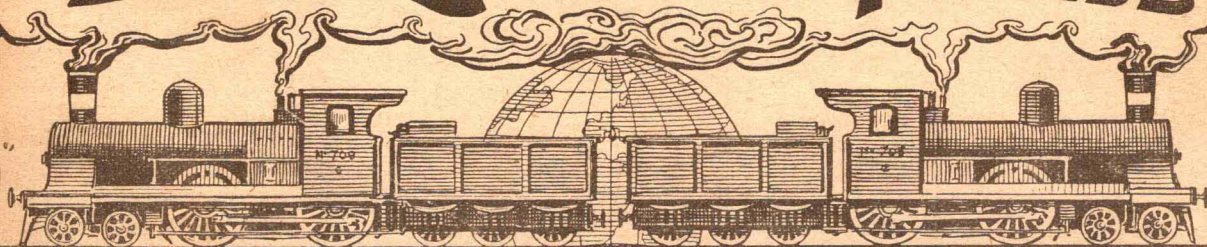


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FØRENING.

Nr. 14.

15. Oktober 1908.

8. Aarg.



40 Aars Jubilæum

Den 1ste Oktober fejrede Lokomotivfører M. Petersen, Gjedser, sit 40 Aars Jubilæum som Jernbanemand, idet Hr. Petersen d. $\frac{1}{10}$ 1868 ansattes som Maskinarbejder i det sjællandske

Jernbaneselskabs Værksted i København, men overgik i 1874 til den da aabnede Lolland-falsterske Bane som Lokomotivfører.

Dagen blev da ogsaa paa forskellig Maade erindret af D. L. & L. F.s Falster-Afdl., idet der om Morgenen i Remisen var en kort Reception, hvortil Jubilaren var indbudt, ved hvilken Lejlighed der overraktes ham en smuk Erindringsgave fra Falsters Lokomotivpersonale.

Gaven var et enigt Udtryk for den Agtelse og Anseelse, Jubilaren nyder blandt Lokomotivpersonalet, idet Hr. Petersen altid har holdt sit Fag højt i Ære og i sin mangeaarige Gerning har hævdet sin Stands Interesser saavel opadtil som nedadtil. Hr. Petersen har derfor ved sit Eksempel bevist, at det ikke er nødvendigt at rejse kunstige Skranker for Stillingens Anseelse — i hvert Tilfælde nedadtil, og har som

Følge deraf været uimodtagelig for separatistiske Tendenser.

Ved den paafølgende Frokost i Hjemmet, hvortil Jubilaren gæstfrit havde indbudt det tjenstfri Personale, herskede der den hjerteligste Stemning.

Lokomotivpersonalets tjenstlige og retslige Stilling.*

V.

For nogen Tid tilbage har en Jernbanelæge, Dr. Bode i Sachsen, i en videnskabelig Afhandling gjort Personalet ved Signalvæsenet til Genstand for indgaaende Undersøgelser. Resultatet af disse er blevet, at han i en speciel Afhandling »Neurastheni hos Sporskifterne« paaviser, at denne Art Nervesygdom hyppig forekommer iblandt dette Personale og fremkaldes ved den vedvarende Spænding, hvori dette under Tjenestens Udførelse stadig befinder sig — til Eksempel om dette eller hint Sving, som benyttedes, var det rigtige og sattes i Funktion i rette Tidspunkt.

Det danske Lokomotivpersonale vil sikkert give dets Standsfæller i Tyskland Ret, naar de i deres Organ spørger: Er Lokomotivførernes Stilling bedre? — Nej! Endnu vanskeligere er denne; thi Kravene, som stilles her, er langt mere enerverende og for deres egen Person langt farligere end for dem, som befinder sig i en Signalpost. Hvem af samtlige ansatte vil være i Stand til uden med en vis Ængstelse at indtage Lokomotivførerens Plads, saafremt Nødvendigheden derfor pludselig indtræder. Dette, at Regulatoren aabnes, naar Toget skal sættes i Bevægelse, og atter lukkes, naar det skal standse, er dog langt fra nok. Der

hører stærke Nerver til for at føre Toget gennem Storm og Nattens Mulm. Ja! — Natten, hvor leger den ikke med Lokomotivpersonalets Sundhed. Enhver, der blot en Nat — til Eksempel en Vinternat — igennem har staaet paa et Lokomotiv, er udmattet til det yderste, og dog maa Lokomotivpersonalet finde sig i, at dette Tilfælde forekommer indtil syv Dage eller Uger efter hinanden. Jernbanepersonalets Nattjeneste er, som Dr. Zimmermann i sin socialpolitiske Pjece om Jernbanepersonalets Stilling udtaler — det sørgeligste Kapitel i hele Jernbanevæsenets Historie; saa anstrengende som den er at udføre, saa sundhedsnedbrydende den er for det tjenstgørende Personale, foretages der dog fra Jernbaneautoriteternes Side desværre alt for lidt for at forebygge de skadelige Følger.

Vil man nu fremsætte Spørgsmaalet: Hvorledes er det danske Lokomotivpersonales Stilling i Forhold til deres tyske Standsfæller? Da vil Svaret sikkert blive: Desværre ligesaa hos os. Sammenligner vi Lokomotivpersonalets Stilling med de i private og kommunale Erhvervsgrøene ansatte Haandværkere, ja selv de ikke faglærte, til Eksempel Gasværks-, Elektricitets- o. a. Arbejdere og Funktionærer, da ser vi straks en stor Difference i Lokomotivpersonalets Disfavør, naar det gælder Arbejdstidens Længde og Natarbejde.

Betragter vi dette Forhold nærmere indenfor samtlige under Staten ansatte, saavel Arbejdere og Bestillings- som Embedsmænd, erfarer vi, at Arbejdstidens Længde overalt er reguleret fra 9—10 Timer daglig for Funktionærer og 6—8 Timer for de andre Stillinger.

Om Natarbejde er der kun undtagelsesvis Tale, og hvor det for Arbejderen og Haandværkeren forekommer, er der foreskrevet en bestemt Hviletid efter et Døgns uafbrudt Arbejde, hvortil kommer et ugentligt Fridøgn, hvis Antal yderligere forøges med en 8 Dages Ferie.

Hvor vidt forskellige er Forholdene ikke, naar vi underkaster Lokomotivpersonalets Tjeneste en nærmere Undersøgelse.

* Ovenstaaende Artikel er forsinket i Optagelsen af Mangel paa Plads. Red.

Vel gives der fra Administrationens Side bestemte Tjenstfordelinger, vel maa det erkendes, at de nærmeste foresatte undertiden efter eget Initiativ søger at afhjælpe de mest iøjnefaldende Mangler. Men desuagtet vil vist de fleste Lokomotivmænd kunne kvadre en Vise om ret betydelig Reduktion af deres Frihed pr. Maaned.

Hvor ofte har der ikke i Dagspressens forskellige Lejre saavel som gennem den samlede Jernbanepresse paa en enkelt Undtagelse nær været klaget og fremført Beviser for overanstrengende Tjeneste; hvor ofte har ikke Henvendelser til Administrationen om Lempelser af Arbejdet fundet Sted. Men selv om det i enkelte Tilfælde har frugtet, har Forbedringerne ikke fulgt Tidernes Udvikling med sin stærkt forøgede Trafik med tilsvarende Arbejde og Risiko, hvis værste Perioder hovedsagelig finder Sted paa Tider af Døgnet, hvor Videnskaben kræver Ro for det menneskelige Legeme.

Efter Naturens Love regnes Ugedagene som Arbejdsdage, medens Søndagen betragtes som Hviledag. Dog i Tidernes Løb har Menneskene sat sig ud over disse Bestemmelser. For at følge med Tiden og i sin Higen efter Ære og det kære Mammon er det nu kommet dertil, at Nattens stille Timer maa tjene som Arbejdstid i mange forskellige Erhvervsgræne.

