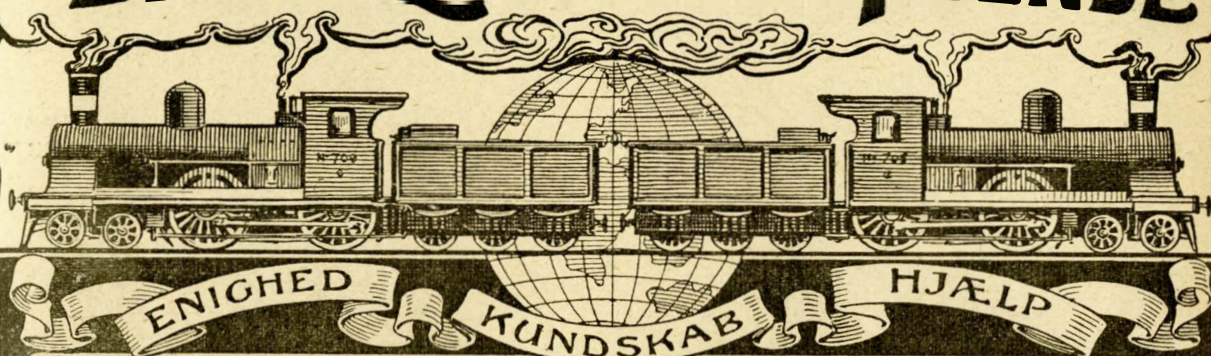


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 3.

1. Februar 1909.

9. Aarg.

Enkeltskinnetransport.

Nødvendigheden af hurtig Varetransport fra større Byers Handelskvarterer til Forstæderne eller Villakvarterer har beskæftiget mange Ingeniørers Tanker, og i den senere Tid har »Enskinne«-problemet især tildraget sig Opmærksomheden. Dette beror især paa en engelsk Ingeniørs interessante Experimenter, ved hvilke han paa staar tilfulde at have bevist Muligheden af ved Anbringelsen af dobbelt Gyroskop at kunne holde en belastet og paa en enkelt Skinne løbende Vogn i horisontal Ligevægt.

Vel tør man ikke fordømme noget Nyt i vore Dage, men det maa bemærkes, at Forsøget med meget smaa og lette Modeller og foretaget under de heldigste Omstændigheder, ikke uden videre kan anses for tilstrækkelig Bevis for Systemets praktiske Anvendelighed under varierende Forhold.

En ung Ingeniør fra Baltimore ved Navn Howard H. Tunis agter at drive en 1000 Meters »Enkeltskinne-Bane« paa Udstillingen i Jamestown. Hans Opfindelse er bleven saa gunstig modtaget af Kapitalister, at et Aktieselskab allerede er dannet til Bygning af en saadan Bane fra New York til Newark, en Strækning af 10 engelske

Mil. Herved antager man at faa fuld Visshed paa Spørgsmaalet, om dets praktiske Anvendelighed.

Mr. Tunis' System adskiller sig i flere Enkeltheder fra andre »Enskinne«-Systemer. Medens efter det engelske System Vognens Hjul rider paa eller løber over en trekantet Skinne, og efter det tyske System Vognen hænger under den paa Opstandere anbragte Skinne, gaar Mr. Tunis' Opfindelse ud paa at anbringe en Skinne af almindelig Skinnetype paa Sveller $3\frac{1}{2}$ Fod lange. Over denne Skinne er anbragt to L-formede Skinner med 30 Tommers Afstand fra hinanden, samt fastgjort paa Staalstativer, som er anbragte med lige Mellemlum parallel med Enkeltskinnen. Ovenpaa hver Vogn er anbragt to (en for hver Ende) op- og nedadvendte Bogier, som bliver holdt i Normalstillingen af stærke Staalbjedre, og hvis Hjul støde mod de L-formede Skinner ved Vognens eventuelle Hældninger. Bogierne ere dannede som Bogstavet X med et Hjul i hvert Hjørne. Disse Hjul, som ikke ere beregnede til at bære noget konstant eller større Tryk, ere sammensatte af Jern, Træ og Læder for ikke at gøre noget Spektakel. Lagerne ere forsynede med Staal-kugler, for at tillade stor Hastighed. Vognene skulle drives af Elektromotorer ved Luftledning. Banen kommer til at gaa

gennen tæt befolkede Distrikter og ventes at blive meget rentabel.

Gyroskopet og Enkeltskinne.

Da Mr. Tunis' Enskinnesystem egentlig er forsynet med 3 Skinner, ihvorvel de to af dem ifølge hans teoretiske Beregninger kun ere anbragte for Sikkerhedens Skyld, skal vi i Sammenhæng hermed redegøre for den engelske Ingeniør Mr. Breunaus System, som i Ordets fulde Forstand er en Enkeltskinne-Bane uden anden horizontal Støtte end den, som frembringes af de i Vognen anbragte Gyroskoper eller Gyrostat, som de kaldes efter Lord Kelvins Forbedring af samme.

Naar Talen er om Gyrostat, erindrer man en Historie fra den engelske Forenings Møde 1890 i Leeds, hvor Professor John Perry holdt Indvielsestalen til hans Forelæsninger om »Bevægelse«.

En Uge før Mødet havde — berettede Professor Perry — en af Lærerne ved Børgerskolen spurgt sine Elever: »Hvem ere Medlemmer af den engelske Forening i »Britisk Association«, og hvad foretage de sig?«

En af Drengene svarede: »Jeg ved det, de spille Snurre-Top«.

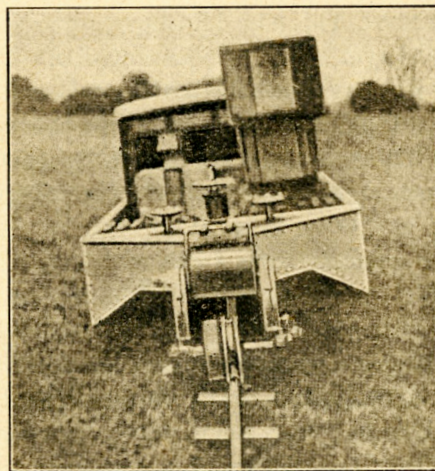
Da Professoren begyndte sin Forelæsning, sagde han, at han desværre maatte konstatere, at Svaret var fejl, thi Medlemmerne af denne Forening saavel som Videnskabsmændene i Leeds havde forsømt at spille Snurre-Top, siden de var ti Aar. Sikkert var der sket større Fremskridt, saavel indenfor det mekaniske som industrielle Omraade, dersom der var levnet større Opmærksomhed paa Studiet, hvad der foregaar ved en Snurretops Omdrejning. Professoren demonstrerede herved det ejendomme-

lige Fænomen, at en Masse sammensat af forskellige mellem hinanden bevægelige Smaadele bliver som fast (stabil) Masse ved hastig Omdrejning.

Han tog en almindelig Jernkæde, hvis Ender vare samlede, saa den dannede en Ring. Denne Ring sattes om en Valse, der passede dertil, og som bragtes i hastig Omdrejning. Ved det, at Valsen med Kæden roterede, slap Kæden lidt efter lidt af Valsen og rullede hen over Bordet som en massiv Jernring. Selv efter den fra Bordet var rullet ned paa Gulvet, vedblev den Bevægelsen som en Ring af Stangjern, til Bevægelsen sagtnedes og den faldt sammen som den Kæde, den egentlig var.

Et Barns Tøndebaand, en roterende Top eller en i Gang værende Cykle, ere hver for sig Exempel paa den roterende Axels Stabilitet, om man saa kan sige, og hvilken Egenskab alle hurtig roterende Legemer har fælles.

Denne Egenskab ses bedst ved Gyroskopet.



Enkeltskinnevogn, ulige lastet.
Højre Side tungest.

Den simpleste Forklaring paa denne Ide er at Enskinnenvognen (hvis Hjul ere forsynede med dobbelte Flanger og ere anbragte i samme Linie midt under Vognen som paa en Cykle) har en lodret Axel, som er fæstet til Vognbunden i samme Længdelinie som Hjulene. Paa denne Axel roterer

en i Roteringslinien gennemboret Snurre-Top.

