Maskinerier har staaet deres Prøve — især Ny Langebros, som har været i Drift i mange Aar. Vore egne Brobygninger har vundet almindelig Anerkendelse i Udlandet, efter at de har været nøje eftersete af Specialister paa dette Omraade.

---

## En Bemærkning.

---

Der var i »Politiken« en af de sidste Dage i December Maaned en lille Notits, som det muligvis kan interessere Lokomotivpersonalet at kende.

Der meddeltes i denne, at Lokomotivførerne ved de tyske Statsbaner faar 2000 Mark udbetalt, naar de i 10 Aar har gjort Tjeneste uden Uheld, som er forarsaget af dem.

Det glæder os at se, at man i Tyskland forstaar at vurdere det Arbejde, der er lagt paa Lokomotivføreren, forstaar at vurdere dette, at en Lokomotivfører igennem 10 Aar har kunnet undgaa at være Aarsag til Uheld.

Det er en naturlig og direkte Indrømmelse af den ansvarsfulde Gerning, der udføres paa Lokomotivet — — —

Gud bevare os, om vi nogen Sinde vilde finde paa at fremsætte et saadant Ønske, eller om Administrationen selv vilde finde paa at gøre noget lignende for vort Vedkommende herhjemme, hvad jeg i Parantes bemærket ikke er saa bange for, da skulde man høre et Ramaskrig fra vore Venner i »J. F.« og »D. J. F.«. Men det vilde da ogsaa være uanstændigt, overdrevent, og Gud ved hvad. For de Folk højner jo deres egen Løn ved at fortælle, at vi er forfærdelig graadige, i Mangel af bedre Argumenter. For er det ikke det, de har fortalt os, at netop de har den bedste Evne til at vurdere vort Arbejde.

Jo, jo netop det har de fortalt os. Men saa kunde maaske en af vore ærede Læsere mene, at vi saa til Gengæld havde en Smule Forstand paa, hvad de kunde fortjene.

Nej saamænd om vi har, de er skam i Besiddelse af al den Forstand, der er til. Men har vi da intet at sige?

»Vi arbejder for, hvad Herren vil give«. I dette Tilfælde »J. F.« og »D. J. F.« Aa! for nogle sølle Herrer!

Men glæd dig, Læser, det turde være Løgn altsammen!

Vi fremturer stadig i den formastelige Tanke, at vi, der har Skoen paa, bedst ved, hvor den trykker, og vi skal være de sidste til at fortælle, hvor meget andres Arbejde er værd; men vi ved af Erfaring, hvad det er at staa paa Lokomotivet, vi kender Farerne, der lurar paa os, vi ved, at det i Almindelighed er gaaet op for Folk, hvem der bærer Ansvar for Toget i Bevægelse. Herom bar Forhandlingerne i Rigsdagen 08 tilstrækkelige Vidnesbyrd, og alligevel mener J. F. og D. J. F., at vort Krav om Lønning

paa indtil 3000 Kr. var aldeles overdreven — endsige ekstra 2000 Kr. for 10 Aars god Tjeneste — men de har vel ogsaa følt, hvad det er at staa paa Lokomotivet i Regn, Slud, Taage og Snefog spejdende efter Signaler og saa samtidig en vis Grad af Forpligtelse til at fremføre Toget saa rettidig som muligt.

Ja vist kender de dette, ellers var de neppe kompetente, og derfor var det dem en Æressag at stemple omtalte Krav som »aldeles overdreven«.

De var selvbestaltede Dommere over, hvad vi kunde tilkomme.

Og tænk, der er Lokomotivførere i Jernbaneforeningen!

Det blev nydelige Tilstande, om vi alle i Hob modarbejdede hinanden, naar Lejlighed gaves.

Det vilde omtrent være, som der er i Jernbaneforeningen for Tiden. *Risby.*

## Vore Uniformsgenstande.

Plejer vi ikke at faa vore Kapper og Huer i Oktober Maaned?

Denne Gang naaede vi helt hen i Januar Maaned, inden vi fik dette udleveret, altsaa paa 4de Maaned efter den en Gang fastsatte Termin.

Nu staar der i Reglementet desangaaende, at vi skal have Kappe hvert 3 Aar og Hue hvert Aar, men denne Gang er der forløbet  $1\frac{1}{4}$  Aar, siden man sidst fik Hue.

Men maaske Terminen for Udlevering af Uniformssagerne er bleven forandret, det kunde jeg saamænd godt lide at vide, for saa vidste man da, naar man skal have disse Sager.

For det maa der da ogsaa være en Ordning paa!

Der var forleden en Kollega, som fortalte mig, at man for mange Aar siden udleverede Uniformsgenstandene i April Maaned, men at man saa et skønne Aar

gik hen og skød Udleveringen ud til Oktober Maaned, og, sagde han videre, gjorde man nu noget lignende og trak  $\frac{1}{2}$  Aar paa, saa var der tjent 1 Aar. Ja, det var altsaa ikke os, Personalet, der tjente noget paa dette.

