

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



Nr. 13.

1. Oktober 1908.

8. Aarg.

## Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

Kan vi selv bygge dem?

Efterhaanden som vi udvikler vort Banenet her i Landet, stilles der ogsaa større og større Krav til det rullende Materiel. Folk vil nu om Stunder hurtigt og mageligt afsted, og man maa jo sige, at i hvert Fald paa Hovedruterne kan man som Regel ikke klage over vore Jernbanetog, hverken hvad Vognenes Udstyrelse eller Farten angaar; der gøres fra Administrationens Side meget for at tilfredsstille det rejvende Publikum.

Det fryder altid enhver dansk Mands Øje, naar han sætter sig til Rette i en af de nye Jernbanevogne, at se den lille Plade, som er anbragt paa Vognens Væg, og som forkynder, at det er Fabriken »Scandia« i Randers, som har bygget den. Det vidner nemlig om, at dansk Snille og dansk Foretagsomhed kan skabe noget virkelig godt og smukt, selv om Konkurrencen med Ulandet er levende.

Men Trækraften paa vore Baner, de

svære Lokomotiver, henter vi endnu fra Ulandet. Paa dette Omraade er det ikke lykkedes at skabe en Industri herhjemme.

Vort Maskinbyggeri har imidlertid udviklet sig meget betydeligt i de senere Aar, og det var derfor i høj Grad ønskeligt, om der ogsaa kunde skabes en hjemlig Industri for Konstruktion og Bygning af Lokomotiver. Sagen har været stærkt fremme i sidste Rigsdagssamling. Og Grunden hertil var, at der paa Finansloven var opført omtrent 2 Millioner Kr. til Anskaffelse af nye Lokomotiver til Statsbanerne. Det er klart, at hvis vi kunde naa til, at en saa stor Sum blev her i Landet, vilde det betyde Arbejde og Fortjeneste for en Mængde Mennesker.

Gennem en Del Aar var det saaledes, at naar Statsbanerne ønskede ny Lokomotiver bygget og altsaa afholdt Licitation i den Anledning, gav vore hjemlige Maskinfabrikker og Værksteder ogsaa Tilbud. Saaledes har Burmeister & Wain allerede saa langt tilbage som 1871 bygget to Maskiner (Litra Es Nr. 236-237); de hører til de bedste og løber den Dag i Dag og er velsete blandt Lokomotivpersonalet. Siden har Burmeister & Wain ikke givet sig af med Bygning af Lokomotiver, kun i Ny og Næ bygget en Lokomotivkedel. Men der er et Par andre danske Firmaer, der har bygget Lokomotiver; saaledes indgav det forrige Aar



opløste Aktieselskab Vulcan i Maribo og Firmaet Smith, Mygind & Hüttemeier i København i Aaret 1899 Tilbud paa Levering af Lokomotiver. Der skulde ialt bygges 10 Maskiner, og af dem byggede de to Firmaer hver 2, medens de øvrige blev forarbejdede i Milano i Italien; efter Sigende er det tyske Aktionærer, der ejer Værkstederne, og de er anlagte her, fordi Arbejdskraften er billig. Timelønnen for en italiensk Maskinarbejder skal være ca. 15 Øre!

Ved den ovenfor omtalte Licitation var Tilbudet fra Milano paa 25,000 Kroner for hvert Lokomotiv, medens de danske Firmaer forlangte 26,000 Kr. pr. Stk. Der var altsaa 1000 Kr.s Forskel, men naar Hensyn tages til Forskellen i Arbejdslønnen og Forholdet mellem de Kaar, de italienske Arbejdere lever under, og dem, som vore hjemlige Arbejdere er vant til, kan man ikke paastaa, at de 1000 Kr. er en betydelig Sum. Senere har da navnlig »Vulcan« leveret en hel Del Lokomotiver til forskellige Privatbaner her i Landet, men de danske Statsbaner har ikke ment at kunne tage imod de indkomne Tilbud fra denne Fabrik, og i de sidste Aar har intet dansk Firma deltaget i Konkurrencen om Levering af Lokomotiver. Dette mærkedes straks i Udlandet, hvor man benyttede sig heraf til at sætte Priserne ganske artigt i Vejret, saaledes kostede de sidst leverede K-Maskiner 45,000 Kr., medens de tidligere blev leverede fra Milano for 38,000 Kr.

Hvis Statsbanernes Ledelse vilde tage under Overvejelse, om vore Lokomotiver ikke lige saa godt kunde bygges paa vore hjemlige Værksteder, og prøve paa at gøre en Bestilling, vilde det, som sagt, skaffe Arbejde for en Mængde Mennesker, og saa blev da alle de mange Penge her i Landet i Stedet for at vandre i fremmede Lommer.

Der er ingen Tvivl om, at vor Maskinindustri godt kan give sig i Lag med at bygge Lokomotiver; det har jo vist sig, at de Maskiner, der er fremstillede paa danske Værksteder, er ganske fortrinlige; ligeledes har Statsbaneværkstederne ombygget

— helt fra Grunden af — forskellige Lokomotiver.

De danske Lokomotiver har ogsaa i Fagmandens Øje et mere net Ydre end de italienske. — Hvad der særlig falder i Øjnene, og som til en vis Grad bliver betegnende for hele Forarbejdningen, er det, at man kan se Støtter rage tre-fire Gevind udenfor Møttrikkerne, medens andre er snubbet af indenfor Møttrikkerne. I den Henseende er det danske Arbejde mere sirligt, uagtet det er de samme Kontrollører, der har kontrolleret Forarbejdningen; men maaske tør man ikke hos Italienerne, der har det hidsige Blod, kritisere.

Det er os i hvert Fald bekendt, at en belgisk Ingeniør, der paa Grund af Kritik havde foraarsaget en italiensk Maskinarbejders Afskedigelse, senere var bleven udsat for et Mordforsøg fra hans Side.

I vort Naboland Sverrig er det saaledes, at hvert eneste Lokomotiv, der løber paa de svenske Statsbaner, er bygget i selve Landet. Der er fra Nydquist og Holms Lokomotivfabrik i Trollhättan leveret 8 Stk. D-Maskiner.

Hvorfor kan vi ikke komme ind paa det samme herhjemme? Der er ingen Tvivl om, at vi selv kan lave vore Lokomotiver. Hvis blot Statsbanerne kom ind paa lidt efter lidt at bestille deres Lokomotiver hos vore hjemlige Fabrikker, vilde det ikke vare lange, inden de fik saadanne Specialmaskiner og saa øvede Folk, at de kunde konkurrere med Udlandet. Tilmed viser det sig, at de udenlandske Fabrikker i Øjeblikket ved, at de ikke behøver at frygte nogen Konkurrence fra danske Maskinfabrikker og benytter dette til at sætte Priserne op.

En Betingelse for, at der kan skabes en hjemlig Industri paa dette Omraade, er imidlertid, at Statsbanerne søger at samarbejde med vore Maskinfabrikker, og at Lovgivningsmagten ikke stiller sig afvisende, hvis Lokomotiverne i Begyndelsen skulde blive en lille Smule dyrere her hjemme end i Udlandet.

At Landets folkevalgte Repræsentanter



har søgt at bevare denne Industri for Indbyggerne er forstaaeligt, og vi skal i det efterfølgende citere de Udtalelser, der i Rigsdagen er faldne herom; men da disse er ret omfangsrige, kan vi kun, naar Pladsen her og i de efterfølgende Numre af Loktid. tillader det, citere dem.

