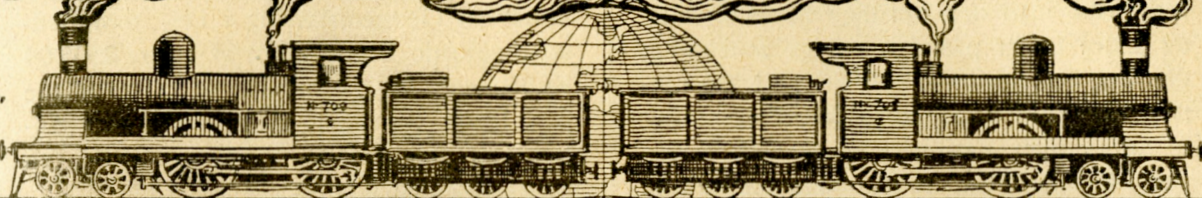


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

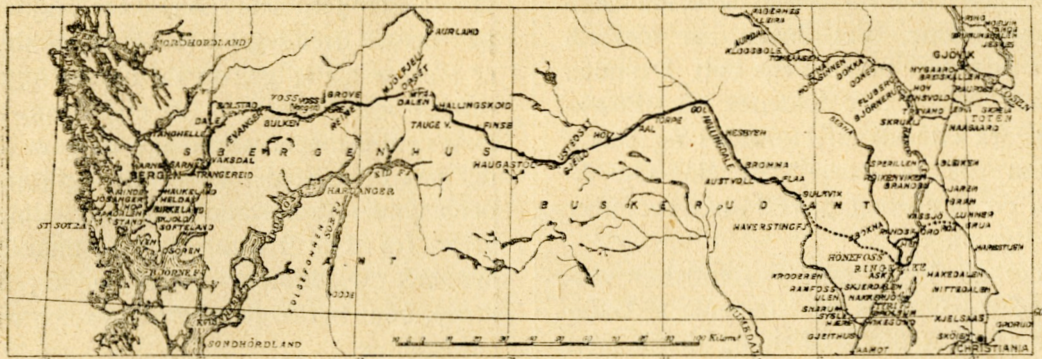
HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 15.

1. August 1909.

9. Aarg.



Bergen—Kristiania-Banen.

En Sejr for Ingeniørkunsten.

Tilvejebringelsen af en direkte Forbindelse imellem Bergen og Øst-Norge har været under Overvejelse i lange Tider, endog førend Jernbanernes Tid.

I Aaret 1811 var det foreslaaet at anlægge en Vej fra Numedal over Hardangervidda, men Planen blev henlagt, og intet blev foretaget for at forbinde Vest- og Øst-Norge, indtil Tanken om en Jernbane fremkom i Aaret 1870. To Ingeniører undersøgte en Del af Fjeldterrænet og udtalte som deres Overbevisning, at Planen kunde realiseres.

I Aaret 1875 bevilgede Stortinget det

nødvendige Beløb til Paabegyndelsen af en Bane fra Bergen til Vossevangen, som blev smalsporet (1 Meter), hvilket var mest almindeligt paa den Tid.

Denne Bane, nu en Del af Bergen—Kristiania-Banen, blev indviet og aabnet for Trafiken i Sommeren 1883.

Opmaalingsarbejder og andet forberedende Arbejde for en Udvidelse af denne Bane længere østpaa blev fortsat, men det krævede lang Tid, og det var ikke før Aaret 1894, at Stortinget bevilgede Anlægget af en Bane fra Vossevangen via Flaamsdalen til Taugevandet — et af de højeste Punkter imellem Aurland og Hallingdal.

Dette efterlod Tanken om Fortsættelse af Banen i østlig Retning, enten via Hallingdal eller Numedal som et aabent Spørgsmaal. Ingen Bestemmelse blev taget indtil Aaret

1898, da de første Midler blev tilbudt for en Bane fra Taugevandet til Gulsvik ved Krøderen og videre til Roa. Dette var ensbetydende med, at Bergen-Banen skulde forbindes med den nordlige Bane og med de ældre Baner paa den østlige Strækning, der har den normale Sporvidde (1,435 Meter), og som nødvendiggjorde Forandring af Sporvidden paa den første Del af Bergen—Kristiania-Banen (den ovenfor nævnte Voss-Bane), hvilket Arbejde blev foretaget i Aarene 1898—1904.

Den 9. Oktober 1907 mødtes Sporene fra Øst og Vest ved Usteoset, og da blev det først muligt for et Lokomotiv at køre over Fjeldene og ned i de østlige Dale. Derved havde Ingeniørerne udført et ualmindelig betydningsfuldt Arbejde. — Men Vanskelighederne var endnu ikke fuldstændig overvundne, idet Sneen har forvoldt megen Besvær i Sommerens Løb. Desuden er Banen endnu ikke fuldendt, idet Strækningen fra Gulsvik til Hønefoss og videre til Roa Station paa Kristiania—Gjøvik-Linien, en Strækning paa 88 Km., endnu er under Bygning.

Forhen besørgedes Forbindelsen øst-paa imellem Gulsvik og Kristiania af Dampere fra Gulsvik til Krøderen og derfra med en smalsporet Bane via Vikesund og Drammen til Kristiania.

Naar Bergen—Kristiania-Banen bliver færdig, vil den have en Længde af 493 Km. Heraf udgør den østlige Sektion (Arbejdet har været delt i en vestlig og østlig Afdeling og paa en Maade uafhængig af hinanden) fra Roa til Useoset omtrent 308 Km.

Blandt de mange betydningsfulde Arbejder paa denne Del af Banen kan omtales 41 Tunneler, som tilsammen udgør en Længde paa omtrent 25,000 Fod. Den længste af disse, Haversting-Tunnelen, er omtrent 7700 Fod lang. Der er 14 store Broer, af hvilke de 3 største er Stenbroer, en med en Spandvidde af 150 Fod, en med 60 Fod, og en Bro 566 Fod lang, med 8 Spand af 70 Fods Vidde. Af Jernbroer har en en Spandvidde af 180 Fod, en med en

Spandvidde af 150 Fod og 4 Broer med Spand paa omtrent 80 Fods Vidde etc.

Jordarbejdet har i mange Tilfælde været meget omfattende. Ved Hønefoss f. Eks. findes en Gennemskæring i Ler, som nødvendiggjorde Bortførelsen af omtr. 250,000 Kubikmeter Jord. Sneskærme er opstillede paa lange Strækninger, særlig paa Fjeldhøjderne imellem Mjølfjæld og Gjeils, en Strækning paa 96 Km.

Iblandt de mange Tunneler paa den vestlige Del findes en, som gaar igennem Hyringen-Fjeldet, og som er 4440 Fod lang.

Forbi Vossevangen begynder Banen at stige for Alvor og fører igennem en Landstrækning, som er af en saa vild og øde Natur som paa nogen europæisk Bane. De tekniske Vanskeligheder, som Konstruktionen af en Jernbane paa disse Højder og paa denne Breddegrad (60—61) frembyder, er næsten ufattelige, og de norske Ingeniører har igen bevist, at de er i Stand til at løse denne meget vanskelige Opgave. Landet paa disse Steder hører til nogle af Verdens tyndest befolkede Højsletter. Vinteren varer fra 8 til 9 Maaneder og undertiden længere. Nedbøren er enorm, og Stormene, som her er fremherskende, er meget voldsomme.

Det højeste Punkt paa Bergen—Kristiania-Banen er 4340 Fod, som — naar Hensyn tages til Breddegraden — vil svare omtrent til et Punkt $\frac{1}{3}$ højere i Alperne, hvor i alt Fald ingen almindelig Bane naar saa højt.