Betragter vi det pulserende Liv i de større Byer, vil vi ubetinget komme til den Overbevisning, at Verden saa at sige vilde komme til at stagnere, saafremt man vendte tilbage til de af Naturen engang indsatte Love. Da disse nu engang er omstødte, har man paa anden Maade forsøgt at skaffe Balance, netop fordi den Art Forsyndelser imod Naturen aldrig forbliver ustraffede; thi en Forseelse mod Naturen er det, naar Dagen forvandles til Nat og Natten til Dag, d. v. s., naar Mennesket er tvungen til at sove om Dagen og arbejde om Natten. Med Rette tør vi fastslaa, at der gives ikke en Kategori, hverken indenfor Statens overeller underordnede Tjenstmænd eller ved de civile Brancher, der i saa høj Grad er underkastede disse Vilkaar som netop Loko-

motivpersonalet. Og dog har som tidligere nævnt Videnskaben allerede for lang Tid tilbage fastslaaet, at alt Natarbejde er sundhedsnedbrydende. Den har ved de mest omhyggelige og indgaaende Undersøgelser paavist, at den om Dagen opsamlede Iltmængde ikke er tilstrækkelig for en Dagsvirksomhed, hvorfor det manglende maa erstattes af det gennem Nattens Ro opsamlede Overskud. Bortfalder nu denne Hvile, eller den erstattes med Dagshvile, saa vil Natarbejdet som Følge deraf kun kunne ske paa Sundhedens Bekostning af det menneskelige Legeme.

Til Støtte for at denne Anskuelse er korrekt, skal vi her fremføre Resultatet af nogle Undersøgelser, som den franske Professor Vagide har offentliggjort. Denne havde i længere Tid haft 41 Personer til Undersøgelse, af hvilket Antal de 20 arbejdede om Natten.

Af denne Undersøgelse kom han til efterstaaende Resultat.

1. Dagsøvnen er ikke saa styrkende som Natsøvnen, den er mere overfladisk og mindre vedholdende.

2. Organernes Funktion (Hjerte- og Aandedrætsfunktionerne) som under Natsøvnen automatisk formindskes eller gøres langsommere, har under Dagsøvnen uafbrudte Forstyrrelser. Dagsøvnen opvejer kun sjælden — i hvert Fald hvor der er Tale om saavel aandelig som legemlig Træthed — Natsøvnens Dybde og Styrke.

3. Vanen forhøjer vel relativt set Dagsøvnens Længde, men denne Forøgelse kræver Uger og Maaneder.

4. Der synes at bestaa en mærkværdig Forbindelse mellem Natten og Dybden af den natlige Søvn. I indtrufne Tilfælde af stærk Træthed er Dagsøvnen langt mere end Natsøvnen »ingen virkelig Søvn«, men er derimod en sjælelig Lammelse, der vel lader Sjælen fri men paa en lettere Maade hallucinerer.

5. Dagsøvnen er i kvalitativ Henseende grundforskellig fra Natsøvnen, og alle Mennesker, saalænge de er henvist til Dag-

søvnen klager over en Følelse af Træthed, som ikke forlader dem.

Disse Udtalelser virker tilstrækkelig overbevisende om Nattjenestens Skadelighed, og denne bliver selvfølgelig større jo mere Nattjenesten forøges, og den paafølgende Hviletid ikke tilsvarende forlænges. Omend nu ogsaa som Vagide i Punkt 3 anfører, »at gennem Vanen forhøjes Dagsøvnens Værdi« (hvilket dog først sker efter længere Tids Forløb) saa er dog intet Menneske, hvis Arbejde ikke tillader en længere Tids Søvn og Hvile, eller hvis Tjenstpligt kort efter igen kalder til en anstrængende Virksomhed, tjent med slige uheldige Forhold. Følgen deraf bliver, at Sundheden tilsidst tager Skade.

Ikke destomindre gives der dog Folk, som paastaar, at Nattjenesten er lettere end Dagtjenesten, og indrømmes maa det desværre, at enkelte af Autoriteternes velmente Forsøg paa at lette Personalets Tjeneste i nogle Tilfælde er lønnet med Utak, idét Hensynet til det pekuniære Spørgsmaal fuldstændig sætter alle Hensyn til Sundheden i Baggrunden.

Emil Alsborg.

Schmidt & Wagners Ventilregulator for Lokomotiver.

Til Betjeningen af de almindelig anvendte Gliderregulatorer fordres ofte en stor Kraftanvendelse, og selv i nyskrabet Tilstand er Dampafspærringen ikke god, for ikke at tale om disses Tilstand efter hyppig Brug, hvor de for det meste viser sig meget mangelfulde.

En stor Ulempe ved Gliderregulatoren er, at denne skal smøres; derved tilføres Kedlen Olie; denne breder sig i et tyndt Lag paa Vandets Overflade og begunstiger i høj Grad Overkogningen, hvilket har til Følge, at der med Dampen tilføres Glider-

kasserne og Cylindrene Vand. Derved udsættes Cylinderdækslerne og Stemplerne for Sprængning.

Disse Mangler foranledigede den preussiske Statsbaneforvaltning ved Leverancen af de ny Lokomotiver i 1907 til at lade et større Antal af disse forsyne med Schmidt og Wagners Ventilregulator, da de foretagne Forsøg var faldet særdeles tilfredstillende ud. Lokomotiverne med Ventilregulator er afgivet til Trafiken i Slutningen af 1907 og Begyndelsen af 1908.

Disses Konstruktion fremgaar af hostaende Tegninger, der viser Regulatoren i lukket og tildels aaben Stilling.

I Ventilhuset er anbragt en Hovedventil, som bevæger sig nedefter og styres i en Cylinder, til Regulering af Dampindstrømningen og et Aflastningsstempel, der er støbt i et med Ventilen. Den paa Ventilspindelen fastgjorte Aflastningsventil løber ud i en slank Konus og er ikke mekanisk forbunden med Hovedventilen. For at undgaa, at Aflastningsstemplet skal sætte sig fast, har det tilstrækkeligt Spillerum i Ventilhuset, medens Tætningen fremkommer ved Hjælp af en Stempelring. Dette danner med Huset et Mellemkammer, som staar i Forbindelse med Kedlens Damprum ved nogle smaa Indboringer i Ventilhusets Dæksel. (Se Fig. 1 og 2 B).

Regulatorens Virksomhed fremkommer ved, at den med den slanke Konus forsynede Ventil sænkes fra sit Sæde i Hovedventilen. Derved opstaar da — som vist i Fig. 2 — en kegleformet Lysning imellem Konusen og dennes cylindriske Styr, hvorigennem Dampen fra det af Stemplet dannede Mellemkammer kan strømme ned i Gliderkassen. Er nu Aflastventilen sænket saa meget fra sit Sæde, at Udstrømningen fra Mellemkammeret gennem den kegleformede Lysning bliver større end Tilstrømningen gennem Dækslets Gennemboringer, saa opstaar paa Aflaststemplets øverste Ringareal et nedadvirkende Tryk, der stadig forøges; tilsidst løsrives Hovedventilen fra sit Sæde og bevæger sig nedad. Derved udvikler selvfølgelig Aflaststemplet i Melle-

kammeret et Modtryk mod Hovedventilens nedadgaende Bevægelse og bringer den i Ro. Hovedventilen, der forfares frit i Damprummet, indtager nu i Forhold til Aflastventilen — eller rettere sagt til dennes Konus — en Middelstilling, hvor Dampens Til- og Afgang i Mellemkammeret bliver lige stor, medens Stillingen følger, som de foretagne Forsøg har vist, uden de mindste Afvigelser som Følge af Af-

laststemplets modgaende Bevægelse. Denne stærke Kompression holder tilige Hovedventilen fast i sin bestemte Stilling til Aflastventilens Konus; thi ved en Bevægelse nedefter virker Kompressionen, medens Ventilen i opadgaende Retning mødes af en lige saa kraftig Ekspansion fra Mellemkammeret. Bliver altsaa Aflastventilen fastholdt i en eller anden Stilling, staar ogsaa Hovedventilen fast; aabnes eller lukkes derimod Aflastventilen, saa følger

Hovedventilen denne Bevægelse lige saa nøje, som om de begge to var fast forbundne med hinanden.

Ligesom Aabning af Regulatoren aldrig kan ske hurtigere, end Regulatorsvinget tillader, saaledes kan ved Afspærring Hovedventilen aldrig virke forud for Aflastventilen. Naar Regulatoren bliver lukket, gaar Hovedventilen ikke brat op paa Ventil sædet, men følger jævnt og uden Slag.