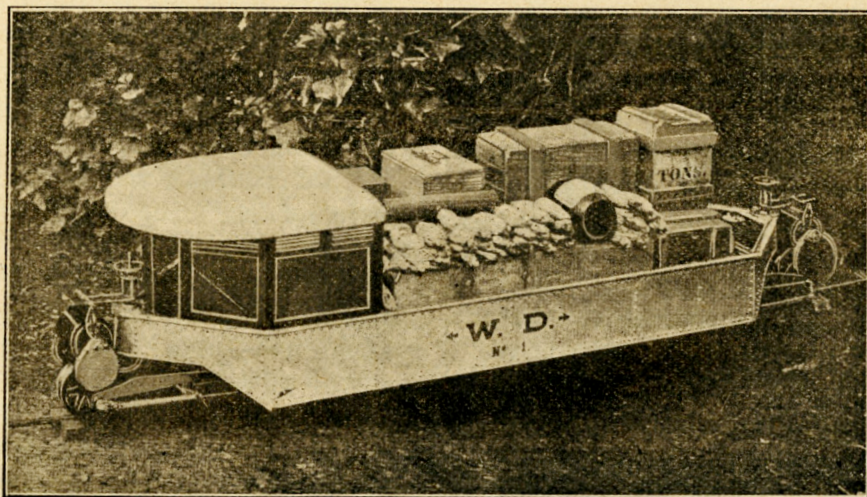
Vi vide alle fra Drengæarene, hvorledes en Snurre-Top, der »gaar«, bibeholder sin Ligevægt under alle Hop og Bevægelser. Nu holder denne Snurre-Top ved sin Roteringslinje ikke alene sin egen Ligevægt men ogsaa Vognens gennem den faste med Vognbunden forenede Axel, omkring hvilken Snurren roterer.

Mr. Breunaus Opfindelse bestaar af en Vogn med 2 Boggier, en i hver Ende. Disse Boggier er saaledes fastgjort, at Vognen let kan følge Kurver med mindre Radii end Vognens Længde. De gives ligeledes nogen Bevægelse i vertikal Retning, saa at Vognen let kan løbe paa en temmelig ujævn

med en Hastighed af 7--8000 Omdrejninger i Minuttet. Mekanismen optager kun liden Plads.

Paa Vognen findes mekaniske Indretninger til at forhindre at den vælter, naar den staar stille og losses eller lades.

Den omtalte Vognmodel er forarbejdet for at prøve dens Anvendelighed ved Militæret og konstrueredes derfor til stor Hastighed og til store Stigninger. Modelvognen lastedes med 20 Tons Vægt, og under Kørselen prøvedes Ligevægten ved hurtig at skyde en Vægt, svarende til 15 Mand, fra den ene Side til den anden. Det viste sig da, at den saaledes overbelastede Side af Vognen lidt efter lidt rettede



Breunaus Enkeltskinnevogn set fra Siden.

Bane. Vognens »Tyngdepunkt«, enten den er lastet eller tom, ligger jo betydelig over »Angrebspunktet« — Skinnen. Vognen er altsaa ikke i Ligevægt.

For at modvirke den naturlige Drift til at vælte, har Mr. Breunau benyttet 2 Gyrostater, som rotere i partielt Vacuum. De arbejder i vertikal Plan og rotere i modsat Retning af hinanden. De ere mekanisk forenede, saa at deres Omløbshastighed er ens. Gyrostatene, hvis Evne til at holde Ligevægt er mange Gange større end den almindelige Snurretop, drives af Motorer

sig til Vognen kom i fuldstændig Ligevægt over Hjulene.

Naar Englands Militærdepartement har foretaget gennemgaaende Prover med Vogne af fuld Størrelse, skal vi bringe udførligere Meddelelse om Resultatet.



FANEINDVIELSE

i Forbindelse med

10AARIG STIFTELSESFEST

Fredag den 5te Februar Kl. 8^{1/2} Em. afholder de københavnske Afdelinger Forningens 10aarige Stiftelsesfest i Forbindelse med Indvielse af Afdelingernes nye Fane i Dansk Arbejderloge, Blegdamsvej Nr. 26.

Deltagelsen i Festen er gratis.

Fællesspisning Kl. 10^{1/2}. Der serveres:

Fiskerand, Andesteg og Is samt Snaps og Øl

til en Pris af 2 Kr. 50 Øre pr. Kuvert.

G. L.

Toguheldet ved Jebjerg.

Hr. Redaktør!

I Anledning af en Meddelelse i nærv. Blads forrige Nr. angaaende Toguheldet ved Jebjerg den 21. Decbr. bedes De optage medfølgende Oplysninger, der er fremkomne paa Grundlag af de afholdte Forhør. Nævnte Meddelelse var ikke fuldt ud korrekt hverken i reel eller i formel Henseende, hvilket let kan bidrage til, at Lokf. Gehlsen stilles i et noget ugunstigt Lys af Bladets Læsere.

Som meddelt holdt Tog 1165 nævnte Dags Aften og afventede Særtog 6162's Ankomst. Særtoget var 12 Minutter forsinket, og i Stationsafstand efter dette fulgte Plantoget 1170. Begge Tog skulde i Skive opnaa Forbindelse med henholdsvis Tog 1019 og 1021. Vejret var stærkt diset; enkelte Steder var stærkere og andre Steder svagere Taage. Ved Indkørsel til Jebjerg Station bemærkede baade Føreren og Fyrbøderen af Særtoget et grønt Lys inde paa Stationen i Retning af Signalmasten, der har

sin Plads ved den nordlige Ende af Perronen. Ingen af dem var i Tvivl om, at det var Mastesignal »Kør frem«, der vist fra Stationen.

Sporskiftesignalet i det yderste modgaende Sporskifte var stillet til Hovedspor, og dette fandtes ikke at være foruroligende, idet Særtog ved Krydsning paa Jebjerg Station ikke gaar paa et bestemt Spor, men dels indlades paa Sidespor og dels paa Hovedspor, alt efter Pladsforholdene. Toget fortsatte derefter med jævn aftagende Fart ind til Stationen. Ca. 100 à 150 Alen fra yderste Sporskifte observeredes 1165's Frontlanterne, der viste et noget svagt Skær — antagelig forårsaget ved opstaaende Damp fra Cylinderhancerne —, og straks derefter saas, at dette Tog holdt paa Hovedsporet.

Lokf. bremsede med fuld Kraft, men Bremsevirkningen formindskedes noget, idet Hjulene straks bragtes til at glide hen ad Skinnerne, der var fedtede; desuden er der et Fald ind til Stationen paa 1:100.

Sammenstødet var uundgaeligt; men Farten var paa dette Tidspunkt bragt ned til 15 Klm. Hastighed.

Lokf. Jørgensen naaede ikke, som tidligere meddelt, at sætte sit Tog i tilbagegaende Bevægelse, hvad der nemlig ikke var Tid til fra det Tidspunkt, han observerede Særtoget.

Tog 1165 havde i Forvejen rangeret paa et Sidespor, der udgaar fra Hovedsporet lige ved Sydenden af Perronen. Da Sammenstødet indtraf, holdt Togets bageste Del paa dette Spor; Forenden holdt ved Perronen med Maskinen 2—3 Vognlængder foran eller rettere udenfor Signalmasten og ca. 20 Meter indenfor det yderste Sporskifte.

Lokf. Gehlsen kørte ind paa Stationen i fuld Overbevisning om, at nævnte Sporskifte ved Sydenden af Perronen, hvilket viste grønt Lys, var det rette Indkørselssignal; og som Undskyldning derfor gør flere Momenter sig gældende. — Det røde Lys fra Indkørsels-Semaforen var fuldstændig dækket af Røg fra 1165's Maskine, saaledes at det fra Særtogets Maskine først kunde

ses, efter at Sammenstødet havde fundet Sted, lige foran Semaforen. Desuden ses ved Indkørsel til Jebjerg Station aldrig noget grønt Lys i Retning af Signalmasten, da nævnte Sporskifte paa et saadant Tidspunkt selvfølgelig er stillet til Hovedspor og viser klart Lys, saafremt det ikke er skjult af Genstande fra Perronen.