Banen ved Albula-Passet naar en Højde af 6080 Fod, Wolfganggen (smalsporet) 5440 Fod, Arlberg 4570 Fod, Mont Cenis 4310 Fod, Brenner-Tunnelen 4570 Fod, og Sct. Gotthard og Simplon-Tunnelerne er begge lavere.

Den længste Tunnel paa Bergen—Kristiania-Banen er tæt ved Opset; den gaar igennem Urhovedfjeldet og er 17,660 Fod lang; det højeste Punkt er ved Fagerbøtn (4340 Fod).

Naar Banen er fuldendt, vil Afstanden imellem Bergen og Kristiania blive tilbagelagt paa ca. 13—14 Timer.

I en nærmere Fremtid haaber vi at kunne omtale dette ualmindelig interessante og moderne Jernbaneforetagende mere udførligt.

(Engineering.)

* * *

Om en Tur ad Bergensbanen i Anledning af Norges Lokomotivpersonales Aarsmøde i Bergen den 4. og 5. Juni d. A. skriver vort norske Broderorgan »Lokomotivmands Tidende«:

Det var med glad forventning om en herlig tur aarsmøtets deltagere med damer møtte paa Vestbanestationen torsdag morgen den 3die juni. Saavidt kunde erfares havde ingen tidligere besøkt Bergensbanen og kun etpar Vestlandet, og da var det forstaaelig, at man ventet sig meget av storslagne naturscenerier og for øiet og sindet nye indtryk, og man blev saavist ikke skuffet.

Rygte om høifjeldstrakternes storslagne vildhet og øde, men vakre i al sin majestæt, hadde jo gaat forut og forventningerne var mange og store. Ved velvilje fra trafikavdelingen var 2. klasses vogn reserveret møtets deltagere, saavel fra Kristiania til Krøderen som fra Gulsvik til Bergen og retur. —

I utmerket humør tok man plads og avsted bar det i straalende veir med hurtigtoget til Krøderen. Ved ankomsten dit laa »Spirillen« med dampen oppe og tok ombord passagerer og last. Netop sat i fart efter transporten fra Aadalselven var »Spirillen« nypudset og behagelig, og til held for deltagerne pengepung villig til aa befordre dem gratis til Gulsvik.

Efter en behagelig tur over Krøderens blanke flate med lyse lier opover landet, kom man frem til Gulsvik og ind paa Bergensbanen, beredt til aa se nyt og motta indtryk fra disse trakter som der har gaat saa mange frasagn om. Toget med vor »reserverte« koblet bakerst stod klart og snart rullet det opover Hallingdal med god fart. —

Deltagerne saa og beundret dalens vakre natur og efterhvervt nærmet man sig

fjeldet med de evige snevidder. Spisevognen blev besøkt av de fleste, og vi maa si at denne er en av de behageligheter, som man maa forstaa alle reisende sætter pris paa at ha og den bør tilhøre et tog som vil gjøre regning paa aa kaldes et »moderne« kommunikationsmiddel.

Stellet i spisevognen var utmerket, mat og service 1ste klasses og priserne likesaa (saa for 4 kr. pr. dag i diæt faar man bare middag og en snau aften). Betjeningen vil vi ikke rose, det var en almindelig opfatning blandt »vore«, at de kunde ha været litt mere elskværdige. Kan hælde, at de ogsaa er det likeoverfor bedrestillede folk.

Ved Finse var man op til de evige snemarker. Termometret viste + 2° og sneen laa helt ned til sleeperskanten. Stakkars de folk som blir henvist til aa være stationeret paa dette sted for længere tid. Hvis de folk faar nogen lettelse eller større ydelser for sit arbeide, saa maa det sies aa være velfortjent. Stadig, saagodtsom aaret rundt maa de slaas med en ublid natur, storm, sne, kulde eller taake og regn, og dertil borte fra alt som kan gi livet noget indhold eller skaffe en lys stund mellem arbeidsslitet. Vi vil med det samme rette en bøn til vor maskindirektør som en mand som har hjertet paa rette sted, aa sørge for at disse vore kolleger, som tjenstgjør paa høifjeldet, faar de lettelse som det er mulig aa skaffe dem, og naar organisationen enstemmig og med al den varme støtte man kan gi, søker om et lønstillæg for disse da gjør hr. maskindirektøren en god gerning ved aa gi ansøknings sin anbefaling. Takken vil i tilfælde bli enstemmig fra Norges lokomotivpersonale.

Men tilbage til reisen.

Fra Finse eller Taugevand gaar farten utover bakkerne og herfra er vestlandets fjeldnatur det alt beherskende. Vor pen formaar ikke aa skildre naturens storslagenhed, vi kan bare si: Reis selv og se.

Naar norsk ingeniørvitenskap fandt utvei for en jernbane gjennom disse trakter, og utførte et saa storslagent arbeide som dette anlæg, saa er vi tilbøielig til med vor

elementære forstand paa disse ting aa tro, at noget av hvert er mulig for de herrer ingenjører.

Et par herrer var et stykke av veien paa maskinen hos føreren sammen med vor danske gjest, hr. Christensen. Disse skulde se hvordan det smagte aa være der. Naa, hyggelig var det ikke gjennom de utallige tunneller og »vandige« sneoverbygninger, og ikke saa lite imponert av forholdene var nok alle, ikke mindst vor danske ven. Det var ikke meget pandekake-terræn der mellem fjeldnuterne og forbi slukter og isbræer. Her trænges en fast haand, et sikkert øie og en urokkelig ro og likevegt hos de mænd som skal føre sine tog frem utover og oppover disse trakter.

Omsider kom toget godt og vel ned til blidere trakter og kl. 12.⁵⁰ var man i Bergen.

Det regnet naturligvis om aftenen og man trodde at det bekjendte vestlandske veir vilde bli raadende, men netop i de dage opholdet i Bergen varte, skinnit solen over de 7 bjerge og flere til.

Paa stationen blev deltagerne mottat av arrangementskomiteen med fører Jens Lund som formand og anvist sine opholdssteder.

Møtets arrangements var i alle henseender vellykket og komiteen fortjener al anerkjendelse og tak for sit arbeide. Det var alles mening, at 6te distrikts personale, saa faa de er i antal, med megen honnør skilte sig fra sit værtskap for aarsmøtet. De enkeltes ofre og den oppmerksomhet de og deres viste de besøkende, vil altid bli bevaret i erindringen.

Efter møtets avslutning lørdag aften benyttet de fleste tiden til aa gaa rundt i byen og se paa den og paa folkelivet. Den vakre, minderike by er vel værd aa gaa om i. —

Søndag morgen samledes deltagerne med sine damer for aa spadsere til Fløien, hvor vore værter bød paa frokost. Turen ditop i det prægtige veir vil staa for alles erindring som en av de sjeldne og som man ønsker aa kunne gjøre om igjen. Fra

Fløien og restauranten der har man et stor-slagent panorama over byen og fjorden med omgivelser, til langt ut i havskjærene. Nogen beskrivelse har vi ikke plads til, vi gjentar, reis og se.

Ved frokosten ønsket lok.-fører Jens Lund velkommen tilbords. Sandberg talte for værterne og 6te distr. forening. Bauer for vor danske gjest Christensen, som svarte med en tale for gjestevenskapet og for vort land. - Gustav Berg takket for maten og for indbydelsen.

Efterat deltagerne var fotograferet og hadde nydt kaffe i det fri, spadsertes ved middagstider ned til byen igjen.

Kl. 6^{1/2} samledes man saa igjen til middag og fest i Haandverkerforeningens lokaler.

Foruten alle de tilreisende deltok alle tjenestefri medlemmer i 6te distr. forening med damer i festen. Særskilt indbudt var verksmester O. Dahl og lokomotivmester Bertelsen. Der var dækket i den store festsal. Festen var vellykket og godt arrangeret, saa man tilbragte en riktig hyggelig stund.