Som allerede omtalt lukkes og aabnes Regulatoren ved en almindelig op- og nedadgaende Bevægelse af den lille Aflastventil. Denne har et Gennemsnit af 29 mm., og dens Konus udgør kun 22 mm. i Diameter. Lokomotivføreren har altsaa kun at bevæge denne lille Ventil; thi Hovedventilen bevæges af Dampen. Til Betjeningen fordrer kun en ringe Kraft, og Regulatoren

kan af Føreren bevæges med to Fingre. — Forekommer det, at der ved et eller andet af de Lokomotiver, der er udrustede med denne Ventilregulator, at Svinget er svært at bevæge, saa er Aarsagen enten, at Stopbøsningen er spændt skævt, eller at Regulatorakslen er for lang og ved Udvidelsen, som fremkommer fra den varme Kedel, sætter sig fast.

Lokomotiver med Schmidt og Wagners Ventilregulator er udvendig let kendelige, idet Smørekoppen paa Do-

men mangler. — Udelukket er, at Hovedventilen ved Rust eller Indsnævring kan sætte sig fast i Huset, da den overalt har tilstrækkeligt Spillerum at bevæge sig i, og Aflaststemplet berører kun med den fjedrende Stempelring Sidevæggen, til hvis Bevægelse det store Damptryk er disponibelt.

Reguleringen af Damptilstrømningen til Gliderkassen bestemmes af den med Hovedventilen forbundne Dampgang, hvis

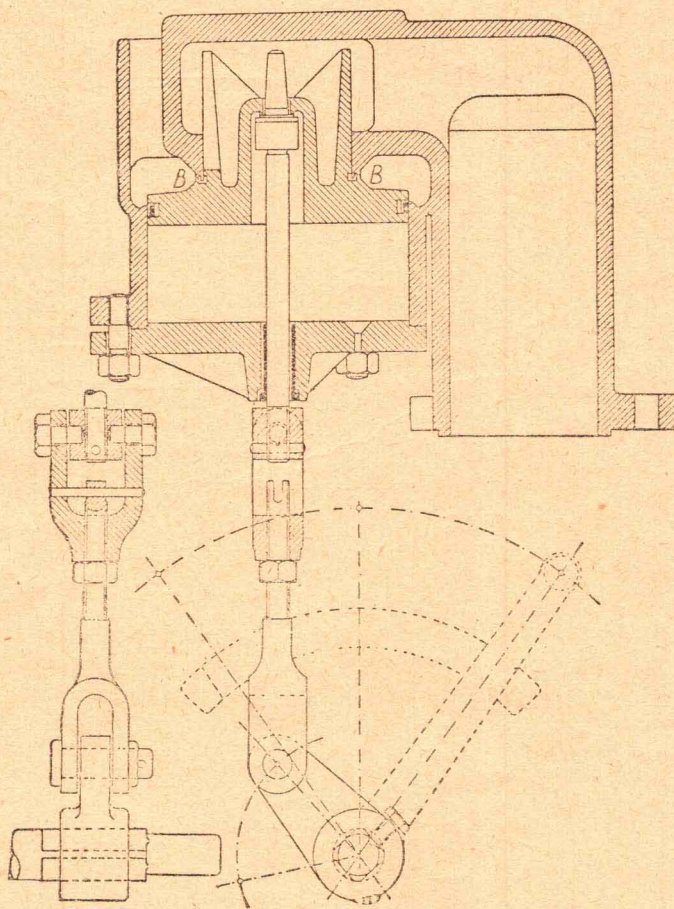


Fig. 1.

Dampaabninger løber ud i lange, smalle Tunger og fremkalder den regelmæssige Regulering af Dampcirkulationen. — De mange og omfangsrige Forsøg med 12 Atm. Damptryk har vist, at Lokomotivføreren med denne Regulator er i Stand til let og sikkert at forøge Trykket i Gliderkassen fra $\frac{1}{10}$ til 1 Atm. i Modsætning til almindelige Regulatorglidere. —

Regulatoren anbringes saaledes i Domen, at dens Overkant kun er fjernet 15–20 mm. fra Domens Top. Den tilstrømmende Damp støder først imod Domens Top, og derved udskilles en Mængde Vand. Da desuden Dampens Tilvækst følger ganske jævnt, saa er Medrivning af Vand til Gliderkassen aldeles udelukket, og paa Lokomotiver med overhedet Damp opnaas selvfølgelig med denne Regulator den højeste Varmegrad i Overhederen.

For at skaane Ventilæderne er — som vist i Fig. 1 og 2 — Ventillegemerne udført saaledes, at Cirkulationen først kan finde Sted, naar de er fjernet saa langt fra hinanden, at Gennemsnitsarealet for Dampen er tilstrækkelig stort til at opnaa meget smaa Hastigheder. Idet yderligere begge Ventiler bevæger sig indefter, og Temperaturforandringer som Følge deraf har mindre Indflydelse, holder disse Ventilregulatorer længe tæt, uden at Reparationer er nødvendige.

Paa Grundlag af de indvundne gun-

stige Resultater med denne Regulator er omtrent 300 Lokomotiver paa de preussiske og sachsiske Statsbaner samt henimod 100 Privatbanelokomotiver forsynede dermed.

Fordelene ved Ventilregulatoren er:

1. Fortræffelig Regulering af Damptilstrømningen, derfor en jævn, rolig Igang sætning af Maskinen og ingen »Gliden« af Hjulene.

2. Dampens Instømning direkte under Domens Top, derfor tør Damp og ingen Medrivning af Vand til Gliderkassen og Cylinderne.

3. Hovedventilens fuldstændige Aflastning i enhver Stilling, derfor en meget let Bevægelse og en ringe Kraftanvendelse for Lokomotivføreren.

4. Bortfalden af Smøring, der begunstiger Overkølingen og angriber Kedelpladerne.

5. Dampbesparelse ved, at kun tør Damp anvendes, den fortræffelige Regulering af Damptilstrømningen og den vedvarende gode Damptilførsel.

6. Ved Anvendelsen af tør Damp opnaas for Lokomotiver med overhedet Damp den højeste Varmegrad i Overhederen.

7. Ringe Reparationsudgifter, da Ventilæderne er sikrede imod den cirkulerende Damps slibende Virkninger.

8. En enkel og solid Konstruktion og derfor den paalideligste Virkning, saa meget mere som Rustdannelse og Ansamlings af Kedelsten ingen Indflydelse faar paa

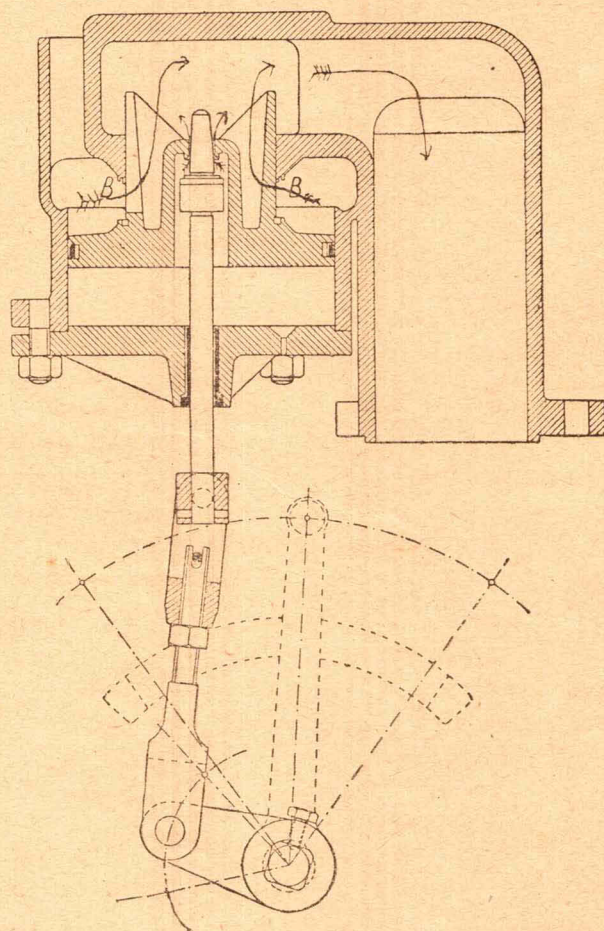


Fig. 2.

Grund af den til Stadighed tilstedeværende store disponible Dampmængde.

Finansloven 1909—1910.