Det kan ganske vist hævdes, at der er ikke ringe Forskel paa Højden af Sporskiftesignalet og Indkørselssignalet, og at Sporskiftesignalet maatte vise svagere grønt Lys end dette. Men det maa erindres, at et grønt Lys fra Semaforen i usigtbart Vejr oftest giver kun et mat Skær, hvorfor der med Hensyn til Lysstyrken ikke fandtes noget foruroligende. Endvidere maa tages i Betragtning, at det under det herskende Vejrforhold var umuligt at konstatere Højden af det grønne Lys, da der intet som helst fandtes, der kunde lægges til Grund derfor, endsige danne noget »Signalbillede«. Hverken Horisonten, Stationsbygningen eller andre Mærkepunkter kunde ses før for sent.

Stationen havde ikke udlagt Knaldsignaler. Havde disse været udlagt, var Farten derved muligvis bleven sagtnet og Uheldet faaet et mindre Omfang, omendskønt Gehlsen ganske sikkert alligevel havde fortsat ind til Stationen, forvisset om, at Signalet »Kør frem« var givet.

Optagningen af det afsporede Materiel, der kun varede faa Timer, lededes af Ingeniørassistent Sørensen fra Struer.

Lokomotivfører Jørgensen fik nogle mindre Knubs, der efter Lægens Udsagn næppe vil forvolde ham noget varigt Mên. Den omtalte Dame forsløg Hovedet noget, men fik intet Ben brækket. *M. Madsen.*

Som det af ovenstaaende vil ses, har vi i forrige Nr. øst af en mindre paalidelig Kilde og bringer derfor Hr. Madsen en Tak for det korrigerende Indlæg, der er en personlig Oplevelse, idet Hr. Madsen kørte som Fyrbøder med Lokomotivfører Gehlsen.

Red.

Hvad er en Jernbane?

Svaret herpaa afgiver en Rigsretskendelse fra Tyskland kort og godt i følgende knudrede Sprogform:

En Jernbane er et Foretagende, indrettet paa permanent Transport af Personer eller Sager over ikke helt ubetydelige Afstande, der hviler paa et metallisk Grundlag, og ved sin Konsistens, Konstruktion og Glathed, og ved Tilvejebringelsen af en forholdsvis betydelig Hastighed er bestemt for Transport af store Vægtmasser, og foruden denne Egenskab i Forbindelse med de til Udviklingen af Transportbevægelsen benyttede Naturkræfter (Damp, Elektricitet, dyrisk eller menneskelig Muskelvirksomhed) paa hældende eller horizontale Dele af Banen ved sin Egenvægt er i Stand til under Foretagendets Virksomhed at udvikle en forholdsvis kraftig, alt efter Omstændighederne, og kun paa en i en bestemt Hensigt nyttig eller for Menneskeliv ødelæggende eller paa den menneskelige Sundhed skadelige Indvirkninger.

Efter denne Definition maa man med Engländerne sige:

An ounce of experience is bitter than a pound of knowledge. (Et Kvint Praksis er bedre end et Pund Theori.

Red.

Rangerførernes Forfremmelse.

Som det af nedenstaaende Referat (efter Rigsdagstidende) vil fremgaa, har D. L. & L. F.s Andragende om Rangerførernes Forfremmelse været til Forhandling ved Finanslovens 2den Behandling.

Naar det af Folketingsmand Martin Madsen Halsted omtaltes, »at det ikke var for Finansernes Skyld, at man ikke straks

gik til dette Spørgsmaals endelige Løsning, da beviser Finansudvalgets Indstillinger det modsatte, idet det ubarmhertigt har ned-sablet Andragender *en masse*, der blot havde Tanke af Udgift for Statskassen. Selv om der i Aar kan paavises, at Regeringen kun delvis har taget vort Andragende til Følge, idet der vil blive forfremmet 15 til Lokomotivførere ud over de 20, der i Forvejen er forlangt (mod en tilsvarende Indskrænkning i Lokomotivfyrbødernes Antal), er Spørgsmaalet langtfra løst, og kan derfor ikke skrinlægges, førend Maalet — al Lokomotivførertjeneste udføres af Lokomotivførere — er naaet, thi en Uretfærdighed er og bliver det af Administrationen at anvende billig Arbejdskraft og derved — kan man næsten sige — forholde ca. 180 Ansatte en Del af den Løn, de ifølge Tjenestens Beskaffenhed kunde tilkomme.

Som det vil fremgaa af Ministerens Udtalelser, hentydes der til, at Rangerførerne oppebærer Føreremolumenter; men heraf er kun det halve Sandhed, idet disse kun oppebærer 15 Øre pr. Nattime mod Lokomotivførernes 30 Øre, uagtet de hver især daglig indsender *Lokomotivførerrapport*. Paa dette Punkt trænger Ministerens Udtalelser til at korrigeres.

Tilsyneladende anser Ministeren Rangeringstjenesten for at være ringere end Togtjenesten. Hvilken Sirene, der har tilhvisket Ministeren dette, faar staa hen; men de Toner er i hvert Tilfælde hvinende falske, idet Rangertjenesten fuldt saa vel kræver sin Mand som Togtjenesten.

Om Andragendet siger:

Ordføreren (P. T. Nielsen): Under Nr. 25 i Betænkningen — Nr. 9 i Ændringsforslagslisten — foreslaas en forhøjet Bevilning til Lokomotivtjenesten paa 6,300 Kr. Det begrundes derved, at trods det, at man paa Finansloven har forøget Lokomotivførernes Antal med 20, maa man dog stadig anvende Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere ved den egentlige Togtjeneste. Det foreslaas derfor, at yderligere 15 Fyr-

bødere skulle rykke op som Lokomotivførere, hvilket medfører en Merudgift af 6,300 Kr.

K. M. Klausen: Derefter skal jeg gøre nogle Bemærkninger om Lokomotivfyrbødernes. Denne Klasse af Funktionærer har indgivet et Andragende til Folketinget og Regeringen. Deri anføres, at der er ikke mindre end 168 Lokomotivfyrbødere, der gøre Tjeneste som Lokomotivførere, og det viser sig, at adskillige af disse Fyrbødere have gjort Tjeneste som Lokomotivførere endog i en meget lang Aarrække. Det oplyses i Andragendet, at 1 har gjort Tjeneste i 8 Aar som Lokomotivfører, 3 i 7¹/₂ Aar, 2 i 7 Aar, 7 i 6¹/₂ Aar osv. Men alligevel have de ikke faaet den Løn, som er forbunden med Førertjenesten, og det er ret naturligt, at disse Folk synes, at naar de skulle gøre Arbejdet som Lokomotivførere, tilkommer der dem ogsaa den Løn, som følger med denne Tjeneste. Nu er der af den højtærede Minister bødet noget paa dette Forhold i Aar, idet han foreslaar, at nogle Lokomotivfyrbødere — jeg tror, det er 15 — skulle rykke op til Lokomotivførere, og det vil medføre en Udgiftsforøgelse paa 6,300 Kr. Men hvis man skulde imødekomme det Ønske, som er fremsat af Andragerne, vilde der blive Anvendelse for en betydelig større Sum, saa vilde der nemlig tilkomme dem en forhøjet Lønning paa 26,460 Kr. Det forekommer mig, at der er Grund til at tage Hensyn til dette Andragende. Det kan ikke synes jeg, forsvares, at man kræver af disse Folk, at de skulle gøre Lokomotivførertjeneste, uden at man giver dem den Løn, som er forbunden dermed. Jeg vil derfor tillade mig at henstille til den højtærede Minister, at han har sin Opmærksomhed henvendt paa disse Forhold og søger at imødekomme de mange, der her er Tale om.