**K. M. Klausen:** Jeg vil saa gerne henvende nogle Ord til den højtærede Minister for offentlige Arbejder. Vi finde paa det forelagte Finanslovsforslag begæret en Bevilling paa ikke mindre end 4,4 Mill. Kr. til Anskaffelse af rullende Materiale til vore Statsbaner. Der skal bygges ikke mindre end 40 Lokomotiver, som ere anslaaede at skulle koste 1,968,000 Kr. Jeg maa indrømme, jeg har aldrig tidligere paa Finansloven set Begæring om Anskaffelse af en saa stor Mængde Lokomotiver som her, 40 ialt, og jeg kommer herved til at tænke paa det Forslag, der fra Socialdemokratiets Side blev fremsat i Fjor, om at saadanne Arbejder skulle udføres paa Landets egne Værksteder. Vi ønskede dette tilkendegivet gennem en Anmærkning paa Finansloven, der havde følgende Ordlyd: »Ministeren bemyndiges til at undersøge, hvorvidt Statsbanerne bør forsynes med Lokomotiver byggede her i Landet enten paa dertil indrettede Statsværksteder eller paa private Fabrikker.« Dette Forslag blev jo stærkt bekæmpet baade af den højtærede Minister og af hans nærmeste Venner. Man sagde, at det var et overflødig Forslag, et unyttigt Forslag; en saadan Bemyndigelse behøvede Ministeren slet ikke, den havde han i Forvejen. Nu vil jeg tillade mig at spørge, om den højtærede Minister har gjort noget for at iværksætte en saadan Undersøgelse, om han for Rigsdagen i Aar kan fremlægge Forslag om, at man skal skride til at bygge en saa stor Mængde Materiel i vort Land, eller om disse store Bestillinger fremdeles skulle gaa til Udlandet. Var vort Forslag i Fjor blevet vedtaget, og havde vi haft en Minister, der vilde arbejde paa dets Gennemførelse, saa kunde vi ganske sikkert nu have staaet med de Værksteder, hvorpaa de 40 begærede Lokomotiver kunde

være byggede. Man vilde derved have bevaret Arbejdet for denne store Sum i vort Land, medens Tilfældet vel nu bliver det, at Bestillingen gaar til Udlandet.

Jeg er dog for øvrigt ikke helt sikker paa, om der ikke er bleven oprettet eller i en nær Fremtid skal oprettes Statsværksteder, hvor saadanne Lokomotiver skulle bygges. Der findes nemlig forlangt en Bevilling paa 1,362,000 Kr. til nye Værkstedbygninger i Aarhus, og derunder staar opført til et nyt Lokomotivværksted 210,000 Kr.; men om dette Værksted skal være til Nybygning af Lokomotiver eller kun til Reparationer af de gamle, fremgaar ikke klart af de Anmærkninger, som ledsager Forslaget. Jeg vil nu tillade mig at spørge den højtærede Minister, om han har benyttet sig af den Bemyndigelse, som han mente at være i Besiddelse af, og om han har truffet Foranstaltninger til, at disse store Arbejder kunne udføres her i vort Land.

**Lange:** Der blev talt af det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) om Fabrikationen af vort Jernbanemateriel, og jeg maa udtale min Tilslutning til hans Ønske om, at vi herhjemme kunne lave saa meget som muligt af vort Jernbanemateriel. Af den Grund er det, jeg nu, hvor glad jeg end er ved den store Bevilling til rullende Materiel, maa beklage, at Arbejdet ikke er blevet fordelt paa flere Aar, saa det havde været muligt at faa mere af det gjort herhjemme. Jeg gaar endog saa vidt at sige, at selv om Fabrikationen skal blive noget dyrere, have vi en Forpligtelse til at lade Arbejdet udføre herhjemme saa vidt muligt, ikke mindst naar vi tænke paa, at der ogsaa herhjemme, hurtigere end vi ane det, kan komme en Nedgang i Forholdene, som gør det ønskeligt at skaffe Arbejde til saa mange Arbejdere som muligt. Det er en Henstilling, som jeg haaber maa blive mødt med Velvillie fra alle Sider i Tinget, saa at det kan blive præciseret tilstrækkelig kraftigt fra samtlige Medlemmer af Folketinget.



**Ministeren for offentlige Arbejder** (*Svend Høgsbro*): Det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) spurgte mig i sit første Foredrag, hvor det var Meningen at lade de Lokomotiver, til hvilke der søges Bevilling paa det foreliggende Finanslovsforslag, bygge, om det var Meningen, at de skulde forfærdiges her i Landet, eller Bestillingerne skulde gaa til Udlandet, og han henviste i saa Henseende til den Forhandling om dette Spørgsmaal, som fandt Sted i Fjor. Ja, jeg kan for største Delen ogsaa henvise til denne Forhandling for saa vidt angaar mit Syn paa det omhandlede Spørgsmaal. Det er ikke forandret; der har ikke været nogen Anledning til at forandre det siden i Fjor. Resultatet vil altsaa, naar denne Bevilling gives, blive det, at Bygningen af disse Lokomotiver vil blive udbudt i Licitation. Saaledes plejer Generaldirektoratet altid at gøre det, og jeg antager ikke, det ærede Medlem ønsker, det skal være anderledes. Det er i alt Fald ikke mindst for at imødekomme Ønsker fra dette Tings Side, at denne Praxis er bleven indslaaet og fulgt. Ved denne Licitation staar det selvfølgelig ogsaa danske Maskinfabrikker aabent at gøre Bud. Det vil være os kært, om saadanne Bud fremkomme, men vi tvivle ganske vist noget derom, thi Erfaringen har jo vist, at det ikke har været muligt i de senere Aar at faa Tilbud fra danske Firmaer paa Bygning af Lokomotiver. Tidligere have danske Firmaer forsøgt derpaa. Burmeister & Wain har for en lille Menneskealder siden, tror jeg det var, forsøgt det, Smith, Mygind & Hüttemeier har forsøgt det, »Vulcan« ligeledes, men alle have de lidt saadanne Tab derved, at de have opgivet det. Men skulde de være komne paa andre Tanker, skal intet være os kærere end at modtage Tilbud fra dem eller andre her i Landet bestaaende Fabrikker, og hvis da disse Tilbud ere saaledes, at de blot nogenlunde — det ærede Medlem ved jo, hvad det er for en Regel, jeg derved sigter til — kunne staa Maal med de Tilbud, der maatte komme fra Udlandet, ville de blive akcepterede, og saa

vil altsaa Arbejdet blive her i Landet. Hvis der derimod intet Tilbud fremkommer, eller hvis det, som fremkommer, er uforholdsmæssig dyrt i Forhold til dem fra Udlandet, vil Resultatet ganske vist blive, at Arbejdet gaar ud af Landet, og det maa vi da finde os i. Nu ved jeg vel — det fremgaar af Forhandlingerne i Fjor og ogsaa af det ærede Medlems Udtalelser i Aar —, at han vil sige: »Ja, men saa byg dem selv, byg Værksteder for Statens Regning, hvor vi kunne lave vore Lokomotiver«. Jeg har derom udtalt i Fjor og udtaler igen i Aar, at det vil blive for dyrt. Det vil ikke kunne betale sig med det Antal Lokomotiver, vi have Brug for, selv at fabrikere dem. Derpaa tyde ogsaa de Erfaringer, man som sagt har gjort her i Landet paa private Fabrikker. At man ikke vil kunne faa Statsværksteder opførte tidsnok til Bygning af disse Lokomotiver, vil det ærede Medlem i alt Fald være klar over, men selv med Fremtiden for Øje vil det ikke kunne betale sig. I Øjeblikket er det jo en meget stor Bestilling, der er Tale om, men i Fremtiden vil det sikkert ikke gennemsnitligt aarlig blive saa stort et Antal. Saa maa det ærede Medlem heller ikke glemme, hvad der blev oplyst i Fjor, at Opførelsen af Statsværksteder til dette Øjemed vil til at begynde med koste mellem 2 og 3 Mill. Kr. Jeg tror, at de Udgifter, der i Øjeblikket er Tale om for Statsbanerne, ere saa store, at ingen vil mene, at vi nu skulde give os til at bruge saa mange Penge paa denne Konto. Det, der er Tale om i Aarhus, som det ærede Medlem specielt spurgte mig om, er altsaa ikke Opførelsen af et Værksted til Bygning af ny Lokomotiver, det er kun til Reparation af dem, vi have eller faa.

**Samuelson:** Min Slutningsbemærkning til den højtærede Minister skal være, at jeg fremdeles ikke forstaar den afvisende Stilling, Ministeren indtager overfor Fordringen om at lade Statsbaneværkstederne udføre ikke blot Reparationsarbejde, men tillige nyt Arbejde. Hvorfor kan man f. Eks. ikke her i København, hvor der skal byg-



ges ny Værksteder, indrette dem til ogsaa at bygge ny Lokomotiver? Det er dog ganske mærkværdigt at tænke sig, at man lader Millioner rulle ud af Landet Aar efter Aar i Stedet for at lade Pengene blive i Landet og lade Landets egne Arbejdere udføre dette Arbejde. Det er dog unaturligt, at Landets egne Arbejdere gaa arbejdsløse, medens man lader disse Arbejder gaa ud af Landet. Hvis dette Arbejde blev her i Landet, vilde 5-600 Arbejdere kunne beskæftiges derved og leve deraf.