Paa den nye Finanslov foreslaaes Lokomotivførernes Antal forøget med 20 og Lokomotivfyrbødernes med 48, af hvilke 18 paaregnes anvendte til Betjening af nye Rangermaskiner. Det samlede Antal bliver herefter henholdsvis 477 og 675.

Endvidere er der vedrørende Maskin-afdelingen bl. a. optaget følgende Forslag:

Ansættelse af 1 Regnskabsfører ved de nye Centralværksteder i København.

Ansættelse af 1 Lokomotivformand i Struer.

Ansættelse af endnu 1 Vognopsynsmand.

Paa § 27 er optaget Forslag om Anskaffelse af:

14 svære Iltogslokomotiver	à 83,000 Kr.
13 Godstogslokomotiver	- 64,000 —
4 Rangerlokomotiver	- 32,000 —
6 I. og II. Kl. Truckpersonvogne.	
22 II.	- —
8 II. og III.	- —
63 III.	- —
6 Hjælpevogne.	
8 treakslede Rejsegodsvogne.	
619 Godsvogne.	

Den samlede Udgift til det nævnte Driftsmateriel anslaaes til 7,182,200 Kr., hvoraf dog kun 2,000,000 Kr. tænkes anvendt i Driftsaaret 1909—10 og Resten i det følgende Driftsaar.

Vis „den udstrakte Haand“ tilbage med den Foragt, den fortjener.

Artiklen i Nr. 13, »Den udstrakte Haand«, kom for mig som et Lyn fra klar

Himmel, og jeg kan ikke forstaa, at Medlemmer af D. L. og L. F. vil deltage i saadan et Møde. Nej, vil de ærede Hrr. Lokf., som har dannet en særlig Forening, os noget, lad dem saa komme til vor Organisation igen, og vi tager imod dem med Glæde. Men at d'Hrr. skal foreskrive os Bestemmelser, nej, det gaar jeg ikke med til, og jeg anmoder Medlemmerne af D. L. og L. F. om at give nøje Agt paa, hvad dette Udvalg vil foreskrive os. Lad os beholde vor Organisation i den Aand, vi nu har haft den i snart 10 Aar. Lokf. og Fyrb. har fælles Interesser. Det staar for mig, at de faa Lokf., som selv vilde stifte en Forening, vilde have ødelagt D. L. og L. F., hvis det havde staaet i deres Magt, men dette formaade de ikke. Da de nu mærker, at det ikke kan gaa, saa vil de prøve ad Omvej at komme os til Livs, eller i alt Fald faa Lov til at være medbestemmende ved vor Organisations fremtidige Taktik; nej, det gaar heller ikke. Skal vi have noget forandret ved vor Organisation, saa forelægger vi det for Generalforsamlingen i Marts Maaned n. A., og der bøjer jeg mig for Flertallet, men ikke for »Den udstrakte Haand«s Resolution.

Struer, ³/₁₀ 08.

C. Rasmussen,
Lokomotivfyrbøder.

* * *

Som Forholdene har udviklet sig de sidste Par Aar blandt Lokomotivpersonalet i D. L. & L. F. paa den ene Side og Statsbanernes Lokomotivførerforening paa den anden Side, er Samfølelsen ikke løftet op i nogen svimlende høj Plan, men har stillet sig paa det Grundlag, som findes i Menneskets egen instinktive Natur.

Eksisterer der ikke hos os helt uafhængig af vor Vilje — ja, maaske for manges Vedkommende mod deres Vilje — en særegen Følelse for alt, hvad der hænder og sker indenfor Lokomotivpersonalet? Har ikke og maatte ikke vor fælles Skæbne have en højere Grad af Virkelighed for os end selv de

mærkeligste Tildragelser for andre? Vi tror det. Og er det saaledes, da er Samfølelsen en Sag af allerstørste Betydning. Da er den et Spørgsmaal, som vi ikke kan kaste fra os, fordi vi bærer den hos os i vort eget Indre som en Kraft, med hvilken vi ganske simpelt maa regne. Det gælder da om at vende den til det gode og ikke til det onde. Den er naturligvis ikke saa stærk som Samfølelsen i den snevre Familiekreds, men den er farlig som den og kan som den blive en Lykke eller Pinsel.

Det er det sidste, vi frygter for, at en Del af D. L. & L. F.s Medlemmer nærer overfor »Statsbanernes Lokomotivførerforening«, og under de Forudsætninger, hvorpaa den startedes, nemlig at nogle faa partu vilde have deres Krig frem, uanset Flertallets Mening. Dette er naturligt nok blevet følt som en dyb Ydmygelse i D. L. & L. F. Vreden har vel for en Del lagt sig, men den er afløst af det, som er langt værre, de svegne Følelsers mistænksomme Bitterhed. Den er som bekendt vanskeligere at udrydde end noget som helst andet. Thi paa den bider ingen Fornuftgrunde. Den er en Følelse, og den maa overvindes med Følelse.

Det nytter ikke med de mest uigen- drivelige Grunde at bevise, at vore Interesser kræver fremtidigt Sammenhold og Samarbejde. Svaret bliver i bedste Fald: Ja, saafremt man kan stole paa, at dette Sammenhold ikke svigtes i det afgørende Øjeblik. Er denne Tiltro der ikke, mangler selve Grundforudsætningen for Samarbejde. At »Statsbanernes Lokomotivførerforening« har gjort det alvorligste Forsøg paa at borteskamotere Lokomotivpersonalets Samfølelse synes ikke at have gjort noget særligt Indtryk. Om end man havde været aldrig saa overbevist om, at D. L. & L. F. den Gang, man søgte at sprænge den, var dømt til Undergang, saa burde man ikke have overset, at det vilde blive en Kilde til Strid, men at den til Trods for sin Skrøbelighed kraftig havde fremmet Følelsen af at høre sammen. Den, som ikke indser det, har ingen Anelse om, hvorledes Samfølelsen i det

svundne Aarti er vokset og blevet forædlet gennem et kollegialt og — i det mindste fra et lavere Synspunkt set — uegennyttigt Arbejde for Lokomotivpersonalets Selvhævdelse.

For dem, der selv tror paa Samfølelsens psykologiske Nødvendighed og store, praktiske Fremtidsmuligheder, er det just ingen Glæde at have været nødt til at give ovenstaaende usminkede Fremstilling af Stemninger og Tanker indenfor D. L. & L. F. Vi er imidlertid overbevist om, at den er sand, og vi er fremkommen med den — blot for at faa Hjælp til at gøre den usand.

Det er derfor forstaaeligt, at den dybe Mistro lyser ud af Hr. Rasmussens Indlæg.

Vi kan dog ikke give Hr. Rasmussen Ret, naar han siger, at han ikke kan forstaa, at Medlemmer af D. L. & L. F. vil deltage i et saadant Møde; thi den første § i vore Love siger: »Det er Foreningens Formaal at samle alle Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere ved de danske Statsbaner« — om det vil lykkes at faa de frafaldne tilbage, bliver en anden Side af Sagen.

Det Udvalg, der bliver nedsat, skal overveje *Muligheden* for et Samarbejde, om det bliver akceptabelt for D. L. & L. F., ja, derom maa næste Generalforsamling afgive sit Skøn.

Red.

Sygekasserne.

Siden Revisorerne for den sjællandske Sygekasse udsendte deres Meddelelse, at Regnskaberne for 1907—1908 var afgivet til Medlemmerne uden at være revideret eller godkendt af dem, har der i den Anledning i Dagspressen været hvirvlet meget Støv op om den Sag. Revisorerne i den jysk-fynske Sygekasse har den 15de Septbr. udsendt følgende Meddelelse:

»Til Medlemmerne af jysk-fynske Statsbanepersonales Sygekasse.

I Anledning af den af Revisorerne ved

den sjælland-falsterske Sygekasse offentliggjorte Erklæring skal vi oplyse følgende:

Forinden undertegnede Revisorer godkendte Sygekasseregnskabet for 1907-08, forespurgte Formanden, om »Jernbanereklamen« havde indbetalt Afgift til Statsbanerne, idet denne Afgift tilfalder Sygekasserne.

Da Formanden oplyste, at »Jernbanereklamen« intet havde indbetalt til Statsbanerne, godkendte vi Regnskabet. Vi skal yderligere oplyse, at Regnskabet ikke har været forelagt den samlede Bestyrelse til Godkendelse forinden det blev udsendt til Medlemmerne.