Ved middagen ønsket fører Jens Lund paa vertskapets vegne velkommen tilbords. Sandberg talte for 6te distr. forening og organisationen og takket for møtet og dets arrangements. Nordahl talte for Nordisk Lokomotivmænds Forbund, han mindet om dets stiftere og adresserte et leve for forbundet til dets formand, Christensen. Denne takket med en tale for Norges lokomotivpersonale og organisationens arbeide for at høine og løfte standen, han tolket sine personlige følelser for at han var git anledning til aa overvære møtet og disse sammenkomster og vilde ta med til sit hjemland de beste indtryk for sit besøk. Bauer talte for vore overordnede og for et godt samarbeide med disse, adresserte en skaal for disse til hr. verksmester Dahl. Denne takket og utbragte en skaal for maskindirektør Hoff. Gustav Berg takket for maten og hævet bordet.

Efterat kaffen var drukket, spilte musikken op og der dansedes til langt paa morgenen.

I dansepauserne optraadte lokfører Hovland, Bergen, og fyrbøter Fallan, T. hjem, som muntrationsraader og vandt meget bifald for sine præstationer.

Saa skiltes deltagerne med gjensidig tak for samværdet og et lyst minde rikere. Vi gjentar takken til vore kolleger og medlemmer i Bergen. En særlig tak til lokførerne Lund og Engelsen for deres arbeide og for deres stræv med møtet.

Vor Presse.

Ordet »Presse« har i vore Dage en god Klang. Det er en Magt; men Magten betyder Kundskab. Ordsproget siger nemlig, Kundskab er Magt. Denne Magt faar dog først almindelig Betydning, naar Kundskaben har sat sig fast i den almene Bevidsthed, naar Mennesket føler Trang til at uddanne sig videre under aandelig Paavirkning, naar der opstaar en indvendig Lyst til at deltage i Kulturens Fremskridtsarbejde og der virke efter sin Evne.

Vi lever i en stærkt fremskreden Tidsalder. Aldrig før har de forskellige Livsinteresser, hverken hos den enkelte ligesaa lidt som i Aktieselskaber, Forbund, Truster, Syndikater, Foreninger eller, hvad de nu alle hedder, formet sig som de nuværende. Ordet, Øje for Øje, Tand for Tand, er aldrig før traadt saa tydeligt frem som netop nu.

Den uophørlige Udvikling, Tidernes Vekslen, har formet det saaledes, at vi undertiden maa beskæftige os med disse Spørgsmaal. Den offentlige Mening, Befolkningen, tager i vore Dage overalt virksom Del i saavel Statens som de kommunale Interesser; overalt politiseres. Det gælder det højeste af alt, at forsvare Eksistensen og en menneskeværdig Tilværelse, som er Idealet for enhver. Uden Kamp ingen Sejr, siger man. Kan den enkelte vedblivende undslaa sig for en saadan Idealisme? Dette Spørgsmaal maa besvares med Nej!

Den nuværende Skoleoplysning, den borgerlige Dagspresse og Tidsskrifter, dernæst den lette Adgang til fortsat Uddannelse: Litteratur, Kunst, Foredrag o. s. f. giver rig Anledning til Erhvervelse af Kundskaber. Enhver, selv den fattigste, kan deltage, naar blot Viljen er til Stede, da det i Betragtning kommende pekuniære Spørgsmaal aldeles ingen Rolle spiller. Men der gives noget højere, nemlig Pligten.

Naar vi undtager Dagspressen, der daglig holder os a jour med Dagens Begivenheder omkring fra Jordens forskellige Lande, og egentlig i Ordets rette Forstand kun lejlighedsvis strejfer de indirekte Forhold i vort Liv og Gerning, i hvor langt højere Grad er vi da ikke som Følge af Kendskabet til vore personlige Standsinteresser henviste til vor Fagpresse. Paa dette Punkt maa al Kortsynethed og Ligeblidhed forsvinde; thi Tiden er kommen, da vi Lokomotivmænd maa staa solidarisk og tænke og føle samme. De seperatistiske Ideer, der kun tilhører Datidens Naivitet og kun er et Udslag af personlig Overvurdering, virker som en Kræftskade paa hele Standen. Enhver af os bør vide, hvad saavel den ene som den anden af os har at foreiægge af Forslag og Raad, og hvad vi i sluttet Enhed har at tilstræbe.

Er det ikke i høj Grad uforstaaeligt, at der i vore Dage gives en Del Lokomotivmænd, som formener deres Standsinteresser bedre varetagne af Personer og Blade, der er fuldstændig ukyndige paa det faglige Omraade og, som der jo foreligger Eksempler paa, i Stedet for at søge Lokomotivmandens Interesser fremmede, med Haan afviser disses Ønsker. Man maa dog absolut ikke anse disse Lokomotivmænd som ligegyldige eller som sfæriske Idealister, der vil reformere Forholdene i en ny Retning. Nej! det er Mennesker, som udfører det paahvilende Arbejde som enhver anden, men til Gengæld altid lader Utilfredsheden om de bestaaende Forhold komme til Orde uden Klarhed eller Beviser. De mangler Forstaaelsen af en samlet Enheds Betydning, naar Maalet for de fælles Standsinteresser

gælder fremad; de har som Regel kun et ligegyldigt Skuldertræk tilovers for alle vigtige Spørgsmaal, som angaar Standen. Dette er en af Hovedgrundene, hvorfor vi Lokomotivmænd i Sammenligning med andre ligestillede Statsansatte altid har staaet tilbage, naar det gjaldt Stands- og Livsinteresser.

Denne Omstændighed taler et tydeligt Sprog, som i vor Tid burde staa klart for enhver af os. Hvorledes kan der arbejdes efter et bestemt Maal, naar den ene ikke ved, hvad den anden foretager sig? Hvorledes skal en Foreningsvirksomhed kunne ledes, naar den endog inodarbejdes af sine udenforstaaende Standsfæller i Forbindelse med andre Ansatte?

Herimod gives kun et Middel: Vor Fagpresses Indflydelse saavel indad- som udadtil. Det bør være den fælles Opgave, at lade indhøstede Erfaringer fra det faglige Omraade komme frem gennem Bladet og derved tjene som Vejledning for andre Medansatte. Ingen, hverken gammel eller ung, bør undlade at overgive sine Tanker og Anskuelser til den faglige Presse; thi kun derigennem vil vore Tillidsmænd være i Stand til at erhverve sig den rette Indsigt i de forskellige Ønsker, ligesaavel som Autoriteterne derved undgaar at faa forvrængede eller upaalidelige Fremstillinger fra andre Sider. Ogsaa Angreb som dem, vi fra forskellige udenforstaaende Kategoriers Side har været Vidne til, vil langt lettere kunne tilbagevises, naar enhver vil udøve sin moralske Pligt.

Den ringe Ulejlighed, som er forbunden dermed, vil sikkert opvejes mange Gange gennem de indvundne Resultater. Lad os haabe, at ethvert Medlem af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening lærer at forstaa Betydningen af disse Ord.

Emil Alsborg.



D. L. & L. F.

De danske Statsbaner. Generaldirektionen.
Kjøbenhavn B, den 17. Juli 1909.

Journal Nr. 15464.

I Anledning af Foreningens Andragende af April d. A. til Ministeriet for offentlige Arbejder om visse Forandringer i Lokomotivpersonalets Fribefordring, meddeles herved, at Ministeriet under 10. d. M. har tilskrevet Generaldirektionen saaledes:

»I det med Generaldirektionens Skrivelse af 28. April d. A. (9542) tilbagefulgte Andragende har »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« ansøgt om, at der maa blive tilstaaet Lokomotivførerne 24 Familiefripas aarlig til Rejser paa 2. Vognklasse, samt om, at der i de Tilfælde, hvor en ansat af Lokomotivpersonalet paa Grund af sin Hustrus Død maa antage Husbestyrerinde, maa gives denne Adgang til at benytte de vedkommende Tjenestemand indrømmede Familiefripas.