Det er bekendt, at vi herhjemme staa højt paa Maskinteknikkens Omraade, og at danske Smede og Maskinarbejdere — og det er jo dem, der væsentligst skulle udføre dette Arbejde — ere meget efterspurgt i Udlandet. Hvad kan da Grunden være til, at man lader denne Virksomhed gaa ud af Landet? Jeg kan ikke tro, at den højtærede Minister er imod at lade de ny Værksteder indrette paa ogsaa at lave ny Lokomotiver. Nej, det maa være Generaldirektøren og Maskindirektøren, der ere imod det. Men hvad kan saa de Herrers Grund være dertil? Ere de bange for ikke selv at kunne lede en saadan Virksomhed? Arbejderne indenfor Jernindustrien kunne paatage sig Arbejdet hvad Dag som helst. Konstruktorerne og Tegnerne er der heller ikke noget i Vejen med, idet der med enhver Lokomotivbestilling, som gaar til Udlandet, følger Tegninger, endog Detailtegninger. Altsaa ogsaa fra den Side kan Arbejdet udføres. Naar de ny Værksteder bygges, forstaar jeg derfor ikke, hvorfor de ikke kunne bygges saa meget større, at man der kan udføre ogsaa disse Arbejder. Bekostningerne ved at bygge Værkstederne saa meget større kunne dog ikke være afgørende. Forskellen mellem Udgifterne til et Reparationsværksted og et Værksted, hvor der tillige kan bygges ny Lokomotiver, vil sikkert ikke blive saa stor.

Skønt jeg ikke tror paa de store Summer, den højtærede Minister nævnte sidste Aar som nødvendige til Opfyldelse af det her udtalte Ønske, Summer, der gik op til omtrent 3 Mill. Kr., vil jeg dog sige, at

selv om saa mange Penge vare nødvendige, vilde disse Penge være vel anvendte. Hvis man fordelte Udgifterne paa 3 Aar f. Eks., og man saa fik et Værksted, hvor man for Fremtiden kunde bygge alle de Lokomotiver, som de danske Statsbaner vilde komme til at bruge, tror jeg, det vilde være meget heldigt; man vilde faa Arbejdet fordelt paa en naturlig Maade, naar man indrettede Værkstedet til at bygge et vist Antal Lokomotiver om Aaret. Jeg kunde derfor ønske, at den højtærede Minister ogsaa vilde raadføre sig med andre teknisk kyndige Autoriteter end Generaldirektøren og Maskindirektøren, det kunde maaske være, at Ministeren da vilde faa en anden Opfattelse af denne Sag.

**K. M. Klausen:** Atter i Aar har der været afholdt Samraad om Statsbanernes rullende Materiel. Det vil erindres, at denne Sag var fremme til en større Forhandling ved Finanslovens 3die Behandling i Fjor, hvor vi havde stillet en Anmærkning, som gik ud paa at bemyndige Ministeren til at oprette Statsværksteder for Fabrikation af rullende Materiel eller ogsaa henvende sig paa private Værksteder her i Landet om dette Materiel. Forholdet er nu i Aar det, at der stilles langt større Krav til Bevillingsmagten, end der vist har været stillet noget tidligere Aar. Der skal anskaffes i alt 40 Lokomotiver til en Pris af lige tæt ved 2 Mill. Kr., og med Hensyn til det øvrige rullende Materiel viser det sig, at Anskaffelsen deraf til sammen vil koste lidt over 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mill. Kr. Jeg vil da atter i Aar tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, om vi ikke kunde udføre dette Arbejde herhjemme. Jeg skal ikke komme dybere ind herpaa, fordi jeg som sagt talte saa udførlig om denne Sag i Fjor. Jeg har for øvrigt haft den Fornøjelse at se, at den Tale, jeg i Fjor holdt om at bygge Lokomotiverne her i Danmark, af en mig uvedkommende Forening er bleven trykt og omdelt i Særtryk. Det kan selvfølgelig kun glæde mig, at man fra anden Side har søgt at sprede de i Talen nedlagte Tanker saa vidt ud i Be-



folkningen som muligt. Men jeg skal alt-  
saa atter i Aar tillade mig at henlede Op-  
mærksomheden herpaa og udtale, at det er  
min Overbevisning, at den danske Industri  
udmærket godt kan magte denne Opgave  
at bygge disse Lokomotiver til 2 Mill. Kr.,  
og herigennem ville mange, mange Arbej-  
dere kunne finde en god og lønnende Be-  
skæftigelse.

**Hammerich:** Jeg vil først give min  
Tilslutning til det Ønske, det ærede Medlem  
for Københavns Amts 2den Valgkreds (K.  
M. Klausen) fremsatte, om i saa stort Maal  
som muligt at lade Arbejde, ogsaa Statsar-  
bejde, udføre her i Landet. Om vi kunne  
bygge Lokomotiver, om Staten med Fordel  
i større Maalestok kan lade Lokomotiver  
bygge her i Landet, ved jeg ikke. Jeg tror  
det iøvrigt, thi vort Banenet vokser saa be-  
tydeligt Aar for Aar, saa at der ganske  
sikkert vil kunne komme tilstrækkelig Kon-  
kurrence op ogsaa her i Landet til at hindre,  
at det bliver alt for dyrt for Staten. Selv  
om man ikke vil gaa saa vidt som i Sverige,  
hvor de have et endnu større Banenet, og  
hvor, saa vidt mig bekendt, alle Lokomoti-  
ver skulle bygges i selve Sverige, kan det  
nok være værdt at forsøge noget i den Ret-  
ning, det ærede Medlem nævnede. Jeg vil  
da haabe, at han ogsaa i det hele vil lade  
denne Betragtning være gældende for sig  
overalt, hvor den virkelig kan betyde noget,  
og at han, naar vi komme til Behandling  
af Toldloven, ogsaa vil se paa dette Spørgs-  
maal paa samme Maade som Svenskerne,  
saa vil jeg sætte særlig Pris paa hans Ud-  
talelser.

**Ministeren for offentlige Arbej-  
der (Svend Høgsbro):** Med Hensyn til Sam-  
raadet under Nr. 245 om Lokomotivbygning  
her i Landet, har jeg ikke noget af Betyd-  
ning at tilføje udover, hvad jeg sagde i Fjor.  
Jeg har siden den Tid gentagne Gange  
forhørt hos Generaldirektionen, om der var  
fremkommet noget nyt i denne Sag, om der  
havde aabnet sig Udsigt til, at man med  
større Fordel, eller i alt Fald med mindre

Tab end i Fjor paaregnet, selv kunde skride  
til Bygning af Lokomotiverne her i Landet.  
Men jeg har stadig faaet det Svar: Forhol-  
det er det samme som i Fjor. Den første  
Betingelse maatte være, at man byggede  
Værksteder for 2—3 Mill. Kr., og saa vilde  
det alligevel ikke svare Regning i Forhold  
til, hvad man kan faa disse Lokomotiver  
for i Udlandet. Det har for mig været  
Grund nok. Jeg føler mig overbevist om,  
at for dette Tings store Flertal er det ogsaa  
Grund nok. Vi have for Tiden saa store  
Udgifter til Statsbanerne, til Centralværkste-  
derne i København og Aarhus, til Køben-  
havns Personbanegaard og alle de mangfol-  
dige andre Spørgsmaal, der foreligge, at  
ingen vel har synderlig Lyst til at kaste  
2—3 Mill. Kr. bort til Lokomotivværksteder,  
thi kastede bort ere de jo, naar vi alligevel  
ikke kunne bygge disse Lokomotiver saa  
billigt, selv om vi bortse fra Anlægskapi-  
talen, som vi kunne faa dem fra Udlandet.  
Jeg kan forstaa, at de Herrer, der stille sig  
paa Protektionismens Grundlag, kunne væ-  
re uenige med mig heri, men jeg vilde ikke  
kunne forstaa, at det ærede Medlem var  
det, naar jeg ikke kendte hans i saa Hen-  
seende noget uforstaaelige Standpunkt fra  
i Fjor.