Det er en Selvtølge, at Regnskabet kun er godkendt under den Forudsætning, at »Jernbanereklamen« intet havde indbetalt til Statsbanerne.

p. t. Silkeborg, den 15. Septbr. 1908.

I. I. Bjerring. N. Christensen.

Som det fremgaar af Regnskaberne, er der for begge Sygekassers Vedkommende ikke opført nogen Indtægt af Avertissementsopslag paa Stationerne, der skal beløbe sig til henimod 100,000 Kr. og ifølge Statutterne tilfalde Sygekasserne.

Med Forandring har man da hørt, at der til Revisorerne i den sjælland-falsterske Sygekasse er udtalt efter Regnskabets Udsendelse, at nævnte Beløb *ikke* tilkommer den, hvorimod der til Revisorerne i den jysk-fynske siges, at der ikke er indbetalt noget Beløb til Statsbanerne. Hvoraf denne Uoverensstemmelse?

Der er ingen Tvivl om, at Statsbanernes Sygekasser tilkommer disse Beløb, thi efter Statuternes § 3 i den sjælland-falsterske Sygekasse er det givet, at Indtægterne af Avertissementsopslag tilfalder Sygekassen. Den af Generaldirektøren truffne Bestemmelse giver ikke nogen Forandring heri, idet Statutforandringer kun kan vedtages i et Repræsentantskabsmøde, tilmed kun et fuldtalligt Møde, og skal endda for at være gyldige have Ministeriets Approbation.

Hvordan alting er, det Støv, der trænger til at støves ud i Sygekasserne, vil sandsynligvis nok skrabe Polituren enkelte Steder,

men tager man i Betragtning, at de nye Lønningslove kun giver Tantieme til de øverste Lønningsklasser, vil Generaldirektøren, der er Sygekassens selvvalgte Formand, ikke ved den trufne Foranstaltning, selv om den ved Ministeriets Hjælp skal gennemføres, have sat sig noget venligt Minde blandt Sygekassens Medlemmer.

D. L. & L. F.

Aarhus Afdeling

afholdt Fredag den 2. Oktober Kl. 8 Em.
Generalforsamling i »Enigheden« med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Dirigentvalget.
- 2. Forhandlingsbogen.
- 3. Beretningen.
- 4. Konstitutionerne.
Forslag af Lokfb. 496 Petersen.
- 5. Eventuelt.

Da Formanden var forhindret i at være til Stede, aabnede Næstformanden Lokfb. 180 Andersen Generalforsamlingen og lod foretage Valg af en Dirigent.

Valgt blev Lokfb. 423 Jensen.

Efter at Dagsordenen var godkendt, oplæstes Forhandlingsbogen, som ligeledes godkendtes.

Dirigenten oplæste derefter Formandens Beretning for det forløbne Kvartal, hvoraf bl. a. oplystes, at Medlemsantallet den 1. September var 100 Medlemmer. Til lige er 63. Tur efter Henvendelse til Maskinbestyreren bleven forandret fra 1. Oktober. Rangerturen er ogsaa søgt forandret til en Dagtur, hvilket er opnaaet. Angaaende et nyt Opholdsværelse til Lokfb. har Bestyrelsen henvendt sig til Maskinbestyreren. Maskinbestyreren henviste Lokfb., der køre som Førere, og Rangerførerne til Lokomotivførerværelset, hvilket Bestyrelsen paatalte som uheldigt; men da der foreløbig ikke

kunde skaffes et saadant Værelse, og da tillige Fyrbøderværelset umulig kan give Plads til det store Personale, gav Maskinbestyreren Formanden Tilladelse til at opslaa en Meddelelse til Medlemmerne. Maskinbestyreren blev imidlertid syg, og fg. Maskinbestyrer Capito fjernede Meddelelsen og lod opslaa en tjenstlig Bekendtgørelse, hvori Bestyrelsen for D. L. & L. F. Aarhus Afdeling beskyldtes for at have handlet af Mangel paa almindelig Takt. Bestyrelsen henvendte sig til den fg. Maskinbestyrer, oplyste om Grunden og om de Forhandlinger, der var ført. Senere er Bekendtgørelsen fjernet, og Sagen er henlagt til Maskinbestyrer Dusebergs Hjemkomst. — Angaaende Lokf. Flinks Suspension oplystes, at 87 Medlemmer havde stemt for, at han faar det resterende Beløb af D. L. & L. F.s Kasse.

Der forelaa Meddelelse fra Hovedbestyrelsen, at den ikke kunde komme til Stede nævnte Dag.

Lokfb. 180 Andersen sluttede sig til Formandens Beretning.

Lokfb. Frantz C. Nielsen paatalte en Lokf.s Adfærd angaaende Lokfb.s Tilladelse til at opholde sig paa Førerværelset, idet Vedkommende havde udtalt til den fg. Maskinbestyrer, at en saadan Tilladelse havde Maskinbestyrer Duseberg vist aldrig givet D. L. & L. F., og havde samme i Anledning af den fg. Maskinbestyrers Opslag tiltænkt sig Æren af, at dette var opslaaet, hvilket maatte betragtes som en unfair Handling. —

Efter at Lokf. J. Hansen, Lokf. Buch, Lokfb. 222 Nielsen og Lokfb. Steffensen havde givet Formandens Beretning deres Tilslutning, vedtog Generalforsamlingen enstemmig, at Bestyrelsen havde handlet korrekt og til Medlemmernes Tilfredshed.

Punkt 4 henlagdes til næste Møde, og da der under Eventuelt ikke forelaa noget af Betydning, sluttete Dirigenten Generalforsamlingen Kl. 11 Em. med en Tak til alle.

Aarhus, den 4. Oktober 1908.

Frantz C. Nielsen.

Kan vi selv bygge vore Lokomotiver?

K. M. Klausen: Statsbanerne vare derimod i samme Tid ligegyldige og fornemme overfor de danske Fabrikker og købte kun 4 Maskiner af Typen H s. Der blev af den Slags Maskiner i Januar 1899 udbudt 10 til Licitation, og deraf fik »Vulkan« og »Schmidt, Mygind og Hüttemeyer« her i København hver Bestilling paa 2 af denne Type, men de andre 6 bleve leverede af en Fabrik i Milano. De Maskiner, som »Vulkan« og »Schmidt, Mygind og Hüttemeyer« byggede kostede 26,000 Kr. pr. Stk., medens de Maskiner, man fik fra Milano, kostede 25,000 Kr. Nu kan man altsaa sige, at Staten har tjent 1,000 Kr. ved at tage dem fra Milano, men det har den ikke, for vi maa huske paa, at Tilsynet med Maskiner, der bygges i Italien, er langt kostbarere end Tilsynet i Danmark. Det blev oplyst i Fjor, at Tilsynet pr. Lokomotiv i Milano løb op til 578 Kr., medens Tilsynet med et Lokomotiv fra »Schmidt, Mygind og Hüttemeyer« kun er 14 Kr. Disse Tal ere før øvrigt talende. Jeg skal ikke lægge noget ind i dem, for der kunde ellers lægges meget ind i dem. Man kunde f. Eks. tænke sig, at Jernbanens Embedsmænd holdt meget af disse Tilsynsrejser, hvortil der gaar 578 Kr. pr. Lokomotiv. Det er jo ikke en enkelt Mand, der skal føre Tilsyn, men der er flere, en fører Tilsyn med Kedelen, en anden med andre Dele. Man kunde jo tænke sig, at Jernbanemændene satte megen Pris paa disse Smaarejser til Italien og rundt omkring, da det maaske ikke er saa interessant at tage ud paa Nørrebro og føre Tilsyn der. Der kunde lægges meget ind i disse Tal, men det skal jeg ikke gøre. De vidne i det hele om, at den danske Industri kan optage Konkurrencen med Udlandet. Jeg betragter det derfor som en stor Fejl, at Staten roligt har set paa, at den opvoksende danske Industri er slaaet ihjel. Staten

har da ogsaa faaet det at føle, idet man, naar man ser paa Licitationsstilbudene for en længere Aarrække, kan paavise, at efter at de danske Fabrikker ere slaede ned, stige de udenlandske Fabrikkers Tilbud. De vide nemlig udmærket godt, at de ikke længere behøve at frygte den danske Konkurrence. Man kan ogsaa, naar man studerer Licitationsstilbudene, hvad jeg gjorde i Fjor, se, at der ligefrem danner sig Ringe i Udlandet, saaledes at visse Fabrikker faa visse Typer af Maskiner at levere og andre Fabrikker andre Typer. At den danske Industri er slaet ned, ere de selvfølgelig nøje klare over i Udlandet, og vi skulle nok i Længden komme til at betale derfor.