I denne Anledning skal man til Efterretning og videre fornøden Bekendtgørelse tjenstlig meddele, at medens Andragendet, for saa vidt angaar Lokomotivførernes Familiefripas er imødekommet ved de under D. D. udfærdigede Bestemmelser angaaende Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl., har Ministeriet derimod ikke set sig i Stand til at tilstaa de ommeldte Husbestyrerinder Adgang til at benytte Lokomotivpersonalets Familiefripas.«

Rimestad,

fg.

Kraft,

Fm.

Hr. Chr. Christensen,

Formand for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening,

Esbjerg.

Indsendt.

Kjøbenhavn, ¹⁷/₇ 09.

I Anledning af Artiklen »Perspektiver« optaget i Deres ærede Blad Nr. 13, beder jeg Dem i Sandhedens Interesse oplyse:

- 1) Tanken om Dannelse af en Centralorganisation strandede ikke paa Modstand fra Embedsmændsorganisationernes Side, hvad De sikkert vil kunne faa bekræftet ved Henvendelse til hvilken som helst af de Mænd, der har deltaget i Forhandlingerne om denne Sag.
- 2) Betingelserne for Dannelsen af Centralorganisationen i den oprindelig projekterede Form var faktisk tilstede, idet der var anmeldt Tilslutning fra samtlige Hovedforeninger i de tre Etater, ligesom Jernbaneforeningen ogsaa havde tiltraadt Tanken. Naar Centralorganisationen alligevel ikke dannedes, skyldes det den efter min Mening ogsaa ganske rigtige Betragtning, at Tanken ikke burde realiseres, forinden de havde fuld Tilslutning fra alle de Interesserede.
- 3) Grunden til at Forbundet ikke paa da-værende Tidspunkt kunde tiltræde Centralorganisationen var væsentlig den, at vi fra vor Side mente, Centralorganisationen burde hvile paa mere gensidig Tillid og større Fællesfølelse mellem Embeds- og Funktionærklassen end der endnu kan siges at være tilstede. For at forebygge enhver Misforstaaelse skal jeg tilføje, at Erfaringerne paa dette Omraade ikke er hentet fra Lønudvalget i Almindelighed og i Særdeleshed ikke for Jernbaneetatens Vedkommende.
- 4) Ønskeligheden af Samarbejde mellem Centralorganisationen og Embedsmændsforeningerne og en eventuel Sammenlutning af Funktionærforeningerne er fra alle Sider stærkt fremhævet.
- 5) Spørgsmaalet om Centralorganisation af Funktionærklasserne var sat paa Kongressens Dagsorden, alene fordi Hovedbesty-

Den første Del af vort Andragende, der er imødekommet, vil vække Glæde og Tilfredshed hos enhver Lokomotivmand.

Ved at tilbagegive Lokomotivførernes Familie de 24 Friпас til II. Vognklasse har Ministeriet og Administrationen, der jo lever i en kristen Stat, kun efterlevet, hvad Præsten sagde til os paa Brudeskamlen: »Hvad Gud har sammenføjet, skal intet Menneske adskille!«

Glæden vilde derimod have været fuldstændig, om ogsaa den sidste Del af vort Andragende var imødekommet.

Red.

* * *

Dagsorden

for

D. L. & L. F.s Hovedbestyrelsesmøde
den 23. Juli.

- Punkt 1. 2 Sager fra Korsør Afdeling.
- 2. 1 do. - Roskilde —
 - 3. Skrivelse fra D. S. L. Forening.
 - 4. Forslag fra Redaktøren.
 - 5. Lokfbr. Forfremmelse.
 - 6. Lønningsloven.
 - 7. Oprettelse af et dansk Lokomotivmands-Forbund.
 - 8. Kongressen i Aarhus 1910.
 - 9. Eventuelt.

Referat af Hovedbestyrelsesmødet følger i næste Nr.

Red.

* * *

Til Medlemslisten.

Korsør Afdeling.

Indmeldte:

¹/₄ 09:

Lokfbr. M. F. A. Hansen

— J. A. Jakobsen

¹/₅ 09:

— H. Nielsen

— J. Bille

¹/₆ 09:

— H. J. Høj



relsen ønskede at høre om de Betæneligheder, der havde rejst sig imod Centralorganisationen i den oprindelig projekterede Form, ogsaa var tilstede overfor en Centralorganisation af Funktionærklasserne alene.

- 6) Spørgsmaalet om Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund var **ikke** sat paa Kongressens Dagsorden af Hovedbestyrelsen, men var privat indbragt. Underskrevne stillede personlig Forslag om Forslagets Henlæggelse, hvilket Forslag ogsaa vedtoges.

Naar jeg sluttelig tilføjer, at baade jeg og sikkert ogsaa det overvejende Flertal af Forbundets Medlemmer alle Dage har anset Forhandlingen for den absolut bedste Form for Afgørelse af Spørgsmaal, der ligger Rigsdag, Regering eller den øvrige Administration og Personalet imellem.

Hvis jeg endnu tør lægge Beslag paa et Par Linier, kunde jeg ønske at tilføje, at nærværende fremkommer alene for om muligt at modvirke de Bestræbelser, som Forfatteren af Artiklen »Perspektiver« bevidst eller ubevidst udfolder: at uddybe Klassemodsætningerne mellem Embeds- og Funktionærklasserne. Noget saadant er ikke heldigt for Samarbejdet, hvilket jeg fremdeles anser for ønskeligt og nødvendigt, ligesom jeg ogsaa vilde anse det for ønskeligt, om Lokomotivpersonalet, i større Udstrækning end hidtil, kunde finde Vej til Samarbejde med det øvrige Personale.

Med Tak for Optagelse.

Chr. Nielsen,

Forretningsfører for Dansk Jernbane-Forbund.

* * *

Til ovenstaaende skal vi bemærke:

Naar der siges, at Tanken om Dannelsen af en Centralorganisation ikke strandede paa Modstand fra Embedsmandsorganisationernes Side, da er vi ikke saa lokalkendte bag disse Kulisser og er heller ikke saa stærkt interesseret for at være det, at vi kan konstatere Rigtigheden heraf. At vor Formodning herom dog har været rigtig

fremgaar af »Vor Stand« Nr. 5, Side 57, hvori der staar om Dannelsen af en Centralorganisation:

»Dette har nu ikke kunnet ske, dels fordi enkelte* af Etaternes Funktionærorganisationer endnu ikke er saa fast sammentømrede, at de egner sig til Indtrædelse i en Sammenslutning, der skulde være gyldig Repræsentation for alle Tjenestemænd.«
— — — o. s. v.

Vi gaar imidlertid ud fra, at saafremt det havde været Embedsmandsorganisationernes virkelige og alvorlige Tanke at gaa til Dannelsen af een Centralorganisation, da var den ikke strandet, fordi enkelte af Funktionærorganisationerne endnu ikke indtog et saa ophøjet Stade i organisatorisk Henseende som Embedsmandsklasserne. Det maa sikkert skyldes dybere liggende Aarsager, at Skuden ikke bragtes i Havn. At man i den sidste Tid er bleven saa sensibel overfor Dannelsen af een Centralorganisation, fordi der mangler enkelte Organisationer, vægrer vi os ved at tro, saa meget mere som man ikke mærkede noget til denne Sensibilitet hos det af Etaterne nedsatte Lønudvalg, hvor D. J. F. og J. F. uden videre »vedtog« at være gyldig Repræsentation for f. Eks. D. L. & L. F., endda uden nogen som helst Bemyndigelse fra Lokomotivpersonalets Side.