Men noget saadant tror jeg ikke, at man pønser paa, for der er da ingen, der har Interesse af at forandre Udleverings-terminen. Det er fortalt mig, at der i Licitationsbetingelserne staar anført, at Leveringen skal ske i Oktober—November—December Maaned; hvis dette er Tilfældet, kan man i værste Fald ikke vente denne før-end Januar Maaned.

For Trafikafdelingens Personale gælder det, at Leverancen skal ske i første Kvartal af Aaret, men Udleveringen af deres Sager er ogsaa præget af mere Præcision end vor. Thi de faar altid udleveret dem først i April, hvilket er Terminen.

Det var altsaa rart, om vi kunde naa til at faa en nogenlunde præcis Udleverings-termin.

Saafernt dette kunde opnaas, da er Hensigten med denne Opsats lykkedes.

*Ledøje.*

---

## Sygekassevalget.

---

Dette Spørgsmaal beskæftiger ganske naturlig Fagpressen i denne Tid lige oven paa Valget.

Vi forstaar saa godt, at man er noget skuffet over Resultatet, men det, der skete, var simpelthen det, at d'Hrr. fra de to »store« Organisationer havde slaet større Brød op, end de kunde bage.

De burde i Tide have betænkt, at vi gik til Valg efter en Ordning, hvor Lokomotivførerne dog havde nogen Indflydelse, en Ting, man fra den Side snart, saa snart det bare kan lade sig gøre, vil fratage Lokomotivpersonalet.

Som Medlemmerne vil have set af »Vor Stand«s i »Lokomotivtidende« optagne Artikkel, tales der om, at vi af Foreningsinteresse har gennemført O. Larsens Valg, og det samme hyler »Jernbanetidende« op om, og det mener, at vi har ført Foreningspolitik i Stedet for saglig Behandling af Sygekassespørgsmaalet.

Ja, det lyder godt at høre den Tale fra den Side, hvor »J. F.« og »D. J. F.« hver Gang, der er blot den ringeste Anledning til at spille Hovmester for os alle, bruger dette.

Og det samme er sket nu i dette Tilfælde. Man opstiller uden videre en ny Kandidat til Repræsentantskabsvalget og laver Agitation paa at faa smidt O. Larsen ud.

Og selvfølgelig var den ny Kandidat en Jernbaneforeningsmand.

Man gjorde sig selvfølgelig ikke den Ulejlighed at lade os vide, hvad man havde i Sinde fra den Side, forsaavidt at vi ikke vilde opstille en anden Mand i O. Larsens Sted.

Nej, man spurgte ikke, men handlede, som om vi ikke eksisterede, altsammen paa gammel velkendt Maade.

Nu var Tidspunktet, som enhver ved, langt fremrykket, og vi havde, det mente vi da den Gang, ikke Raad til at opstille nogen Modkandidat til O. Larsen for ikke at splitte Stemmerne.

Og vi besvarede altsaa den Haan, der var vist vor Forening, ved at fastholde vor gamle Repræsentant.

Gud ved, om »J. F.« og »D. J. F.« ikke havde gjort det samme, om det havde været dem?

Vi besvarede altsaa deres »saglige« Foreningssygekassepolitik med Foreningspolitik.

Det gik altsaa, som det skulde; vore Medlemmer gjorde simpelthen deres Pligt, da vi satte O. Larsens Valg igennem, og vi viste dermed, at vor Forenings Medlemmer retter sig efter Ledelsen.

Vi ønsker ikke at udtrykke vor Glæde over, at Ass. Friis-Skotte gik ud af Repræ-

sentantskabet; vi tror, at Sygekassen, saavidt vi kan skønne, i ham havde en dygtig og forstaaende Repræsentant, men vi ser, at Jernbaneforeningen end ikke, skønt Repræsentantskabet anbefalede ham, var i Stand til at faa Medlemmerne til at lyste Parole og sætte hans Valg igennem.

At en af os ukendt Assistent kom ind i hans Sted — efter Anbefaling i »Dansk Jernbaneblad« — og paa Trods af »J. F.«s Repræsentantskab, viser os tillige, at Medlemmerne af denne Forening aldeles ikke sympatiserer med de demokratiske Synspunkter, som gør sig gældende hos Repræsentantskabets Flertal med Hensyn til denne Sag.

Endvidere saa vi en af Repræsentanterne bryde ud, Lokf. Lillelund, og anbefale O. Larsen til Genvalg, hvilket til Overflod bekræfter, hvad vi tidligere har fortalt, at »J. F.« nok vilde faa megen Glæde af d'Hrr.

Det er saaledes ikke opbyggende Tilstande, der hersker i »J. F.« Det var vist meget passende, om de søgte at ordne deres egne Forhold, inden de vil være med til at passe vore.

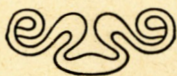
Med Hensyn til det »skæve« Forhold, Jernbaneforeningen *mod sin egen Villie* er kommen i til »D. L. og L. F.«, skal vi bemærke følgende: Maa vi faa at vide, hvem der har dikteret »J. F.« den Holdning, det har indtaget overfor »D. L. og L. F.« siden Lønningslovbehandlingen, ja, siden man gik med til at ophæve »Fællesudvalget«?