I Aar kræves der jo et særlig stort Beløb til Lokomotiver, næsten 2 Millioner Kr. Regner man, at $\frac{1}{3}$ er Materiale, Resten Arbejds løn, vil det dog sige, at et Beløb paa 1,334,000 Kr. kunde være udbetalt som Arbejds løn her i Landet, hvad der vil sige, at en 7—800 Familier kunde have levet ved at udføre dette Arbejde. Jeg maa meget beklage, at den højtærede Minister stiller sig saa uvilligt over for dette Forslag, og jeg kan slet ikke indrømme Rigtigheden af det, den højtærede Minister oplyste for os om, at det skulde koste 2—3 Mill. Kr. at opføre en Lokomotivfabrik i Danmark. Lokomotivfabrikken »Vulkan« ved Maribo havde vistnok i et og alt kostet 5—600,000 Kr. at anlægge, og det var ikke alene en Fabrik, der lavede Lokomotiver, den var indrettet paa mange andre Ting. Jeg tror derfor, at det Tal, den højtærede Minister opgiver, og som han sikkert igen har faaet opgivet af sine Embedsmænd, har været alt for højt. Man mærker ligesom en Hensigt med dette høje Tal, nemlig den at afskrække os fra at stille den Fordring, at vi her i Landet skulle fabrikere vore Lokomotiver.

I Fjor blev der bragt et andet Spørgsmaal ind i denne Sag, og det var et Beskyttelsesspørgsmaal. Det var vel nok med Villie, at det blev bragt frem, for man haabede, at der saa maaske kunde falde Udtalelser, som kunde være brugte ved en anden Lejlighed. Hvad jeg udtalte i Fjor,

staar jeg imidlertid fuldt ud ved i Aar. Jeg skal tillade mig med den højtærede Formands Tilladelse at oplæse et lille Stykke af mine Udtalelser fra i Fjor: »Der er fra forskellige Sider udtalt, at der bag Forslaget om at bygge Lokomotiver her i Danmark skulde ligge skjult en Protektionisme. Jeg vil bestemt tage Afstand herfra. Det har aldrig været min Hensigt paa denne Maade at indsmugle Protektionisme. Jeg ønsker ikke at være med til at fremhjelpe nogen kunstig Industri i vort Land. Jeg tror heller ikke, det tiltrænges. Det er min Overbevisning, at vor Jernindustri er saa livskraftig, at den meget godt uden saadanne kunstige Midler vil være i Stand til at optage Konkurrencen. Den har i alt Fald vist paa mange Omraader, at den godt kan klare sig i Kampen overfor Udlandet«. De Tal, jeg nævnede, med de 10 Lokomotiver, hvoraf de 6 gik til Milano og de 4 til Fabrikker her i Landet, vise fuldt ud, at den danske Industri saa udmærket godt kan klare sig over for Udlandet; og naar der henses til, at dansk Arbejde staar over Udlandets Arbejde, tør jeg her udtale, at det er endog billigere end det, man faar fra Udlandet.

Ministeren for offentlige Arbejder

(Svend Høgsbro): Det ærede Medlem dvælede atter udførlig ved Spørgsmaalet om Lokomotivers Bygning her i Landet og fandt endog Anledning til i saa Henseende at repetere sin Tale fra i Fjor; thi stort andet var det jo ikke, han kom med. Det giver ikke mig Anledning til at repetere, hvad jeg den Gang fremkom med. Den Uklarhed, der i Fjor under Forhandlingerne om dette Spørgsmaal fremkom i det ærede Medlems Stilling til Protektionismen, søgte det ærede Medlem nu at klare ved at oplæse noget af sin Tale fra i Fjor. Men det var jo kun et af Standpunkterne; det mærkelige var netop, at det ærede Medlem indtog flere Standpunkter. Men det er jo et Spørgsmaal, som den ærede Ordfører har taget sig af, og jeg skal derfor overlade til ham, om han finder Anledning til at komme videre ind derpaa. Naar det ærede Medlem

særlig henviste til, at »Vulkan« kunde bygge Lokomotiver, saa bør det ærede Medlem ikke glemme, hvad jeg ogsaa i Fjor fremhævede, at denne Fabriks Skæbne ikke skal opmuntre til at gaa i dens Spor, thi den gik jo fallit og er, saavidt jeg ved, nu helt bleven nedlagt.

Ordføreren (*P. T. Nielsen*): Saa komme vi til det tredje Spørgsmaal: Bygning af Lokomotiver. Det er meget rigtigt, hvad den ærede Minister sagde, at det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (*K. M. Klausen*) i Fjor havde to Standpunkter, og det var vanskeligt at se, hvilket af disse han fastholdt. Det var ejendommeligt, at det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds anførte, at den Tale, han holdt i Fjor, var bleven aftrykt af en ham uvedkommende Forening, og at han følte sig meget smigret over, at Talen var bleven aftrykt af denne Forening. Saa kom det ærede Medlem fra Slagelse (*Lange*) og oplyste, at denne »Forening« var — Industriens Toldudvalg. Nu have vi jo her i Tinget faaet mange Sager tilsendte fra Industriens Toldudvalg, men jeg tror ikke, vi nogen Sinde have faaet tilsendt en eneste Pjece eller Udtalelse fra dette Udvalg, uden at dette netop er gaaet ud paa, at vi skulle have en forøget Beskyttelse. Naar Industriens Toldudvalg har fundet Anledning til at optrykke det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds Tale i Fjor, tror jeg derfor, det er, fordi der i denne Tale findes Argumenter for en forøget Beskyttelse. For det er jo netop Sagen, at det ærede Medlem stod og gentog næsten Ord til andet de samme Argumenter, som Industriens Toldudvalg rykker op med, naar de ønske forøget Beskyttelse og tale om, at Arbejdet skal blive her i Landet osv. Maa jeg til Bevis for de to Standpunkter, det ærede Medlem indtog i Fjor, oplæse nogle Udtalelser af Forhandlingen. Det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds (*Birck*) rettede et bestemt Spørgsmaal til det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds, idet det ærede Medlem for Køben-

havns 4de Valgkreds jo havde opfattet det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds saadan, at han ønskede, at det hjemlige Arbejde skulde begunstiges paa Udlandets Bekostning, og det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds bad da det ærede Medlem for København Amts 2den Valgkreds svare ham, som han udtrykte sig, ganske ærligt: »Opfatter jeg hans Ændringsforslag rigtigt, naar jeg mener, at han derigennem opfordrer Ministeren til og i øvrigt ogsaa anerkender hans Ret til at anskaffe danske Lokomotiver, selv om de er noget dyrere end de tilsvarende udenlandske?«

Det var et klart Spørgsmaal, og jeg maa indrømme, at det Svar, som det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds gav i første Omgang, var lige saa klart. Det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds svarede: . . . (*K. M. Klausen*: Hvor staar det?) Det staar i Folketingstidende for 1906—07 Sp. 5900. Der svarer altsaa det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds følgende: »Saa rettede det ærede Medlem for København 4de Valgkreds et bestemt Spørgsmaal til mig. Det gik ud paa følgende: Om jeg vilde foretrække danske Lokomotiver fremfor Udlandets, selv om de vare noget dyrere. Der-til vil jeg svare et bestemt: Nej.« Det var altsaa et klart Svar paa et klart Spørgsmaal.