**Ordføreren (P. T. Nielsen):** Spørgs-  
maalet om Bygning af Lokomotiver her i  
Landet blev i Fjor ved 3die Behandling  
meget udførligt forhandlet. Det er noget,  
som er forsøgt og opgivet igen, fordi det  
viste sig, at man paa det Omraade ikke  
kunde konkurrere med Udlandet til Trods  
for, at vi have en ret betydelig Beskyttelse.  
Skal den Fabrikation derfor tages op paa  
ny, vil det være nødvendigt at give den en  
yderligere Toldbeskyttelse eller paa anden  
Maade yde Begunstigelse, og dette vil Ven-  
stre jo ikke gaa med til. Det er noget  
vanskeligt i saa Henseende at faa fat i de  
ærede Medlemmers Mening. Ifølge den  
Anmærkning, som Socialdemokraterne i Fjor  
stillede Forslag om, maatte man forudsætte,  
at de ønskede noget mere Beskyttelse til  
Jernindustrien, saa det kunde blive muligt



for den at tage denne Fabrikation op. Men da det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds (Birck) saa rettede det bestemte Spørgsmaal til det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds om det var hans Mening med denne Anmærkning at sige, at selv om det blev dyrere at skaffe Lokomotiverne, naar de vare fabrikerede i Indlandet, end naar man gik til Udlandet, skulde Administrationen dog tage Lokomotiverne fra de indenlandske Værksteder, svarede det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds et rent og skært Nej, det var absolut ikke hans Mening. For saa vidt Lokomotiverne kunde faas billigere i Udlandet, naar de ellers vare lige saa gode, mente det ærede Medlem, maatte man gaa til Udlandet, man kunde ikke give den hjemlige Industri en saadan Beskyttelse. Af dette bestemte Svar tog den højtærede Minister for offentlige Arbejder Anledning til at love at ville tage under Overvejelse, om der kunde foretages en Forandring af de Regler, som Administrationen hidtil var gaaet frem efter. Den ærede Minister oplyste, at Administrationen hidtil til Trods for, at det indenlandske Arbejde var lidt dyrere end det udenlandske, havde foretrukket det indenlandske Arbejde. Men efter at Ministeren var kommen med denne Udtalelse, trak det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds i Land, og saa synes det atter, som om han dog ønsker at beholde Beskyttelsen.

Men, som sagt, det staar saaledes for mig, og jeg tror, det staar saaledes for Flertallet, at man har Frihed til her i Landet at tage denne Fabrikation op, naar man vil, og kan man ikke klare sig med de 10 pCt. Beskyttelse, vi nu have, kan jeg ikke se andet, end at saa maa man lade denne Fabrikation ligge. Flertallet er ikke til Sinds at give større Beskyttelse end den vi have i Øjeblikket.

**P. Knudsen:** Jeg har begæret Ordet for at gøre nogle Bemærkninger til det Samraad, som findes i Betænkningen under Nr. 245, og som angaar Bygningen af Lokomotiver her i Landet. Om dette Spørgs-

maal havde den ærede Ordfører Ordet for nylig og gjorde gældende, at hvis vi skulde bygge Lokomotiver her i Landet, maatte vi have en større Beskyttelse for Industrien end nu, og det vilde Reformpartiet paa ingen Maade gaa med til. Jeg vil dertil bemærke, at disse Udtalelser passe kun, for saa vidt der er Tale om den private Industri, og da jeg ikke tager Sigte paa den, men paa, at det skal være Staten, som bygger sine Lokomotiver, skal jeg ikke komme nærmere ind paa Spørgsmaalet om Beskyttelse eller Ikke-Beskyttelse. Det falder bort naar det er Staten, der bygger sine Lokomotiver.

Den højtærede Minister, som havde Ordet i Gaar angaaende denne Sag, sagde ikke meget om den, men henviste til sine tidligere Udtalelser herom, og jeg skal derfor henholde mig til, hvad der, saa vidt jeg erindrer, er blevet sagt tidligere i denne Sag af Ministeren. Saa vidt jeg husker, gjorde Ministeren den Gang den Indvending, at vort Forbrug af Lokomotiver her i Landet vistnok var for ringe til, at Produktionen kunde bære Oprettelsen af en Fabrik, endvidere vare de Lokomotiver, vi skulde bruge for uensartede, saa at man stadig maatte have ny Modeller, og det vilde blive for kostbart. Jeg har i Sommer ovre i Sverige anstillet nogle Undersøgelser over dette Spørgsmaal, som jeg vil tillade mig at fremsætte. Jeg var nemlig paa Rejse i Sverig og benyttede Lejligheden til at se paa den Fabrik, som ligger ved Trollhättan, og hvor de forarbejde Lokomotiver. Jeg troede, at denne Fabrik udelukkende var anlagt paa Lokomotivfabrikation, og da det er et meget stort Etablissement, havde jeg det Indtryk, at her maatte foregaa en meget stor Fabrikation af Lokomotiver. Da jeg kom derind, saa jeg imidlertid, at denne Fabrikation kun var en Del af det Arbejde, som udførtes der. Den havde mange andre Arbejder for, den havde Anlæg af Vandværker og alt, hvad dertil hører af Jernarbejde, Turbineanlæg og Fabrikation af en hel Del andre Maskiner, saa at selve Lokomotivfabrikationen ikke var overordent-



lig stor, den imponerede i alt Fald ikke mig. Det staar derfor for mig saaledes, at der her i Landet maatte kunne drives en Fabrik, der kunde være større end den, der er deroppe. Med det Banenet, vi nu have, og som stadig forøges, især hvis vi faa den ny Jernbanelov vedtagen, maa der kunne opstilles en Beregning over, hvor mange Lokomotiver man skal bruge Aar for Aar, saa at man maa kunne beregne en Fabrik efter det normale Forbrug af Lokomotiver for hvert Aar. Skulde der saa et enkelt Aar være Brug for flere, kunde man jo ty til den private Industri enten her eller i Udlandet, men der maatte være Grundlag nok i det Forbrug, vi have, til at kunne anlægge en saadan Fabrik her.

I Sverige er, som sagt, Fabrikken ikke udelukkende anlagt paa Lokomotivbygning, og de Lokomotiver, der bygges, ere af højst forskellig Størrelse. Der var Lokomotiver til almindelige Smaabaner, der var Rangerlokomotiver og ogsaa store Iltogslokomotiver med store Svinghjul paa omtrent en Mands Højde. Det var altsaa en meget uensartet Fabrikation. Jeg tillod mig da at stille det Spørgsmaal til en tilstedeværende Ingeniør, om de brugte de tidligere Modeller, de havde, til denne Fabrikation. Nej, det gjorde de paa ingen Maade, der maatte søges ny Modeller hver Gang, fordi Lokomotivbygningen er i stadig Udvikling, og ny Systemer fremkom. Naar det er Tilfældet deroppe, hvor Fabrikationen sikkert er af mindre Omfang, end den her i Landet vilde blive, hvis Staten skulde anlægge en saadan Fabrik, har jeg faaet det bestemte Indtryk, at en saadan Fabrikation meget godt kunde betale sig, og at det med stor Lethed kunde lade sig gøre at bygge en saadan Fabrik.

Jeg henstiller derfor til den højtærede Minister stadig at have sin Opmærksomhed henvendt paa Spørgsmaalet og undersøge det noget nærmere, end det fremgik af hans Udtalelser her, at han havde gjort forrige Sommer. Han vil da kunne faa Oplysning om Forholdene, saa han kan bedømme dem klarere, end han bedømmer dem nu. Jeg

anbefaler derfor Spørgsmaalet til videre Overvejelse, saa at vi saa snart som muligt kunne komme dertil, at vi, ligesom Tilfældet er med Orlogsværftet for Flaadens Vedkommende, kunne udføre alt det Arbejde, Statsbanerne skulle bruge, ikke alene Lokomotiver, men ogsaa andet Jernbanemateriel.

**K. M. Klausen:** Med Hensyn til Lokomotivers Bygning her i Landet ydes der jo ikke alene Modstand fra den højtærede Ministers, men ogsaa fra Flertallets Side. Der har jo tidligere her i Landet været en Industri, der beskæftigede sig med Bygning af Lokomotiver, idet 3 private Fabrikker have beskæftiget sig dermed og have leveret ikke saa ganske faa Arbejder i den Retning. Det har vist sig, at de Lokomotiver, der er blevne leverede fra de danske Fabrikker, hører til de bedste Lokomotiver, vi have her i Danmark. Jeg skal som Eksempler nævne Lokomotiverne Nr. 236 og 237, byggede hos Burmeister & Wain i 1872. Disse to Lokomotiver løb endnu i Fjor paa de danske Baner, om de gøre det i Aar, ved jeg ikke, og de regnes for de to bedste Maskiner, Statsbanerne nogen Sinde have ejet. Det gode Lov faa de danske Maskiner alle Vegne. Taler man f. Eks. med Folk, der ere ansatte paa Reparationsværkstederne, sige de: De danske Maskiner se vi kun overmaade lidt til, de gaa ude paa Banerne og passe deres Arbejde, de gøre deres Tjeneste. Derimod ere de fremmede Lokomotiver, Italienere og Tyskere, hyppige Gæster her paa Reparationsværkstederne, dem kende vi meget bedre.