Halsted: Det andet Forhold, jeg flygtigt skal berøre — det er omtalt af den ærede sidste Taler (K. M. Klausen) —, angaar Lokomotivførernes mangeaarige Kørsel, forinden de blive fast ansatte. Jeg hører til dem, der have foreslaaet at faa ændret

ikke alene paa dette Omraade, men paa hele den Række af Omraader under Jernbaneetaten, hvor dette Forhold har gjort sig stærkt gældende, at man lader Folk af en lavere Grad i lange Tider udføre deres Arbejde i en højere Grad uden at give dem noget Ækvivalent derfor. Dette Forhold har den højtærede Minister nu bestræbt sig for at rette paa, og jeg tvivler ikke om, at det paa de forskellige Omraader, hvor det har fundet Sted, vil blive rettet. Men der er et Punkt tilbage, som jeg vil henstille til Ministeren at udtale sig om. Den ærede sidste Taler udtrykte sig kun saaledes, at samtlige de Personer, der fik midlertidig Ansættelse som Lokomotivførere, burde have deres Udnævnelse. Nu gaar jeg ud fra — hvad der heller ikke i Udvalget har været nogen Meningsforskel om —, at det er naturligt, at de aflægge nogen Prøvetjeneste, inden de blive fast ansatte; men jeg tror, det vilde være heldigt at komme til en Regel for, hvor længe man bør lade dem fungere i en højere Grad, forinden de faa Udnævnelse. Jeg siger ikke noget til, at man lader det vare saa længe, at de er fuldkommen i Stand til at løse denne Opgave, det er rigtigt; men jeg er enig med den højtærede Minister i, at det nuværende Forhold bør ikke opretholdes, men at man bør nærme sig den Tilstand, at Lokomotivførerne efter en passende Tjenestetid faa den Grad, de gøre Tjeneste i, og Løn derfor. Nu forstaar jeg meget godt, at man ikke med eet Spring kan gøre det. Det er ikke for Finansernes Skyld, for det er en underordnet Sag, men for Avancementets Skyld. Der vilde blive en stærk Standsning rundt omkring, hvor denne Trafik har været anvendt i udstrakt Maalestok: at lade Folk fungere i en højere Grad, naar de alle skulde udnævnes paa een Gang. Det er derfor rigtigt, som her er foreslaaet, at gøre det skridtvis i Løbet af nogle Aar. Men jeg mener, at det vilde virke betryggende og beroligende paa Personalet som Helhed, naar de vidste, at der er en Grænse for den Prøvetid, man anser det for rigtigt at lade dem gennemgaa, at den ikke vil kunne vare til Dagens Ende.

Christian Rasmussen: Jeg skal tillade mig et Par Bemærkninger i Anledning af den under Nr. 25 i Betænkningen opførte Skrivelse vedrørende Lokomotivpersonalet. Det meddeles i denne Skrivelse, at 15 af de Lokomotivfyrbødere, som til Stadighed køre som Lokomotivførere, ville blive forfremmede til Lokomotivførere. Jeg er naturligvis for saa vidt meget glad ved, at man dog gør noget for at bøde paa de højst uheldige Forhold, der ere og i en Del Aar have været til Stede vedrørende Lokomotivpersonalet; men det er temmelig lidt, der foreslaas her. Der findes nemlig i alt 168 Lokomotivfyrbødere ved Statsbanerne, der i et Tidsrum fra $\frac{1}{2}$ til 8 Aar til Stadighed have kørt som Lokomotivførere, men kun faa Lønning som Fyrbødere, og det vilde have glædet mig overordentlig meget, om man, selv om man ikke tog dem alle 168 i Aar — det vilde maaske have været en lidt vel stor Mundfuld —, havde taget $\frac{1}{3}$ af dem og sagt, at i Løbet af 3 Aar skulle alle de, der kan være Tale om at forfremme til Lokomotivførere, være forfremmede. Saa var Tallet blevet noget større end de 15, der er Tale om i den paagældende Skrivelse, og jeg skal henstille, om det ikke var rimeligt, at man tog det paa denne Maade. Det er ganske urigtigt, at Folk, som ansættes i en mere underordnet Stilling, skulle gøre Tjeneste i en højere Stilling uden at faa den dermed forbundne Løn, og jeg vil udtale Haabet om, at det snart maa lykkes at komme bort derfra; jeg synes, det ikke ser godt ud.

Ministeren for offentl. Arbejder (Jensen-Sønderup): Der blev til et enkelt af Ændringsforslagene knyttet nogle Bemærkninger dels af det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen), dels af det ærede Medlem for Odense Amts 2den Valgkreds (Halsted). Det er det Ændringsforslag, der gaar ud paa, at 15 Lokomotivfyrbødere skulle forfremmes til Lokomotivførere. Foranlediget ved de to ærede Medlemmers Udtalelser skal jeg gøre opmærksom paa, at der desforuden paa

selve Finanslovsforslaget er foreslaaet, at 20 Lokomotivfyrbødere skulle forfremmes til Lokomotivførere, saaledes at der i Virkeligheden er Tale om Oprykning af 35 af de ca. 180 Lokomotivfyrbødere, der anføres i en Opgørelse, der af de paagældende Foreninger* er tilstillet saavel Finansudvalget som Ministeriet. Jeg tror, at det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) nævnede Tallet 168, og det er vist ogsaa det Tal, der nævnes i denne Redegørelse, men man har i Andragendet, om jeg maa bruge det Udtryk for Skrivelsen, udtrykkeligt oplyst, at man mangler Oplysninger fra nogle faa Stationer, og naar disse komme til, bliver Tallet ca. 180. Af disse ville altsaa nu 35 rykke op. Men de 150, der med et rundt Tal blive tilbage, ere Fyrbødere, der ikke ere Førere ved den almindelige Togtjeneste, men ved Rangeringen paa Stationerne, og jeg tror dog, man vil indrømme, at der er nogen Forskel paa at være Fører paa et Lokomotiv, der rangerer paa en Station, og Fører paa et Lokomotiv, der er indsat i et Tog, og at der er nogen Grund til at sige, at de paagældende Fyrbødere skulle have deres Øvelse — tjene paa Prøve, om man maa bruge det Udtryk — paa Rangermaskinerne, inden de rykke op til at blive Førere paa de Lokomotiver, der gaa i selve Togtjenesten. Det ærede Medlem fra Odense (Halsted) mente, at der kunde være Grund til at fastslaa en vis bestemt Tid, der skulde være at betragte som Prøvetid for Fyrbødere, saaledes at de, naar denne Tid var omme — selv om man ikke just satte bestemte Maaneder eller Aar —, saa nogenlunde kunde gøre Regning paa at blive forfremmede til Lokomotivførere. Hvis man skulde ind paa det, maatte man i hvert Fald gaa til at sige, at de skulde være Lokomotivførere, hvad enten de ere Førere paa en Rangermaskine, eller de ere virkelige Førere paa de Maskiner, der gaa i selve Togtjenesten. Og det tror jeg dog i hvert Fald maa overvejes. Jeg tør ikke give noget

Løfte om at ville gaa ind paa saaledes at fastsætte — om end noget kalkulatorisk — en Tid, i hvilken de paagældende skulle føre Rangermaskiner, og hvorefter de, hvis de ellers findes egnede, rykke op paa Lokomotivførerlønning, men maaske alligevel i nogen Tid vedblive at føre Rangermaskiner. Jeg vil i denne Forbindelse gøre opmærksom paa, hvad ikke fremgik af de to ærede Medlemmers Udtalelser — jeg gaar ud fra, at det er en Forglemmelse —, at det ikke er saaledes, at de paagældende maa nøjes med Lokomotivfyrbøderløn, naar de gøre Tjeneste som Førere. De faa, naar de køre Rangermaskiner, det derfor normerede Tillæg, som kaldes Rangertillæg, saa at de ikke ere stillede som Fyrbødere i al Almindelighed. Man maa saaledes vistnok indrømme, at selv om der hidtil har været en Del Lokomotivfyrbødere, som have kørt alt for længe som saadanne, ogsaa i selve Togtjenesten, vil der, naar nu de 35 rykke op, være raadet Bod paa det mindre tilfredsstillende, som jeg indrømmer, der har været ved den hidtidige Ordning.