At Spørgsmaalet om en Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund var et Forslag, der privat var indbragt til Kongressen, forandrer ikke vort Syn paa denne Sag, da det er almindelig bekendt, at Forretningsføreren for D. J. F. har været en ivrig Tilhænger og Talsmand for Tanken om en Indmeldelse. At Forretningsføreren for D. J. F. personlig stillede Forslag om dets Henlæggelse er kun en taktisk Manøvre af den Slags, enhver klog General vilde gøre, nemlig stikke Fingrene i Jorden for at lugte til dens Beskaffenhed.

Naar der endvidere siges, at saavel Forretningsføreren som det overvejende Flertal af Forbundets Medlemmer alle Dage har anset Forhandlingen for den absolut bedste Form for Afgørelse af Spørgsmaal, der ligger Rigsdag, Regering eller den øvrige Admini-

*) Udh. af Red.

stration og Personalet imellem, da peger D. J. F.s tilslørede Strejketrusler under Lønningslovens Behandling i Tinget i modsat Retning, men maaske de ikke var alvorlig mente?

Uden at komme nærmere ind paa en Værdsættelse af de Tjenestemænds Arbejde, der ikke ere ansatte ved Statsbanerne, skal vi dog i denne Forbindelse anføre, at Arbejde bør lønnes efter den personlige Fare, det medfører for Udøveren og andre, der ere direkte berørte heraf. At lignende Forhold gør sig gældende ved Forsikringsvirksomhed, som D. J. F.s Forretningsfører jo i nogen Maade er fortrolig med, er en kendt Sag. Jo større personlig Fare, den forsikredes Arbejde medfører, des højere Præmie til Selskabet, og analogt hermed burde Tjenestemanden ogsaa have des højere Løn, jo større Fare, der er forbundet med Arbejdets Beskaffenhed. Denne Opfattelse deltes ogsaa af adskillige Folketingsmænd ved Lønningslovens Forelæggelse i Tinget. At man i Lønningsloven har samlet flere Tjenst kategorier under een Lønningsklasse har været af Hensyn til Simplificering, men om de Kategorier, der af Hensyn hertil ere slaaede i Kuld sammen, kan være tjent hermed er en anden Side af Sagen.

Hvor taaler vel en rangerende Portør, der daglig sætter Livet i Pant ved sit Arbejde, at kunne sidestilles med f. Eks. et Postbuds Brevomdeling? Man hører ikke, at Postbudene omkommer ved deres Bestilling, derimod taler de halvaarlige trykte Meddelelser om Ulykkestilfælde under Arbejdets Udførelse ved Statsbanerne et alvorligt og tydeligt Sprog. Der kunde saaledes fremdrages Farens Karakter for enhver Tjenestemand, der ved Statsbanerne er beskæftiget ved Sikkerhedstjenesten, men det maa med det her fremførte være nok.

Vil nu en saadan Skelnen mellem Arbejdets Art og Faren ved dets Udførelse blive anerkendt i en Centralorganisation? Vi tror det ikke. De Chancer, een Kategori har fremfor en anden, vil ganske ubarmhjertigt blive slaaet ned som et ganske overdrevent Krav.

Det danske Jernbanepersonale er imidlertid i nummerisk Henseende et saa stort Antal og har et Hverv, der er saa væsensforskelligt fra de andre Etater, at det er sig selv nok, naar vore Lønninger og Levevilkaar skal fastsættes.

Af disse og andre Grunde har D. L. & L. F. ikke været nogen Tilhænger af en Centralorganisation, og dermed falder Hr. Chr. Niensens Paastand til Jorden om, at »Betingelserne for Dannelsen af een Centralorganisation, idet der var anmeldt Tilslutning fra samtlige Hovedforeninger i de tre Etater, faktisk var til Stede«. D. L. & L. F. var vel repræsenteret, men der blev ikke givet bindende Tilsagn.

Naar Hr. Chr. Nielsen har faaet den Opfattelse, at Hensigten med Artiklen »Perspektiver« har været at uddybe Klassemodsatningerne, da er den ganske fejlagtig. For os eksisterer kun paa Lønningsloven »Klasser«. Vi har den Opfattelse, at et Menneske er et Menneske, uanset hvilken Stilling han end indtager i Samfundet. Men saa vist som en Arbejder er sin Løn værd, skal han have Lov til at fremsætte sine Krav derom uden derfor af andre Arbejdere at blive beskyldt for at være overdreven i sine Krav.

Naar Hr. Nielsen til Slut anfører, at han anser Samarbejdet for ønskeligt og nødvendigt, da er vi fuldstændig enige paa det Punkt, men saa fatter vi paa den anden Side ikke D. J. F.s Optræden i Løn-, Laane- og nu sidst i Sygekassesagen, hvor Hr. Nielsen ganske vist senere har udtalt, at det ikke var vor Repræsentant, Lokomotivfører V. Hansen, Ar., der skulde stemmes ud af Repræsentantskabet, men en Anden. Ejheller fatter vi D. J. F.s afvisende Holdning overfor D. L. & L. F.s Ønske om Indførelsen af Efterløn for afdøde Ansattes Paarørende.

Naar Hr. Nielsen derfor anfører, at han vilde anse det for ønskeligt, »om Lokomotivpersonalet i større Udstrækning end hidtil kunde finde Vej til Samarbejde med det øvrige Personale«, da forekommer det os med det her fremførte, at der bliver vendt op og ned paa Jule-Helligdage.

Skulde D. J. F. imidlertid, hvad der var Artiklen »Perspektiver«s Hensigt, have skiftet Fodslag, da har den gjort sin Nytte.

Om Samarbejde i Fællesinteresser, og der er i denne Henseende Virkefelter nok, atter kan finde Sted uden Til sidesættelse af ethvert berettiget Krav fra nogen Side, da skal ingen glæde sig mere end D. L. & L. F.

Perspektiver.

I »Vor Stand« Nr. 13 har, som det synes, en Hjemmeføding følt sig brøsthølden over Artiklen med ovenstaaende Navn i Loktid. Nr. 13. Det fremgaar af Indlægget, at den ærede Indsender ikke kender Forskel paa Perspektiver, men kun kender Fugleperspektiver — af Navn —, og vore Tegninger er derfor efter hans Opfattelse iagttaget fra »et mindre styrbart Luftskeib«.

De Genstande, vi har beskæftiget os med, er imidlertid set paa Jorden og er tegnede i Perspektiv endda paa temmelig nær Afstand.

Forfatteren, der har faaet den Opfattelse, at vi ganske taber Ligevægten, naar det gælder organisatoriske Spørgsmaal, skriver:

»I sidste Nr. (Loktid. Nr. 13) forekommer en Art. under ovenstaaende Titel, hvor Forfatteren som et mindre styrbart Luftskeib flakker hid og did over mange Lande, og hvad, han ser, antager fra disse Højder Skikkelser, der ikke svarer til noget virkeligt her paa Jorden.«

Uden at ville rive »Vor Stand« og J. F. ned fra det høje Postament, de i organisatorisk Henseende staar paa, skal vi blot henlede Opmærksomheden paa den gennem Ritzaus Bureau udsendte Meddelelse til Dagspressen, at Jernbaneforeningens nyvalgte Formand, Hr. Martin Buch, har nedlagt sit Mandat paa Grund af Uoverensstemmelse mellem ham og Repræsentantskabets Flertal angaaende Samarbejdet med andre af Organisationerne indenfor Eterterne. Det tyder

dog paa, at der er *something rotten* — ogsaa i J. F.!

Spørgsmaalet om den ene Forenings organisatoriske Fortrin frem for den anden kan vi vistnok lade ligge.

At de Grundrids, der har været givet i »Perspektiver«, efter den ærede Indsenders Mening ikke svarer til noget virkeligt paa Jorden, tyder stærkt paa, at han indtil Dato har levet i en Uvirkelighedstilstand. At vore Tegninger har været i sand Størrelse, vil kunne bekræftes af ethvert Menneske, der har Tankeredskabernes fulde Brug.