Den Industri, som var begyndt at vokse frem herhjemme, kunde sikkert have bestaaet den Dag i Dag, hvis man havde vist den Interesse fra Statsbaneledelsens Side. Man maa derimod love Privatbanerne her i Danmark, de søgte at støtte denne Industri. Der foreligger Vidnesbyrd om en Række private Baner, der have anskaffet Lokomotiver fra danske Fabrikker. Jeg skal saaledes nævne, at Fabrikken »Vulcan« har leveret følgende Lokomotiver til danske Baner: Til Odense



—Kertemindebanen-3, til Aalborg—Hadsundbanen 2, til Æbeltoft—Trustrupbanen 3, til Varde—Nebelbanen 3, til Holbæk—Nykøbingbanen 2 og til Høng—Tølløsebanen 2. Det er i alt 15 Maskiner, som er leverede fra den ene Fabrik til private Baner. Nu vide vi alle, at vore Privatbaner sidde ikke særlig godt i det. De kunne ikke rutte med Pengene, men ere nødte til at være økonomiske i deres Anskaffelser. Man kan derfor være sikker paa, at hvis Privatbanerne kunde have faaet billigere Tilbud paa Maskiner fra Italien, hvor vi hente vore, havde de sikkert gjort det, og ingen vilde have bebrejdet dem noget, men de have fundet deres Fordel netop ved at benytte de danske Fabrikker. De have faaet udmærket Arbejde, som de ere velfornøjede med.

(Fortsættes.)

---

## D. L. & L. F.

---

### Oversigt over Hovedbestyrelsesmødet

i København den 29/s 08.

(Sluttet.)

Ad 7. Aarsagen til Generalforsamlingsberetningens usædvanlige Forsinkelse skyldes et meget mangelfuldt Referat. Det forventes at være færdigtrykt omkring 15. September.

Ad 8. Det søges udvirket at Personalet lider Afkortning til Pensionskassen efter Sats a.

Ad 9 a. Gb. Afdeling ønsker, at D. L. & L. F. skal udrede det i Anledning af Lokf. Flinsk Suspension resterende Beløb i hans Lønning.

Paa Forslag af M. Mortensen vedtoges det at anmode samtlige Afdelinger — i Forhold til Medlemstallet — at udrede Halvde-

len af Beløbet, mod at Hovedkassen udreder den anden Halvdel.

b. I Anledning af en fra Korsør indanket Tjenestesag kan der ifølge Sagens Natur ikke paa nærværende Tidspunkt gives nogen Oplysning.

Ad 10 a. I Anledning af en Forespørgsel om D. L. & L. F.s Optagelse i Statsfunktionærernes Laaneforening oplystes det, at Udvalget (Lund og Mottlau) har i den Tid, det har bestaaet, været hos afd. Finansminister Lassen, som meget misbilligede, at D. L. & L. F.s Begæring om Optagelse ikke var taget til Følge og lovede at sende en Henstilling til S. L. om Optagelse. Imidlertid døde Ministeren og ved flere Henvendelser til Departementschef Jerichau Christensen udtalte denne, at Ministeren ikke sendte nogen Henstilling til S. L., hvorfor han opfordrede Udvalget til at afvente Tiden for et nyt Repræsentantskabsvalg i S. L. Imidlertid kom Meddelelsen om, at de til Raadighed stillede Midler var udlante og standsede derved Ud. Arbejde.

Ad privat Vej har der været forhandlet med Overretssagførerne Hvass og Stein uden Resultat.

Hovedbestyrelsen vedtog da, at der skal indsendes fornyet Ansøgning til S. L., samt at der skal ske Henvendelse til Finansminister Neergaard i Anl. af de 200,000, der paany er tilskudt.

b. I Anledning af Viborg og Aalborg Afdelingers enslydende Forslag om, at søge Timepengene forhøjet til 30 Øre for Fyrbødere. Det vedtoges at søge Spørgsmaalet løst i den ønskede Retning.

c. I Anledning af Aalborg Afd. Forslag om at Aspiranter kører som tredje Mand i to Maaneder, har Maskindirektøren udtalt, at der ikke kan sættes bestemte Grænser, men naar Aspiranter ikke i et Tidsrum af indtil tre Maaneder kunde udføre Lokomotivtjeneste, skulde Lokomotivførerne anse disse for at være uskikkede.

d. »Dansk Lokomotivtidende« trykkes fremtidigt i 1100 Eksemplarer mod 1050 forhen paa Grund af den forøgede Tilgang til D. L. & L. F.



## Til Medlemslisten.

### Esbjerg Afdl.

Lokomotivfyrbøderne Nr.

340	Povlsen.	1. Februar	1908.
594	N. C. Christensen.	1. April	1908.
600	Groneman Petersen.	—	—
608	P. N. Larsen.	—	—
615	J. Jensen.	—	—
347	P. E. Frandsen.	—	—
597	Jensen.	—	—
626	J. H. Vrigsted.	1. Juli	1908.

Hr. Redaktør!

Jeg takker for de Oplysninger, som De henviser mig til i sidste Nr. af D. L., men jeg synes ikke, det er noget Resultat, Hr. Redaktøren dér fremviser, noget af det vedkommer slet ikke Lønningsloven, dette med at faa alle Rangermaskinerne besatte med Lokf., det kommer væsentlig slet ikke Lønningslovene noget ved, det er et Andragende, som vor ærede Hovedbestyrelse kan fremlægge for Rigsdagssamlingen hvert Aar, men det kan ikke gøres ved vor Lønningslov. Og Hr. Redaktøren oplyser endvidere, hvad der kræves for at blive Assistent, og videre hvad der fordres for at blive Værkmester, og at der endog er en Maskinarbejder, som er Værkmester i et af Statsbanernes Snedkerværksteder. Hvis det er den Slags Ting og Værkstedforholdene, som beskæftiger vor Hovedbestyrelse, og har optaget den under Lønningsdebatten, saa kan jeg godt forstaa, at der ikke foreligger noget egentlig Resultat af dens Arbejde. Hr. Redaktøren henledelede ligeledes Opmærksomheden paa, at  $\frac{1}{5}$  af Lokomotivførertjenesten bliver udført af Fyrbødere, og at vor Hovedbestyrelse gentagne Gange har paatalt det hos Ministeren, som stadig har lovet at tage Sagen under velvillig Overvejelse, og hvor mange Lokf., der blev foreslaet, og at den voksende Trafik slugte hele Forøgelsen.

Jeg kan ikke se, at det staar i direkte Forbindelse med Lønningslovene. Vil Hr. Redaktøren saa ikke samtidig give os nogle Oplysninger om Resultatet af Deres Arbejde, hvis der foreligger noget egentlig Resultat? Fordi at der bliver udarbejdet et Forslag og udsendt til Rigsdagsmændene, derfor bliver der ikke taget noget Hensyn, der maa gøres mere for at opnaa noget. Har vor Forening foretaget sig noget angaaende Lokfbr.s Lønninger ud over det indsendte Forslag? Lokfbr.s Dagpenge og Timepenge har den slet ikke berørt eller skænket en Tanke, endda den har kunnet se, at de er sat op for de andre Tjenestemænds Vedkommende, baade Lokf., Togførere, Togbetjente, Portører og Depotarbejdere, alle sammen er de sat op, kun vore er ikke berørt. Jeg antager ogsaa, at de kunde blive forhøjet, naar vor Hovedbestyrelse vilde have gjort en lille Smule for det. Det vilde blive ikke saa faa Penge for vort Vedkommende med blot 5 Øre mere i Timen, det er 30 Øre mere pr. Nat, vi ligger ude, det vilde gennem en Aarrække sige ikke saa lidt, da det jo ikke er for 1 eller 2 Aar (som Hr. Redaktøren skriver en 10, 12 à 16 Aar, førend en Fyrbøder bliver forfremmet til Lokf.)

Hr. Redaktøren skriver, at jeg maa have fulgt Lønningsdebatten paa en meget stilfærdig Maade (ligesom Hovedbestyrelsen), jeg mener, at naar man vælger en Hovedbestyrelse for en Forening, saa er det dens Pligt at varetage Medlemmernes Interesser, og saa har vi at forholde os i Ro, men her kan jeg ikke indse, at Fyrbødernes Interesser er bleven holdt tilbørlig frem.