Men saa tog den højtærede Minister for offentlige Arbejder Ordet og sagde, at efter den Udtalelse, der nu var kommen fra det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds, vilde han tage Anledning til at tage under Overvejelse at ændre den Praksis, man hidtil havde fulgt fra Statsbaneledelsens Side, som gik ud paa, at man foruden den 10 pCts Beskyttelse, som Industrien havde, gav denne en yderligere Begunstigelse derved, at selv om det indenlandske Arbejde var noget dyrere end det udenlandske, saa tog man det alligevel. Nu blev det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds bange, for eet er jo at staa og raabe op om, at man vil ingen Beskyttelse have, men noget andet er, naar

det rykker ind paa Livet, og der er Udsigt til, at man ingen Beskyttelse faar, at nu glipper maaske oven i Købet den Beskyttelse, man har. Se, saa blev, som sagt, det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds bange og sagde — det findes Sp. 5904 i Folketingstidenden for 1906—07 —: »Men derimod forundrede den Udtalelse, den højtærede Minister kom med, mig, for den lød jo som en Trusel mod de Fabrikker, som i Øjeblikket have Arbejde fra Statsbanerne at udføre. Jeg tænker her navnlig paa Fabrikken ovre i Randers, »Scandia«. Jeg ved ikke, hvor megen Beskyttelse, der gives den; det kender jeg ikke; men det kan godt være, at der indrømmes den visse Procent, at selv om den er visse Procent over Tilbudet fra Udlandet, faar den Arbejdet alligevel. Men efter det Ministeren udtalte, lød det jo som en Trusel, at nu skulde han til at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse og mulig se at faa Arbejdet taget fra den — det antager jeg, var hans Mening — og lade det gaa til Udlandet. Saaledes har jeg opfattet Ministeren, og jeg synes, det er en højst mærkelig Udtalelse, han der kom med.«

Det fremgaar deraf, at det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds ønskede, at Fabrikken i Randers skal beholde den Beskyttelse, den har, og de gunstige Vilkaar, der ere tilstaaede den. Men naar Forholdet er dette, at man i Randers fabrikkerer Vogne, som have en Beskyttelse af 10 pCt., hvortil kommer yderligere Begunstigelser, og at det ærede Medlem ønsker, at disse Begunstigelser skulle opretholdes for denne Fabrikation, da kan man ikke gaa til at fabrikere Lokomotiver, uden at man samtidig maa give denne Fabrikation de samme Begunstigelser. Det synes jeg ikke, det ærede Medlem kan komme fra. Det var disse to forskellige Standpunkter, han var inde paa i Fjor, og med Hensyn til hvilke vi hidtil ikke have kunnet faa Klarhed over, hvilke der er hvilke, og om Industriens Toldudvalg har Ret til at regne det ærede Medlem som sin Forbundsfælle

— jeg gratulerer til Kompagniskabet —, eller det ikke har Ret dertil.

K. M. Klausen: Den højtærede Minister sagde, at »Vulcan« i Maribo gik fallit, men en af Grundene er sikkert den, at Staten ikke lod den udføre sit Arbejde. Havde Staten støttet den paa samme Maade, som private Baner gjorde, er det ikke sikkert, at »Vulcan« var gaaet fallit, og naar en Fabrik netop har indrettet sig paa en bestemt Fabrikation, og saa dens naturlige Kunder bliver borte, kan det selvfølgelig ikke gaa.

Med Hensyn til Lokomotivfabrikationen her i Landet var den ærede Ordfører meget uheldig med sine Citater. Der blev i Fjor rettet et bestemt Spørgsmaal til mig fra det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds (Birck), om jeg vilde være med til at forlange, at der skulde ydes en særlig Beskyttelse til Fabrikation af Lokomotiver her i Landet. Dertil svarede jeg et aldeles bestemt Nej, jeg krævede ingen som helst Beskyttelse i den Henseende. Jeg skal tillade mig at oplæse, hvad jeg svarede det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds paa hans Spørgsmaal til mig, om jeg vilde foretrække danske Lokomotiver fremfor Udlandets, selvom de vare noget dyrere. Dertil sagde jeg: »Dertil vil jeg svare et bestemt Nej. Det vil jeg ikke, og det er heller ikke nødvendigt at gøre det, fordi det er min Overbevisning, at de danske Fabrikker kunne meget godt paatage sig Konkurrencen med Udlandet, og jeg har jo godtgjort det i Aften ved Tal, hentede fra Licitationsstilbud, som foreligge, og hvor det viser sig, at de danske Fabrikker netop ikke trænge til Beskyttelse, og at de meget godt kunne klare sig uden Bestyttelse.« Jeg synes ikke, man kan tage bestemte Afstand fra Beskyttelse i denne Sag, end jeg har gjort, og naar mig uredkommende Folk have aftrykt den Tale, jeg holdt i Fjor, kan deres Motiv ikke være det, at de vil benytte mig som Forsvarer for Beskyttelse af dansk Arbejde, for uheldigere Forsvarer for dette end mig kunde de dog næppe faa,

Det ærede Medlem siger, at jeg havde

senere et andet Standpunkt. Nej, jeg har ikke haft noget andet Standpunkt end det, jeg læste op, men Sagen kom til at dreje sig længere ud, idet Ministeren, da jeg havde sagt dette, sagde: »Jeg oplyste i Formiddags, hvad der maaske var nyt for nogle ærede Medlemmer, men i alt Fald ikke for den sidste ærede Taler,« — det er mig — »at den Praksis, jeg arvede fra min Forgænger, og som jeg hidtil har fulgt og indtil videre agtede at følge, netop gik ud paa at foretrække dansk Arbejde, selvom det var noget dyrere end det fremmede. Men efter den Udtalelse, der nu kom fra det ærede Medlem, vil jeg tage denne Praksis op til fornyet Revision. Thi naar det ikke møder anden Paaskønnelse fra Repræsentanterne for Arbejderne, end at de benægte, hvad der dog er en Kendsgerning, og dermed opfordre til at forlade denne Praksis, skal jeg nu tage under Overvejelse at gøre det.«

Da den højtærede Minister fremsatte denne Udtalelse, bad jeg om Ordet igen og spurgte, hvilken Rækkevidde den havde, idet jeg nemlig ønskede at faa at vide, om det her kun drejede sig om Bygning af Lokomotiver, eller om Ministerens Udtalelser ogsaa sigtede til andet Arbejde, Staten lod udføre herhjemme. Jeg henlede da særlig Opmærksomheden paa den store Fabrik »Scandia« i Randers og spurgte, om hans Udtalelser ogsaa gjaldt den. Men jeg har ikke med et eneste Ord talt om, hvorvidt jeg vilde have Beskyttelse eller Ikke-Beskyttelse for det Arbejde, »Scandia« udførte. Jeg rettede kun det ganske simple Spørgsmaal til Ministeren, om hans Udtalelser gik ud over Lokomotivbygning og angik ogsaa f. Eks. »Scandia« i Randers.

Derfor kan den ærede Ordfører ikke oplæse en eneste Linie, hvor jeg har gjort mig til Tolk for Protektionisme. Det vilde han give det Udseende af, men han magtede ikke at komme med en eneste Linie. Han har derfor heller ikke Ret til at tale om to Standpunkter. Mit Standpunkt i denne Sag har været saa klart, som noget kan være.

Ordføreren (P. T. Nielsen): Saa skal jeg med Hensyn til Lokomotiverne paa ny bede det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) — for det glemte han nemlig — besvare mig det ene bestemte Spørgsmaal: Ønsker det ærede Medlem at beholde den Beskyttelse, vi have i Øjeblikket, for Jernindustrien og for Fabrikken i Randers, eller ønsker han det ikke?

K. M. Klausen: Nu vil det ærede Medlem have Svar paa, hvordan hele min Stilling er overfor Beskyttelsen. Jeg synes ikke, at vi her godt kunne komme ind paa Toldspørgsmaal, men jeg har i Fjor givet klar og tydelig Besked overfor det Spørgsmaal, der blev rettet til mig, om jeg ønskede nogen Beskyttelse for det, der her er Tale om, nemlig Lokomotiver. Der har jeg givet den klare og tydelige Besked: Nej, det ønsker jeg ikke. Klarere kan der ikke svares i denne Sag. Hvad ellers mit Standpunkt er til anden Industri her i Landet, kan jeg ikke svare paa, og vil jeg heller ikke svare paa her i Øjeblikket. Der er heller ikke nogen Grund til at drage den Sag ind i Debatten her; her er der kun Tale om Bygning af Lokomotiver i Danmark, og der har jeg givet klar og tydelig Besked for enhver, der kan og vil læse.