Det, der i Særdeleshed er gaaet Indsenderen nær, er Folketingsmand Martin Olsens Udtalelser om de franske Funktionærer, som vi overførte paa de danske, idet Embedsmændene under Lønningslovens Behandling havde benyttet det store Gros for at give *sine* Krav den fornødne Vægt og bagefter at give Underklasserne et Spark.

Da det synes at fremgaa af den ærede Indsenders Indlæg, at han læser »Lokomotivtidende« med Interesse, og for at undgaa Gentagelser, skal vi henvise til vore Udtalelser om samme Spørgsmaal andet Steds i Bladet.

Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening

har udsendt sit Regnskab for Aaret 1908—1909. Fra Foreningens Formand, Hr. Kontorchef Sæbye, har vi modtaget en Anmodning om at virke for Tilgang af nye Forsikringsemner. I Betragtning af Foreningens gode Formaal bør enhver Jernbanemand støtte Foreningen i dens filantropiske Virksomhed ved at tegne en Brandassurance i Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening.

En Anbefaling for Foreningens Virksomhed er for saa vidt overflødig, som nedenstaaende Aarsoversigt i sig selv indeholder Anbefaling nok.

Red.

Regnskab for Aaret 1908-09.

Oversigt over Forsikringerne.

A. Brandforsikringer.

	Antal Policer	Forsikringssum	Policeafgift	Præmie	Fortjeneste
Forsikringer udenf. Kjøbenh.	4,855	14,038,038 Kr.	485,50 Kr.	11,615,26 Kr. à 28 ⁰ / ₁₀₀	3,252,30 Kr.
Forsikringer i Kjøbenhavn	1,228	4,549,057 —	122,80 —	3,436,42 — à 20 ⁰ / ₁₀₀	687,27 —
Ialt	6,083	18,587,095 Kr.	608,30 Kr.	15,051,68 Kr.	3,939,57 Kr.

B. Indbrudstyveriforsikringer.

	Antal Policer	Forsikringssum	Præmie	Fortjeneste
Forsikringer udenfor Kjøbenhavn	379	347,025 Kr.	368,98 Kr.	0,00 Kr.
Forsikringer i Kjøbenhavn	749	706,961 —	735,06 —	0,00 —
Ialt	1128	1,053,986 Kr.	1,104,04 Kr.	0,00 Kr.

Balance.

Indtægt.	Udgift.
Foreningen ejede den ¹ / ₄ 1908 Kr. 22,640,68	Vederlag for Udførelsen af de
Indvundne Renter i 1908-09 — 890,33	daglige Forretninger Kr. 420,00
Gave til Foreningen — 1,00	Porto, Konvolutter, Tryksager
Fortjeneste for 1908-09 — 3,939,57	m. v. — 88,09
	Budløn — 21,00
	Understøttelser i 1908-09 — 2,200,00
	Foreningen ejer den ³¹ / ₁₀₀ 1909 — 24,742,49
Ialt Kr. 27,471,58	Ialt Kr. 27,471,58

Foreningen ejer nu 24,742,49 Kroner, medens den siden Oprettelsen i 1891 har uddelt 977 Understøttelser til samlet Beløb 23,270 Kr., heraf alene i sidste Aar 93 Understøttelser til Beløb 2,200 Kr.

Foreningens Indtægter fremkomme derved, at »Nye danske Brandforsikrings Selskab« tilbagebetaler Foreningen 20 pCt. af Præmiebeløbet foruden 8 pCt. af de Præmier, som gennem dens Tillidsmænd — aldeles uden Vederlag — opkræves udenfor Kjøbenhavn, hvortil kommer det ikke ubetydelige Beløb, som indvindes ved Renter af Foreningens Formue.

Foreningen tæller nu 6083 Medlemmer med en samlet Forsikringssum af 18,587,095 Kr., men da der er omtrent 12,000 Ansatte ved Statsbanerne, retter man under Hensyn dels til den Tilfredshed, der i de forløbne Aar har været hos Medlemmerne med den

bestaaende Ordning saa vel i Henseende til Præmien, der jo er lav og uden Indskud, som til Skadesafgørelserne, dels til Foreningens gode Formaal, en indtrængende Opfordring til de af vore Kolleger, der endnu ikke er Medlemmer, om snarest at indmelde sig i Foreningen, hvilket sker ved Henvendelse enten til vedkommende Tillidsmand eller til Bestyrelsesraadet, eller til »Nye Danes Ekspeditions kontor for Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening, Vesterbrogade Nr. 26, Kjøbenhavn B.«

P. B. V.
Sæbye,
Kontorchef, Formand.

Understøttelser for 1908-09.

Der indkom 120 Andragender om Understøttelser, hvoraf 93 bevilgedes til nedennævnte:

Jylland.

2	Enker efter Stationsforstandere, 1 à 30 Kr., 1 à 25 Kr.....	55
2	— Lokomotivførere, 1 25, 1 20	45
1	— Ekspedient	25
3	— Baneformænd, hver 25.	75
1	— Telegraformand	20
1	— Pakmester	20
1	— Konduktør	30
3	— Portører, 1 25, 2 20 ..	65
2	— Stationsbude, hver 20 .	40
1	— Bromand	20
2	— Depotarb., 1 25, 1 20.	45
7	— Haandværkere, 4 25, 3 20	160
1	— Næstformand	25
22	— Banearbejdere og Ledvogtere, 2 30, 9 25, 11 20	505
1	fhv. Baneformand	25
1	— Stationsbud	25

Fyn.

2	Enker efter Stationsforstandere, 1 30 — 1 20	50
4	— Portører, 2 25, 2 20 ..	90
1	— Depotarbejder	25

Sjælland.

1	Enke efter Kontorchef	50
2	— Stationsforstandere, 30.	60
2	— Assistenten, 30	60
2	— Ekspedienter, 25	50
1	— Lokomotivformand	20
2	— Pakmestre, 1 25, 1 20.	45
1	— Overportør	20
1	— Lokomotivfyrbøder	25
1	— Konduktør	25
1	— Skibsfyrbøder	25
1	— Portør	20
1	— Matros	20
1	— Depotarbejder	25
1	— Arbejdsmand	20
1	— Næstformand	20
15	— Banearbejdere og Ledvogtere, 1 30, 8 25, 6 20	350
1	fhv. Matros	20

93 Understøttelser til samlet Beløb Kr. 2200

Forskelligt.

I Amerika begynder der fra sagkyndig Side at hæve sig Røster imod den enorme Vægt, som de der anvendte Personvogne har. De store, moderne Pullman Vogne vejer saaledes over 60 Tons. Naar Vognen er fuldt besat, regnes der paa hver Passager 2 Tons død Vægt.

Bortset fra det store Forbrug af Brændsel ved disse Vognes Transport ødelægger de som Følge af den store Vægt i en overordentlig høj Grad Banelegemet, foruden at Slitagen paa det rullende Materiale ogsaa bliver større. Den store Længde, som paa en moderne Pullman Vogn udgør 70 Fod og hviler paa to seksakslede Trucker, giver Anledning til Stød, som absolut maa indvirke skadeligt paa Materialet.

De tekniske Sagkyndige forlanger, at der indføres kortere Vogne hvilende i to fireakslede Trucker, og i Stedet for de mægtige Trækonstruktioner skal der benyttes Staal. Dette har nemlig til Dato kun været anvendt forholdsvis lidt i Amerika; dog forekommer det, som om der paa dette Omraade skal ske en Forandring, siden de finansielle Vanskeligheder synes at være overstaaede, idet de forskellige Baneselskaber ikke alene indfører Staalvogne paa deres Forstadsbaner, men ogsaa begynder denne Konstruktion paa Hovedstrækningerne. Særlig Pennsylvania Banen har gjort store Bestillinger.