Lange: Saa er der endnu en Sag, som er behandlet i et Samraad, nemlig angaaende Lokomotivførere. Jeg mener fremedes, som jeg har udtalt tidligere, at man saa vidt muligt overalt i Statens Tjeneste bør arbejde hen til at give en Mand den Betaling, der svarer til den Gerning, han udfører. Jeg kan gaa med til, hvad den højtærcde Minister udtalte, at disse Mennesker maa finde sig i en Prøvetid, i hvilken de komme til at køre paa de almindelige Strækninger ved Rangering og lignende ved Stationerne. Men paa den anden Side maa jeg holde paa, at disse Mennesker komme under ensartede Forhold, ellers kommer man aldrig ud over dette Spørgsmaal, men vækker Utilfredshed Aar efter Aar. Nu er der fra forskellig Side udtalt, at det ikke er det samme at køre paa en Linie med mange Mennesker, som paa et Rangeringslokomotiv, hvor der ikke er saa stort et Ansvar for mange Menneskers Liv; men paa den anden Side maa jeg bestemt hævde, at det, at staa paa

* D. L. & L. F.

en Rangermaskine, er ikke noget ringe Ansvær, hvilket ogsaa er erkendt fra mange Sider. Jeg tror ikke, man paa nogen mulig Maade kan komme ind i nogenlunde tilfredsstillende Forhold her, før man sætter bestemte Regler for, hvor lang Tid en saadan Lokomotivfyrbøder skal fungere paa Prøve, inden han kan komme op i den Lønningsklasse, hvor han efter den Gerning, han udøver, har Ret til at komme. Jeg vil nu henlede den højtærede Trafikministers Opmærksomhed derpaa og haaber, at hans Forstaaelse vil komme til at gaa i den af mig antydede Retning. Saa faa vi vel saadanne Forhold frem indenfor denne Etat, som kunne være tilfredsstillende for alle Parter.

K. M. Klausen: For øvrigt vil jeg takke den højtærede Minister for den velvillige Maade, hvorpaa han har stillet sig overfor en Række Spørgsmaal, der er rejst i Finansudvalget, saaledes Spørgsmaalet om, hvorvidt Fyrbøderne kunne naa frem til at blive Lokomotivførere i kortere Tid end hidtil. Der vil jo nu ske nogle Fremskridt ved den Ordning, Ministeren er inde paa. Men selv om der forfremmes 35 Fyrbødere om Aaret, bliver det alligevel nødvendigt, at de maa gøre Tjeneste 4–5 Aar som Lokomotivførere, medens de ikke faa Løn som Lokomotivførere. Men det er jo heldigt, at der nu synes at være nogen Fremgang i det, saaledes at de Folk maaske kunne naa deres Ønskers Maal.

D. L. & L. F.

Husk – !

Gennem Lokomotivtidende erfarer jeg, at en Slags Samarbejde af en eller anden Art søges tilvejebragt mellem Lokomotivførerforeningen og D. L. & L. F. Kan der opnaaes noget virkelig godt derud af, saa

er det jo glædeligt, og saa er det jo nok værd at række en Haand ud, saavel fra den ene som fra den anden Side. Dog bør det ikke glemmes, hvad der skete i 1906, vi bør ikke glemme, at vi har vort Navn haandfæstet paa, at vi ingensinde vil indgaa som Medlemmer i den, ved de bekendte lave Motiver og Midler stiftede Lokomotivførerforening. Jeg vil derfor bede Dem, mine Herrer Senatorer eller Reformatorer i begge Lejre, at hvis De laver noget, lav det saa saaledes, at vi Lokomotivfyrbødere ikke kommer i Strid med vort Løfte, husk hvad mere end et halvt Tusinde Mand har skrevet under paa, betænk at om man bryder sit én Gang givne Løfte, saa kan man naa, hvor og af hvem som helst blive kaldt for — — nok sagt; tving os ikke til at være udsat for det.

Husk saa, at hvad vi har givet Ord og Navn paa, det staar vi ved.

Vejle, d. 13/1 09. *Chr. Thygesen.*

* * *

Dagsorden

for

Hovedbestyrelsesmødet d. 4. Febr. 09.

1. D. L. & L. F.s Stilling til Arbejdsløsheden.
2. Ansøgning om Statstilskud til »Lokomotivtidende«.
3. Efterløn.
4. Laanesagen.
5. En Sag fra de københavnske og Helsingør Afd.
6. Oprettelse af en Afdeling i Langaa.
7. Det forestaaende Samarbejde mellem D. L. & L. F. og S. L. (Statsbanernes Lokomotivførerforening).
8. Generalforsamlingen.
9. Kontingentforhøjelse.
10. Eventuelt.

* * *

Julefester.

Lørdag den 9. Januar afholdt de københavnske Afd. sin aarlige Julefest i Dansk Arb. Loge. Det er jo ganske vist noget

sent at skulle mindes Julen ved en Fest ca. 14 Dage efter, at den er afsluttet; men saaledes er det for Lokomotivmanden, men sent er jo bedre end aldrig, og Festen forløb i alle Maader godt.

Kl. 6. Em. førte Balinspektør Lokfrb. Florentz, til Tonerne af Lokomotivfolkens Marsch, Børnene ind i Festsalen, hvor det høje, smukt pyntede Træ stod tændt. Efter at Festudvalgets Formand, Lokfrb. Vilh. Thomsen, havde budt alle hjertelig Velkommen, begyndte Dansen om Træet; kønt og stemningsfuldt klang den smukke Julesalme: »Julen har bragt velsignet Bud« fra de mange klare Børnestemmer, og den rigtige Julestemning var snart tilstede blandt den talrige Forsamling af Lokf. og Lokfrb. med deres Familie, og nu gik det Slag i Slag med de for Børnene saa kendte Julesange og Julelege. Derefter til Chokoladebordet og saa til Ruletten for at trække det Nummer, som skulde afgøre hvilken Present, Barnet skulde have, og tilsidst hen, hvor der udleveredes Godter og Appelsiner, hvorefter de med Favnen fuld og et lykkeligt Smil gik til Fader og Moder for at præsentere Herlighederne.

Hvor meget Festudvalget har paa sin Samvittighed med Hensyn til ondt i Maven og Tænderne, og hvad dertil kom, tør jeg ikke udtale mig om, men jeg vil haabe, at hvert Barn, som var tilstede, maa have moret sig saa godt, at naar det engang som Voksen færdes i den vide Verden, da med Glæde vil mindes Julefesten i sin Faders Forening, »Dansk Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder Forening«.

For at bøde lidt paa de store Udgifter, der altid følger med vor Julefest, havde Festudvalget arrangeret en Bortlodning bestaaende af en stor, smukt pyntet Dukke samt en Kjælke; disse Genstande fandt hver en lykkelig Vinder.

En god Underholdning var der ogsaa sørget for, idet 2 af Festudvalgets mest skattede Medlemmer, Kassinger og Florentz, havde indstuderet et Par Numre. Første Nummer, »Mennesker eller mekaniske Dukker?«, blev særdeles godt udført og vidnede

om godt Samarbejde mellem dem; en bragende Klapsalve lønnede dem derfor, og en bragende Klapsalve kaldte dem frem igen, men ak og ve, da gik Mekanismen istaa, og først efter at Festudvalgets Formand havde trukket dem op, kunde de fortsætte. Det andet Nummer, »Musikalske exentriske Klowner«, gik som sød Vælling i Børnene.

Naar man vil fremsætte Betragtninger over de sidste Aars Julefester, med Hensyn til Børnenes Antal, kan de københavnske Afd. kun være stolte af denne nu afsluttede Julefest, idet Resultatet siden 1906, det sidste Aar vi havde den Fornøjelse at være sammen med de Kolleger, vi nu betegner som Separatister, er saaledes: Til Julefesten 1906 havde vi 135 Børn, Antallet gik Aaret efter ned til 74 Børn, i Aaret 1908 er vi oppe paa de 100, og i Aar 1909 mønstre vi 126 Børn, deraf kan man drage sikker Slutning at D. L. & L. F. i København er i kraftig Trivsel.

Det maa nævnes, at der fra vore Foresattes Side blev vist stor Imødekommenhed med Hensyn til Tjenestens Fordeling, saaledes at saa mange Medlemmer kunde overvære Festen. En særlig Tak bringer vi derfor Hr. Lokomotivmester Cordsen, Gb., samt Hr. Lokomotivformand Clausen, H., ligesom det ikke bør glemmes at bringe en Tak til enhver, der tog Del i Arbejdet, for at bringe det bedste Udbytte af Festen. Hermed paa Gensyn til næste Aar.