Hr. Redaktøren mener ikke, at jeg er bemyndiget til at skrive i Flertal, men maa hellere nøjes med at skrive i Enkelttal, en skriftlig Bemyndigelse har jeg ikke, men en saadan var maaske ikke vanskelig at skaffe, hvis Hr. Redaktøren ønsker det.

Esbjerg, <sup>25</sup>/<sub>8</sub> 08.

Gundorph Nielsen,  
Lokfbr.

Ovenstaaende Indlæg er ved en be-



\* \* \*

Det forekommer os, at det skorter betydeligt paa Hr. Niensens lagttagelsesevne, naar Hr. Nielsen takker os for Oplysningerne i Nr. 10. Disse »Oplysninger« er, hvad der tilsyneladende helt er undgaaet Hr. Niensens Opmærksomhed, en Del af Hovedbestyrelsens Arbejde, vi atter har ladet passere Revue, og som har været optrykt i Loktid. Nr. 20 a. Hvis Hr. Nielsen den Gang havde læst Loktid. med lidt Eftertanke, havde det været unødvendigt nu at takke os for disse »Oplysninger«.

At Andragendet til Rigsdagen og adskillige personlige Henvendelser til Rigsdagsmændene, der har krystalliseret sig i disse sympathetiske Udtalelser om Lokomotivpersonalet synes ikke at have gjort noget Indtryk paa Hr. Nielsen. Vi skal gerne, hvis Hr. N. ønsker det, udlaane Rigsdags-tidende, for at han da kan overbevise sig om, at Lokomotivpersonalets Sag er forfægtet som ingen anden Tjenestekategori. Tør Hr. N. benægte, at Hovedbestyrelsens energiske Arbejde ikke skulde ligge bag disse Udtalelser? Der skyldes i hvert Tilfælde Beviser for det modsatte. At det endelige Resultat ikke svarer til Anstrængelserne — ja, derfor bærer Hovedbestyrelsen sandelig ikke Skylden. Hvor vidt Hr. N.s diplomatiske Evner strækker sig, kan vi naturligvis ikke udtale os om, men naar Hr. N. siger: »Fordi der bliver udarbejdet et Forslag, som indsendes til Rigsdagsmanden, bliver der ikke taget noget Hensyn, der maa gøres mere for at opnaa noget.« Vil Hr. N. ikke nærmere forklare os, hvori dette »mere« bestaar. Vel ved vi, at en Hovedbestyrelse skal være Hjertet og Pulsslaget i en Organisation, men det bliver Medlemmernes Sag om Blodet strømmer mere eller mindre kraftigt til. Medlemmerne maa selvfølgelig udtale deres Ønsker overfor Hovedbestyrelsen og saa tydeligt, at den har Fornemmelsen af, at der staar en Vilje bag og ikke

---

## Etikettespørgsmaalet

og

### Jernbanebladet.

---

Jernbanebladet har den 13. f. M. været paa Brædderne i Anledning af Etikettespørgsmaalet i Loktid. Nr. 11. Man faar derigen- nem det Indtryk, at Brædderne paa Jernba- nebladets Arena er saa tyndslidte, at det ganske uventet er dumpet igennem og for et Øjeblik har tabt Mælet, idet det ikke med et Suk omtaler den af os paaviste Overfla- diskhed i Reportage om Jernbaneforhold. Det har valgt en Fremgangsmaade og gjort sig skyldig i den Stortalenhed, der aldrig er uklædeligere end under flove Situationer.

»Jernbanebladet«, der altsaa ikke kan siges at være Organ for den højeste Op- lysning i Jernbanesager, siger: »Det bega- vede Organ (Loktid.) er i høj Grad fortørnet, at vi ikke har slettet »Togførerne« i Citatet efter »Politiken«. Det er ikke nok, at vi har sat Spørgsmaalstegn efter »Togførerne« og tilføjet, at det naturligvis var Lokomotiv- førerne og ikke Togførerne, der afgav Er- klæringen om Kullenes Beskaffenhed.«

Nej, det vi har villet protestere imod er, at Togpersonalet under nogensomhelst Form skulde være Talerør i Sager, der spe- cielt angaar Lokomotivpersonalet, og Jern- banebladet kunde da, hvis det ikke saa overfladisk havde læst »Politiken«, spare sig den retledende Bemærkning om, at det naturligvis var Lokomotivførerne.

At Jernbanebladet er kommen til den Slutning, at vi har givet Kullene Hoved- karakteren tg. forbavser os i højeste Grad; thi som vi fremhævede, er Pyman Mutchyn Kullene et anerkendt Mærke i Handelskredse, og enhver Lokomotivmand ved da ogsaa,



at de paa Grund af deres store Kulstofmængde og ringe Iltmængde giver en stor Varmeudvikling, men paa skraa Fyr er der den Ulempe, at de kryber fortil, hvorfor man med Fordel kunde blande dem med en bagende Kulsort for at faa dem til at ligge.

Den af os benyttede Vending, at Togpersonalet i Tog, der ikke standser mellem Udgangs- og Endestationer, sidde paa deres Hale som de øvrige Passagerer uden i mindste Maade at influere paa Tidsvinding eller Tab, synes at virke som Knappenaalestik paa Jernbanebladets Endestation, idet det farer op og skriger om »Skinsyge« og Mistænksomhed. Det kan være, at det er gaaet til Skindet, men det vilde da kun være naturligt, at Togpersonalet efter i Almindelighed at have tilendebragt Billetteringen i saadanne Tog forinden eller kort efter Afgangen, indtager saa magelig en Stilling i Samfundet som vel mulig, hvad i Alverden skulde ellers de udleverede polstrede Sæder benyttes til?

Derefter citerer Jernbanebladet et af afd. Lokf. Mauritzen benyttet Citat, og definerer det paa en tveægget Maade, som kun Jernbanebladet kan gøre. Man plejer i Almindelighed at lade de Døde hvile i Fred, men ej heller dette kan Jernbanebladet, idet det den 17. Maj d. A. angiver ham som Redaktør af Dansk Lokomotivtidende, uagtet det den  $22/3$  bragte en Meddelelse om hans Død den  $17/3$  s. A.

At Motiverne til vor Artikkels Fremkomst skulde være dikteret af Hovenhed eller Foragt for Medansattes Arbejde er ravruskende galt og kan kun være opnaet ved, at Jernbanebladet tror, som det før har gjort (f. Eks. Toguheldet mellem Nørre-Alslev og Eskildstrup) nemlig — tage den livlige Fantasi til Hjælp. Vi vil af al Magt protestere mod at have saadanne Hensigter, vi har al mulig Veneration for Medansattes Arbejde, som vi anser lige nyttig for Statsbanerne. Vore Motiver har i denne Sag, som den i alle andre, der specielt angaar Lokomotivpersonalet, været disse, at vi ikke ønsker utidig Indblanding.

At man under de bestaaende Samfundsforhold er nødsaget til at have Billetkontrol har vi ingensinde benægtet, men vi vilde anse det for at være Idealet, og at Jernbanebefordring blev given fri, og at man til Gengæld havde en Indkomstskat med stigende Skala, derved vilde Billetkontrolleringen overflødiggøres, dog spiller dette samfundsmæssigt set en underordnet Rolle, men man vilde ved almindelig Fribefordring opnaa et betydeligt større og mere intensivt Handelssamkvem.

At det for visse Penneførere gælder om at gaa ud af Diskussionen med en glansfuld Sortie fornægter sig heller ikke hos Jernbanebladet, idet det siger: »Ærlig talt! Vi havde aldrig ventet os saa megen Fornøjelse af Kulartiklerne.« Men ser man ikke ogsaa i dette Tilfælde, at Jernbanebladet omend uafvidende albuer sig frem til den kendte Vittighed: Undskyld, mine Herrer, mit Navn er Christophersen, maa je' osse grine med.

Ja værsgod, Hr. Christophersen, grin kun med og grin af ganske Hjerte — men Fornøjelsen er paa Lokomotivpersonalets Side.

I et af Jernbanebladet en masse udsendt Opraab siges der, at det har staaet som det frisindede, frie og uafhængige Organ, der med Troskab (?) overfor Personalets Organisationer har søgt og fremmet Forstaaelsen og Samfølelse mellem disse. For os, der omend paa Afstand har betragtet Jernbanebladets Bestræbelser i den Retning, har det nærmest staaet som Gefrejder for de to store Jernbaneorganisationer og i nogen Maade leflet for Flertallets Mening.