* * *

I de amerikanske Pakvogne er der som Regel installeret en Lysmaskine til Frembringelse af Togbelysningen. Disse Maskiner vil nu blive erstattede med Turbiner, hvorved de ved Dampmaskinens Bevægelse fremkaldte lodrette og vandrette Svingninger, som forplanter sig gennem Vognkoblingerne og Overgangsbroerne til andre Vogne og trods deres Ringhed dog virker meget ubehageligt, undgaas.

Ved Turbinemaskinernes roterende Gang vil disse Rystelser, som andrager ca.

$\frac{3}{4}$ m/m i vertikal og noget mindre i horisontal Retning, bortfalde.

* * *

Pensylvania Banen har anskaffet en Vogn med et Dynamometer, hvorved det er muligt at maale Lokomotivernes Trækkraft i Trækkrogen. Trækstangskraften virker direkte paa Stemplet af en stor dobbeltvirkende, hydraulisk Cylinder, som er anbragt under Vognen. Den maalte Kraft opnoteres, ligeegyldigt om det er Træk eller Tryk, automatisk paa en Indikatorrulle.

* * *

Det samme Selskab har i Præmier ialt udsat 5400 Dollars til Baneafdelingen for de Strækninger, der har været de bedst vedligeholdte i Aarets Løb. Sporet justeres af et »Special«tog, og Kontrollen udføres paa den Maade, at der opstilles fyldte Vandglas i Vinduesrammerne. Det forekommende Antal Gange, disse skulper over, noteres.

* * *

I Storbritanien og Irland findes der ialt 12118 Lokomotiver.

* * *

Paa de amerikanske Jernbaner er der i de sidste 19 Aar dræbt 143,527 Mennesker, medens de saaredes Antal beløber sig til 831,450.

I de amerikanske Kulgruber er der i de sidste 17 Aar dræbt 22849 Mænd, der tilsammen har efterladt sig 10,000 Enker med henimod 40,000 Børn.

* * *

Ifølge »Schweizerische Bauzeitung« har den preussiske Minister for offentlige Arbejder givet Ordre til Bygning af 1135 Personvogne, 309 Pakvogne og 8655 Godsvogne. Lokomotivfabrikerne har modtaget Ordre for Levering af 570 Lokomotiver. Udgiften til Vognene beløber sig til 39 Millioner og 600,000 Kr. Udgiften til Loko-

motiver beløber sig til 34 Millioner og 650,000 Kr.

Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

(Fortsat.)

Ordføreren (P. T. Nielsen): Naar det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) siger, at vi ville ikke med dette Forsøg forandre den bestaaende Lovgivning, er det for saa vidt rigtigt, som vi ikke ændre Toldlovens Bogstav herved, men vi ophæve faktisk Toldlovens Bestemmelse, saa længe dette Forsøg med at bygge Lokomotiver herhjemme varer. Det er sikkert nok. Naar efter den Tanke, den højtærede Minister skitserede, Forholdet f. Eks. er dette, at et Lokomotiv i Udlandet kan bygges for 50,000 Kr., medens et tilsvarende Lokomotiv bygget herhjemme vil koste 60,000 Kr., hvad vilde da Følgen blive af at bygge det herhjemme? Følgen vilde blive, at den danske Stat skulde tage de 80 pCt. af denne Merudgift, altsaa skulde betale 8,000 Kr. plus de 2,000 Kr., som Fabrikken i Forvejen ved Toldloven er beskyttet med. Det vil sige, at vi komme til at betale 10,000 Kr. mere for et Lokomotiv herhjemme fra end for et fra Udlandet — under Forudsætning af, at man gør op paa den nævnte Maade. Saa jeg synes ikke, at det ærede Medlem kan komme fra, at der her i Virkeligheden er Tale om en forøget Beskyttelse. Den foregaar blot, som det ærede Medlem, der nylig talte, sagde, paa en anden Maade end den, der er fastsat i Toldloven. Men at det er Beskyttelse, derom synes jeg, der ikke burde være Tvivl i dette Ting, og jeg tror heller ikke, Højres Medlemmer er i Tvivl derom, de benægte det heller ikke.

Det var ikke alene Industriens Toldudvalg, der i sin Tid opfattede det ærede

Medlem paa den Maade, jeg før nævned, idet det aftrykte hans Tale og sendte den ud omkring til Benyttelse i Agitationen for en forøget Beskyttelse paa Toldloven. Talen blev opfattet paa samme Maade af Højremænd her i Tinget. Jeg kan nævne det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds (Birck). Dette ærede Medlem spurgte den Gang det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds: »Opfatter jeg hans Ændringsforslag rigtigt, naar jeg mener, han derigennem opfordrer Ministeren til og iøvrig ogsaa anerkender hans Ret til at anskaffe danske Lokomotiver, selv om de ere noget dyrere end udenlandske?« Altsaa selv om de blive noget dyrere end tilsvarende udenlandske, mente det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds, at de dog burde anskaffes, og han drog den Slutning af det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds' Tale, at det var ogsaa hans Mening. Men da det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds saa skulde svare paa dette Spørgsmaal, blev han alligevel bange for Konsekvenserne, og saa sagde han — det findes i Folketingstidende for 1906—07, Spalte 5900 —: »Saa rettede det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds et bestemt Spørgsmaal til mig. Det gik ud paa følgende: om jeg vilde foretrække danske Lokomotiver fremfor Udlandets, selv om de var noget dyrere. Dertil vil jeg svare et bestemt: Nej. Det vil jeg ikke.« Det ærede Medlem sagde altsaa den Gang, at han ikke vilde foretrække danske Lokomotiver, naar de var dyrere end Udlandets. Men det forekommer mig, at ved den Udtalelse, det ærede Medlem nu er fremkommen med i Dag, bliver hans Stilling alligevel den, at han vil foretrække de danske Lokomotiver, selv om de er betydelig dyrere end de udenlandske, og saa, synes jeg, have vi Beskyttelsesstandpunktet igen.

K. M. Klausen: Den ærede Ordfører fik nu Understøttelse af det ærede Medlem fra Hornslet (N. P. Jensen), begge nærde stærke Betæneligheder ved at gøre dette Forsøg paa at opbølge den danske Industri.

Jeg forstaar nu ikke, at de ere saa ængstelige i denne Henseende, for selv staa de som to af de mest udprægede Landbrugsrepræsentanter, vi have i dette Ting, og Landbruget har paa mange Punkter en stor Beskyttelse og nyder store Begunstigelser i Form af rede Penge fra Statskassens Side. Det er der ikke noget at sige til. Det ere vi alle enige om. Vi Socialdemokrater have aldrig stemt imod at yde Landbruget al den Hjælp og Støtte, det faar paa de mange Punkter, vi kunne læse om paa Finansloven. Jeg forstaar ikke denne Ængstelse, naar man ser paa et Eksempel som det, jeg nævnte før med Fabrikken »Scandia«, om hvilken det fra Regeringens Side — det er ikke fra privat Side, men fra Regeringens Side, disse Oplysninger foreligge — er oplyst for os i Finansudvalget, at den i Løbet af 12 Aar har gavnet Statskassen for 947,000 Kr. Saa meget har den nemlig været billigere end Udlandets Tilbud, og som jeg nævned før, maa dette Tal endda forøges. Man kan med Sikkerhed sige, at hvis »Scandia« ikke havde været, havde Udlandet forlangt ganske andre Priser, end nu er forlangt. Man har i Udlandet været nødt til at sætte sine Priser ned, fordi man ved, at vi have en saa konkurrencedygtig Fabrik som »Scandia«. Jeg skal nævne et andet Eksempel paa, hvorledes dansk Industri klarer sig overfor Udlandet. Da Routen København — Hamborg skulde have Sovevogne, skulde der sættes 4 Sovevogne i Gang paa denne Route, hvoraf Mecklenburg skulde have de 2, De danske Statsbaner de 2, og da den nuværende Justitsminister forhandlede denne Sag med Finansudvalget spurgte jeg straks hvem der skulde levere disse 4 Sovevogne, og det blev da oplyst for os, at det var ordnet saaledes, at Danmark skulde levere de 2 og Mecklenburg de 2, men Mecklenburg havde ønsket at faa dem alle 4. Det viste sig saa, at »Scandia« leverede de 2 danske Sovevogne 2,000 Kr. billigere pr. Stk., end Mecklenburg kunde købe dem i den store Fabrik i Breslau.