Jørgen Lykke.

* * *

Skanderborg Afdeling

afholdt Tirsdag Aften den 12. Januar for første Gang Juletræ for Medlemmernes Børn med efterfølgende Bal for de Voksne, og Forsøget maa siges at være lykkedes langt over de flestes Forventninger. Til slutningen var overordentlig stor, da samtlige Medlemmer paa tre Undtagelser nær deltog. Som indbudte Gæster deltog Hr. Lokomotivformand Grosen med Familie, samt 3 fremmede Kolleger, som var sendt til Afløs-

ning, henholdsvis fra Nyborg og Esbjerg. Kl. ca. 7 var samtlige Deltagere mødte, og efter at alle de Voksne var placerede i Salen, blev Døren til Salen slaaet op paa ny og under Hr. og Fru Lokomotivfører Møllers Ledelse marscherede 54 Børn i smuk Orden ind i Salen og rundt om det pragtfuldt pyntede Juletræ. Der blev nu uddelt trykte Sange til alle Deltagere, og medens Børnene dansede om Juletræet afsang man til smukt Musikakkompagnement først »Julen har bragt velsignet Bud« og til Slut »Højt fra Træets grønne Top«, hvorefter der blev uddelt Gaver og Julegodter til Børnene.

Kl. 11 var Festen forbi for Børnene. Nu gik Dansen livligt for de voksne Deltagere et Par Timer, hvorefter der i en længere Pause arrangeredes et fælles Kaffebord. Ved Bordet bød Hr. Lokomotivfører Møller, som Formand for Afdelingen, Velkommen og ønskede, at Festen maatte fortsættes lige saa heldig, som den var begyndt. Hr. Møller rettede derefter en Tak til vore Forsatte for den Velvillie, der var udvist med Permission og Afløsning, som var ydet i saa stor Udstrækning, som det paa nogen Maade behøvedes, samt en direkte Tak til Hr. Grosen for den Iver og Energi, med hvilken han havde lagt sig i Selen, for at faa alle Mand fri og derved bidrage sit til, at Festen kunde forløbe saa godt som muligt. Derefter talte Hr. Lokomotivfører Mortensen fra Esbjerg for Skanderborg Afdeling. Hr. Mortensen omtalte først, hvor behageligt det havde været for ham at komme til Skanderborg paa Afløsning, til en forholdsvis let Tjeneste, og bagefter at deltage i saa smukt og vellykket et Bal, som han aldrig havde tænkt sig Muligheden af, i Skanderborg. »Naar jeg«, udtalte Hr. Mortensen, »har passeret Skanderborg og set den lille Remise med de ganske faa Porte, har jeg ikke tænkt mig, at der inden for dem kunde være saa mange Mennesker med en saadan Samfølelse, som jeg ved der skal til, for at føre et saadant Arrangement ud i Virkeligheden«. Efter flere for Skanderborg Afdeling smigrende Udtalelser sluttede Hr. Mortensen med et Leve for

godt Sammenhold indenfor D. L. & L. F. Hr. Lokomotivfyrbøder Nielsen fra Nyborg talte derefter for Damerne, som dem der maa virke oplivende ikke alene til Bal, men ogsaa naar Manden kommer hjem fra Tjenesten og sommetider kan se lidt surt paa Tilværelsen. Hr. Nielsen sluttede med et Leve for Damerne. Til Slut talte Hr. Lokomotivformand Grosen for sit Personale. Hr. Grosen udtalte, at det altid var ham en stor Fornøjelse at deltage i D. L. & L. F.s Fester, og han vilde haabe, at han, saalænge han skulde være Lokomotivformand altid maatte faa tildelt Folk, der som de nuværende i lige høj Grad forstod at more sig som ogsaa at arbejde.

Nu tog Dansen igen sin Begyndelse og gik med Liv til Kl. 5 om Morgenen for alle dem, som ikke paa Grund af Tjenesten maatte bryde op noget før. Alt i alt kan det siges, at denne første Julefest var meget vellykket, men Æren derfor tilkommer først og fremmest Festudvalget, der ikke havde skyet nogen Møje for at gøre Festen saa smuk og stemningsfuld som mulig, og jeg tror nok at være i fuld Overensstemmelse med samtlige Deltagere, naar jeg her i mit Referat bringer alle Festudvalgets Medlemmer (med Hustruer) en hjertelig Tak for deres Arbejde i denne Sag.

J. H.

* * *

Fredericia Afdeling.

Udmeldt d. $\frac{1}{8}$ -08 Lokf. 372 Henriksen.

— - $\frac{1}{9}$ — — 78 Jensen.

— - $\frac{1}{8}$ — — 307 Jensen.

Lokomotivfører M. Nissen (382) og Eriksen (425) er den $\frac{1}{8}$ -08 slettede paa Grund af Restancer.

Afdelingen har foretaget Valg af Bestyrelse; dens Sammensætning er følgende: Formand Lokfbr. F. Jensen (205), Kasserer Lokfbr. R. H. Rasmussen (13), Repræsentanter Lokf. Christensen (122), Lokfbr. Møller (412) og Lokfbr. Jensen, Vamdrup (32), Suppleant Lokfbr. Hansen (248),

Revisorer Lokf. Olsen (430) og Lokfbr. Andersen (26).

* * *

Til Medlemslisten.

Skanderborg Afd.

Indmeldt $\frac{1}{8}$ —08 Lokfbr. 628 Jensen.

København H. Afdeling.

Som Afdelingsbestyrelse for 1909 er valgt:

Som Formand Lokf. 97 L. Mortensen. (Genvalg.)

Som Kasserer Lokf. 218 C. Larsen. (Genvalg.)
— Repræsentanter Lokfbr. 495 Hansen. (Genvalg.) Lokfbr. 393 Andersen.

Som Revisorer Lokfbr. 353 Andersen og Lokfbr. Florentz.

Indmeldt er Lokfbr. 631 M. Rasmussen.

Afdelingen bestaar nu af:

31 Lokomotivførere

samt 79 Lokomotivfyrbødere.

* * *

Forslag,

der ønskes behandlede paa Generalforsamlingen, maa være Formanden i Hænde senest den 15. Februar.

Chr. Christensen,
Jernbanevej 31,
Esbjerg.

Masnedø=Broen.

Sjældent har et Lovforslag været bedre begrundet i sig selv end det Forslag til en Bro mellem Masnedø og Orehoved, hvis Behandling Rigsdagen har paabegyndt. Og denne Begrundelse ligger ikke mindst deri, at denne Bro straks kan forrente sig med fem Procent og ad Aare sikkert vii kunne give en endnu større Forrentning af sin Anlægskapit.l.

Thi Trafikken over Masnedund og derfra videre over Falster og Gedser-Warnekünde har i de fem Aar, der er gaaede, siden de store Færger sattes i Gang over Østersøen, udviklet sig til at blive vor store Fastlandsrute. Saalænge der kun gik Dampere, var saavel Person- som Godstrafiken kun langsomt voksende, tilsidst endog ret stationær. Men fra 1902—03, Dampskibenes sidste Aar, til 1907—08, steg Persontrafiken over Østersøen fra 49,000 til 117,600, og Godstrafiken fra 3700 Tons til 127,000 Tons, altsaa fra næsten intet til en i høj Grad vejende Faktor. Og Forbindelsen mellem vore egne Landsdele, mellem Sjælland og Lolland-Falster, er i de samme Aar øget stærkt. Over Masnedund gaar der nu aarlig 100,000 Mennesker og over 100,000 Tons Gods mere end fem Aar forinden.

Den gamle Færgeforbindelse over Masnedund slaar ikke til overfor denne Forøgelse. Bygger man ikke Broen, maa man straks anskaffe endnu en Færge og anlægge to nye Færgelejer, hvad der dog kun vil skabe en midlertidig Ordning; om kort Tid vil Brospørgsmaalet atter rejse sig. Drager man Udgiften hertil samt Værdien af det Materiel, man kan frigøre paa denne Overfart og anvende andetsteds, fra de $9\frac{1}{2}$ Million, som Broen vil koste, bliver Udgiften til Broen kun 7 Millioner, men Driften af en Bro fremfor af Færgeoverfarten vil blive saa meget billigere, at det straks vil forrente de 7 Millioner med 5 Procent.