---

## Den udstrakte Haand.

---

Statsbanernes Lokomotivførerforening havde den 17. f. M. indbudt alle Lokomotivførere til et Møde Kl. 8 i Søvavillonen i København. Efter at der fra begge Sider



var fremhævet det uheldige i at staa i to Lejre, enedes man om en Resolution, hvorefter der skal nedsættes et Udvalg paa tre Medlemmer fra hver af de to Foreninger, Statsbanernes Lokomotivførerforening og Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening, for at udarbejde et Grundlag for Samarbejde.

---

## Brüssel—Antwerpen i 33 Minutter!

---

„Le train-bloc“. — Europas hurtigste Tog. — 115 Kilometer i Timen! — Et excellent Signal-System.

---

Antwerpen.

Dagens Sensation er »Le train-bloc«, dette moderne Uhyre, som i Dag, den 1ste August, er indtraadt i den regelmæssige Fart Brüssel—Antwerpen og vice versa og løber 8 Gange daglig i hver Retning. »Le train-bloc« er Europas hurtigste Tog. Det tilbagelægger Afstanden mellem Belgiens to største Byer (44 Klm.) i 33 à 35 Minutter og »gør« paa enkelt Sted undervejs 115 Klm. i Timen, altsaa mere end det berømte »Côte d'azur Rapide«, som driver det til »110 à l'heure«.

Det nye Tog har sit Navn derfra, at det udgør et samlet Hele, som ikke kan deles, en Blok. Det bestaar af 2 Bagagevogne, 1 Salonvogn for I. Klasse (54 Passagerer), 2 Vogne for II. Kl. (hver 60 Passagerer) 2 III. Kl.s Vogne (hver 120). I alt kan Toget saaledes transportere lidt over 400 Mennesker — »flytte« dem paa 33 Min. fra Brüssel til Antwerpen eller omvendt.

At »Le train-bloc« har 2 Bagagevogne, er motiveret ved, at Toget afgaar meget hurtigt, efter at det er ankommet til en af de to Endestationer. Der behøves altsaa aldeles ingen Rangeringsmanøvrer, idet den ene Bagagevogn begynder, den anden slut-

ter Toget. Lokomotivet kobles fra, et nyt spændes for, og Toget er igen parat til at afgaa.

Bagagevognens Yderende er afrundet som Stævnen paa et Skib, for lettere at kunne kløve Luften under den rasende Fart. De 5 Bogievogne er hver 22 Meter lange; hele Togets Længde inklusive Maskine og Tender 150 Meter. Uden Lokomotiv har »Le train-bloc« kostet 500,000 Francs. Vognene er udførte i Louvain og er udstyrede med stor Smag. Udvendig er de lysebrune. Der er store Spejlglasruder, elegante Toilet-rum, elektrisk Lys etc. Hele »Blokken« opvarmes ved Damp.

Salonvognen for I. Kl. er et Vidunder af Komfort. De rejsende sidder i Salonen i silkebetrukne, røde Fauteuils med smaa Borde foran sig. Desuden er der flere mindre Kupeer, som kan reserveres forud. I II. Kl.-Vognene er Sofaer og Bænke betrukne med flettet gult Straa, der gør et meget fixt Indtryk. I III. Kl.s Vogne sidder man paa magelige gule Træbænke. Billet-priserne til »Le train-bloc« er ikke dyrere end sædvanligt. T. Eks. koster II. Kl. Retur 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Frc.

Til det nye Lyntog benyttes kun de belgiske Statsbaners største og stærkeste II-togsmaskiner. Trods den uhyre Hurtighed, hvormed Toget kører, mærkes næsten intet til Stød eller Rysten. Tværtimod er Farten — takket være Vognenes udmærkede Konstruktion — overordentlig jævn. Man kan t. Eks. uden Vanskelighed skrive undervejs.

— — Omtrent midtvejs mellem Brüssel og Antwerpen passeres Malines — med noget formindsket Fart. »Le train-bloc« kører ad et særligt Spor uden om den store Banegaard og har snart efter naaet sin vanlige kolossale Fart. Paa Markerne og i de smilende Villahaver, vi flyver forbi, staar Folk og ser forbauset efter dette Jern-Monstre, der buldrende jager af Sted som et Vidundersyn. Der er noget af en Sejrs-Fanfare over denne rasende Fart! Og »Le train-bloc« betegner i Virkeligheden en stor teknisk Sejr. I vort Feberens og Utaalmodighedens Aarhundrede synes dette Tog, der



opsluger Jorden og ophæver Afstandene, at være som et Symbol paa den skærpede Kamp for Existensen mellem Mand og Mand. Just Trangen til at blive ført fremad med Lynets Fart bundet dybt i vor Tids rastløse Menneskesjæle!

Ved Contich — hvor i Maj en forfærdelig Jernbaneulykke fandt Sted — naa'r Toget sin Maximums-Fart: 115 Klm. Landsbyer og Villaer synes at forsvinde for Øjet, som blev de opslugt af Jorden. Passeres en Station, en Bro eller et andet Tog, lyder der et kort Tordenbrag. Og saa videre i sanseløst Fart. . . .

— Er denne enorme Hurtighed nu ikke farlig? spørger vi Togføreren, der gaar gennem Vognen for at billettere.

— Faren er ikke større snarere mindre end ved andre Tog. Med »Le train-bloc« for Øje er der nemlig indrettet et helt nyt Signal-Bloc-System, Signalerne fortæller Lokomotivføreren, at ikke blot den Sektion, hvorpaa Toget nu begiver sig ind, men ogsaa den følgende Sektion er fri. Han behøver altsaa slet ikke at nære Bekymring i saa Henseende og kan sætte Farten op til Maximum.

— Men i Regn eller Taage?

— De ser langs med Linjen Standerne med de runde orange- og rødtfarvede Glas, der ligner et Par store Brillere? Det er optiske Signaler, som oplyses elektrisk og signaliserer, om Banen er fri eller ikke. De smaa Træhuse, som ligger ved Linjen med visse Mellemlum, indeholder Akkumulator-Batterier, som tjener til at »føde« Lamperne. . . .

Antwerpen!

»Le train-bloc« ruller majestætisk ind paa den store nye Banegaard, hvis Perroner er sorte af Mennesker, der vil se det nye Vidunder. Vi tager Uhret frem: nøjagtig 33 Minutter er forløbne, siden Toget forlod »Gare du Nord« i Brüssel.

Og dog vil Afstanden om nogle Uger, naar forskellige Strækninger paa Ruten og Broer — paa hvilke Arbejder nu finder

Sted — er i fuld Orden, kunne forkortes yderligere nogle Minutter. Hvert Minut, der kan vindes, betegner en ny Sejr for »Le train-bloc«!

Viggo.

---

## Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Det forundrede os noget, at man paa saa lang en Strækning helt kunde undgaa Omstigning, og paa vor Forespørgsel desangaaende svarede Togføreren, idet han nøje gennemgik Togplanen, at vi ganske rolig skulde forblive i denne Vogn lige til Wien, og intet som helst havde at bryde os om; for at være ganske sikker viste jeg ham mit Fripas, hvorefter han gentog sin Forsikring om Rigtigheden af det en Gang sagte, og henviste iøvrigt til Skiltet paa Vognen.