Vi se altsaa, hvor udmærket den danske Industri kan klare sig overfor Udland-

dets. Det Tal, jeg her har nævnt med Hensyn til »Scandia«, kunne de Herrer ikke komme uden om, og vi maa alle være »Scandia« taknemmelige, fordi den har skaanet den danske Statskasse for saa store Beløb. Jeg synes derfor, at naar Talen er om dansk eller fremmed Jernbanemateriel, opmuntrer netop »Scandia«s Eksempel til at prøve, om vi ikke ogsaa med Hensyn til Lokomotivfabrikationen ere i Stand til at tage Konkurrencen op. Jeg har paavist ved Tal, som de Herrer ikke kunne bestride, at det danske Arbejde hører til det bedste. De danske Lokomotiver, der gaar her i Danmark, høre til de bedste, vi have. De findes paa Privatbanerne og enkeltvis paa Statsbanerne. Det har altsaa vist sig, at vi kunne levere udmærket godt Arbejde, og hvis de Herrer ville se disse Licitationstilbud efter, som var forelagte for os i Rigsdagssamlingen 1906—07, ville De se, at paa visse Typer af Maskiner er »Vulcan« lige saa billig som udenlandske Fabrikker. Nu tale de Herrer om, at det er en ny Toldbeskyttelse, jeg kræver her. (*N. P. Jensen*: Nej, ikke Toldbeskyttelse, men Beskyttelse.) Men her er jo ikke Tale om den mindste Forandring i de bestaaende Toldlove eller om Forandring i den Beskyttelse, der gives. Her er kun Tale om at gøre et enkelt Forsøg, som skal foregaa paa den Maade, at 2 Fabrikker skulle have Lov til at lave hver 2—3 eller 4 Maskiner, ligesom man nu bliver enig om, altsaa en ganske ringe Del af det, som er forlangt i Aar. Det er det Forsøg, der er Tale om at gøre, og det er det Forsøg, de Herrer ere saa bange for, vi skulle gøre. Jeg forstaar ikke den Frygt fra de Herrer Side, da det jo dog kan betyde, at der aabnes Adgang til, at Arbejde for 3½ Mill. Kr. aarlig kan blive indenfor Landets egne Grænser. Jeg synes netop, at i Tider som de nuværende, hvor Arbejdsløsheden er saa uhyggelig stor, og hvor Fabrikkerne ikke kunne faa noget at bestille, er der Grund til at gøre dette Forsøg. Og de Herrer vide slet ikke, om det Tilskud, som Staten skal yde, bliver effektivt; det er ikke andet end et Spøgelse, de male op for os. Det er

der ingen, der ved noget om i Øjeblikket. Vi ville gøre Forsøget for at se, hvorledes den danske Industri kan klare sig ogsaa paa dette Omraade.

Til Slutning vil jeg sige til den ærede Ordfører, at noget mærkeligere end det, han har præsteret her i Dag, har jeg aldrig hørt i Rigsdagen. Han beskylder mig for, at jeg har holdt en beskyttelsesvenlig Tale i 1907, og meddeler, at denne Tale er bleven aftrykt og spredt ud over det hele Land. Jeg har ikke noget imod, at Folk aftrykke mine Taler og sprede dem ud over det hele Land, det maa de gerne gøre, men at Talen er beskyttelsesvenlig, er dog en stærk Paastand. Den ærede Ordfører beviste selv, at den er ikke beskyttelsesvenlig, idet han citerede de samme Linier, som jeg vilde have citeret. Der blev til mig af det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds (Birck) rettet et Spørgsmaal, som gik ud paa, om jeg vilde foretrække danske Lokomotiver fremfor Udlandets, selv om de var noget dyrere, og dertil svarede jeg et bestemt: Nej, det vil jeg ikke foretrække.

Endvidere: »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 Licitationstilbud, 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 Beskyttelse.«

Det er dog saa klart og tydeligt et Svar, som noget kan være, og jeg begriber ikke, at det ærede Medlem efter disse Udtalelser kan fremsætte en saadan Beskyldning imod mig, at det var en protektionistisk Tale, jeg holdt for 2 Aar siden. Det er mig ubegribeligt, at den ærede Ordfører vil anføre netop det, der taler saa stærkt imod ham selv.

(Fortsættes.)



Personalialia.

$\frac{1}{7}$ 09.

Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 197 A. L. Holman, Aalborg,
til Lokomotivfører Nr. 295 i Esbjerg.
Haandværker Nr. 9007 C. Andersen, 4. Kreds, til
Lokomotivfyrbøder Nr. 197 i Aalborg.

Forflyttede er Lokomotivførerne:

Nr.

407 K. T. Petersen, Fredericia, til Esbjerg.
474 V. M. Mortensen, Esbjerg, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøderne:

440 K. C. Frederiksen, Kbhavn. H 1, til Kbhavn G 1.
199 C. W. Jensen, — G 1, — — H 1.

$\frac{1}{8}$ 09.

Forflyttede er Lokomotivfyrbøderne:

Nr. 197 C. Andersen, Aalborg, til Struer.
- 621 H. Müller, Struer, til Aalborg.

$\frac{1}{9}$ 09.

Forflyttede er Lokomotivfyrbøderne:

Nr. 665 J. Bille, Korsør, til Langaa.
- 634 E. L. V. Kirckmann, Langaa, til Korsør.

Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 49 O. R. Hammer, Esbjerg, med
Udgangen af Juli Maaned 1909 efter Ansøgning og
med Pension paa Grund af Svagelighed.
Lokomotivfyrbøder Nr. 591 J. C. Eriksen, Gjedser,
med Udgangen af Oktober Maaned 1909 paa Grund
af utilstrækkelig Synsstyrke.

Døde:

Lokomotivfører Nr. 295 J. P. Hansen, Esbjerg,
den $\frac{29}{5}$ 09.

Lokomotivfyrbøder Nr. 585 H. B. F. Dahlmann,
Kjøbenhavn G 1, den $\frac{29}{6}$ 09.

Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en
Kollega i Fredericia eller Aalborg,

H. Müller,

Lokomotivfyrbøder (621),
Struer.

Bytning.

Undertegnede ønsker gerne at bytte
med en Kollega til København H. eller Ø.
naarsomhelst.

Lokomotivfyrbøder Nr. 334
Ad. Rosenkilde-Laursen,
Fredericia.

Tandlæge Wilh. Amsinck,



Vesterbrogade 45

(Vesterbro torv — Hjørnet af Gasværksvej)
behandler Jernbanesygekassens Interes-
senter efter Sygekassens Takst.

Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaver-
album „**Det grønne Hefte**“, som
altid bringer et Dusin af de mest
efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prø-
vehefte kan bestilles og Abonnement
tegnes hos min Broder, Lokomotiv-
fører VILH. JESPERSEN, Kjøben-
havn H. Heftet kan ogsaa faas for
Violin. Pris 1,25.

Ærbødigst

 **Olfert Jespersen,** 
Åbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Es-
bjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjø-
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.