Det er ikke ofte, at man faar en virkelig Forbedring af bestaaende Forhold saa at sige gratis. Og alligevel synes Regeringspartiet at ville spænde Ben for Broen. Begge Partiets Talere igaar, dets Finanslovsoordfører, Hr. P. Th. Nielsen, og Hr. Laust Jensen, der oftere har udtalt Partiets Mening i Jernbanespørgsmaal, var saa fulde af Betæneligheder, at det spaar yderst ilde for Sagens Fremme. Alle de andre Partiets Ordførere gik derimod med Broen.

Hvorfor Reformpartiet har valgt at falde sin egen Minister i Ryggen paa dette Spørgsmaal, er ikke let at forstaa. Den danske Statskasse er ikke saa slunken, at

Forskelligt.

de 9 Millioner, fordelte paa flere Aar, kan volde det mindste Afbræk. Og paa en Tid, hvor vi alle er enige om, at Stat og Kommune bør sætte i Værk alt det Arbejde, de kan, for at bøde paa Arbejdsløsheden, er 9 Millioner, der for den langt overvejende Part vil blive i Landet, dog ikke at forsmaa. Især naar det gælder et saa produktiv Arbejde som denne Bro.

Og der er saa meget mindre Aarsag til at stille sig vrangvilligt, som vi ved blot at udskyde Broens Anlæg vil svække vort Jernbanevæsen i Konkurrencen overfor Sverig. Allerede i Aar sættes Dampfærgerne i Gang paa den svenske Konkurrencerute Trelleborg—Sassnitz, medens vor Bro tidligst kan være færdig i 1912. Svenskerne har derved to Aar forud for os, som de sikkert vil vide at udnytte. Allerede nu drives der i Tyskland en systematisk og heldig Agitation for at drage Fastlandstrafiken over Rügen til Sverig, medens vi med vor bedre Rute er altfor beskedne. Og det Forhold, hvori Tyskland staar til Sverig, gør ogsaa sit til, at Tyskerne ser med mildere Øjne paa den svenske Rute.

Med Færgeforbindelsen Gedser—Warnemünde gjorde vi et godt Skridt fremad. Med den kortere Bane fra København til Køge formindsker vi Vejen mellem Norden og Berlin. Derfor bør vi ikke betænke os paa at foretage det tredie og sidste Skridt, Broen. Først ved den bliver alt det, vi hidtil har ofret, fuldtud til Nytte. Da vil den lige og lette Vej fra Norge og Vest-sverig til Fastlandet gaa over vore Baner. Og ogsaa fra Østsverig vil den naturlige Vej til Vestevropa gaa over Sjælland.

Jernbanemæssigt set er denne Rute vor eneste store Indsats i det internationale Samkvem. Ogsaa af internationale Grunde burde vi gøre alt for at holde den. Vi har allerede givet Sverig to Aars Forspring. Takket være Reformpartiet synes vore Konkurrenter nu at skulle faa endnu nogle Aars Forspring. □

Muligvis vil vi senere vende tilbage til Folketingets Forhandling om denne Sag.

Red.

De forskellige af Verdens Jernbaner afgiver som Regel et karakteristisk Vidnesbyrd om Befolkningen i det Land, som de tilhører. Med Hensyn til Udstyrelse og Bekvemmelighed, saa er de amerikanske Baner, til Trods for, at de er i privat Besiddelse, langt forud for alle andre Lande. De forskellige Selskabers Linier forbinder ofte de samme Byer; men da Taksten som Regel er lige høj, skaber Banerne for at opnaa Førsterangen gennem Togenes Hastighed, passende Afgangstider, Vognenes Udstyrelse m. m. en indbyrdes Konkurrence med hinanden. I stærk Modsætning hertil er Strækningerne især i det vestlige Amerika oftest kun enkeltsporede, hvad der har til Følge, at der ofte forekommer Forsinkelser. Tillige er Togpersonalets Antal — naturligvis af Sparsommelighedshensyn — i høj Grad utilstrækkeligt, hvilket er den største Aarsag til de mange Ulykkestilfælde. I Tiaaret 1890—1900 beløb de dræbtes Antal sig til 10,000, medens der saaredes 90,000 Mennesker. De tyske Baner staar med deres udmærkede Personale og Punktlighed i en stærk Modsætning til de amerikanske. Selv om Hastigheden og Komforten her er noget mindre, saa er til Gengæld Taksten betydelig mindre end derovre.

De engelske Baner konkurrerer i Sikkerhed og Punktlighed med de tyske, men ogsaa der er Taksten højere. Betydelig daarligere er Forholdene i Frankrig. Banerne tilhører her seks Privatselskaber, som — til Trods for højt opskruede Priser — dog kun tager et ringe Hensyn til det rejsende Publikums Bekvemmelighed. De østrigske og belgiske Baner nærmer sig, forsaavidt de er Statsbaner, stærkt de tyske, medens Forholdene i Italien, Ungarn og Rusland, navnlig paa Grund af den der herskende Urenlighed, især i 3die Klasse er højst ubehagelige. De ægyptiske Baner, som er et Mestestykke af den moderne Teknik, er i enhver Henseende fortræffeligt indrettede; ligesaa

de indiske og singhalesiske, der beforder de indfødte til overordentlig lave Takster. De af tyske Ingeniører anlagte siamesiske Statsbanelinier er ogsaa indrettede efter alle Nutidens Fordringer, ligesaa de japanske. Dog indtager Australien og Ny Zeeland Pladsen som Nr. 1 af alle Jernbaner. Ved deres store Driftssikkerhed, Punktlighed, bekvemme Udstyrelse og meget billige Takster har de derværende Statsbaner langt større Fortrin end de amerikanske, engelske og tyske Baner. Rigtignok forrefter Anlægskapitalen sig kun med knap 4 Procent, ligesom der ikke er Tale om Overskud; men Goderne har hele Befolkningen.

* * *

Ved Finanslovens 2den Behandling udtalte Trafikministeren, at allerede til dens 3die Behandling vilde han fremsætte Forslag om Oprettelse af et mindre Reparationsværksted i Esbjerg og et Par andre Byer.

* * *

Paa den største amerikanske Jernbanelinie,

Union Pacific, har Antallet af Jernbaneulykker været 60 Procent mindre i 1907 end i 1906. Medens der i dette Aar dræbtes eller saaredes 2097 Mennesker, udgjorde Antallet i 1907 kun 1209.

Aarsagen til dette gunstige Resultat angives at være ikke alene Indførelsen af flere Bloksignaler, men i Særdeleshed Forsøgene med at prøve Personalets Opmærksomhed.

Formindskelsen af Ulykkerne i Aaret 1907 vækker saa meget større Opmærksomhed, som Trafikens Tilvækst er steget i en overordentlig Grad. Denne udgjorde nemlig 2,66 pCt. for Gods pr. Tons og Mil, 13 pCt. for Personmil, 10 pCt. for Togmil og 6 pCt. af det samlede Antal Mil. I Slutningen af 1907 var 5000 Mil forsynet med automatiske Bloksignaler.

Man har længe næret den Anskuelse, at Disciplinen hos Personalet ved de amerikanske Jernbaner lader en Del tilbage at

ønske, og tilskriver denne Konto som en af de væsentligste Aarsager til de hyppige Jernbanekatastrofer. Men for at undgaa dette, maa der indføres en helt anden Ordning i de forenede Stater for at hæve Jernbanepersonalets Niveau i samme Højde som det, de evropæiske Jernbanemænd indtager.

* * *

Nye Iltogsmaskiner.