Jeg sad just og blundede saa blidelig. Toget havde holdt og for nu videre. Kl. var henad 9. Jeg vaagnede ved, at en slog mig paa Skulderen og sagde: »Fahrkarten vorseigen!« Fripassene kom frem; han saa lidt paa dem (det var Togføreren) og sagde: »Nicht gültig hier!« Da vi i Østrig havde 2 forskellige Friпас, tog vi det andet frem, men det var heller ikke gyldigt. Det var os ikke klart, hvad der kunde være i Vejen og fik heller ikke lang Tid til at tænke derover; i en skarp og bydende Tone forlangte han Legitimation. At vi da legitimerede os som danske Jernbanemænd gjorde ikke Sagen bedre. Inden man kunde spørge, slog han med Haanden i Sædet og udgød en Strøm af Ord, hvoraf jeg ikke forstod stort mere end Halvparten. Han teede sig i det hele taget, som om der var Tale om en Forbrydelse. Af hans mange Ord forstod jeg, at vi kørte med Sydbaneselskabets Tog, hvortil vi intet Friпас havde. Jeg forklarede ham, at vi ingen Skyld havde i



Fejltagelsen; denne laa hos Togføreren, som havde kørt til den Station, hvor Vognen var gaaet over i Sydbaneselskabets Tog, og at vi var ganske uvidende om dette Forhold. Med den Forklaring gik han, men kom snart igen og gav os hele Historien forfra; han betydede os, at vi maatte betale straks. Jeg forklarede ham, at vi ikke var i Besiddelse af Landets Penge, men kun ejede danske og franske; selvfølgelig var vi villige til at betale, saa snart vi kom til Wien og kunde veksle. Saa gik han, men kom tredie Gang. Han opgav os ikke saa let. Han skrev op og talte sammen, ialt 24 Kr. I en bydende og brøsig Tone udbrød han: »Sie müssen zalen mich hier!« Jeg viste ham da, hvad han ikke syntes at ville tro angaaende vore Penge, og betydede ham samtidig i en bestemt Tone, at vi ikke yderligere vilde forulempes af ham, da det ikke var vor Forseelse, samt bad ham føre os til Stationsforstanderen, naar vi naaede Wien, at vi kunde forklare ham Sagen.

Ved Ankomsten til Wien stillede han ved Vognens Udgang og tog imod os; men da var han til vor Forundring Elskværdigheden selv, førte os gennem Kontrollen, talte slet ikke om Forstanderen, men ledte os derimod ud af Stationen.

Saa gik der et Lys op for os. 24 østrigske Kroner var jo bedre end de 2 tyske Mark, hvormed han nu maatte nøjes.

En Fordel havde vi af den Kalamitet, at vi kom til Wien Kl. 10<sup>36</sup> Em. efter Planen, hvorimod vi ellers først var komne dertil Kl. 2 Nat.

I en Droske kørte vi til »Hotel Südbahn«, som var os anbefalet. Dette ligger tæt ved Sydbanegaarden, men er forøvrigt temmelig dyrt. Desuden viste det sig, at vor Afrejse skulde ske fra Vestbanegaarden. Havde vi forud vidst dette, kunde vi have sparet baade Tid og Penge. Det er vanskeligt at orientere sig paa de østrigske Baner, da Stats- og Privatbaner griber ind i hverandre. Efter en god Hvile stod vi op, opsøgte en »Wechselstube« og derfra ud i Byen. Kun en Dag kunde vi ofre paa Wien. Man kan paa den Tid kun faa et

flygtigt Indtryk af saa stor en By. — Det er uomtvistelig den smukkeste af de Storstæder, man har haft Lejlighed til at se: Brede Gader, store, aabne Pladser og Parker, en Mængde af store, imponerende og usædvanlig smukke inonumentale Bygninger. — Wiens Arkitektur er noksom bekendt. Af Pladser kan nævnes den smukke Karlsplads med Karlskirke; Schwarzenberg-Plads med Statuen og Paladset af samme Navn, Statuen midt paa Pladsen og et stort Springvand foran; Marie Therese-Plads med et prangende Monument af Kejserinde Marie Therese; samt Hofburg og Hofmuseerne. — Af andre iøjnefaldende Bygninger er der Universitetet, Kursalonen og Teatrene, Operahuset, Burg-, Folke- og det nye Kejserjubilæums-Statsteater; dernæst det imponerende Raadhus, mod hvilket det lovpriste Københavns Raadhus i hvert Fald i det ydre er det rene Vand; men skønnest og mest storslaet synes mig den mægtige Parlamentsbygning. Man beundrer dette Fepalads. Det er altsaa derinde, det af og til har udartet til Haandgribeligheder, naar Sprogets værste Ukvemsord ikke syntes kraftige nok. Lad os slutte af med Stephansdomen; den staar der tung og mægtig med sit høje Taarnspir, Sten fra nederst til øverst; den minder i meget om Kölnerdomen og er det første og det sidste, den Rejsende ser af Wien; den rager op over alt andet.

Vil man se Folkeliv, gaar man en Tur ad Ringene: Ringstrasse, Schottenring og Franzensring; der er noget af alt. Men vil man se det glade — eller rettere det lystige Wien, saa gaar man ud i »Prateren«, en meget stor Folkeforlystelsespark. Jeg er ude af Stand til at beskrive hele denne Historie; det er noget for sig selv, en smuk Park med en hel By af Forlystelsesetablissementer; for at nævne en enkelt Ting: en Luftgynge, som dominerer det hele; den ligner paa Afstand en stor Kæmpe-Vindmotor og har Plads til saadan en Ubetydelighed som 600 Mennesker paa en Gang.

Kl 9. Aften den 19. forlod vi Wien og rejste over Amstetten og Pontebbo til



Venedig. Under den første Del af Rejsen skjulte Mørket Landskabet for os, men Banen stiger uden Tvivl stærkt straks fra Wien, vi befandt os i en af de forreste Vogne og kunde høre paa Lokomotivets Dampslag, at der kørtes meget haardt, ligesom Udstødningen af Gnister langt overgik, hvad man har set her hjemme under Brugen af de gamle Gnistfangere. Da det lysnede befandt vi os i en meget bjærgfuld Egn, som blev mere vild og storslaaet, jo mere vi nærmede os den italienske Grænse.

Naturen frembyder saa rig en Afveksling, at man stadig er optaget af dette eller hint og ikke føler Træthed af Rejsen. Kl. 9 om Formiddagen naar vi Grænsestationen Pontebbo, som ligger smukt og malerisk mellem høje Bjerge, her maa vi finde os i et lille Ophold, da Toget herfra kun medtog I. og II. Kl.s Passagerer. Møller, som har sin Camera med, er straks paa Tærne for at finde smukke Prospekter og Osterier, et saadant fandt han paa en Bjæragskraaning tæt ved Stationen og fik her nogle Draaber af den røde Drue, det hvoraf vi paa den øvrige Rejse kunde faa saa rigeligt. Vi underholdt os en Tid med Stationens Dørvogter, som var en meget videbegærlig Person, der vilde vide, baade hvad Kongen af Danmark og hans Ministre hed, samt udspurgte om Jernbaneforhold i Danmark, han spurgte desuden tilsidst, om Danmark var en tysk Forbundsstat.

Efter en lille Times Forløb afgik atter Tog efter Venedig medtagende III. Kl. Rejsende. Først ved Stationen Udine hører Bjærgene op, og man kører ud paa den Lombardiske Slette; her er god Jord og stor Frugt- og Vinavl, desuden dyrkes her som saa mange Steder i Italien et Træ med smaa ovale glinsende Blade. Disse Blade bliver paa en vis Tid plukkede af, saa Træerne staa ganske nøgne, hvad de bruges til, kunde vi ikke faa at vide. Trætte og

sløve af Varmen fandt vi tilsidst Landskabet noget ensformigt, og det lavede derfor op, da en af Rejsefællerne udbryder: »Havet«. Snart efter kører vi ind paa Stationen Hestre, derfra er Toget snart paa den lange Bro, som fører over Lagunerne til Staten Venedig; en behagelig Kølighed slaar os imøde ude fra Vandet.

Kl. 5 Eftermiddag staar vi paa Venedigs Banegaard efter en Jernbanefart paa 20 Timer. Vi gaar ned til en af Anløbsbroerne ved Kanal Grande og stige her om Bord i en af de smaa Kanaldampere (Venedigs Sporvogne), med hvilken vi sejler til Markuspladsen, hvor vi ved vort tidligere Besøg boede paa et tysk Pensionat. Her var uheldigvis alt optaget. Men vi blev anvist et andet ligeledes tysk Hotel tæt derved, hvor vi boede fortræffeligt for 2 Lire pro persona, Morgenkaffe iberegnet.

(Fortsættes.)

---

## Personalialia.

---

### Afskediget er:

<sup>31/7</sup> 08

Lokomotivfyrbøder Nr. 210 H. S. Jensen,  
Aarhus H.

### Forflyttede er:

<sup>1/10</sup> 08

Lokomotivfører Nr. 412 I. Jørgensen.  
— — 439 P. I. Nielsen.  
Lokomotivfyrbøder — 592 E. A. Nielsen.  
— — 261 A.F.E. Schærbling.  
Alle fra København Ø. til København G.

<sup>2/11</sup> 08.

Lokomotivfyrbøder Nr. 513 R. Petersen,  
Aarhus H., til Nyborg.  
Lokomotivfyrbøder Nr. 583 S. P. Rasmussen,  
Nyborg, til Aarhus H.

---

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. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.