For hvis det er mod »J. F.«s gode Villie, at Forholdet er saaledes, som det er, saa ved jeg skam ikke bedre, kan ikke se rettere, end at »J. F.« med Hensyn til den Sag fuldstændig har ladet sig lede af »D. J. F.«.

Og det kan den »store« Organisation ikke være bekendt.

Vi vasker vore Hænder!

Risby.



## De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.

### Regnskabsoversigt for Halvaaret

$\frac{1}{8}$  1909— $\frac{31}{1}$  1910.

Saldo for Aaret 1908—09 ...	Kr. 56627,19
Kontingent og Indskud .....	- 2222,00
Renter .....	- 995,87
	<hr/>
	Kr. 59845,06

Pensioner .....	Kr. 1329,17
Tryksager .....	- 43,75
1 Regnskabsbog .....	- 2,70
Porto .....	- 2,04
Honorar for Afkortning af Kontingent .....	- 40,52
$3\frac{1}{2}$ % Østf. Kreditf. Obig... ..	- 50000,00
Indestaaende i »Bikuben« ... ..	- 8426,88
	<hr/>
	Kr. 59845,06

Kassens Kapitalformue er steget fra Kr. 56627,19 til Kr. 58426,88. Medlemsantallet er steget fra 367 til 374. 9 ny indmeldte. 1 død (fhv. Lokf. Wienecke, Kbh.,  $\frac{12}{8}$  09). 1 udmeldt, grundet paa Hustrus Død. Pension ydes nu 25 Enker. 21 erholde 100 Kr. og 4 150 Kr. aarlig.

Nye Medlemmer optages ved Henvendelse til Bestyrelsen.

Kjøbenhavn, den 31. Januar 1910.

P. B. V.:  
Roosen.

## Personalialia.

$\frac{1}{2}$  10.

### Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

Nr.  
401 L. H. Mortensen, Korsør, med Tj.-Nr. 53 i Korsør  
389 H. J. Zschau, Langaa 3, med Tj.-Nr. 136 i Langaa 4  
391 N. Nielsen, Esbjerg, » » 210 i Struer

## Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

Nr.  
6120, 1. Kreds, P. J. Nielsen med Tj.-Nr. 389 i  
Kbhavn. H. 5  
7110, 2. Kreds, L. P. H. Conrad med Tj.-Nr. 391 i  
Langaa 4  
2089, Vk. Ar., N. P. Gaarde med Tj.-Nr. 401 i Esbjerg

### Forflyttede er:

Lokomotivførerne Nr.  
89 I. S. Michelsen, Langaa 4, til Aarhus H.  
63 A. Schulz, Korsør, til Kbhavn. G. 1  
183 I. C. Hansen, Kbhavn. G. 1, til Kbhavn. G. 5  
453 H. Jørgensen, Struer, til Kbhavn. G. 1

Lokomotivfyrbødernes Nr.  
221 H. E. Bech, Langaa 4, til Langaa 3  
533 L. C. D. R. Sørensen, Kbhavn. H. 5, til Korsør

$\frac{1}{3}$  10.

### Forflyttede er:

Lokomotivførerne Nr.  
210 N. Nielsen, Struer, til Esbjerg  
467 N. L. Nielsen, Esbjerg, til Struer

## Trikotage og Lingerie.

Specialitet: **Børnekonfektion.**

**Systue for Børnekjoler.**

Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.

**N. Chr. Jensen, Bruunsgade 39, Aarhus, Tlf. 2596.**

## Carl Nielsen, Guldsmed & Juveler,

**Bruunsgade 25, Aarhus.**

Telefon 791.

Telefon 791.

## Gummi-Kravetøj

(hvidt og kulørt).

**Største Udvalg.**

**Billigste Priser.**

Nedfald. Flip, kulørt, 60 Øre,  
opst., kulørt, 45 Øre, alle Nr.,  
dobbel Flip, kulørt, 75 Øre,  
og hvide 65 Øre.

Kulørt Serviteurs 1,00,  
hvidt do. 0,75,  
Manchetter 0,75 faas i

„**Flippen**“, Istedg. 128, Kbh. V.

Ærb. K. Hintz.

Obs.! Svære hv. Gum. Flipper opst. hjemkomne à 0,75.  
Postordres ekspederes pr. omgaaende.

## BREVPAPIR, MEDDELELSER OG KONVOLUTTER

MED



:: FORENINGENS MÆRKE ::  
LEVERES TIL BILLIGSTE PRISER KUN AF

**Lok.-Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.**

### Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16 III, København V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

## I. G. Brørups Møbelforretning

**31 Dannebrogsgade 31 - København**

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivfunktionærer med Møbler i alle Stilarter.

**Stor Rabat gives mod Kontant.**

Afbetaling indrømmes med 4 à 8 Kr. maanedlig.  
**Møbler forsendes overalt i Landet.**

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4<sup>a</sup> tv.,  
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.