De badensiske Statsbaner har fra Maffei i München faaet leveret 3 kolossale Iltogsmaskiner. De skal fremføre Togene mellem Mannheim og Konstanz, en meget kuperet Strækning, særlig hvor Banen gaar over Schwarzwald, hvor der findes store Stigninger og skarpe Kurver. Maskinen maaler med Tender 22 Meter, har 3 Par koblede Hjulsæt, der maaler 2,6 Meter. Tenderen rummer 25 Kubikmeter Vand og 11 Tons Kul, hvoraf der alene til Opfyring og Tilberedning af Fyret før Afgang medgaar 2 Tons. Hovedfordelene ved de ny Maskiner er en Forøgelse i Kørselshastigheden fra 110 km. til 132 km. pr. Time samt den store Kul- og Vandforsyning. Det er nu muligt at gennemføre Togene uden Udveksling af Maskiner paa den 326 km. lange Strækning. Til Sammenligning skal anføres, at de længste Strækninger, som hidtil er bleven kørt uden Maskinudveksling, har været:

Manheim — Basel	254 km.
Berlin — Hannover	251 -
München — Nürnberg ..	199 -

V. P. H.

* * *

Paa de engelske Baner blev der forrige Aar dræbt 1117 Personer, medens 8811 saaredes.

* * *

Præmie paa Ægtestand.

Kampen mod Frankrigs Affolkning.

Som et Led i Kampen mod »Frankrigs Affolkning« har Byraadet i Nantes vedtaget Bestemmelser, der skal ans pore

de kommunale Embedsmænds Lyst til at stifte Familie. Fremtidig vil alle kommunale Bestillingsmænd, hvis Gage er under 2000 Francs, faa et aarligt Tillæg paa 100 Francs, naar de gifter sig, og Tilskudet stiger med 50 Francs for hvert Barn indtil Børnenes fyldte 14de Aar.

* * *

Mod Togsammenstød.

Traadløse Telegrammer mellem Stationerne og de rullende Tog.

Til »Evening Standard« telegraferes fra San Francisco, at Jernbanekongen Harriman har besluttet at lade alle Lokomotiver paa Syd-Pacificbanen forsyne med traadløs Telegraf. Det er nemlig ved Forsøg konstateret, at det er muligt at dirigere et Telegram til et bestemt Lokomotiv, saaledes at det kun opsnappes af dette, men ikke af de øvrige Tog paa Linjen.

* * *

Lokomotivfabriken Societa Italiana, Ernesto Breda i Milano, der har leveret adskillige Lokomotiver til de danske Statsbaner, har i Følge »La Tribuna« i Slutningen af f. A. bygget deres Tusinde Lokomotiv. — Det er et fire cylindret Høj- og Lavtrykslokomotiv til de italienske Statsbaner. Dets særlige Dimensioner ere følgende: —

Diam. af Højtryks cyl.	14,17“
» » Lav » »	23,22“
» » koblede Hjul	70,8“
Total Hjulstand, Maski-	
ne og Tender	53' — 4,5“
Kedeltryk	16 kg. pr. □ cm.
Ristearaal	37,67 □'
Hedeflade	2615,72 □'
Vandbeholder	20 kubikm.
Kulbeholder	6 Tons
Maskinens Vægt i tjenstf.	
Stand	70,25 Tons
Tenderens Vægt i tjenstf.	
Stand	41 »

Arbejderne og Funktionærene fra Bredas Værksteder i Milano og Sesto Giovanni

var til Stede ved Maskinens Aflevering til Statsbaneautoriteterne, hvor der ved samme Lejlighed afholdtes en Festlighed. Under dennes Forløb udtalte Breda, at enhver Arbejder, der havde arbejdet hos Firmaet i mindst fire Aar, aarlig vilde erholde 1 Ugers Ferie og Løn udbetalt. Funktionærene har 2 Ugers Ferie paa samme Betingelser.

Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Det var hel grinagtigt at se Møller eller Nielsen placerede paa det lille Sæde bag Bukken, deres lange Ben var meget ivejen, og Knæene kom helt op i Højde med Ansigtet, saa Stillingen mindede svært om en nu afskaffet Straf ved Militæretaten. Køreturen gaar ned langs Havnen og følger Byens Udkant langs Havet. Man venter stadigt paa, at Gaderne og Husrækkerne skal høre op, saa man kan faa fri Udsigt til Havet, men det sker ikke, og man havde ingen Anelse om, hvornaar man forlader Neapels Bygrænse, hvis ikke man der passerer en Toldstation og underkastes en flygtig Visitation.

Paa Bebyggelsen er ingen Forandring, skøndt vi nu befinder os i Byen Portici; nok en Toldstation, og vi forlader Portici og kører ind i Resina, og saa fremdeles til vi har passeret Byerne Torre del Grebo og Torre del Annunziata, i hvis østlige Udkant vi standser ved et Gæstgiveri, der ligger umiddelbart foran Porta Marina, som fører ind til Pompejis udgravede Ruiner.

Køreturen, som tog 2¹/₂ Time, var ingenlunde behagelig paa Grund af den knebne Plads og Gadernes daarlige Tilstand, hvert Øjeblik dumpede Vognhjulene ned i dybe Huller, saa man kunde frygte for, at Vognen skulde skilles ad.

Vi fik dog paa den Køretur et godt

Indblik i Gadelivet; overalt stod Dørene aabne og gav frit Indblik i Stuerne, hist og her sad en paa Fortouget og malkede en Ko, for derefter at trække til næste Dør med sine Køer og faldbyde Mælk saa længe, som der kunde ydes noget, hist henne drives en stor Flok Geder hen ad Gaden, medens Driveren ringer med Klokke, hvem, der ønsker Mælk, kommer ud med Glas eller andre Ting og faar deres Genstand malket fuld. Saaledes foregaar Neapels Mælkeforsyning Aar 1908; den ejer unægtelig den Fordel, at Mælken faas frisk fra Fad.

Naar Gederne saaledes har leveret deres Morgenydelse, kan man se dem ligge i Rendestenen eller paa Fortouget, eller de driver om paa Gaden, opsamlende al Slags Affald, af hvilket der er mere end nok. Overalt løber Mængder af halv og til Tider hel nøgne Unger, der tillige er ganske utrolig snavsede og som tilbringer Dagen med at rode i Snavset, lege og slaas, medens de fylder Gaden med Skrig og Skraal; gamle Mennesker af begge Køn ser til med sløve og dorske Miner, medens de mageligt ligger henslængte foran Husdørene, rygende deres Cigaret eller Kridtpibe.

Lazaroner driver omkring, søgende noget spiseligt Affald fra de mange Vogne med Frugt og Grøntsager, som befarer Gaderne. Cigarstumper er for dem rene Herligheder.

Neapel kan vist nok siges at være Lazaronernes gyldne Stad.

Før man betræder Indgangen til Pompeji gennem Porta Marine, maa man betale 2¹/₂ Lire, hvilken Entre tillige giver Adgang til Museet med Samlinger af Lig og al Slags Husgeraad og Genstande, som er funden i Ruinerne.

I Italien vrimler det imidlertid med falske Penge, og vi havde selvfølgelig, som velsagtens de fleste Fremmede, ladet os

paadutte en falsk Mønt, det drejede sig i dette Tilfælde kun om et Lirestykke. Vi forsøgte her at give den ud igen, idet jeg for os alle erlagde Betalingen i Sølv, men mellem alle Sølvstykkerne opdagede vedkommende straks Mønten, der var lidt blegere end de andre; han lod den gentagende falde mod Marmorpladen paa Bordet, men Klangens syntes ægte nok, dog skød han den til mig med Bemærkningen »false Moneta«, jeg paastod, at den var ægte og var modtaget i Cooks Rejsebureau, hvorefter han tog den tilbage, og vi gik op mod Porten.

Vi havde dog ikke fjernet os ret langt, før en Betjent kom løbende efter os, han holdt Mønten i Vejret og sagde ligesom Billettøren »falsa Moneta«. Da Mønten blev byttet, bukkede han, hilste høfligt og fjernede sig. Vi blev ved den Lejlighed en Erfaring rigere, naar Landets Politi selv leverer falske Penge tilbage til Udgifveren, saa forstaar man jo nok, at der stadigt er lige mange tilbage i Landet.

(Fortsættes.)

Personalia.

Afskediget er:

³¹/₃ 09.

Lokomotivfører Nr. 135 C. F. Wienecke, København H., efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder Nr. 97 V. V. C. Christensen, København H., hedder fremtidig V. V. C. Hested.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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.