Det er ikke os, der have søgt at dreje Diskussionen ind paa Toldloven. Det er den ærede Ordfører, der blander ganske uvedkommende Ting ind, fordi han ikke kan klare det simple Spørgsmaal om Lokomotivers Bygning og har forløbet sig, idet han paastaar, at jeg havde et andet Standpunkt i Fjor, og ikke kan bilægge det med et eneste Citat af Rigsdagstidenden.

Ordføreren (P. T. Nielsen): Maa jeg spørge, om det er saa forskellige Ting at bygge Jernbanevogne og Lokomotiver. Jeg synes, det er Ting, der falde meget nær sammen, og naar Bygningen af Jernbanevogne er begunstiget her i Landet, er det, jeg siger, at det forekommer mig, at man kan vanskeligt optage Fabrikationen af an-

det, der hører Jernbanerne til, f. Eks. Lokomotiver, uden at man maa give en tilsvarende Begunstigelse enten gennem Toldbeskyttelse eller paa anden Maade. Jeg har forstaaet det ærede Medlem saaledes, at han ønsker at bevare den Begunstigelse, Fabrikationen af Jernbanevogne har, og ud derfra slutter jeg, at saa maa det ærede Medlem ogsaa ønske en lignende Begunstigelse for Bygningen af Lokomotiver. Hvis det ikke er Mening, forstaar jeg slet ikke al den Tale om, at man skal lade Lokomotiver fabrikere herhjemme; for det kan det ærede Medlem og andre jo nu gøre, som de selv ville, det have de jo i Øjeblikket Lov til; der er ingen, der forhindrer dem i det. Men det viser sig, at man her ikke har kunnet optage Konkurrencen med Udlandet, netop fordi man ikke havde tilstrækkelig Beskyttelse.

Borgbjerg: Jeg vil gerne konstatere, at det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) nu er optraadt som kras Protektionist, hvad der for Resten ikke undrer mig efter hans Partis Holdning i Fjor. Det ærede Medlem gaar ud fra, at Industrien kun kan trives og vokse ved Hjælp af Beskyttelse. Vi Socialdemokrater gaa ud fra det modsatte, at Industriens Udvikling i og for sig er saa naturlig, at naar vi yderligere bane Vejen for den ved at afskaffe Tolden paa Raastoffer og ved at forbedre vort Samfærdselsvæsen og andet, saa vil Industrien trives og vokse. Det ærede Medlem gaar derimod ud fra et kras protektionistisk Standpunkt, han falder de ærede Protektionister til højre om Halsen. Det undrer mig heller ikke, det er det Standpunkt, det regerende Venstre mere og mere i sin Alliance med det andet Tings Højre har nærmet sig til.

N. P. Jensen: Jeg finder Anledning til til Belysning af Socialdemokraternes Stilling til Spørgsmaalet om Beskyttelse paa Lokomotiver at gøre opmærksom paa, at det socialdemokratiske Medlem for Nykøbing paa Falster (Valdemar Olsen) i Fjor

under Behandlingen af Toldloven — det findes i Tidenden fra i Fjor Sp. 1806 — har udtalt sig til Fordel for en Beskyttelse af 20 pCt. for Lokomotiver.

Ordføreren (P. T. Nielsen): Det er en ganske falsk Slutning, det ærede Medlem for Københavns 5te Valgkreds (Borgbjerg) drager af mine Udtalelser. Men for øvrigt skal jeg gøre opmærksom paa, at det er ikke mig, der falder Højre om Halsen. Nej, det er Højre, der falder det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) om Halsen ved at aftrykke det ærede Medlems Tale fra i Fjor.

Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Venedig var for de tre af os som en gammel Bekendt, vi med Glæde gensaa. Der laa den jo, den store, smukke Markuskirke, for Enden af Markuspladsen, der paa de andre Sider omgives af høje, retlinede Bygninger med deres Buegange, bag hvilke der ligger flotte Restauranter og Butikker. Foran Markuskirken staar 2 høje, svære Flagstænger af ægte Cedertræ. Selve Kirken med sine mange Kupler er byzantinsk i sin Stil, men orientalsk i sin indre Udstyrelse; den siges at eje 4 Alabastersøjler fra selve Salomons Tempel samt den Sten, hvorpaa Johannes den Døber blev henrettet. Paa Taget over Portalen staar 4 Bronzeheste, som oprindeligt har tilhørt Kejser Nero, derefter Kejser Trajan; Konstantin førte dem til Konstantinopel, den blinde Doge Dandolo førte dem som Krigsbytte tilbage til Venedig, herfra førtes de tilligemed deres Pendanter paa Brandenburg-Thor i Berlin til Paris, hvor de smykkede Triumfbuen foran Tuilleriesne; efter Napoleons Fald førtes de atter til Venedig, hvor de nu pryder Markuskirken.

Til højre for Kirken ligger Dogepa-

ladset ned mod Kajen; det er smukt og imponerende med sine mange Søjler og Buer, dertil gemmer det jo saa mange Minder fra Venedigs Glansperiode, da Byen var en mægtig Fri- og Handelsstad, den største i den da kendte Verden. De mange Billeder paa Væggene derinde fortæller om Fortidens stolte Episoder, men der er ogsaa Minder om megen Uretfærdighed og mangan Skændselsdaad øvet af de mægtige Doger og af det i Paladset dengang residerende 10- og 3-Mands-Raad, hvis Domme var lige frygtede og hadede. Kunde Væggene i de skumle Celler under Paladset og Blykamrene i det store Fængsel, som er skilt fra dette ved en smal Kanal og kun forbunden ved »Sukkenes Bro«, tale, da vilde de vist raabe om Hævn over al den Uret, som ifølge Historien her er øvet.

Vi kaster et Blik paa Kirkens Klokketaarn, som for Aar tilbage styrtede sammen; det har Plads i et Hjørne af Torvet og ingen Fremmede finder paa, at det har noget med Kirken at gøre. For 2 Aar siden saa vi, at det var ved at blive genrejst og forbavsedes over at se, Taarnet ikke er stort videre end den Gang. Arbejdet synes opgivet, maaske Grunden ikke kan bære.

Da vi naaede ned til Kajen, modtoges vi af en Del gamle Lazaroner, der alle i Munden paa hverandre raabte »Gondolieri«. Vi følge med og tager en Gondol efter først at have tinget om Prisen pr. Ore (Time), efter at en Soldi er dalet ned i de af de mange tjentsvillige Aander fremstrakte Huer, støder Gondolieren fra Land. »Senerata«, siger han, og vi nikker bejaende; snart ligger vi ude paa Vandet mellem Mængder af Gondoler, der glider lydløst mellem hinanden, gruperende sig om større forankrede Baade, hvorpaa der optræder store Sangkor og Musikorkestre i et sløret Lys fra de mange kinesiske Lamper, blødt vuggende sig paa det mørke Vand mellem de mange

Gondoler med lysklædte Damer og Herrer, under et Væld af Sangens og Musikkens Toner, føler man sig hensat til Drømmenes Verden. Et betagende Feeri for os Nordboere.

(Fortsættes.)

Personalialia.

¹/₁₀ 08.

Konstitueret til Lokomotivfører er:
Lokomotivfyrbøder Nr. 175 E. P. C. Jespersen, Fredericia, med Station i Aalestrup.

Forfremmede er:

Haandv. i København Nr. 820 H. P. Rasmussen til Lokomotivfbr. Nr. 210 i Struer.
Haandv. i København Nr. 846 M. C. Jensen til Lokomotivfbr. Nr. 630 i København G.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 434 P. M. Jørgensen, Aalestrup, til Viborg.
Lokomotivfyrbøder Nr. 570 C. M. Sørensen, Struer, til Aarhus H.
Lokomotivfyrbøder Nr. 92 C. F. Olsen, København G., til Fredericia.
Lokomotivfyrbøder Nr. 592 E. A. Nielsen, København G., til København Ø.
Lokomotivfyrbøder Nr. 586 P. C. Petersen, København Ø., til København G.

¹/₁₁ 08

Lokomotivfyrbøder Nr. 236 F. C. Olsen, København H., til København G.
Lokomotivfyrbøder Nr. 190 O. E. J. Dahlin, København G., til København H.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder Nr. 600 J. F. G. Petersen, Esbjerg, hedder fremtidig J. F. P. Gronemann.

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.